

A_21 Viser un report modal fort vers les transports publics et la mobilité douce

État d'information création : 23.05.11 actualisation : 25.06.2025

Fiche adoptée par le CE / juin 2011
Approuvée par le CF / juin 2013
Adaptation adoptée par le CE / mai 2018
Approuvée par le CF / février 2019

But

Mettre en œuvre une politique de mobilité durable et viser un report modal fort vers les transports publics et la mobilité douce; agir sur la demande en transport.

Priorité stratégique : Elevée

Objectifs spécifiques

- Amélioration de la part modale TP – MD au sein de l'espace urbain et sur le plan cantonal, par la gestion de l'offre et de la demande en transports;
- Augmentation de la qualité du cadre de vie, de la sécurité et de la santé par la réduction des pollutions et des nuisances;
- Effet bénéfique sur l'image de la ville, le patrimoine et les projets de valorisation urbaine;
- Soutien à l'augmentation de la qualité du cadre de vie, etc.

Priorités politiques A Accessibilité : relier

Ligne d'action A.2 Organiser et gérer la mobilité

Renvois Conception directrice Projet de territoire p. 12-13 Carte PDC

Organisation

Instances concernées	Réalisation	Ligne d'action
Confédération: ARE, OFROU, OFT	<input type="checkbox"/> immédiatement (-2018)	<input checked="" type="checkbox"/> générale
Canton: SCTR, SPCH, SENE, SAT	<input checked="" type="checkbox"/> court terme (2018-22)	<input type="checkbox"/> spécifique
Régions: Conférences régionales des transports (CRT)	<input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme (2022-26)	
Communes: Toutes	<input checked="" type="checkbox"/> permanente	
Autres: Objectif-ne		
Pilotage:	Etat de coordination des	Mandats / Projets
SCTR pour les TP	<input checked="" type="checkbox"/> Coordination réglée	M1 – M2 – M3 (Mesures A PA)
SPCH, SCTR, SAT pour la MD	<input checked="" type="checkbox"/> Coordination en cours	M3 (Mesures B PA)
	<input type="checkbox"/> Information préalable	

Mise en œuvre

Principes d'aménagement et de coordination valables pour toutes les autorités

1. Mise en œuvre du RER neuchâtelois et adaptation des réseaux de bus de rabattement de manière à favoriser l'utilisation des transports publics (cf. Fiches A_22, A_23, A_25).
2. Encouragement à l'usage de la mobilité douce, grâce à la création d'itinéraires adaptés et la mise en place de stationnements pour vélo en suffisance dans l'espace urbain et les points et pôles d'intermodalité de transports publics définis dans le plan directeur cantonal de mobilité cyclable (cf. Fiche A_27).
3. Approche de la planification routière intégrant les autres modes de transport et tenant compte de la qualité de l'espace public (cf. Fiches A_31, U_21, U_22).
4. Stratégie de communication sur le réseau MD et de promotion des TP (plans de mobilité d'entreprises).
5. Mise en place d'une politique de stationnement restrictive sur le domaine public (cf. Fiche A_24).

Compétences du canton et des communes

Le canton :

- met en œuvre la stratégie cantonale Neuchâtel Mobilité 2030 et les plans directeurs qui en découlent (mobilité douce, transports publics); développe des mesures concrètes pour agir sur la demande en transport, notamment dans le cadre du Projet d'Agglomération, en coordination avec les instances concernées;

- adapte la législation et les instruments de planification directrice pour faciliter la mise en œuvre de cette politique et la coordination au niveau des projets.

Les communes :

- encouragent et favorisent à leur niveau le report modal, à travers les planifications locales et les projets d'aménagement et de communication concrets, le cas échéant via des plans de mobilité d'entreprise ; la mise en œuvre concrète est réalisée par l'instance la mieux placée selon le type de mesures.

Mandats (éléments à prendre en compte, études à entreprendre, mandats concrets aux autorités, etc.)

- M1. Le canton définit la stratégie cantonale Neuchâtel Mobilité 2030 et les outils de planification directrice nécessaires pour tenir compte des principes susmentionnés (2016 – coordination réglée);
- M2. Le canton développe et réalise les projets de MD prévus dans le plan directeur cantonal de la mobilité cyclable (coordination réglée)
- M3. Les communes concernées développent et réalisent les projets de MD prévus dans les plans directeurs sectoriels cantonaux et le PA, avec le soutien du canton et de la Confédération (Politique des agglomérations) cf. Fiche U_22 (2018-2022 – Mesures A: coordination réglée / Mesures B: coordination en cours)

Projets au sens de l'art. 8 al.2 LAT

- Néant

Interactions avec d'autres fiches

- E_11 Localiser judicieusement les activités économiques et valoriser les pôles de développement
- E_13 Optimiser la localisation des centres d'achats et autres grands générateurs de trafic
- A_22 Réaliser le RER neuchâtelois avec une ligne directe Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds
- A_23 Adapter et optimiser les transports publics régionaux
- A_24 Gérer le stationnement
- A_25 Créer et améliorer les points et pôles d'intermodalité (interfaces de transport)
- A_26 Modérer le trafic en zones urbanisées
- A_27 Promouvoir la mobilité douce
- A_31 Réorganiser le réseau routier
- U_11 Poursuivre une politique d'urbanisation durable
- U_15 Privilégier le développement mixte à proximité des gares et des axes structurants de transports publics
- U_21 Valoriser et revitaliser les espaces publics
- U_22 Développer les espaces urbains de l'Agglomération RUN

Autres indications

Références principales

- *Projet d'Agglomération RUN*
- *Stratégie de mobilité douce : pistes pour intensifier l'usage du vélo dans le canton (2015)*
- *Stratégie cantonale Neuchâtel Mobilité 2030 (2015)*
- *Plan directeur de la mobilité cyclable (PDCMC)*
- *Stratégie cantonale des P+R (2025)*

Indications pour le controlling et le monitoring

- Suivi de la mise en œuvre
- Efficacité des mesures réalisées

Dossier

Localisation Tout le canton

Problématique et enjeux

La stratégie cantonale Neuchâtel Mobilité 2030 a été largement plébiscitée par la population en février 2016. Elle doit encore être déclinée à travers des plans sectoriels ; le plan directeur cantonal de mobilité cyclable a été finalisé en 2017 et une loi d'application adoptée en 2018 (LMD) ; le plan directeur des transports sera révisé après le résultat des Chambres fédérales dans le cadre du PRODES 2030. Cette stratégie vise un report modal de la voiture vers les TP et la MD en misant non pas sur l'opposition entre ces modes mais sur leur complémentarité. Si elle avance les besoins et la réponse que le canton peut y apporter, elle ne peut être dissociée des politiques plus globales (à l'échelle de la Confédération) ou locales (au niveau des communes) et ne sera effective que lorsque la population elle-même répondra aux mesures mises en œuvre.

Les principaux axes de travail pour accéder à un « report modal vers les transports publics et la mobilité douce » peuvent être résumés de la manière suivante :

Connecter et rapprocher les Neuchâtelois : vers le RER neuchâtelois

- Après plusieurs décennies de priorité aux transports routiers, le système de TP doit également évoluer vers une plus grande efficacité qui doit bénéficier à tout le canton (cf. Fiches A_22 et A_23).

Assurer la sérénité et la sécurité des villes neuchâteloises

- En milieu urbain, l'encombrement des réseaux routiers engendre des difficultés d'accessibilité et des problèmes de pollution qui limitent la qualité de vie. Les améliorations sont à trouver dans une meilleure gestion du stationnement, du développement des réseaux de TP urbains et de la MD (cf. Fiches A_24 à A_27 et U_21 à U_22).

Bien relier le canton aux villes suisses et européennes

- Pour un canton aussi intégré dans l'économie mondiale, la qualité des liaisons extérieures est essentielle. Le raccordement au réseau des lignes européennes à grande vitesse et le trafic grandes lignes pour le tracé La Chaux-de-fonds-Neuchâtel-Berne, de même que l'augmentation de la capacité du réseau ferroviaire suisse revêtent à cet égard une importance particulière (cf. Fiche A_11).

Appeler à la responsabilité des individus, des entreprises et des collectivités locales

- Si les autorités peuvent proposer, inciter et mettre à disposition des moyens de transport, il revient aux citoyens de choisir leurs lieux d'habitat, de travail et de loisirs, sachant que les zones rurales n'offriront jamais la même qualité de desserte en TP que les villes. Les collectivités locales et les entreprises doivent compléter les dispositions légales fédérales (LAT) et cantonales (LCAT) avec des instruments locaux de responsabilisation (cf. Fiches E_11, U_15, E_13), le cas échéant en exigeant l'élaboration d'un plan de mobilité pour les entreprises et collectivités publiques d'une certaine taille, par exemple dès 50 EPT ou un certain volume de trafic généré. La première phase d'un tel plan (diagnostic) est vivement recommandée, quels que soient les résultats, car il permet d'établir un dialogue entre les autorités et les entreprises et de sensibiliser les employés.

Coordonner et pérenniser le financement des transports

- Les politiques des routes, des TP et des MD obéissent à des règles de financement distinctes. Il y a lieu de les coordonner dans le cadre d'une vision commune (cf. Stratégie Neuchâtel Mobilité 2030) et des divers plans directeurs.

Traduire les ambitions dans les structures et la législation

- Le canton et les communes adaptent leur législation et la réglementation de manière à intégrer des mesures ayant pour effet un réel report modal vers les TP et la MD, notamment en termes de stationnement vélo.