

A_26 Modérer le trafic dans les zones urbanisées

Etat d'information création : 24.05.11 actualisation : 20.03.2018

Fiche adoptée par le CE / juin 2011
Approuvée par le CF / juin 2013
Modifications mineures / DDTE mai 2018
Approuvées par le DETEC /

But

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.

Priorité stratégique : Elevée

Objectifs spécifiques

- Renforcement de la qualité de vie des habitants et des personnes qui travaillent dans l'espace urbain et les centres des localités du canton, 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.

Priorités politiques **A** **Accessibilité – relier** Relations extérieures : rayonner Espace urbain – valoriser

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

Renvois Conception directrice Projet de territoire p. 13 Carte PDC

Organisation

Instances concernées

Confédération: ARE
Canton: SAT, SPCH, SENE, SCTR
Régions:
Communes: de l'espace urbain et centres de localité
Autres:

Réalisation

immédiatement (-2018)
 court terme (2018-22)
 moyen terme (2022-26)
 permanent

Ligne d'action

générale
 spécifique

Pilotage:

SPCH

Etat de coordination des

Coordination réglée
 Coordination en cours
 Information préalable

Mandats / Projets

M1

Mise en œuvre

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

1. Gestion des flux par la mise en place d'un contrôle d'accès aux entrées des localités, avec priorité aux TP.
2. Guidage du TIM sur les grands axes routiers.
3. Tranquillisation du trafic (le cas échéant par l'introduction de zones 30 / zones de rencontre) :
 - Villes de l'espace urbain : dans l'ensemble des zones urbanisées, y compris sur les grands axes routiers dans des secteurs limités;
 - Autres communes de l'espace urbain : dans les secteurs à revaloriser devant faire face à des problèmes de bruit et d'image;
 - Autres communes du canton : les centres de localité denses et les villages traversés par des routes sont revitalisés par des aménagements (spécifiques à chaque lieu).
4. Coordination de la mise en œuvre des zones 30 / zones de rencontre et autres mesures de modération du trafic avec les projets d'assainissement du bruit et de valorisation et avec la requalification urbaine et les démarches de sensibilisation du public.

Compétences du canton et des communes

Le canton :

- fixe le cadre général de cette politique et révisé la LRVP en vue d'introduire le principe de cohabitation des usagers;
- sensibilise et conseille les différents intervenants ;
- assure un rôle de soutien et de contrôle et veille notamment lors de projets d'une certaine importance à ce que :
 - 1) des équipes pluridisciplinaires soient constituées (architectes, urbanistes et ingénieurs, autres spécialistes);
 - 2) la coordination entre les services publics communaux et cantonaux concernés soit assurée dès le démarrage du processus (principe de transversalité);
 - 3) l'ensemble des thématiques de valorisation du patrimoine naturel et bâti ainsi que des espaces publics soit pris en compte (Fiches R_35, U_11 à U_15, U_21 à U_23);
 - 4) une démarche de concertation avec le voisinage soit mise en place (cahier des charges validé d'un commun accord, séance d'information, communication régulière). Le canton encourage et soutient les démarches participatives citoyennes.

Les communes :

- Les villes et les communes mettent en œuvre cette politique, en coordination avec les services cantonaux concernés; elles définissent et mettent en place les mesures de gestion et de modération du trafic qui permettent d'atteindre les objectifs visés;
- elles identifient les secteurs devant faire l'objet d'une valorisation et d'un assainissement prioritaire au sein de l'agglomération et dans les centres de localité (bruit, sécurité routière, image) et progressivement les planifient et les réalisent. Cette démarche peut s'inscrire dans le cadre du Projet d'Agglomération et des plans directeurs régionaux /ou sur le plan communal, à l'appui de la révision des PAL ou des tâches de planification de détail; le cas échéant avec le soutien de l'Etat (DP cantonal) ou en partenariat public-privé dans le cadre des projets importants.

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

M1. Le canton révisé la législation cantonale (LRVP); (d'ici 2018 - coordination réglée);

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

- Néant

Interactions avec d'autres fiches

- A_21 Viser un report modal fort vers les transports publics et la mobilité douce
- A_24 Gérer le stationnement
- A_27 Promouvoir la mobilité douce
- U_21 Valoriser et revitaliser les espaces publics
- U_22 Développer les espaces urbains de l'Agglomération RUN
- U_23 Promouvoir la nature en ville
- U_24 Assainir le bruit du trafic routier
- U_25 Protéger l'air
- R_11 Construire le Réseau Urbain Neuchâtelois (agglomération et régions)
- R_35 Protéger et valoriser le patrimoine culturel
- R_36 Valoriser le tissu urbain des villes de La Chaux-de-Fonds et du Locle (UNESCO)

Autres indications

Références principales

- *Etude complémentaire "mobilité douce" du projet d'agglomération RUN* (RUN 2008)
- *Les territoires de la mobilité* (Vodoz, Pfister Giauque et Jemelin 2004)
- *Stratégie de mobilité douce : pistes pour intensifier l'usage du vélo dans le canton (2015)*
- *Plan directeur cantonal de mobilité cyclable PDCMC (2017)*
- *Stratégie cantonale Neuchâtel Mobilité 2030 (2015)*
- *Projet d'Agglomération RUN*

Indications pour le controlling

- Nombre de mesures mises en œuvre et de projets réalisés
- Efficacité des mesures réalisées

Dossier

Localisation Villes de Neuchâtel, La Chaux-de-Fonds, Le Locle; Communes de l'espace urbain; centres et traversées de localités dans les autres types d'espace

Problématique et enjeux

Tout trajet commence à pied et se termine à pied. La modération du trafic est l'une des composantes de la valorisation des espaces publics. Moins de trafic dans les centres et les quartiers d'habitation, c'est moins de nuisances sonores, plus de sécurité et d'espace à disposition pour d'autres activités, plus de liberté de mouvement pour les autres usagers de la voirie. Actuellement, encore la majorité des trajets réalisés en voiture s'effectuent pour des distances de moins de 3 km, pour toutes sortes de motifs. Les études de trafic démontrent que 40% des trajets sont internes à la ville, notamment grâce à la disponibilité des nombreuses places de stationnement gratuites qui favorisent l'utilisation de la voiture au détriment du report modal vers MD et TP (cf. Fiches A_23 à A_27). Dès lors que le stationnement est géré et le trafic de transit maintenu hors des centres urbains et des quartiers d'habitation (contrôles d'accès, dessertes par poche), la ville retrouve l'espace de la rue pour les pratiques sociales et culturelles et le développement des activités économiques (commerces, terrasses de cafés, ...).

La modération du trafic et le gain d'espace qu'elle génère permettent de répondre à de nombreux besoins de mobilité (absorption d'un volume de trafic TIM plus important, TP plus performants, voies cyclables et places de stationnement vélos, « dépose-minute » à proximité des commerces pour certains usagers, espaces pour les piétons nettement plus généreux et plus conviviaux). La zone 30, c'est : moins de bruit et d'émissions polluantes, plus de sécurité pour les piétons et cyclistes, moins de stress pour les personnes âgées et tout un chacun, des accidents moins graves, etc.

Le rôle des autorités en matière de sensibilisation de la population est important. Il y a lieu de démontrer que tout le monde est gagnant, et d'expliquer quels types de projets les autorités désirent favoriser. Les périodes de mises à l'essai sont d'excellents moyens pour se rendre compte par la pratique qu'une autre manière de se déplacer et vivre sa ville, son quartier, le centre du village est possible.

Il est à relever que la « voirie » représente près de 90% des espaces publics. L'intervention sur celle-ci apparaît comme un enjeu prépondérant dans la qualité de vie, dans son usage (fonction sociale) et l'image des espaces urbanisés (augmentation de la valeur du patrimoine; valeur immobilière). La chaussée qui a été restreinte à la circulation des TIM pendant des décennies doit être appréhendée de manière beaucoup plus large (retrouver le sens de la rue, aménagements sans segmentation pour tous les types de déplacements, y compris les piétons de tous âges, les personnes à mobilité réduite et les handicapés (cf. Fiche A_27).