

## 6 Charges en trafic

La présente fiche thématique montre la situation des charges en trafic du canton par l'étude de quatre indicateurs :

Le premier indicateur présente les charges en trafic sur le réseau routier (trafic journalier moyen TJM).

Le deuxième indicateur montre l'évolution des charges en trafic routier aux points de comptage fédéraux.

Le troisième indicateur montre le taux de motorisation dans les communes du canton.

Le quatrième indicateur présente la situation des flux de personnes sur le réseau de transport public (TP).

---

### Enjeux du développement territorial

---

La stratégie cantonale "Neuchâtel Mobilité 2030" se base sur la complémentarité des modes de transport. Elle aborde la mobilité comme un outil de soutien majeur aux développements démographique et économique du canton, ainsi que comme un moyen de connexion au réseau polycentrique des villes suisses, aux espaces métropolitains et transfrontaliers. Elle se présente comme une stratégie globale visant le développement multimodal des transports, basée sur quatre piliers: le RER Neuchâtelois, les routes nationales, les routes cantonales et la mobilité douce.

L'objectif du PDC est de mettre en œuvre une politique de mobilité durable et de viser un report modal fort vers les transports publics et la mobilité douce<sup>1</sup>. L'objectif est d'améliorer la part modale TP/MD au sein de l'agglomération et sur le plan cantonal et d'augmenter la qualité du cadre de vie, de la sécurité et de la santé par la réduction des pollutions et des nuisances. La qualité de vie, notamment en milieu urbain est dépendante du type de mobilité, tant pour les questions de pollution atmosphérique que de bruit, d'aménagement ou de partage de l'espace. La mobilité douce représente un potentiel important mais encore trop peu exploité.

---

<sup>1</sup> Voir le Thème 5 de l'Observatoire du territoire "Répartition modale":  
[http://www.ne.ch/autorites/DDTE/SCAT/observatoire-territoire/Pages/5\\_Repartition\\_modale.aspx](http://www.ne.ch/autorites/DDTE/SCAT/observatoire-territoire/Pages/5_Repartition_modale.aspx)

6.1 Trafic journalier moyen sur le réseau routier cantonal

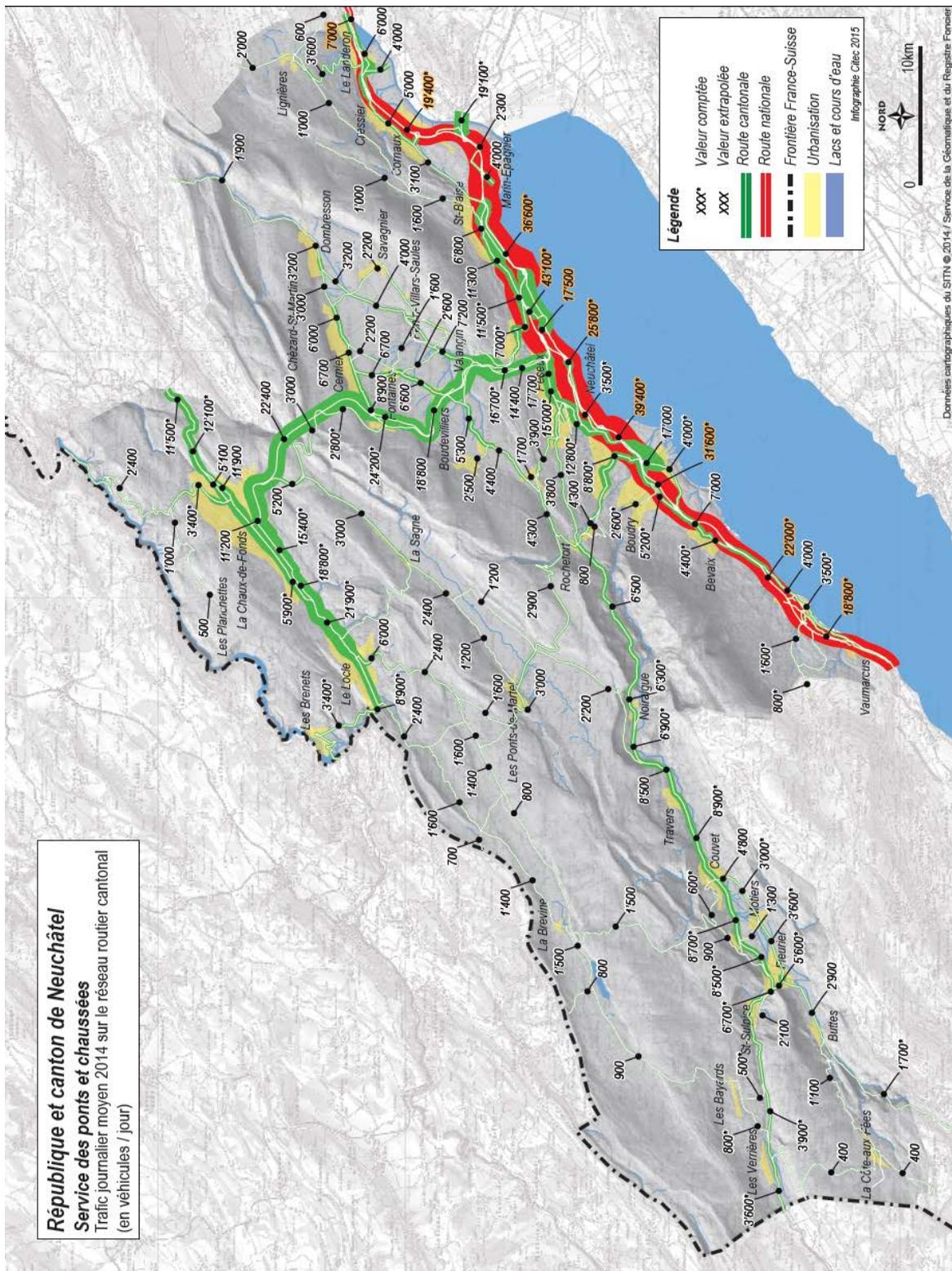


Fig. 1: Trafic journalier moyen sur le réseau routier cantonal en 2014

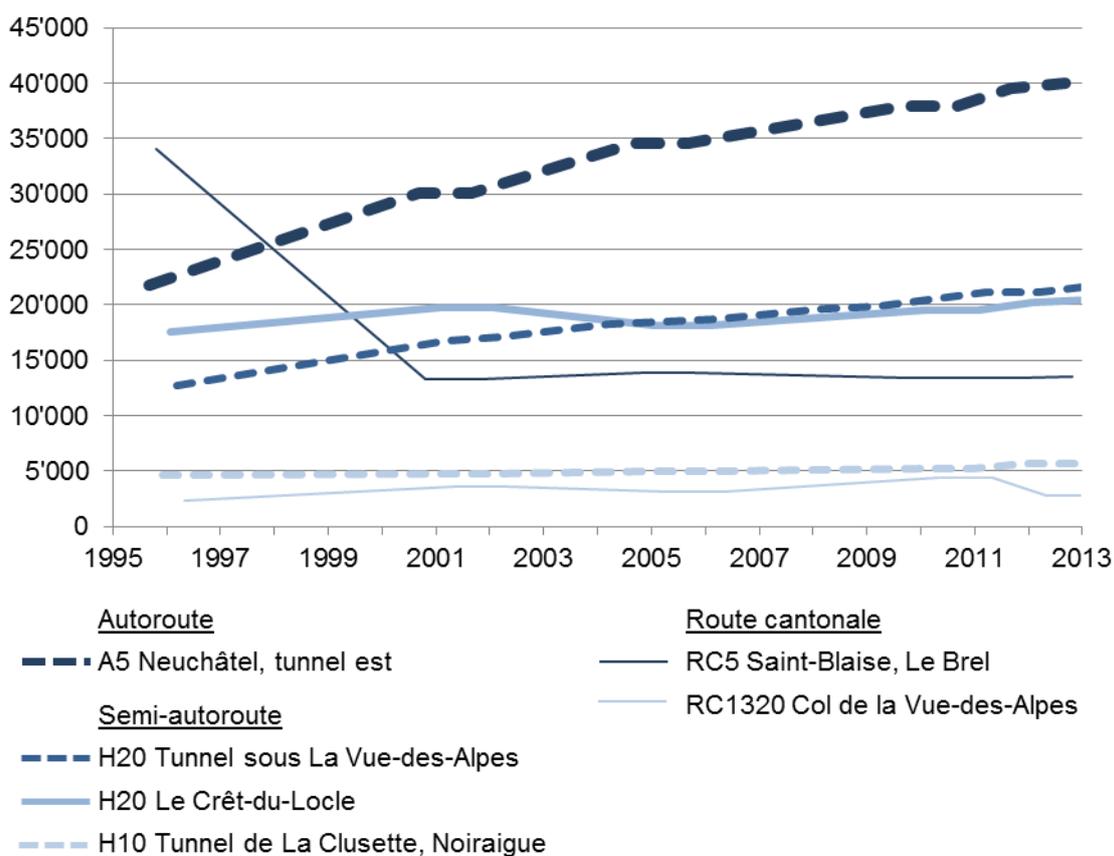
Source: Données : Service des ponts et chaussées 2014, infographie : CITEC, 2015

La carte ci-dessus permet de mettre en avant trois principaux axes :

- un axe littoral composé de la route nationale et des routes cantonales, qui sert à la fois d'axe de transit et d'échange pour les véhicules en provenance ou à destination de Vaud, Berne, Fribourg ou au-delà ;
- un axe dans le Haut du canton permettant les échanges vers et depuis la France voisine et le Jura bernois ;
- un axe perpendiculaire aux deux premiers, reliant les deux pôles cantonaux.

Ces trois axes sont irrigués par des routes moins chargées venant des grandes vallées (Val-de-Travers, Val-de-Ruz, La Sagne).

## 6.2 Trafic journalier moyen sur le réseau (points de comptage fédéraux)



Remarques: Compte tenu des travaux importants, entrepris en 2009 et 2010 sur l'axe H20 dans les tunnels du Mont-Sagne et de la Vue-des-Alpes et ayant entraîné un report de trafic par le col durant plusieurs semaines, les volumes de trafic respectifs de la H20 et de la RC 1320 pour ces deux années ne sont pas représentatifs.

Fig. 2 Trafic journalier moyen sur le réseau 1995-2013 (points de comptage fédéraux)

Source des données: Service des ponts et chaussées pour H20 Tunnel sous la Vue-des-Alpes, Office fédéral de la statistique pour les autres données

Selon les données issues des neuf postes de comptages permanents répartis dans le canton, le trafic a connu une augmentation annuelle de 2.5 % sur la période 2010-2013.

Les tronçons stratégiques que constituent la traversée autoroutière de Neuchâtel et le franchissement de la Vue-des-Alpes enregistrent une hausse annuelle respective de 2.1 % (tunnel Est de Neuchâtel) et de 2.5 % (tunnel et col de la Vue-des-Alpes), ce qui les place dans la moyenne cantonale. Le trafic d'échange avec l'extérieur du canton augmente de manière plus sensible: +2.9 % par an au Col-des-Roches, +3.4 % par an au Pont-de-Thielle et +7.2 % par an aux Verrières. En valeurs absolues, le volume de trafic journalier moyen a ainsi augmenté, en moyenne annuelle pour la même période, d'environ 570 véhicules/jour au Pont-de-Thielle (TJM 2013: 17'900 vhc/j), de 240 véhicules/jour au Col-des-Roches (TJM 2013: 8600 vhc/j) et de 220 véhicules/jour aux Verrières (TJM 2013: 3500 vhc/j).

L'augmentation du trafic engendre progressivement une dégradation du niveau de service dans certains secteurs ou sur certains tronçons contraints. Tel est notamment le cas sur l'axe Vauseyon – Peseux, dans le tunnel de la Vue-des-Alpes ou en traversée du Locle, où des phénomènes de saturation chronique apparaissent aux heures de pointe avec, comme corollaire, l'utilisation d'axes alternatifs parfois inappropriés, du point de vue de la fluidité comme en termes de sécurité. Ces difficultés de circulation peuvent également avoir pour conséquence un impact négatif sur la progression des transports publics, lorsque ceux-ci ne sont pas priorités.

### 6.3 Évolution du taux de motorisation cantonal

Le taux de motorisation présente le nombre de voitures de tourisme pour 1000 habitants. Il permet d'évaluer la croissance du parc automobile indépendamment de la croissance de la population, et correspond à un niveau d'équipement moyen.

En 2014, la Suisse comptait en moyenne 539 voitures de tourisme pour 1000 habitants, soit un peu plus d'une voiture pour deux personnes. La figure 4 présente l'évolution du taux de motorisation en Suisse de 1990 à 2014, ainsi que celui observé dans le canton de Neuchâtel et dans les cantons voisins sur la même période.

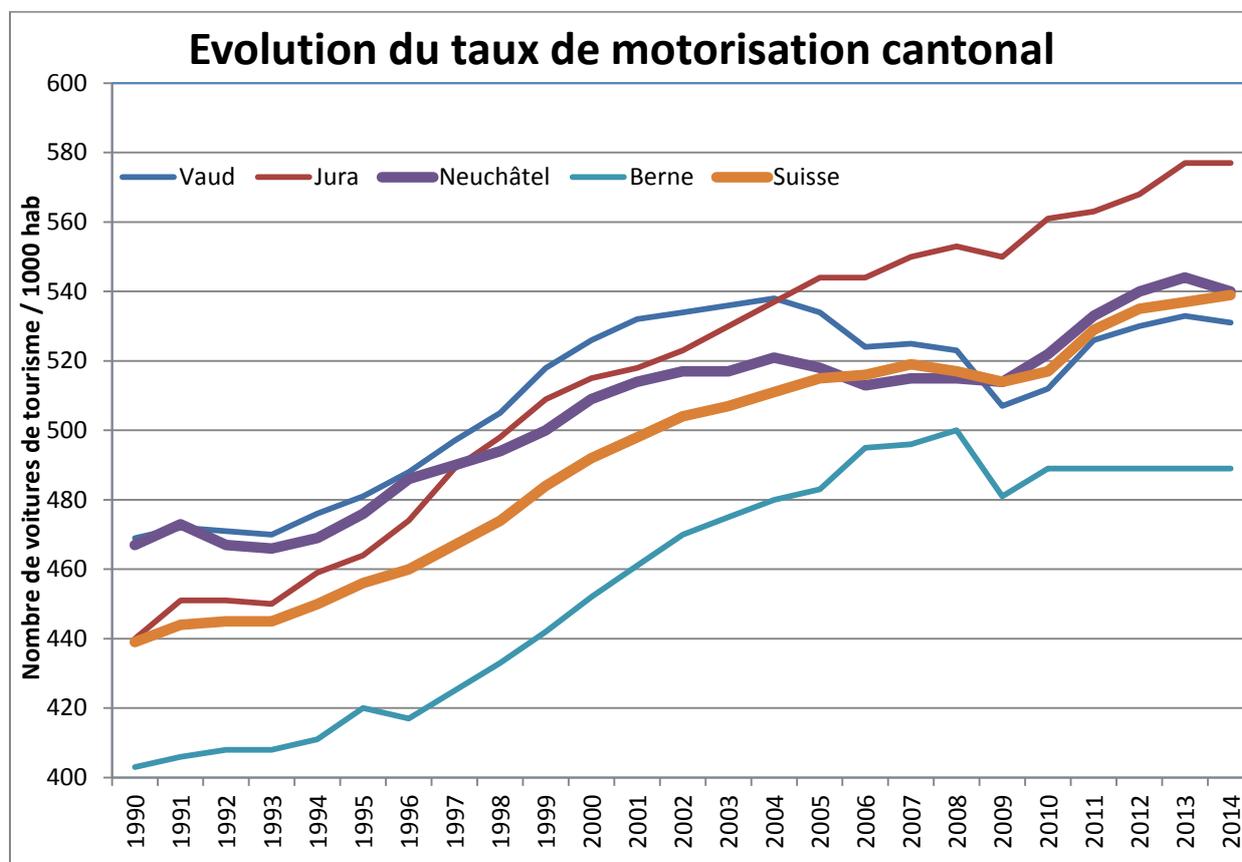


Fig. 3: Taux de motorisation cantonaux et national de 1990 à 2014 (NE et cantons voisins) Source: OFS

En ce qui concerne l'évolution du canton de Neuchâtel, le taux de motorisation présente globalement une augmentation, avec des phases de stabilisation. Depuis 2005 l'évolution est similaire à la moyenne suisse. Le taux de motorisation cantonal est de 540 voitures de tourisme/1000 habitants. Le nombre de voitures de tourisme à disposition des neuchâtelois, toutes catégories confondues, a progressé au cours des 4 dernières années pour atteindre 95'191 véhicules en 2014; quant au taux de motorisation cantonal, qui était de 533 voitures de tourisme/1000 habitants en 2011, il s'accroît mais semble se stabiliser avec 544 voitures de tourisme/1000 habitants en 2013 et 540 en 2014.

## 6.4 Taux de motorisation par commune en 2014

### TAUX DE MOTORISATION PAR COMMUNE EN 2014

Nombre de voitures de tourisme pour 1'000 habitants

Moyenne cantonale : 540

	694 à 771	largement au-dessus de la moyenne cantonale
	617 à 694	au-dessus de la moyenne cantonale
	540 à 617	légèrement au-dessus de la moyenne cantonale
	463 à 540	largement au-dessous de la moyenne cantonale

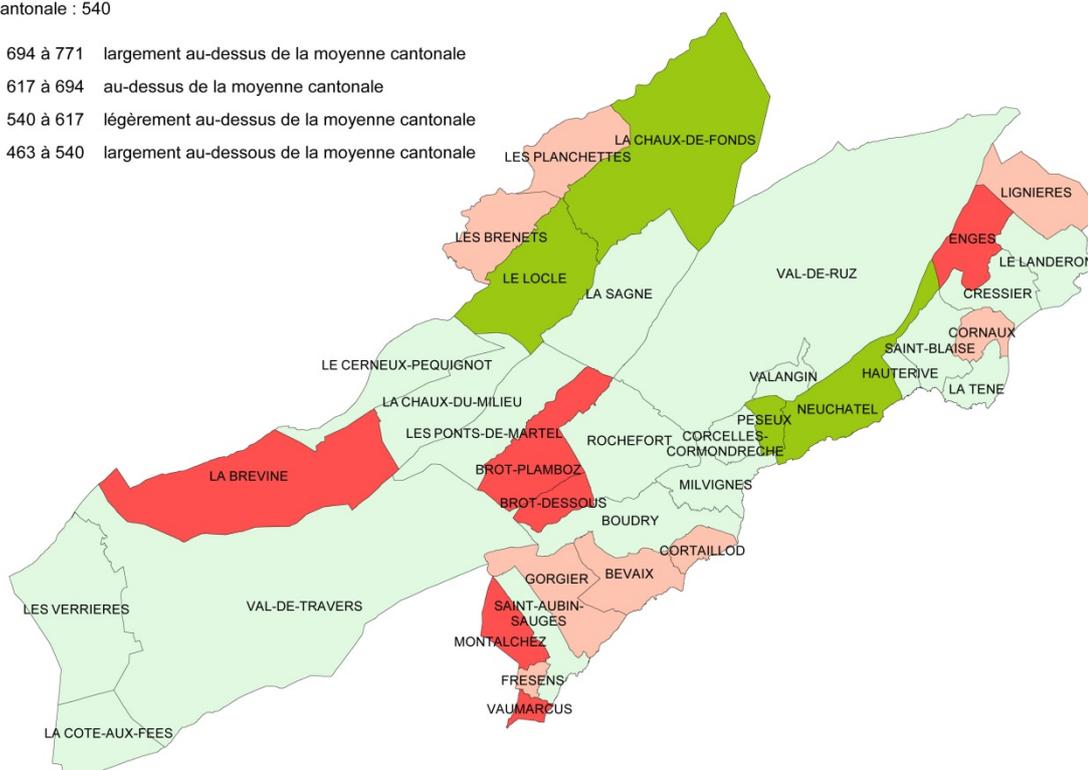


Fig. 4: Taux de motorisation par commune en 2014 dans les communes du canton de Neuchâtel

Source: OFS

Lorsque l'on étudie le taux de motorisation au niveau communal, il apparaît que les taux les plus élevés se situent dans les communes rurales. Les taux les plus bas se situent dans les communes d'agglomération, dont le poids démographique permet à la moyenne cantonale de se situer exactement dans la moyenne suisse (539 voitures pour 1000 habitants). Il est intéressant de noter la corrélation entre les taux de motorisation les plus faibles (Neuchâtel, La Chaux-de-Fonds, Le Locle, Peseux) et la qualité de desserte TP (voir fiche 4 de l'Observatoire du territoire).

## 6.5 Flux de mobilité par transports publics

En 2014, près de 45 millions de montées dans les transports publics ont été comptabilisées dans le canton.

La représentation des flux principaux ci-dessous (hors flux internes à la commune) permet de mettre en exergue les principales origines-destinations des déplacements en TP ; ils correspondent principalement aux dessertes ferroviaires. La comparaison avec la carte des TMJ routiers permet de plus de mettre en avant les possibilités de report qui existent depuis la route vers les TP.

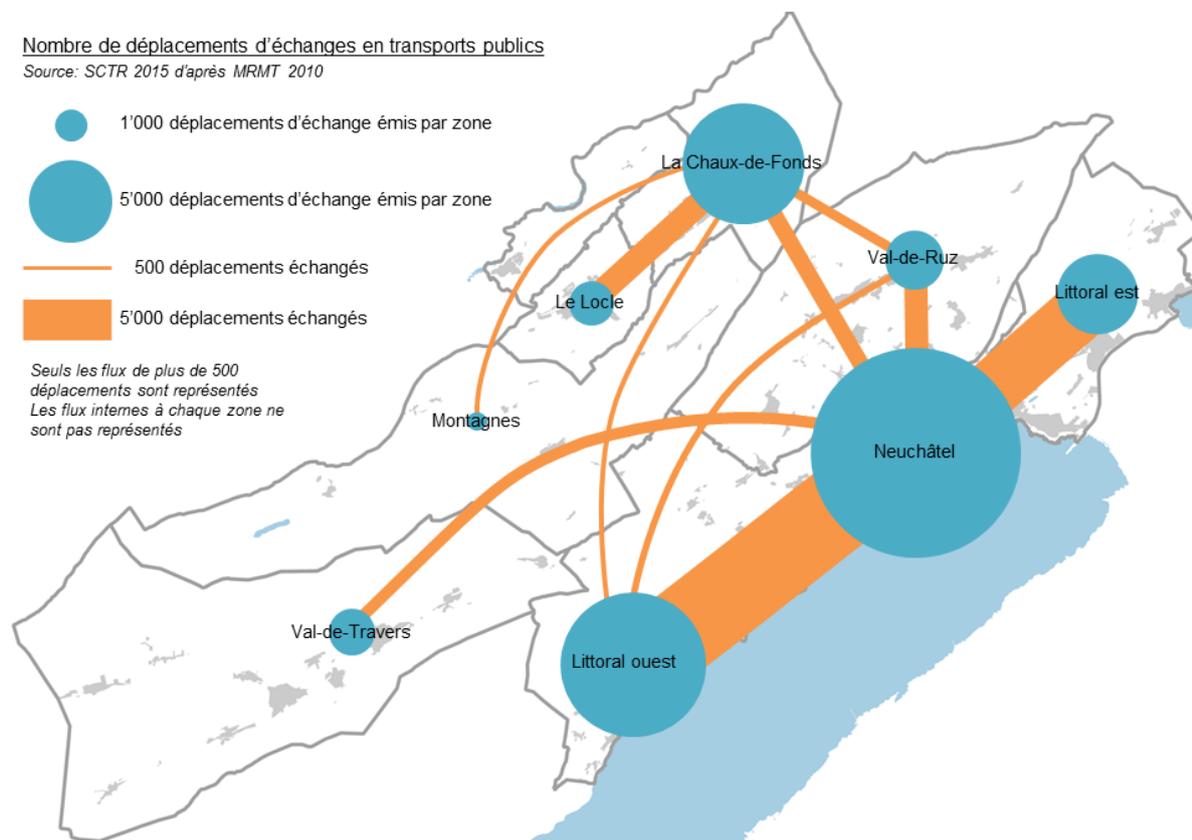


Fig. 5: Nombre de déplacements d'échanges en transports publics

Source: SCTR 2015 d'après MRMT 2010

---

## Interprétation des résultats

---

Le canton de Neuchâtel présente un taux de motorisation très proche de la moyenne nationale.

Le taux de motorisation montre de manière indirecte les effets des mesures dans le domaine de l'urbanisation et des transports.

De manière générale, plus le taux de motorisation est élevé plus le transport individuel motorisé est privilégié par rapport aux transports publics et à la mobilité douce.

---

## Informations complémentaires

---

### Fiches du Plan directeur cantonal relatives à ce thème

Fiche A\_21 "Viser un report modal fort vers les transports publics et la mobilité douce"

Fiche A\_22 "Réaliser le Transrun et le RER neuchâtelois"

Fiche A\_23 "Développer les transports publics régionaux"

Fiche A\_24 "Gérer le stationnement"

Fiche A\_25 " Créer et améliorer les points de transbordement intermodaux (interfaces de transport)"

Fiche A\_26 " Modérer le trafic dans les zones urbanisées"

Fiche A\_27 "Promouvoir la mobilité douce"

Fiche A\_31 " Réorganiser le réseau routier"

Fiche A\_32 "Réaliser les contournements du Locle et de La Chaux-de-Fonds H20-H18"

### Relation avec le projet d'agglomération

Projet d'agglomération RUN deuxième génération : mesures « Transports »

---

## Volet méthodologique

---

### Périmètre d'analyse / niveau d'agrégation

Canton, communes

### Sources

OFS: Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

OFS: MOFIS, STATPOP

### Méthodologie / Définitions

#### **Microrecensement sur le comportement de la population en matière de mobilité et de transports (MRMT)**

Le Microrecensement mobilité et transports est une enquête menée tous les 5 ans par l'Office fédéral du développement territorial (ARE) et l'Office fédéral de la statistique (OFS) auprès de la population suisse. Le MRMT est une enquête thématique du recensement de la population. Il fournit des données essentielles sur les transports de personnes, l'intensité des déplacements, le choix du moyen de transport (répartition modale) et les motifs de déplacement. Pour le canton de Neuchâtel, un suréchantillonnage est pratiqué afin de pouvoir établir des analyses comparatives pertinentes à l'échelle cantonale.

**Taux de motorisation**

Le taux de motorisation indique le nombre de voitures de tourisme pour 1000 habitants.

**Trafic journalier moyen (TJM)**

Par trafic journalier moyen, on entend la moyenne du trafic routier sur 24 heures de tous les jours de l'année. Pour les routes fermées en hiver, le TJM se calcule pour les périodes de praticabilité.

**Transports public (TP)**

Tram, bus, car, train, funiculaire.

**Limites et biais connus**

-

Fiche établie par le service de l'aménagement du territoire avec la collaboration du service des services des ponts et chaussées et du service des transports