

Arrêté fédéral sur les crédits d'engagement alloués à partir de 2024 pour les contributions aux mesures prises dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération : procédure de consultation

Madame la conseillère fédérale,

Nous accusons réception de la consultation susmentionnée et nous vous en remercions. Notre gouvernement a le plaisir de vous transmettre ci-après sa prise de position y relative.

Conformément aux directives transmises, notre prise de position est structurée sur la base de votre questionnaire.

• Généralités relatives au projet mis en consultation

1. Approuvez-vous les grandes lignes du projet (en particulier le montant de la contribution à verser par la Confédération) ?

Oui, avec certaines adaptations. Le Conseil d'État partage l'analyse du Conseil fédéral s'agissant notamment des enjeux spécifiques affrontés par les agglomérations helvétiques en matière de paysage, d'urbanisation et mobilité. Il soutient la politique d'agglomération menée par la Confédération et, par conséquent, approuve globalement l'arrêté fédéral sur les crédits d'engagement alloués à partir de 2024 en faveur du trafic d'agglomération. Il considère toutefois que la pénalisation des agglomérations pour « mise en œuvre insuffisante » n'est pas pertinente. Dans la grande majorité des cas, les retards de réalisation n'incombent pas à l'agglomération, mais aux processus démocratiques constitutionnels et/ou à des délais d'études et de planification dont la maîtrise d'ouvrage n'appartient ni au Canton, ni à l'agglomération. Il estime que cette décision entre en totale contradiction avec les objectifs du PTA et les enjeux environnementaux et climatiques auxquels la Suisse se trouve actuellement confrontée.

Dès lors, le Conseil d'État demande au Conseil fédéral de renoncer à la pénalisation pour « mise en œuvre insuffisante » et d'adapter l'arrêté fédéral et les contributions liées en conséquence.

2. Des aspects ont-ils, d'après vous, été insuffisamment pris en considération ? Si oui, lesquels ?

Oui.

Nous émettons une première réserve s'agissant de l'évaluation des projets émanant des agglomérations de taille moyenne. Ces dernières ont vu leur évaluation chuter, de manière étonnante et incompréhensible, entre la 3^{ème} et la 4^{ème} génération. Cette situation nous interpelle et nous interroge sur la méthode d'évaluation et sur le niveau d'exigence posé aux agglomérations de cette taille. La dégradation de la notation du Projet d'agglomération RUN en est une illustration. Un important travail d'approfondissement a pourtant été réalisé en

réponse directe aux remarques précédentes de la Confédération et des besoins d'actions exprimés par l'agglomération, conformément aux DPTA. Nous constatons également que le rapport d'évaluation fait état de la « faiblesse » de la vision d'ensemble et du volet stratégique alors que ceux-ci étaient jugés par la Confédération comme la principale « force » du projet lors de la génération précédente. L'argumentation fournie dans le rapport d'évaluation ne permet pas à ce stade de comprendre ces décalages et cette différence d'appréciation.

Au vu de ce qui précède, le Conseil d'État sollicite une clarification concernant la méthode et le niveau d'exigence posé aux agglomérations de taille moyenne.

À l'instar d'autres agglomérations helvétiques, les acteurs de l'agglomération RUN, Canton, villes et communes, s'engagent sans réserve dans la réalisation d'investissements conséquents dans le but de répondre aux enjeux d'agglomération, notamment à travers la concrétisation des mesures contractualisées avec la Confédération. Ces efforts répondent pleinement aux enjeux environnementaux et climatiques qui requièrent une action coordonnée forte des autorités des différents échelons institutionnels helvétiques. Dans ce contexte, notre gouvernement considère que la pénalisation des agglomérations pour « mise en œuvre insuffisante » va à l'encontre des intérêts partagés avec la Confédération. Il rappelle que la mise en œuvre des mesures du projet d'agglomération ne dépend pas exclusivement de la volonté politique des autorités, mais également de raisons hors maîtrise des autorités.

Parmi celles-ci figurent les retards dans la planification et la réalisation de mesures d'ordre supérieur qui empêchent le lancement de nombreuses mesures d'accompagnement contractualisés dans le cadre du PTA. Plusieurs dizaines de mesures du projet d'agglomération RUN sont concernées et restent dans l'attente des résultats découlant d'études préparatoires menées dans le cadre de la réalisation du RER neuchâtelois, dont la maîtrise d'ouvrage est de compétence fédérale. Notre agglomération se trouve dans une situation similaire s'agissant de l'évitement est de la Ville de La Chaux-de-Fonds (H18) dont les études en cours intègrent la planification et la réalisation de nombres de mesures du PTA. De manière identique, plusieurs mesures d'accompagnement planifiées dans le cadre du projet d'agglomération seront réalisées, de manière efficiente et cohérente, avec la planification globale du contournement de la Ville du Locle (H20), sous maîtrise d'ouvrage fédérale.

D'autres mesures, telle la mesure structurante « Giratoire Numa-Droz » (Neuchâtel), ont subi des blocages et retards liés à des processus démocratiques (oppositions, recours, référendum et votations de crédit devant la population). Notre Conseil considère comme inopportun de pénaliser les agglomérations confrontées aux situations précitées qui peuvent difficilement être anticipées. Il rappelle que les processus précités font intrinsèquement partie du droit de l'aménagement du territoire et constituent par conséquent un droit constitutionnel.

Aussi, le Conseil d'État s'oppose à la pénalisation des agglomérations pour « mise en œuvre insuffisante » et demande au Conseil fédéral de renoncer à cette mesure contraire aux intérêts partagés entre Confédération et Cantons.

- **Quatrième génération du programme en faveur du trafic d'agglomération**

<p><i>3. Avez-vous des remarques à formuler au sujet du contexte présenté dans le projet (chapitre 1 du rapport explicatif) ?</i></p>

Non, pas de remarques particulières.

4. Approuvez-vous la procédure d'examen des projets d'agglomération de la quatrième génération du programme en faveur du trafic d'agglomération ainsi que les résultats de cet examen (chapitre 2 du rapport explicatif) ? Dans la négative, quels sont d'après vous les ajustements nécessaires ?

Non, pas dans sa totalité.

En référence au point 2 ci-dessus, le Conseil d'État demande les ajustements nécessaires suivants :

- **clarifier la méthode et le niveau d'exigence posé aux agglomérations de taille moyenne et expliquer les raisons de la diminution significative de leur notation entre la 3^{ème} et la 4^{ème} génération ; le cas échéant, procéder à une nouvelle évaluation s'agissant des projets des agglomérations de taille moyenne.**
- **renoncer à la pénalisation pour « mise en œuvre insuffisante » et d'adapter l'arrêté fédéral et les contributions liées en conséquence.**

5. Avez-vous des remarques à formuler au sujet des commentaires relatifs aux dispositions de l'arrêté fédéral (chapitre 3 du rapport explicatif) ?

Oui.

En conséquence directement des demandes formulées dans les points précédents, **le Conseil d'État demande au Conseil fédéral de renoncer à la pénalisation pour « mise en œuvre insuffisante » et d'adapter l'arrêté fédéral et les contributions liées en conséquence.**

6. Avez-vous des remarques à formuler au sujet des conséquences présentées dans le projet (chapitre 4 du rapport explicatif) ?

Non.

7. Avez-vous des remarques à formuler au sujet des aspects juridiques présentés dans le projet (chapitre 5 du rapport explicatif) ?

Non.

8. Avez-vous des remarques à formuler au sujet des divers projets d'agglomération ou des mesures qu'ils contiennent ?

Oui.

Conformément aux directives de l'ARE, le Conseil d'État et le Groupe de pilotage du Projet d'agglomération RUN ont transmis, par l'entremise de notre organisme régional, l'Association objectif:ne, une série de remarques concernant les contenus du rapport d'examen de la Confédération. Celles-ci sont accompagnées de demandes de re-priorisation dûment motivées concernant des mesures déclassées de manière non justifiée par la Confédération. Ces demandes ont été présentées par notre délégation à l'occasion de la séance du 18 août 2022 à Ittigen avec l'ARE.

À ce propos, le Conseil d'État demande l'adaptation du rapport d'examen et le rétablissement des priorités fixées par l'agglomération RUN concernant certaines mesures pour lesquelles le reclassement est dûment motivé (voir annexe).

Autres remarques

9. Souhaitez-vous formuler d'autres remarques à propos du projet mis en consultation ?

Non, pas d'autres remarques particulières.

En vous remerciant de nous avoir consulté, nous vous prions de croire, Madame la conseillère fédérale, à l'assurance de notre haute considération.

Neuchâtel, le 5 septembre 2022

Au nom du Conseil d'État :

Le président,
L. KURTH

La chancelière,
S. DESPLAND

ARE-Code Code ARE	Nr. AP N° PA	Massnahme Mesure	Änderungsantrag Prüfbericht Demande de modification du rapport d'examen	Begründung Justification
6458.4.021	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 neuchâtois et La Chaux-de-Fonds, partebatteries tampon et atelier	C->A	La mesure est considérée par la Confédération comme ne relevant pas du projet d'agglomération. Si cela peut s'entendre pour la mesure 6458.4.020 / H20.4-H21.4 qui porte sur le renouvellement de lignes aériennes, la mesure 6458.4.021 / H20.5-H21.5 constitue, elle, un vrai changement de système favorisant une mobilité durable et propre. Les 3 nouvelles sous-stations en ville de CdF sont absolument nécessaires pour faire fonctionner le système de trolleybus à batterie. Il ne s'agit ici clairement pas d'entretien mais d'un développement du réseau de mobilité électrique TP (pour rappel, les trolleybus avaient été abandonnés suite au réaménagement de la place de la gare de La Chaux-de-Fonds). Élément non présent dans le dossier déposé en septembre 2021: TransN élabore actuellement avec Viteos la mise en oeuvre des 3 nouvelles sous-station à La Chaux-de-Fonds.
6458.4.054	H14.8	Requalification du carrefour des Chézards à Colombier avec valorisation des accès au Littoral (chemin de la Plaine)	C->A	La mesure est considérée par la Confédération comme ne relevant pas du projet d'agglomération, en raison du fait que la mesure est anticipée en 2023. Ceci n'est pas cohérent avec les informations reçues de la Confédération. Pour pallier au fait que l'année 2023 n'est pas couverte par le PA (PA3: 2019-2022 / PA4: 2024-2027), les mesures qui devront être mises en oeuvre en 2023 ont été indiquées comme "mesure anticipée" dans le dossier PA4, comme les services de l'ARE nous l'ont recommandé (mails / tél / plateforme d'échange). C'est le cas pour la mesure 6458.4.054 / H14.8 (voir fiche de mesure correspondante). De plus, les autres mesures anticipées en 2023 du dossier PA4 ne font l'objet d'aucune remarque de la Confédération. Élément non présent dans le dossier déposé en septembre 2021: Les deux communes concernées (Boudry et Miltvignes) ont continué à travailler sur cette mesure suite au dépôt du projet PA RUN 4. Depuis, le projet d'ouvrage a été débuté, ce qui a permis de préciser et améliorer le projet, avec notamment une modification du tracé de la voie vélo. Le devis et l'avant-projet annexés (voir onglet Annexes n°3) ont été établis depuis le dépôt du PA RUN 4 en septembre 2021, venant ainsi compléter les éléments mis à disposition dans le cadre du dossier déposé, et montrer l'excellente dynamique d'avancement du projet.
6458.4.014	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	B->A	La raison invoquée par la Confédération est une absence de conception globale et un manque de coordination avec les mesures liées, notamment la halte de Marin ou encore la mesure de réalisation de l'interface (L23.1). Pourtant, les stratégies urbanisation, TP et MD du PA RUN 4 montrent toutes une ambition coordonnées d'améliorer la desserte TP et l'accessibilité MD du PDE Littoral Est. Ces principes sont d'ailleurs acquis depuis le PA3 et un schéma directeur a été établi. Ce dernier définit une vision d'ensemble du développement du PDE Littoral-Est à La Tène intégrant l'infrastructure TP-MD existante et sont à disposition dans le dossier PA4. Globalement, le PDE Littoral Est est le pôle cantonal qui a été le plus étudié et qui est le plus avancé du Canton. Dès lors, mettre en doute la maturation de la planification de ce pôle et la coordination au plan cantonal, régional et local n'est jugé pas acceptable. Par ailleurs, la restructuration des deux axes forts TP à la Tène et la prolongation de l'un des deux axes vers le nord de la gare et le PDE Littoral Est ont déjà fait l'objet de multiples études de conception, faisabilité, aménagement et exploitation TP (procédures d'opposition en cours de traitement). Il est à relever également que le fait de retenir la mesure L23.1 en A mais pas les mesures H13.2 est incohérent, car les deux projets sont liés (cela reviendrait à aménager l'interface de la halte RER pour desservir le PDE, mais pas l'axe de transports publics et mobilité douce qui y mène). A noter qu'il s'agit d'un seul projet coordonné et que le découpage en plusieurs mesures (H13.2a, H13.2b et L23.1) est imposé, puisqu'il s'agit de catégories de projet différentes selon les DPTA (H13.2a Valorisation / sécurité de l'espace routier -> type 3.2 / H13.2b Infrastructures bus -> type 7.2 / L23.1 Plateformes multimodales -> type 4). Sans cette exigence issue des DPTA une seule et unique mesure aurait été déposée. En définitive ce "paquet de mesures" H13.2a et b et L23.1 constitue un projet phare du projet d'agglomération PA RUN et indispensable au développement du plus important et plus abouti pôle de gare de l'agglomération (Marin-Epagnier, MEP pôle de gare réalisé depuis le dépôt du PA RUN 4 en septembre 2021), ainsi qu'au développement du pôle de développement économique le mieux localisé de l'agglomération (desservi par une gare, un axe fort bus et très bien connecté aux réseaux piétons et vélos). Cette infrastructure est déterminante pour assurer la coordination urbanisation-transports du futur PDE. A noter que ce "paquet de mesures" était déjà priorisé en B dans le PA3, et que toutes les études menées depuis lors justifient pleinement la priorisation en A dans le cadre du PA4. Politiquement, les mesures H13.2a et H13.2b sont d'importance primordiale et bénéficient d'un fort portage, y compris par le Conseil d'Etat. La commune de La Tène et plusieurs services cantonaux (NECO, SCAT, SCTR, SPCH, entre autres) sont impliqués dans l'élaboration de ce projet. Par le biais du fait qu'un plan d'affectation cantonal a été élaboré et mis à l'enquête, que la mesure concerne un pôle de développement économique cantonal crucial pour les capacités d'accueil du canton de nouvelles entreprises, que l'ambition de durabilité pour ce pôle est importante et partagée, ce dossier fait l'objet d'une certaine attention de la part de la population.
6458.4.015	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 Perveuls et aménagement du carrefour d'accès	B->A	

6458.4.098	L4	P+R Morteau (gare)	B->A	<p>La raison invoquée par la Confédération est une absence de conception globale. Pourtant, les stratégies TP, TIM, intermodalité et en particulier la nouvelle stratégie transfrontalière du PA RUN 4 montrent toutes une ambition coordonnée d'améliorer l'usage des TP vers la Suisse. Ces principes sont d'ailleurs acquis depuis plusieurs générations de PA, en particulier le principe de P+R à Morteau.</p> <p>Le parking P+R Gare projeté en parking silo répondra à l'accompagnement des actions menées en faveur du renforcement du pôle multimodal de la gare. En effet, les stationnements à proximité de la gare sont déjà presque tous occupés en journée. Depuis l'étude de 2017 (Transitec, mise à disposition dans le cadre de l'élaboration du PA4), cette tendance s'est renforcée en raison notamment de la hausse des carburants, du développement des trajets TP à la suite des travaux réalisés sur la ligne ferroviaire franco-suisse et enfin surtout à la suite des mesures suisses concernant l'introduction de zones bleues (Chaux-de-Fonds et Locle) et de tarification des stationnements P+R (Chaux de Fonds).</p> <p>Par ailleurs, une étude franco-suisse sur le périmètre AUD va être lancée cette année. L'étude doit en particulier être menée dans la perspective d'une multimodalité, soit du rabattement en mobilité douce et en transport individuel sur les pôles de gare. Elle ne concerne que le tronçon dit transfrontalier de la ligne ferroviaire des Hortogers. L'action de création devra être engagée sur la période de réalisation des mesures A afin de renforcer le pôle gare de Morteau et réduire le trafic automobile pendulaire entre nos deux pays.</p> <p>En définitive, cette mesure s'inscrit dans un concept global clair détaillé dans la nouvelle stratégie transfrontalière développée dans le cadre du PA RUN 4 (SCTR, Transitec, voir les plans dans le rapport PA RUN 4). Elle s'inscrit également dans un concept global visant le renforcement de l'ensemble des multimodalités sur le pôle de gare de Morteau avec le P+R, mais également le réaménagement de l'interface TP et la restructuration du réseau TP prévue à l'horizon du PA5 (voir besoin d'actions déclaré, la compétence en la matière n'ayant été déléguée par l'Etat français à la Communauté de communes du Val-de-Morteau que dès 2021) ou encore la stratégie globale de valorisation du centre de la commune comprenant l'amélioration des liaisons de rabattements MD vers la gare (étude Transitec 2017). Le P+R de Morteau fait ainsi figure de mesure phare pour influencer le report modal vers les TP, en particulier en direction de la Suisse et constitue sans nul doute le P+R le plus pertinent et efficace de l'agglomération, par sa localisation très en amont des décalcements et au plus proche des lieux de résidence des travailleurs frontaliers. Son effet sur le territoire suisse est ainsi jugé important.</p>
6458.4.105	L14.1	Restructuration et valorisation de l'interface terminus du Littorail	B->A	<p>Les coûts proposés pour ce projet intègrent bien la différence faite entre les travaux de mise aux normes des quais du tram pris en charge par la LHand et les travaux éligibles pour le PA. Le coût de 1.5mio CHF ne comprend donc que les travaux éligibles, à savoir les mesures d'accompagnement de mobilité de l'interface et de ses accès, et donc aucun travaux éligibles par la LHand ne sont intégrés. Cette mesure est par ailleurs d'importance primordiale pour le centre de Boudry, l'organisation de sa mobilité et l'attractivité des transports publics, et elle nécessite d'être coordonnée dans le temps avec les travaux LHand et donc d'être réalisée à l'horizon A.</p>
6458.4.049	I14.3	Requalification du bourg, extension de la zone à régime spécial sur la RC 5 et valorisation de l'espace public	C->A	<p>L'agglomération souhaite la reprise en A de cette mesure. En effet, l'état de planification 2 est rempli (voir fiche et documents disponible : étude de scénario et estimation des coûts). De plus, les études de projets suivent leurs cours et avancent même rapidement : un projet de réaménagement réalisé par les bureaux Transitec et Paysagegestion est notamment en cours pour une partie du périmètre, dans le cadre du projet de salle polyvalente. Par ailleurs, bien que le projet porte sur une traversée de localité avec un trafic relativement faible (selon les critères et benchmark ARE), la dimension de ce projet dépasse largement cet aspect, puisque le projet permet d'améliorer toute l'accessibilité au centre et à la gare pour les modes doux, et donc une amélioration substantielle de la sécurité et de la qualité de l'espace public au centre du bourg de Bevaix. L'évitement du trafic de transit, l'amélioration de la qualité de vie dans le centre, la redistribution des priorités en faveur de la MD, la réduction des vitesses de circulation sont autant de mesures décrites qui permettent de justifier la pertinence de cette mesure, au sens de la valorisation et sécurisation des MD et de l'accès aux transports publics.</p> <p>Élément non présent dans le dossier déposé en septembre 2021: A noter enfin que des travaux pour une infrastructure communale importante (double salle de gym) vont être lancés en 2023, avec un impact important, nécessitant d'assurer la qualité des espaces publics et l'accessibilité sécurisée à cette infrastructure pour tous les usagers de la Grande Béroche (commune fusionnée).</p>
6458.4.134	M13.6	Aménagement d'une piste cyclable entre St-Blaise et Cornaux	C->A	<p>La mesure est repoussée en C en raison d'un conflit avec l'IBN NE58 et un site de migration des amphibiens en conflit avec la circulation (n°220). Pourtant, un préavis favorable de l'OFEV a été obtenu dans le cadre du dossier (préavis du Service de l'aménagement du territoire du 28 janvier 2022), les mesures intégrées au projet répondent bien aux besoins liés à la zone de protection et la piste cyclopiédestre répond à un besoin et aux stratégies sectorielles du PA et du Plan directeur cantonal de mobilité cyclable. Le projet tient correctement compte des besoins des amphibiens, puisque les mesures prévues correspondent aux normes en vigueur et aux connaissances actuelles en matière de migration de la faune. Ceci permet d'assurer le passage des batraciens lors de leurs migrations. De plus, le projet tient compte de tous les passages nécessaires aux amphibiens et prévoit même un assainissement des crapoducs existants.</p>
6458.4.169	M21.5	Aménagement de l'accessibilité piétonne et cycle à la halte de La Chaux-de-Fonds Les Forges	C->A	<p>La remarque de la Confédération est que la mesure est potentiellement en conflit avec l'IBN NE13 et que le tracé au sud des rails est exclu. Nous pouvons confirmer que le tracé proposé pour cette mesure se trouve au nord des rails, sans contact avec l'IBN NE13, et donc que cette mesure peut-être priorisée en A. La plan des mesures et le projet de quartier illustré dans la fiche montre d'ailleurs bien un cheminement au nord des voies. En effet, la mesure déposée dans le PA4 traite de l'accessibilité piétonne et cycle à la halte des Forges par le Nord soit jusqu'à la RC 1320. Elle constitue un maillon du chemin des Rencontres et une liaison de rabattement essentiel pour le nouveau plan de quartier de la Scierie qui accueillera un pôle administratif cantonal d'envergure d'ici 2025. Ce quartier stratégiques étant en cours de planification, il est essentiel de pouvoir remonter la mesure en A. De plus, cette mesure constitue un maillon essentiel de l'accessibilité MD de la nouvelle halte RER des Forges qu'il s'agit de rapidement réaliser, puisque la halte à déjà été mise en service en décembre 2022.</p>
6458.4.008	H11.1	Infrastructures pour le réseau d'axe structurant TP pour la desserte du pôle de développement économique cantonal Crêt-du-Loche, secteur Tourbillon - Alisiers	C->B	<p>La raison invoquée par la Confédération est un manque de coordination entre les mesures liées (interface TP - infrastructure TP - infrastructure MD). Pourtant, les stratégies urbanisation, TP et MD du PA RUN 4 montrent toutes une ambition coordonnée d'améliorer la desserte TP et l'accessibilité MD du PDE Crêt-du-Loche. Ces principes sont d'ailleurs acquis depuis le PA3 et encore avant le plan directeur sectoriel PDE (à disposition dans le dossier PA 3 et 4).</p> <p>La prolongation de l'axe fort vers la halte RER et à travers le PDE Crêt-du-Loche a déjà fait l'objet d'une étude de conception et faisabilité TP, et fait ainsi l'objet d'un état de planification avancé, avec un avant-projet disponible (voir illustration dans la fiche de mesure) et un état de planification 3.</p>

6458.4.104	L11.1	Création d'une interface bus-train à la halte du Crêt-du-Loche, en lien avec la prolongation de la desserte TP du pôle de développement économique cantonal	C->B	A noter qu'il s'agit pour la prolongation de la ligne et l'interface TP d'un seul et unique projet coordonné et que le découpage en plusieurs mesures (H11.1 et L11.1) est imposé, puisqu'il s'agit de catégories de projet différentes selon les DPTA (H11.1 Infrastructures bus -> type 7.2 / L11.1 Plateformes multimodales -> type 4). Sans cette exigence issue des DPTA une seule et unique mesure aurait été déposée. La mesure de mobilité douce M21.4 prévoit elle une liaison offrant de nouvelles continuités vers la gare, en particulier pour répondre à l'absence de liaison entre la halte RER du Crêt du Loche et les usines existantes à l'Est du PDE. En définitive ce "paquet de mesures" H11.1 et L11.1 constitue un projet phare du projet d'agglomération PA RUN et indispensable au renforcement du pôle de développement économique le plus important des montagnes neuchâteloises (desservi par une gare, un axe fort bus et bien connecté aux réseaux piétons et vélos grâce à sa situation en fond de vallée). Cette mesure est notamment particulièrement importante pour améliorer et desservir aussi par le bus l'extrémité Ouest du site (Cartier, etc.). Enfin, ce "paquet de mesures" était déjà priorisé en B dans le PA3 par l'Agglomération et la Confédération avait retenu cette priorisation B. Il paraît dès lors incompréhensible aujourd'hui de justifier un retour à une priorité C pour un projet d'importance cantonale dont l'utilité est avérée (très forte densité d'emplois existant non-desservi par le bus) et pour lequel toutes les études menées jusqu'à présent justifient pleinement la priorisation en B dans le cadre du PA4.
6458.4.168	M21.4	Création de continuités MD et amélioration des accès TP dans le pôle de développement économique d'intérêt cantonal du Crêt-du-Loche, étape 1	C->B	
6458.4.102	L10.4a	Restructuration et valorisation de l'interface bus de la place Pury	C->B	Les mesures L10.4a et L10.4b sont repoussées en C par la Confédération, avec comme justification que les projets ne sont pas assez coordonnés entre eux et qu'il n'y a pas de concept global. Bien que la remarque sur la conception globale soit globalement correcte, ces mesures reposent sur une analyse partagée de tous les acteurs et sont conformes au besoin d'action déclaré dans le PA4 (voir chapitre 12.2 du rapport principal PA RUN 4). En effet, le besoin d'action indique en matière de TP pour le Littoral neuchâtelois à l'horizon du PA5 : "En lien avec les enjeux à long terme liés à la prolongation du Littoral vers la Maladière, et notamment son passage dans le goulet des places Pury – Armes – Numa-Droz et sa redondance avec les axes structurants TP, il s'agit de questionner la structure actuelle du réseau TP urbain de la Ville Littoral dans son ensemble, ainsi que le rôle et la localisation des arrêts dans l'interface principale du réseau en ville de Neuchâtel (places Pury – Numa-Droz)." Pour ces raisons, aujourd'hui, l'ensemble des acteurs (Canton, TransN, Ville de Neuchâtel) sont unanimes sur l'urgence de restructurer l'organisation des TP dans le centre-ville et c'est la raison pour laquelle le PA4 annonce à la fois de futures études TP et des mesures en priorité B. D'ailleurs la Ville de Neuchâtel établit actuellement la révision du PAL et son Plan directeur des mobilités, dont un volet spécifique porte sur le système de mobilité du centre-ville élargi. Sur cette base un concept de réaménagement global de l'interface principale des TP sera établi dès 2023. Ces études vont apporter une vision d'ensemble et une plus forte coordination pour ces projets à forte valeur symbolique et politique, en plus de leur importance pour l'organisation de la mobilité future du centre-ville de Neuchâtel. A noter enfin qu'une étude préliminaire sur la prolongation du Littoral en Ville de Neuchâtel, incluant les conséquences sur la structure du réseau de bus actuel, va prochainement être lancée par le service cantonal des transports (SCTR), dont le cahier des charges est annexé au présent document (voir notamment p.8-10, points 7.2.1 et 7.3).
6458.4.103	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	C->B	C'est en raison de ces études et travaux encore en cours que les mesures ont été déposées en priorité B et non en A. Il est primordial pour l'agglomération que ces mesures puissent être reconnues pour leur pertinence par la Confédération, en vue d'une intégration en priorité A lors de la prochaine génération de PA. Politiquement, ces mesures sont importantes, car définies comme prioritaires et emblématiques par la Ville de Neuchâtel. Ayant fusionné en 2021, Neuchâtel est devenue la 3ème ville de Suisse romande (45'000 habitants) et ce projet au coeur du centre-ville bénéficie d'un portage politique particulier.
	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 H20, axes routiers avec potentiel d'influence faible)	C->A	La mesure n'a pas de numéro ARE car absente du rapport d'examen. Par téléphone, l'ARE nous a expliqué que cette mesure aurait déjà été mise en œuvre dans le cadre du PA1, sans qu'une précision nous soit donnée sur la mesure PA1 qui serait concernée. Toutefois, il est très clair pour nous et la Ville de La Chaux-de-Fonds que la mesure I21.4a déposée en PA RUN 4 ne porte pas sur le même périmètre, ni ne concerne un projet de même ampleur. Au contraire, la mesure déposée porte sur un autre projet, certes avec des recoupements spatiaux. En PA RUN 1, dans le cadre de la mesure I0.5a / 6458.033 il y avait eu un réaménagement du boulevard Léopold-Robert entre la Grande-Fontaine et la rue du Casino avec une réduction à deux voies de circulation dans chaque sens. La mesure déposée dans le PA RUN 4 prévoit une requalification complète du boulevard Léopold-Robert dans sa partie Est et en particulier l'axe Nord sur son extrémité est, avec une réduction supplémentaire des voies de circulation au profit de la mobilité douce (réduction de 2 à 1 voie dans le sens Ouest -> Est). Ce projet vise notamment à limiter le trafic Ouest -> Est, sécuriser les traversées piétonnes, supprimer une partie du stationnement, réaménager l'espace public jusqu'à la berme centrale, etc. Ainsi, la mesure I21.4a est tout au plus à considérer comme un complément à la mesure du PA1, mais est en réalité une nouvelle mesure sur un périmètre précis et avec un objectif nouveau cohérent avec les ambitions de piétonisation du centre-ville. En effet, la mesure I21.4a du PA4 est cruciale pour préparer les importantes transformations à venir dans le centre-ville de La Chaux-de-Fonds en faveur de la mobilité cyclable et piétonne qui sont planifiées, à savoir l'amorce du "centre-ville piéton : Espace public – place du Marché – Carmagnole – Hôtel-de-Ville ». Par ailleurs, cette mesure et ces transformations sont coordonnées et en pleine cohérence avec les projets routiers d'ordre supérieur, en tant que mesures d'accompagnement du contournement H18 (voir PDPM H18) et aussi comme mesure anticipées du projet H20 (axe avec potentiel d'influence faible). Enfin, cette mesure d'accompagnement à la H18 peut se réaliser sans la réalisation de la N20 (à cet horizon, lors de sa mise en service, des mesures de trafic supplémentaires seront prises, notamment la réalisation d'une zone piétonne sur ces mêmes secteurs). Cette planification figure dans le plan quadriennal voté par le Conseil général en février 2022 avec une réalisation prévue entre 2024 et 2025 (2 ans de travaux).

Thema Objet	Antrag Demande	Begründung Justification
<p>Appréciation générale - le fil conducteur entre les différents modules, en particulier entre le besoin d'action, les stratégies sectorielles et les mesures, peine à être identifiable. Par ailleurs, les enjeux sont différenciés par thématique, ce qui rend assez difficile la compréhension de la cohérence des interventions au niveau territorial.</p>	<p>Il est demandé que cette remarque soit nuancée et que la cohérence et le fil conducteur entre vision, stratégie et mesures soit remise en avant. La formulation suivante est demandée: "Le fil conducteur et la structure du PA RUN 4 sont en cohérence avec ceux du PA RUN 3. Le besoin d'action est échelonné à travers les différentes futures générations de PA et le besoin d'action défini pour le PA RUN 4 est décliné en stratégies sectorielles et mesures."</p>	<p>La critique est en partie difficilement compréhensible, car les approfondissements des stratégies sectorielles découlent de manière direct du besoin d'actions identifiés au chapitre 3 et son annexe 12.2. Ce même besoin d'actions s'inscrit par ailleurs en parfaite cohérence avec les lacunes mises en avant dans le cadre du rapport d'examen PA RUN 3. De manière générale, cette remarque est surtout difficile à comprendre, car le volet stratégique et la vision d'ensemble, grande force du PA RUN 3, deviennent la "faiblesse" du PA RUN 4, alors que le projet est fondamentalement le même, et fortement amélioré dans plusieurs stratégies sectorielles clés. Au sujet du traitement thématique des différentes stratégies, la remarque est également peu compréhensible, puisque les DPTA exigent un traitement thématique selon les CE 1 à 4 et de manière générale dans l'ensemble de ses exigences. A noter qu'à plusieurs reprises, l'évaluation des mesures fait état d'un manque de conception globale pour un secteur donné. L'absence de plan de synthèse par secteur ne signifie pas l'absence de coordination. Le dossier PA RUN est déjà très exhaustif en matière de cartographie, et les éléments par secteur constituent des éléments d'échelles locales, qui sont d'ailleurs traités dans les documents de la planification locales. La remarque est d'autant plus incompréhensible que les fiches d'urbanisation proposent pour chaque site stratégique un plan de synthèse urbanisation - transports, détaillant les principaux principes de mobilité multimodale TP - MD - TIM - stationnement.</p>
<p>Appréciation générale - la fragmentation des très nombreuses mesures de petite ampleur ne contribue pas à donner une vue d'ensemble claire et il est ainsi difficile de relier les mesures proposées à un besoin d'action.</p>	<p>Il est demandé que cette remarque soit nuancée. Le complément suivant est demandé: "Toutefois, le maintien de la structure des mesures du PA RUN 3 permet de garantir la continuité avec les acteurs locaux. Entre autres, les plans des stratégies sectorielles et les plans des mesures, ainsi que les explications dans les fiches de mesure, permettent de montrer leur cohérence avec le besoin d'action."</p>	<p>Bien que la remarque puisse être compréhensible, les DPTA n'indiquent pas de règles en matière de structure / regroupement des mesures. Cette structure des mesures PA RUN est hérité depuis plusieurs générations, et celle-ci a été maintenue dans le but de garantir la continuité avec les acteurs locaux (ex. une commune souhaite reprioriser une mesure B de 3ème génération en A dans la 4ème se réfère au numéro de mesure connu). Bien que l'idée d'une refonte complète de la liste des mesures aie été abordée en début de PA4, celle-ci n'a pas été jugée proportionnée au vu des très nombreuses tâches identifiées dans le besoin d'actions.</p>
<p>Appréciation générale - Coordination planifications nationales - La coordination entre les transports et l'urbanisation souffre cependant du manque de concrétisation du développement urbain à court et moyen termes</p>	<p>Il est demandé à ce que ce jugement soit modifié comme suit: "La coordination entre transports et urbanisation est cohérente, elle est garantie au niveau de la planification laquelle permet par ailleurs la mobilisation foncière au sens de l'art. 15a LAT. La concrétisation se réalise au gré de l'évolution démographique du canton."</p>	<p>Il n'est à notre sens pas honnête de juger la qualité de la planification du PA sur un élément externe, que l'Agglomération ne maîtrise pas. En effet, le faible développement urbain, notamment dans les pôles de gares, est fortement lié à la croissance démographique limitée de ces dernières années dans le Canton (peu de demande, pas de grandes pressions immobilières comme dans d'autres grands centres urbains suisse, etc.), il n'est pas compréhensible, ni correct de juger le travail de planification de l'Agglomération sur un facteur externe (conjoncture, etc.). Par ailleurs, un travail très important a été réalisé pour accélérer le développement de ces pôles de gare, avec la réalisation d'une étude cantonale qui a permis de préciser les enjeux pour chaque pôle, définir une stratégie de mise en oeuvre avec calendrier, type de procédure, etc. Ce travail qui s'est traduit dans de nouvelles fiches de mesures détaillées (une par pôle, contre une fiche générique en PA3) devra déployer ces effets dans les années à venir, et il n'est à notre avis pas correct de sanctionner l'Agglomération à ce stade, alors que tous les moyens disponibles sont mis en oeuvre. Pour rappel, le processus de planification se déroule comme suit : 1) établissement du plan directeur cantonal (le PDC a été approuvé seulement en 2019) avec identification des pôles, possibilités pour les communes de mobiliser le foncier par un droit d'emption (15a LAT) dans les pôles (le droit d'emption est une atteinte à la propriété foncière, il doit être d'utilité publique, proportionné, ne pas vider de son sens le droit fondamental, puis reposer sur une base légale formelle (la décision du parlement de chaque commune) ; 2) révision des plans d'aménagement des communes, puis établissement des plans de quartier ou plans spéciaux dans les pôles de gare.</p>

<p>Appréciation générale - TP - Sur les autres territoires de l'agglomération, de nombreux points relatifs à l'offre restent cependant encore ouverts</p>	<p>Il est demandé de corriger ce passage et au contraire inscrire la formulation suivante: "le PA RUN a répondu aux objectifs qu'il s'est fixé dans le besoin d'actions, à savoir réaliser une nouvelle conception sur Le Locle, voire que les approfondissements sur les autres territoires restent à faire dans de prochaines générations."</p>	<p>Les nouvelles DPTA et l'identification du besoin d'actions visent notamment à prendre en compte que toutes les études ne peuvent pas être refaites, complétées et financées à chaque génération de PA (limite des ressources financières et humaines). L'Agglomération a réalisé des choix clairs sur les thématiques à traiter (gestion des TIM, vélo et piétons dans les centres urbains concentrant le plus de déplacements, intermodalité et P+R, TP au Locle, etc.) comme décrit dans le chapitre besoin d'actions (voir chapitre 3 et 12. du rapport principal).</p> <p>Ce besoin d'action précise clairement les raisons pour lesquelles seul le concept TP du Locle a été développé dans le PA4. En effet, sur les autres territoires, soit l'urgence d'actions n'était pas avérée, soit les conditions cadres n'étaient pas réunies pour approfondir la stratégie : en France voisine la compétence TP n'est revenu à la Communauté de communes du Val-de-Morteau (CCVM) qu'à partir de 2021 (impossible d'agir avant car la compétence était à la Région, la nouvelle loi LOM maintenant a depuis modifié ceci), à La Chaux-de-Fonds le réseau est très performant et ne souffre d'aucunes lacunes majeures, hormis sur la partie sud de la ville, partie du réseau ayant justement fait l'objet d'une nouvelle conception suite aux différentes études menées (MEP, concept TP de fusion de lignes, Transitec) et dont les éléments ont justement été intégrés au PA (principes TP adaptés et nouvelles série de mesures liées à la restructuration). A noter aussi que l'offre en soirée a été prolongée sur les réseaux de CdF et NE en 2021.</p> <p>Le plan directeur cantonal des transports, partie bus, sera mis à jour dès 2022-2023, notamment en lien avec les grandes mesures annoncées en B sur les interfaces Pury et Numa-Droz, et donc logiquement cette restructuration a été prévue au PA5 dans le besoin d'action. Sur l'Ouest du littoral, réseau n'ayant pas de lacunes majeures et faute d'une urgence avérée et de moyens disponibles pour développer l'offre dans ce secteur, une inscription dans le besoin d'actions pour le PA5 a été retenue.</p> <p>Enfin, il faut relever qu'une restructuration du réseau TP cantonal et d'agglomération est prévue dans le cadre de l'actualisation du plan directeur TP, partie bus, et de la mise en oeuvre de la nouvelle liaison RER La Chaux-de-Fonds - Neuchâtel, et que les études pour accompagner ce changement majeur de l'offre TP dans le Canton sont en cours, comme par exemple dans le Val-de-Ruz. Cette actualisation du PDC TP, partie bus, traite la restructuration du réseau bus sur deux horizons: avant et après la Ligne Directe ("Avant", il concerne les réseaux de Neuchâtel, La Chaux-de-Fonds et du Locle, puis "Après l'implantation de la Ligne Directe" au Val-de-Travers). A noter que malgré l'absence de nouvelles stratégies / restructuration du réseau TP sur certaines parties du territoire, de très nombreuses mesures visant à accroître l'efficacité et l'attractivité du réseau TP sur ces territoires ont été prévues et déposées au PA4 (Neuchâtel, Pesoux, St-Blaise, La Chaux-de-Fonds, etc.).</p>
<p>Appréciation générale - Analyse spécifique des conditions de progression des TP manque</p>	<p>Il est demandé que cette remarque soit supprimée.</p>	<p>Même si le constat général est correct et qu'une analyse systémique n'est pas présentée dans le rapport PA4, cette analyse a été faite par et avec les acteurs du territoire.</p> <p>De cette dernière analyse et des différentes récentes études menées sur le territoire par les différents acteurs (ex. MEP TP à La Chaux-de-Fonds entre PA 3 et 4, ou étude citée sur le réseau TP Est du Littoral, etc.) émergent justement les principales mesures de priorisation en faveur des TP dans l'Agglomération : requalification et priorisation des TP sur les principaux axes de Neuchâtel (H10 et RC5) ou encore la série de mesures liées à la nouvelle ligne fusionnée à la Chaux-de-Fonds. Ainsi à chaque points noir de progression TP sur le réseau urbain sont proposés des mesures de priorisation des TP, soit des mesures intégrées de requalification routière, soit encore des mesures de gestion des TIM.</p>
<p>Appréciation générale - attractivité des TP (p.ex. concernant le confort du matériel roulant et des arrêts) n'a pas été abordée</p>	<p>Il est demandé que cette remarque soit supprimée.</p>	<p>Même si le constat général est correct et qu'une analyse systémique n'est pas présentée dans le rapport PA4, cette analyse a été faite par et avec les acteurs du territoire. En effet le confort du matériel roulant est jugé bon par les usagers, comme en atteste les résultats de transN au projet de qualité "QMS" de l'OFT, disponibles sur https://www.bav.admin.ch/bav/fr/home/themes-generaux/trv/systeme-de-mesure-de-la-qualite.html</p> <p>De cette analyse et des différentes études menées sur le territoire par les différents acteurs émergent justement quelques mesures de réaménagement d'arrêts TP et de leurs accès MD.</p> <p>Néanmoins, la remarque et le niveau de détail demandé qui en suit sont jugés inappropriés lorsqu'on traite d'une agglomération si grande et avec de si nombreux arrêts de bus son territoire. De plus, cette compétence est communale (PAL et aménagements courants) et n'a pas lieu d'être traitée dans un PA d'agglomération de taille moyenne à grande.</p> <p>A noter que dans le cadre de l'actualisation du Plan directeur TP, partie bus, un diagnostic du réseau actuel est attendu y compris les points noirs. Le mandat est en cours et les premiers résultats attendus pour la fin de l'année 2022. De plus, le matériel roulant sera renouvelé ces prochaines années en particulier par l'achat de 30 nouveaux trolleybus à batterie (voir fiches mesures e-TP).</p>

<p>Appréciation générale - Cependant, les impacts des mesures envisagées en termes de charge de trafic ne sont pas quantifiés. Par ailleurs, si les principes de la politique de stationnement vont dans le bon sens, leur mise en oeuvre n'est pas encore concrétisée à l'échelle de l'agglomération. Les mesures influençant la demande restent très générales et le PA n'apporte que peu de détails quant à leur réalisation.</p>	<p>Il est demandé que cette remarque soit fortement nuancée, notamment au sujet du stationnement ou de très importantes étapes ont été franchies. De même en matière de TIM, une première conception de gestion des TIM a été élaborée et des mesures sont prévues dès l'horizon A. Ce sont des avancées "énormes" pour des agglomérations de la taille de celle du RUN et il est demandé de prendre en compte le contexte local dans l'évaluation et l'appréciation générale.</p> <p>La formulation suivante est demandée: "Compte tenu de l'échelle de l'agglomération RUN (taille moyenne), le concept de gestion des TIM élaboré et le fait que des mesures y relatives soient prévues dès l'horizon A sont à saluer. Ce sont des avancées importantes qui marquent une étape importante dans la gestion du trafic de l'agglomération."</p>	<p>Même si le constat que les mesures proposées influençant la demande en TIM restent encore très générale au niveau du PA4 est globalement correct, il est nécessaire de relever les efforts très importants consenti par l'Agglomération :</p> <p>1) Le constat est jugé comme très sévère, car si en effet les stratégies et mesures étaient lacunaires en PA3 en matière de gestion des TIM et de stationnement, de très important progrès et avancées ont été réalisées depuis et en particulier dans le cadre du PA4 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - étude de gestion des TIM sur l'ensemble de la COMUL, et dans les villes de La Chaux-de-Fonds et du Locle, avec comme nouveaux produits : hiérarchie du réseau routier, concept de gestion et d'exploitation des TIM, mesures de gestion des TIM et de contrôle d'accès - concrétisation de plusieurs plans de stationnement à La Chaux-de-Fonds (mis en oeuvre) et au Locle (déclaré dans le PA, et depuis mis en oeuvre), mais également dans plusieurs communes du Littoral 2) Par ailleurs, l'argument que le degré de détail des mesures reste de l'ordre du principe, même s'il est globalement correct, n'est pas jugé pertinent, car les mesures de moins de 5 mio., tant en priorité A que B, ne doivent pas faire l'objet d'un avant-projet selon les DPTA. <p>Enfin, nous demandons à l'ARE de mieux prendre en compte le contexte dans son évaluation, car si des mesures de gestions des TIM coercitives peuvent être mise en place dans les grands centres urbains suisses, les mêmes règles ne peuvent pas s'appliquer aux agglomérations et centre-villes de tailles moyenne. Nous demandons que la Confédération tienne compte de l'avancée significative effectuée depuis le PA3 (il y a 4 ans, personne dans l'agglomération ne savait ce qu'était un contrôle d'accès, aujourd'hui plusieurs mesures en priorités A et B figure au PA). De mêmes, nous demandons à la Confédération de faire preuve de patience, car les principes de gestion des TIM se sont mis en place sur plusieurs décennies dans les grands centres urbains suisses et il n'est pas réaliste pour une agglomération telle que celle du RUN de mettre en place en 4 ans tout un système de gestion des TIM. Ainsi, il est demandé que les importantes étapes franchies soient reconnues et appréciées.</p>
<p>Appréciation générale - La priorisation des mesures MD n'est pas explicitée et leur « effet réseau » n'est pas identifiable, ce d'autant plus que les mesures de plus grande envergure telles les franchissements (rail, autoroute) ne sont prévues qu'à long terme.</p>	<p>Il est demandé que cette remarque soit fortement supprimée, car l'effet réseau est tout à fait identifiable en comparant les cartes d'analyse du réseau (rapport COMUL MD par ex.), les cartes de stratégies et celles des mesures. Le report de certaines mesures de franchissement est principalement dû à des raisons de ressources et de pragmatisme (incapacité par exemple pour de petites communes d'investir fortement sur un axe bus et une gare, en plus encore d'un franchissement MD, des choix ont dû être faits et les mesures les plus efficaces et touchant le plus grand nombre ont été priorisées).</p>	<p>Même si le rapport ne détaille pas les mécanismes de priorisation des mesures, cette priorisation a été faite selon les critères DPTA. La priorisation des mesures a été réalisée dans le cadre des séances techniques, politiques et des ateliers de travail avec les groupes locaux.</p> <p>La stratégie propose un réseau cyclable, basé sur une analyse des discontinuités (rapport séparé COMUL MD, détaillant l'état de planification de chaque tronçon du réseau, document non remis/intégré au PA, mais disponible en annexe), dont les continuités sont inhérentes au réseau proposé et aux itinéraires identifiés, en particulier ceux du PDCMC.</p> <p>Enfin, la priorisation des mesures s'est voulue "pragmatique" et adaptée aux ressources à disposition dans les communes. Raison pour laquelle plusieurs ouvrages de franchissement MD très coûteux ont été dépriorisés (ex. La Tène, pas les moyens de financer l'axe TP structurant et encore un nouveau franchissement des voies). A noter que plusieurs franchissements importants du réseau MD figure dans les PA1 et 2, qui avaient mis l'accent sur cette thématique et que depuis, les nouveaux besoins urgents sont rares.</p>
<p>Appréciation générale - Le projet ne propose pas de standards d'aménagement ni ne traite de la thématique du stationnement vélos</p>	<p>Il est demandé que cette remarques soit supprimée, car des standards d'aménagement existent à la fois dans le PDCMC et dans l'étude MD COMUL.</p> <p>La thématique du stationnement vélo est traitée, cependant suite aux très nombreuses mesures prises dans les PA de premières générations (dont certaines restent à mettre en oeuvre), aucune nouvelle mesure importante d'échelle d'agglomération n'a été identifiée.</p>	<p>Des standards d'aménagement existent dans le PDCMC et des éléments supplémentaires ont été développés dans les études d'approfondissements MD réalisées préalablement au PA4, en particulier pour le Littoral neuchâtelois. Il n'a pas été jugé nécessaire de reproduire exhaustivement ces éléments techniques dans le cadre du rapport PA, qui est un outil de planification stratégique avant tout. L'étude COMUL MD est disponible en annexe.</p> <p>Enfin, la problématique du stationnement vélo, bien que très importante et représentant un facteur déterminant du choix modal, ne fait en effet pas l'objet d'une stratégie à proprement parler ou de mesures dans le PA4, car cette thématique a été très largement traitée dans les PA de premières générations, avec notamment l'amélioration systématique du stationnement dans les gares et haltes du réseau RER. Aucun besoin de stationnement particulier et d'importance d'agglomération n'a dès lors été détecté (pas de besoin de nouvelles stations-vélos, etc.). Les normes VSS sont appliquées pour les aménagements vélos. De plus, la question du déneigement est un autre point pour les aménagements des pistes et bandes cyclables. Il n'y a dès lors pas de coupe type.</p> <p>Par ailleurs, il est jugé que la planification du stationnement "général" sur l'espace public est de la compétence de la commune et pas de l'Agglomération. En effet, il n'est pas jugé nécessaire de chercher systématiquement un cofinancement pour des mesures de très faibles coûts et de compétences locales. Il est également important de noter, au vu de la taille de l'agglomération RUN, qu'il n'est pas jugé réaliste d'exiger une planification aussi détaillée du stationnement des vélos (hors grandes infrastructures de type stations-vélos) ; nous remarquons que la majorité des grandes agglomérations ne proposent pas de mesures dans ce domaine.</p>

<p>Appréciation générale - Le reste du développement s'effectue dans les réserves des zones à bâtir existantes et par une densification diffuse. Cependant, le projet n'explique pas les leviers à disposition des autorités afin de mobiliser ces réserves.</p>	<p>Il est demandé que cette remarque soit supprimée ou, alternativement, fortement nuancée en mentionnant la formulation suivante: "Des efforts considérables ont été faits dans le PA et dans le Plan directeur cantonal pour que les nouveaux développements soient très majoritairement concentrés dans les pôles, mais pas uniquement dans ceux-ci puisque la densification est aussi prévue le long des axes forts TP ou encore dans les centralités. Ces éléments avaient été reconnus et plébiscités en PA3, et le PA4 propose exactement le même territoire d'urbanisation."</p>	<p>Le développement urbain de l'agglomération RUN est extrêmement compact, avec un renouvellement / densification des secteurs les mieux desservis en TP, en particulier les pôles de gares (1er pilier), mais ensuite aussi le long des axes forts TP (2ème pilier) ou encore la densification des terrains libres les mieux localisés (3ème pilier). La densification diffuse ne représente qu'une petite partie de l'ensemble des potentiels et celle-ci peut et doit aussi se réaliser dans les secteurs les mieux desservis.</p> <p>Enfin, il semble nécessaire de rappeler le bilan des hectares dézonés dans d'autres régions du Canton et l'effort très important de densification réalisé sur le territoire de l'agglomération (alors que les valeurs de densité cibles définies par la Confédération à travers la directive sur les zones à bâtir (DZB) auraient dans les faits permis près du double de surface en extension, chose que l'agglomération a refusé de faire dans le cadre du PA3 et PDCn, en réalisant un projet ambitieux en matière d'urbanisation, sur lequel s'appuie également le PA RUN 4).</p> <p>La densification diffuse n'est pas spécialement localisée et chiffrée mais il est clair qu'elle interviendra puisque l'ensemble des communes de l'agglomération est en train de réviser à la hausse les indices de densité dans les différentes zones et que de nombreuses zones d'habitation seront converties en zone mixte (révision des PAL fin 2023 - début 2024).</p>
<p>Appréciation générale - Manque de concrétisation des mesures d'urbanisation. L'agglomération n'apporte que peu de détails sur ses tâches et tout particulièrement sur les différentes étapes nécessaires afin de garantir un développement vers l'intérieur à court et moyen termes.</p>	<p>Il est demandé que cette remarque soit supprimée ou, alternativement, fortement nuancée, en mentionnant la formulation suivante: "Un travail très important a été réalisé depuis le PA3 avec l'étude stratégique des pôles de gare et la rédaction de nouvelles fiches propre pour chaque pôle (au lieu d'une fiche générique par domaine en PA3)."</p>	<p>Grâce à l'étude d'approfondissement stratégique sur les pôles de gare piloté par le SCAT une avancée importante en matière de mise en œuvre des pôles de gare a pu être réalisée depuis le PA3. En effet, cette étude a eu pour ambition de "passer à la mise en œuvre" et de clarifier les derniers éléments de projets, préciser les objectifs pour chaque pôle et surtout définir les outils et instruments pour mettre en œuvre leur réalisation. Ainsi ces fiches définissent nouvellement de manière précise pour chaque pôle :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Etat de la planification (2021) et les étapes de la mise en œuvre - Instances responsables <p>Les premiers fruits de cette stratégie ont déjà pu être constatés avec la réalisation en 2021-2022 d'un MEP sur le pôle de gare de la Tène, qui a pu préciser le développement de ce secteur stratégique, tant au niveau de l'urbanisation que des mesures de transports.</p> <p>Enfin, il est reproché à l'agglomération de pas présenter de mesures B en matière d'urbanisation. Pourtant, il est connu de tous que le "projet urbain" est un processus long, qui par opposition aux mesures de transports, ne peut être défini précisément dans le temps.</p> <p>Dans ce contexte, l'agglomération a choisi de proposer des mesures permanente de priorité A. L'agglomération serait intéressée à ce que la Confédération précise ces attentes en matière de priorisation des mesures urbanisation dans les prochaines DPTA, car il est irréaliste de prioriser les mesures d'urbanisation dans les mêmes horizons que les mesures de transports.</p>
<p>Appréciation générale - le projet ne définit ni ne quantifie l'impact du développement sur les infrastructures de transport</p>	<p>Il est demandé que cette remarque soit supprimée.</p>	<p>Les vérifications des impacts sur les réseaux de transports sont effectuées dans le cadre des PAL. Cette compétence n'est pas de l'Agglomération et ces vérifications ont bien été réalisées par les autorités locales ou sont actuellement encore en cours dans le cadre de la révision des PAL.</p> <p>De manière plus générale, la densification vers l'intérieur avec de l'habitat ne doit pas nécessairement être vérifiée, car il est aujourd'hui reconnu que les comportements modaux en milieu urbain dense s'adaptent à l'offre et que de nouvelles pratiques plus vertueuses se mettent en place, de même qu'un nouvel état d'équilibre des flux sur les réseaux de transports, en particulier sur le réseau des TIM.</p> <p>Bloquer la densification de l'habitat dans les centres pour des raisons de trafic et donc repousser ces développements en périphérie serait d'autant plus contreproductif.</p> <p>Pour les PDE, les vérifications ont été réalisées. Par exemple des études trafic ont été réalisées dans le cadre du Schéma directeur du PDE Littoral Est, notamment sur le besoin d'extension de la ligne 101, les cadences, la localisation des arrêts, etc. de même que les effets sur la fréquentation de la ligne. Les études ont également porté sur la capacité du réseau routier et des giratoires et bretelles autoroutières d'absorber le volume complémentaire du trafic. Le rapport 47 OAT est mis à disposition.</p>

<p>Appréciation générale - De surcroît, des zones à bâtir non construites disposent d'une desserte TP insuffisantes, entre autres celles avec des surfaces conséquentes (en particulier en AUD – Agglomération urbaine du Doubs). La coordination entre les transports et l'urbanisation demeure donc incertaine.</p>	<p>Il est demandé que cette remarque soit supprimée (ou tout au plus explicitement limitée au territoire français).</p>	<p>Même si le constat peut-être partagé pour certaines zones d'urbanisation sur France et en particulier à Villers-le-lac, la remarque est globalement jugée irrecevable. En effet, les autorités suisses, l'Agglomération ou le Canton, de même que la Confédération, n'ont pas les moyens juridiques et les outils pour imposer aux territoires français d'appliquer des règles d'aménagement de type suisse. Il n'est par conséquent légalement pas possible de contrôler l'urbanisation sur le sol français pour l'Agglomération. Cela dit, nous estimons que la remarque reste très sévère, car s'il est vrai que le territoire d'urbanisation sur Villers-le-Lac est largement surdimensionné, ce qui s'explique "simplement" par le fait que la révision du plan local d'urbanisme (PLU) n'a pas encore été réalisée pour cette commune (au contraire de toutes les autres communes françaises), vous pouvez constater que de très importants efforts ont été réalisés sur les communes qui ont révisé leur PLU. Les zones à bâtir sont fortement réduites et mieux localisées. La réalisation d'un PLU intercommunal à l'échelle de la CCVM va par ailleurs démarrer en 2022, comprenant le territoire de Villers-le-Lac. Cette problématique sera ainsi traitée d'ici au prochain PA. D'autre part le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) à l'échelle du Pays Horloger fixe des quotas d'urbanisation très limités. Ces chiffres s'imposeront aux communautés de communes dont la CCVM et par le fait à la commune de Villers le Lac. Il est à noter que le PLU intercommunal de la CCVM ambitionne de prendre en compte les déplacements car c'est une condition indispensable à l'atteinte des objectifs d'une mobilité plus durable à l'échelle du territoire. C'est une politique volontariste du territoire car cet aspect ne s'impose pas aux collectivités françaises à l'heure actuelle.</p>
<p>Appréciation générale - Finalement, la thématique des installations à forte fréquentation (IFF) est traitée de façon incomplète : certains centres commerciaux sont mal desservis par les TP et la MD, mais aucune mesure spécifique corrective n'est proposée à l'exception de Marin-Centre/Manor à La Tène.</p>	<p>Il est demandé que cette remarque soit supprimée, car il n'y a aucun centre commercial mal localisé et/ou mal desservi sur le territoire de l'Agglomération.</p>	<p>La thématique des IFF est traitée par une fiche de mesure (A9), basée sur le PDCn, de même qu'un volet complémentaire dans la stratégie d'urbanisation précise de manière volontariste la vocation des pôles de développement (chapitre 6.4.3). Cette stratégie vise notamment à limiter l'implantation de certaines IFF dans des secteurs bien précis et limités de l'agglomération. Par ailleurs, il faut noter qu'aujourd'hui aucun nouveau centre commercial ne est prévu sur le territoire de l'agglomération et que la situation est totalement maîtrisée par les outils en place. Enfin, la remarque sur les centres commerciaux mal desservis est irrecevable et incompréhensible, car tous les centres commerciaux de l'agglomération bénéficient d'une desserte TP ferroviaire ou TP avec une fréquence de 10'. Tous ces centres commerciaux sont de plus localisés dans des centres ou des secteurs stratégiques bien desservis en TP et MD.</p>
<p>Appréciation générale - Le PA a un effet plutôt modéré sur l'accroissement de la sécurité routière / Seul un point noir sera traité</p>	<p>Il est demandé que cette remarque soit supprimée ou, alternativement, fortement nuancée, en mentionnant la formulation suivante: "Les dizaines de mesures de requalification de l'espace-voie et de MD prévues visent essentiellement à sécuriser les déplacements à pied, à vélos et l'accès aux transports publics, et donc rendre ces modes plus attractifs en vue d'un report modal."</p>	<p>Tout d'abord l'analyse des points noirs a été réalisée et comme annoncé (déjà en PA3), tous les points noirs OFROU sont systématiquement traités, soit par des mesures PA, soit par des actions rapides du service des ponts et chaussées (SPCH). La remarque n'est donc ni compréhensible, ni justifiée. Ensuite, le projet propose une stratégie de sécurité (chapitre 7.6), et bien que celle-ci est majoritairement traitée de manière transversale, cela ne signifie pas que la sécurité n'est pas traitée de manière minutieuse. Au contraire, le très important nombre de mesures visant à la requalification ou à l'apaisement des rues des centres villes et des centralités, ou encore les très nombreuses mesures de mobilité douce montrent que l'enjeu de la sécurité est pris très au sérieux. Ainsi, les principaux axes avec des problèmes relatifs de sécurité de l'Agglomération comme la H10 à Pessex ou encore la RC5 à St-Blaise, à Bevaix, à Colombier, etc. sont tous traités par des mesures visant à une amélioration des conditions de déplacements des MD et la pacification de la voirie. A cela s'ajoute encore les stratégies de piétonnisation ambitieuses des centres de La Chaux-de-Fonds ou du Locle. Enfin, aucune mesure de mise en zone 30 n'a été déposée dans le cadre du PA4, car ce type de mesures est considéré d'échelle locale et de compétence communale. D'ailleurs la Confédération a dernièrement refusé le financement de certaines de ces mesures, raison pour laquelle leur développement est poursuivi par les autorités locales, sans détailler chacune d'elles dans le PA. A noter à ce titre que l'étude COMUL TIM propose une stratégie ambitieuse de réduction des vitesses sur son territoire, avec à terme la mise à 30 km/h de la quasi-totalité de son réseau routier (hors exception sur certains des principaux axes cantonaux).</p>
<p>Appréciation générale - Un certain nombre de points faibles pour les piétons sont identifiés mais uniquement pour La Chaux-de-Fonds. Les solutions pour y remédier ne sont pas claires.</p>	<p>Il est demandé que cette remarque soit supprimée.</p>	<p>Ces points noirs sont traités par les mesures PA3 M11.1a et PA4 M11.1b, qui traitent en 2 étapes de la mise aux normes des passages pour piétons sur les routes à 2 voies (2x 55 passages pour piétons). De manière générale, voir la réponse ci-dessus, les points noirs sont systématiquement traités.</p>
<p>Appréciation générale - Le PA ne propose pas, par exemple de mesure supplémentaire pour encourager le covoiturage.</p>	<p>Il est demandé que cette remarque soit fortement nuancée, car le covoiturage est déjà instauré et opérationnel.</p>	<p>Le covoiturage est institué et organisé depuis de nombreuses années au sein du dispositif Covoiturage Arc Jurassien, comme indiqué dans le rapport principal PA4 (https://covoiturage-arcjurassien.com/). De nombreuses mesures ont été développées et/ou sont en cours, un réseau de 90 aires de covoiturage ayant été déployé, ainsi que des outils de gestion du covoiturage à l'usage des entreprises et des covoitureurs. Ceci est intégré à la stratégie transfrontalière également présentée dans le dossier PA4 (voir chapitre 7.5). Les mesures de P+R, notamment la mesure L4 à Morteau demandée en priorité A, est également en cohérence avec les objectifs de développement du covoiturage.</p>

<p>Appréciation générale - Finalement, les mesures paysagères manquent d'une part de détails et d'autre part d'étapes de planification claires afin de garantir un effet lors de leur mise en oeuvre.</p>	<p>Il est demandé que cette remarque soit nuancée. La formulation suivante est demandée: "Les limites paysagères sont reprises dans le plan directeur cantonal et seront donc inscrites dans les PAL en cours de révision, devenant par conséquent liantes pour les tiers. Elles seront également inscrites dans les planifications de détail attendues, par exemple à Cernier en lien avec le projet de ligne directe prévu pour 2035."</p>	<p>La protection du paysage est garantie par la définition du territoire d'urbanisation et ses limites, qui sont clairement définies grâce au concept paysage - urbanisation développé dans le cadre du PA3 et reconduit en PA4. Les limites paysagères, qui ont été définies par les travaux du PA3, sont reprises dans le plan directeur cantonal 2018 comme un élément liant pour les autorités et formalisées à travers la révision des plans d'aménagement locaux (horizon fin 2023), partant à ce stade deviendront liantes également pour les tiers. Certaines limites seront encore détaillées (matérialité) au stade des planifications de détail attendues, comme à Cernier (Val-de-Ruz) en lien avec le projet de Ligne directe prévu pour 2035. Dans ce contexte, il nous semble que la garantie d'un effet lors de la mise en oeuvre est clairement posée.</p>
<p>Recommandation - le projet d'agglomération doit contenir des mesures d'urbanisation à l'horizon A et B. Des mesures d'urbanisation à l'horizon B permettent d'assurer une meilleure coordination entre transports et urbanisation. De surcroît, les tâches permanentes devraient avoir un plan d'action concret (selon les horizons de réalisation A, B voire C) avec les étapes de planification futures, par exemple des informations sur les compétences et les délais.</p>	<p>Il est demandé que cette remarque soit fortement nuancée, en mentionnant que "Les mesures d'urbanisation A "permanentes" couvrent l'horizon B.</p>	<p>Les mesures d'urbanisation ont quasiment toutes été classées en mesures "permanentes" A, mais celles-ci couvrent et s'étendent aussi sur l'horizon B. La remarque que l'horizon B n'est pas traité est donc jugée irrecevable. Il est demandé à la Confédération une certaine compréhension, car il est impossible pour une agglomération (telle que l'agglomération RUN, mais d'ailleurs il en va a priori de même pour d'autres agglomérations, cette problématique n'étant pas propre à notre territoire) de définir à 4 ans près la réalisation de telles mesures. Les projets d'urbanisation sont d'une telle complexité et influencés par tant de facteurs externes non-maîtrisables qu'il ne semble pas réaliste d'exiger une planification plus précise, raison pour laquelle quasi l'ensemble des mesures ont été classées en processus permanents. De plus, certains processus s'apparentent effectivement à des processus permanents au moins autant qu'à des mesures concernant des projets précis (A1 Obligations des autorités de planification, A3 Densification vers l'intérieur du milieu bâti, A8 Développement économique hors pôles, A10 Qualité urbaine et architecturale, etc.) Concernant les pôles de gare, comme indiqué ci-dessus, une étude d'approfondissement stratégique sur les pôles de gare piloté par le SCAT a permis une avancée importante en matière de mise en oeuvre des pôles de gare par rapport au PA3. Cette étude a eu pour ambition de "passer à la mise en oeuvre" et de clarifier les derniers éléments de projets, préciser les objectifs pour chaque pôle et surtout définir les outils et instruments pour mettre en oeuvre leur réalisation. Ainsi ces fiches définissent nouvellement de manière précise pour chaque pôle : - Etat de la planification (2021) et les étapes de la mise en oeuvre - Instances responsables Les premiers fruits de cette stratégie ont déjà pu être constatés avec la réalisation en 2021-2022 d'un MEP sur le pôle de gare de la Tène, qui a pu préciser le développement de ce secteur stratégique, tant au niveau de l'urbanisation que des mesures de transports. Une planification plus détaillée des pôles de gare se trouve donc dans ces fiches et permettent de répondre, au moins en partie, à la demande concernant les horizons de réalisation des mesures d'urbanisation.</p>
<p>Recommandation - Une réduction de la part modale du TIM, à savoir de 75 % à 57 % d'ici 2040 semble ambitieuse au regard de l'évolution constatée ces dernières années. Des mesures plus fortes influençant la demande et le choix modal ainsi que la concrétisation d'une gestion ambitieuse du stationnement devraient être mises en place afin d'espérer atteindre ces objectifs..</p>	<p>Il est demandé que cette remarque soit nuancée en mentionnant la formulation suivante: "Les mesures de nouvelles infrastructures ferroviaires, notamment la ligne directe Neuchâtel-La Chaux-de-Fonds, le nouveau Règlement d'exécution de la loi sur les constructions qui définit des règles concernant le dimensionnement sur le stationnement privé, la tarification des P+R, la restructuration du réseau TP, la mise en oeuvre du PDCMC (plan directeur cantonal des mobilités cyclables) et les nouvelles haltes TP (Forges, Perreux, Malakoff) permettront toutefois d'influer sur la demande et le choix modal."</p>	<p>Le SCTR a mandaté le bureau RAPP. En ce qui concerne les mesures nécessaires pour le doublement de la part modale TP en agglomération, il ressort: - nouvelles infrastructures ferroviaires (LD) ainsi qu'une nouvelle politique stationnement sur le fonds privé et public et des restrictions du TIM aux centres urbains. Le canton mène actuellement des études pour le nouveau Rel.Constr., la tarification des P+R, la restructuration du réseau TP (bus) via l'actualisation du PDC TP et pour la mise en oeuvre de la ligne directe, des nouvelles haltes (Malakoff, Perreux) et pour le prolongement du Littoral. Le canton est donc bien conscient que seules des mesures d'infrastructure ne suffisent pas mais qu'une gestion plus stricte du stationnement et des circulations en agglomération est nécessaire.</p>
<p>Recommandation - La valeur cible concernant la densité des zones d'habitation, mixtes et centrales, passant de 101 à 105 habitants et emplois par hectare d'ici à 2040, est en dessous de l'évolution des dernières années, ce qui témoigne des défis que représente le développement vers l'intérieur pour l'agglomération. Pour la 5e génération, des progrès notables devraient être réalisés afin de se rapprocher des objectifs définis.</p>	<p>Il est demandé que cette remarque soit fortement nuancée, en mentionnant la formulation suivante: "Toutefois, les densités observées dans l'agglomération RUN sont relativement élevées en comparaison avec d'autres agglomérations de même taille. Les valeurs proposées pourraient être dépassées si la croissance démographique retrouvée récemment se confirme. Le nombre de projets denses réalisés et en cours sur le Littoral confirment cette tendance."</p>	<p>Comme indiqué dans le rapport (p.212 et 213), les densités observées dans l'agglomération RUN sont relativement élevées en comparaison avec d'autres agglomérations de même taille. Le développement vers l'intérieur présuppose sur une densification quantitative mais aussi qualitative. Avec 114 HE/ha, l'agglomération La Chaux-de-Fonds-Le Locle est la plus dense de Suisse, comme le montre le rapport MOCA établi par la Confédération en 2018, une valeur largement supérieure aux valeurs constatées dans les autres agglomérations de même taille (petites et moyennes). Elle est suivie de près par Genève qui obtient 112 HE/ha (grande agglomération), ou encore par Zoug qui obtient 107.5 (agglomération moyenne à grande). La densité pour toutes les agglomérations, toutes catégories confondues, est de 83.5 HE/ha. Il est clairement indiqué à la dernière ligne en page 213, que ces valeurs pourraient être dépassées si le canton retrouve le chemin de la croissance comme espéré. Le nombre de projets denses réalisés et en cours sur le Littoral nous laisse croire que ce 1,1% de densité supplémentaire sera aisément dépassé.</p>

Liste des annexes fournies par l'Agglomération RUN

n°	Document	Concerne
1	Approfondissement COMUL TIM	Evaluation du rapport d'examen
2	Approfondissement COMUL MD	Evaluation du rapport d'examen
3	Devis + AvProjet carrefour Chézards	Mesure I14.8
4	Courriel OFEV au SFFN – préavis positif	Mesure M13.6
5	Demande de crédit pour révision PAL Ville de Neuchâtel	Mesures L10.4
6	Cahier des charges étude Littorail	Mesures L10.4
7	Projet Av. Leopold-Robert en Ville de La Chaux-de-Fonds	Mesure I21.4a
8	Cahier des charges étude ligne des horlogers	Mesure L4
9	Planification du PDE La Tène (rapport 47OAT)	Mesures H13.2
10	Traversée Bevaix: étude Transitec 2021	Mesure I14.3
11	Etude de la desserte TP du Crêt-du-Loche	Mesures L11.1, H11.1 et M21.4
12	Présentation PPT de l'entretien technique du 18.08.2022	Tout le dossier