



26 février 2014

Projet d'agglomération Réseau urbain neuchâtelois RUN 2^{ème} génération Rapport d'examen de la Confédération

N° de référence: 321.1 / M124-0042

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la communication DETEC

Office fédéral du développement territorial ARE

Dr. Maria Lezzi
Directrice

Table des matières

1	Objet, but, procédure	4
1.1	Objet de l'examen	4
1.2	Objectifs de l'examen	4
1.3	Procédure d'examen	4
1.4	Procédure de mise en œuvre.....	4
2	Appréciation générale, taux de contribution, listes des mesures A et B	6
3	Examen des exigences de base.....	10
4	Évaluation de l'impact du projet d'agglomération	11
4.1	L'utilité - évaluation en fonction des critères d'efficacité	11
4.2	Impact du projet d'agglomération (rapport coût-utilité).....	14
5	Examen de la priorité des mesures	16
5.1	Adaptation des mesures sur la base des Directives du DETEC.....	16
5.2	Mesures non cofinancées	17
5.3	Mesures pouvant être (co)financées par d'autres sources de financement de la Confédération.....	20
5.4	Modification de la priorité A, B, C par la Confédération	21
5.5	Listes A, B et C* reposant sur l'examen de la priorité.....	22
6	Conformité avec la législation et les instruments de planification de la Confédération ainsi qu'avec les plans directeurs cantonaux.....	23
6.1	Législation, plans sectoriels, plans de mesures et inventaires de la Confédération.....	23
6.2	Coordination des mesures infrastructurelles de priorité A ou B avec les plans directeurs cantonaux.....	23
7	Remarques sur le développement futur du projet d'agglomération	25
	ANNEXE 1.....	26
	ANNEXE 2.....	27

1 Objet, but, procédure

1.1 Objet de l'examen

Ce rapport présente l'examen du Projet d'agglomération Réseau urbain neuchâtelois (ci-après : RUN), qui se compose des éléments suivants :

- Projet d'agglomération RUN deuxième génération, volet "transports et urbanisation", rapport final, juin 2012
- Rapport de mise en œuvre, partie A et B, juin 2012

Le projet d'agglomération (PA) a été remis pour examen à la Confédération le 29 juin 2012. Le dépôt du projet par l'agglomération/organisme responsable tient lieu de candidature pour obtenir, dans le cadre de la loi sur le fonds d'infrastructure, un cofinancement par la Confédération pour la réalisation des infrastructures de transport définies comme prioritaires dans le projet d'agglomération.

1.2 Objectifs de l'examen

L'examen vise un quadruple objectif:

1. Vérifier si les exigences de base ont été remplies ;
2. Évaluer l'impact du projet d'agglomération. Cet impact est un élément déterminant pour fixer le montant de la contribution fédérale ;
3. Examiner la priorité des mesures¹, en comparaison avec tous les autres projets d'agglomération, en tenant compte des moyens dont dispose la Confédération ;
4. Examiner le rapport de mise en œuvre, parties A et B, qui fait partie intégrante du projet d'agglomération.

C'est sur cette base que seront élaborés le message relatif à l'arrêté fédéral sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2015 à l'intention du Parlement fédéral, ainsi que les accords sur les prestations.

Le présent rapport d'examen ne préjuge pas du respect des dispositions légales en matière de réalisation des infrastructures de transport.

1.3 Procédure d'examen

La procédure d'examen est en principe fixée dans les Directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 2^{ème} génération du 14 décembre 2010 édité par le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (ci-après Directives du DETEC). Certains aspects ont été spécifiés lors de l'application pratique des Directives,.

La démarche et les résultats de la procédure d'évaluation sont documentés dans le rapport explicatif du 26 février 2014.

1.4 Procédure de mise en œuvre

Dans l'accord sur les prestations, les partenaires impliqués dans le projet d'agglomération s'engagent à mettre en œuvre toutes les mesures infrastructurelles et non infrastructurelles qui y figurent. Une convention de financement est conclue sur la base de l'accord sur les prestations pour chaque

¹ La notion de « mesure/s » comprend également le/s « paquet/s de mesures ».

mesure infrastructurelle de la liste A cofinancée par la Confédération et qui est prête à être réalisée et financée. La mesure peut ensuite être mise en œuvre.

Les contributions fédérales ne seront versées que pour les prestations effectuées et elles n'iront pas au-delà des montants maximaux fixés ci-après, auxquels s'ajouteront la TVA et le renchérissement.

La mise en œuvre de toutes les mesures mentionnées dans l'accord sur les prestations fera l'objet d'un examen par la Confédération dans le cadre d'un controlling continu.

2 Appréciation générale, taux de contribution, listes des mesures A et B

En cohérence avec le projet de 1^{ère} génération, le projet d'agglomération RUN de 2^{ème} génération concrétise la vision du réseau urbain grâce à une amélioration significative de l'accessibilité en transports publics des trois centres urbains. Cette accessibilité se matérialise par la mise en place d'un réseau RER reposant sur une liaison ferroviaire rapide entre Neuchâtel, La Chaux-de-Fonds et Le Locle. L'ensemble du concept RER, au travers de la réalisation de nouvelles haltes et de l'augmentation des cadences, permet la mise en place d'une offre plus attractive en particulier pour les déplacements transfrontaliers ainsi que sur le Littoral. Le développement des itinéraires de mobilité douce permet également une amélioration de l'attractivité des déplacements à pied et à vélo dans les centres urbains. En matière de sécurité, bien que le projet d'agglomération ne comporte pas de programme spécifique à cette thématique, une certaine amélioration est à attendre grâce à la requalification des interfaces de gare, à la requalification d'axes routiers principaux, au traitement de plusieurs lieux à concentration d'accident ainsi qu'au développement des itinéraires de mobilité douce. Pour assurer l'efficacité de son système de transport, le projet d'agglomération s'attelle à structurer l'organisation urbaine dans la logique du RUN et propose la vision d'une urbanisation concentrée dans les pôles de développement (pôles de gare, de logement et de développement économique). Les dispositions du plan directeur cantonal et du projet d'agglomération concernant la localisation des installations à forte fréquentation (IFF) ainsi que la définition, dans le projet d'agglomération, de densités minimales pour les pôles d'habitat et les éventuelles mises en zone encouragent également le développement de l'urbanisation vers l'intérieur du tissu bâti.

Une faiblesse importante du projet d'agglomération réside toutefois dans l'absence de vision et de stratégie en matière de gestion et d'exploitation du réseau routier à l'échelle de l'agglomération. Le système de transport est conçu de manière sectorielle, ce qui préterite la rentabilité des investissements lourds prévus pour la mise en œuvre et l'exploitation du RER aussi bien sur l'axe Neuchâtel - La Chaux-de-Fonds que pour les déplacements transfrontaliers.

La stratégie d'ensemble en matière de développement urbain vers l'intérieur est encore trop lacunaire pour véritablement soutenir celui proposé pour les transports publics. La volonté de densification dans les pôles ne se concrétise pas par la définition de densités minimales à l'exception des pôles d'habitat. De plus, le projet ne propose pas de mesure convaincante visant à limiter l'urbanisation. Par ailleurs, les impacts du système de transport d'agglomération sur les territoires situés hors du périmètre, comme le Val-de-Ruz, ne sont pas traités de manière satisfaisante. Quant à la dimension paysagère du projet d'agglomération, elle est encore trop peu développée et concrétisée pour influencer le développement de l'urbanisation de façon positive. Le projet d'agglomération ne permet ainsi pas d'inflexion sensible en matière de consommation de sol par rapport à la tendance actuelle.

La structure urbaine proposée pour l'agglomération et les mesures visant à la concrétiser, notamment en matière de transports publics, pourraient rééquilibrer la répartition modale en faveur de ce mode. L'absence de mesures visant à limiter le trafic individuel motorisé restreint toutefois cette évolution positive. Les effets positifs du projet d'agglomération sur la qualité de l'air et les immissions sonores devraient être ainsi limités.

Le projet d'agglomération RUN présente, après le réexamen de la priorité des mesures, un coût d'investissement de 588.61 millions de francs. Ce montant comprend 540.13 millions de francs pour les listes A et B ainsi que 48.48 millions de francs pour les mesures A1 de la 1^{ère} génération, ce qui représente un coût d'investissement élevé².

Sur la base de l'impact du projet (rapport coût-utilité), une proposition sera soumise au Parlement fédéral visant à fixer le taux suivant pour les contributions de la Confédération aux mesures cofinancées de la 2^{ème} génération³ :

30%

² Prix d'octobre 2005, hors TVA et renchérissement

³ Le taux de contribution attribué aux mesures A1 et fixé dans l'accord sur les prestations (1^{ère} génération) reste inchangé.

Sur la base de ce taux de cofinancement et de l'examen de la priorité des mesures, les mesures de la liste A ainsi que les montants maximaux des contributions fédérales indiqués pour chacune d'elles seront soumis au Parlement fédéral pour cofinancement.

Liste A

Code ARE	N° PA	Mesure	Coût (mio CHF) selon PA	Coût (mio CHF) 2005*	Contribution fédérale**
6458.2.003	G1	Amélioration de la capacité Le Locle-la Chaux-de-Fonds	22.00	19.72	5.91
6458.2.010	I1	Neuchâtel Rue de l'Ecluse: requalification	3.50	3.11	0.93
6458.2.012	I2	La Chaux-de-Fonds : mesures d'accompagnement liées à la mise en service de la H18	3.83	3.40	1.02
6458.2.016	I4	Le Locle Entrée de Ville (périmètre de l'Ancienne Poste): requalification	1.35	1.20	0.36
6458.2.018	I6	Elimination des points noirs en matière d'accidents	6.00	5.34	1.60
6458.2.020	L1	Neuchâtel : accès MD et B+R Gare de Neuchâtel	0.50	0.44	0.13
6458.2.024	M1	Neuchâtel: Amélioration réseau MD - Av.de la Gare: réaménagement	2.10	0.90***	0.27
6458.2.034	M3	Amélioration réseau MD: Le Locle Chemin des Rencontres (Le Locle)	4.00	3.56	1.07
6458.2.036	M4	La Tène: Nouveau passage inférieur protégé (PIP) Rue des Sugiez-Epagnier	1.50	1.33	0.40
6458.2.037	M4	Boudry : amélioration réseau MD: Passerelle MD le long du viaduc CFF de Boudry	4.00	3.56	1.07
6458.2.096	I2	La Chaux-de-Fonds Rue de l'Hôtel-de-Ville et vieille ville: requalification de l'espace public (I2-013, I2-014, K2)	5.80	5.16	1.55
6458.2.099		MD Liste A (Annexe 1)		7.73	2.32
		Total		55.45	16.63

Tableau 2-1 (* Prix d'octobre 2005 hors TVA et renchérissement ; ** Contribution fédérale maximale, prix d'octobre 2005 hors TVA et renchérissement ; *** Coûts réduits dans le benchmark)

Les mesures faisant partie de la liste B ci-dessous ne seront pas prêtes à être réalisées et financées au cours de la période quadriennale 2015-2018, ou alors leur rapport coût-utilité demande à être optimisé. Au moment de l'envoi de ce rapport d'examen (26 février 2014), le cofinancement par la Confédération de ces mesures n'est assuré ni par le fonds d'infrastructure, ni par d'autres instruments de financement de la Confédération. La Confédération aspire à l'augmentation des moyens financiers fédéraux et à la régularisation du cofinancement du programme en faveur du trafic d'agglomération. Sous réserve que le financement soit assuré, ces mesures devront à nouveau être présentées dans les projets d'agglomération de 3^{ème} génération et seront réexaminées par la Confédération :

Liste B

Code ARE	N° PA	Mesure	Coût (mio CHF) selon PA	Coût (mio CHF) 2005*	Contribution fédérale*
6458.2.001	G1	Nouvelle liaison ferroviaire rapide Neuchâtel-La Chaux-de-Fonds-Le Locle	430.00	385.35	115.60
6458.2.002	G1	Mise hors service de la ligne existante Neuchâtel/Vauseyon - La Chaux-de- Fonds/Bas-du-Reymond	9.00	8.07	2.42
6458.2.004	G1	Bôle: voie de croisement	30.00	26.88	8.07
6458.2.005	G1	Aménagement du tracé Vauseyon-anc. Gare de Corcelles-Peseux pour bus en site propre, y c. aménagements ponctuels Rues Parcs-Sablons	17.00	15.12	4.54
6458.2.006	G2	Electrification tronçon Col-des-Roches - Morteau	36.00	32.26	9.68
6458.2.007	G3	Boudry/Perreux: nouvelle halte	6.50	5.83	1.75
6458.2.008	G4	Neuchâtel/Monruz: nouvelle halte	4.00	3.58	1.08
6458.2.019	K1	Neuchâtel : amélioration de la liaison Gare - Centre Ville	0.30	0.27	0.08
6458.2.021	L2	Neuchâtel : amélioration interface bus-train Gare de Neuchâtel (Place Blaise Cendrars)	6.23	5.54	1.66
6458.2.100		MD Liste B (Annexe 1)		1.78	0.53
		Total		484.68	145.41

Tableau 2-2 (* Prix d'octobre 2005 hors TVA et renchérissement)

Remarques

Les mesures d'urbanisation et de transport pertinentes mais non cofinancées dans le cadre des projets d'agglomération (voir chap. 5.2.1 et 5.2.2), ainsi que les mesures pouvant être (co)financées par d'autres sources de financement de la Confédération (voir chap. 5.3, sont considérées comme partie intégrante du projet d'agglomération dans l'évaluation de son efficacité. Il en est ainsi tenu compte lors de la détermination du taux de contribution fédérale.

Pour les projets d'agglomération révisés de 2^{ème} génération, les mesures selon l'accord sur les prestations de la 1^{ère} génération sont également prises en compte dans le rapport coût-utilité (sans les mesures de priorité B, voir chap. 3.4 de l'accord sur les prestations). Les « projets urgents » cofinancés par le fonds d'infrastructure ne sont pas inclus. Toutefois, leur mise en œuvre, y compris les mesures d'accompagnement, est une condition préalable à une éventuelle participation de la Confédération aux mesures du projet d'agglomération.

Les coûts mentionnés ont été repris du projet d'agglomération de 2^{ème} génération déposé et de l'accord sur les prestations du projet d'agglomération de 1^{ère} génération.

L'appréciation des coûts est réalisée sur la base d'une classification en cinq catégories principales et quatre catégories intermédiaires, dont les seuils sont fixés en fonction de la catégorie de taille d'agglomération. L'agglomération Réseau urbain neuchâtelois RUN est considérée comme une moyenne à grande agglomération.

Les mesures catégorisées par la Confédération comme des mesures de sécurisation/requalification de l'espace routier, de gestion du trafic ainsi que de mobilité douce sont soumises à un benchmark qui a pour objectif de définir des bases comparables pour l'évaluation et l'octroi de contributions. Les coûts d'exploitation (p. ex. coûts d'entretien ou d'assainissement) sont exclus d'un financement par le

fonds d'infrastructure (art. 17a al. 4 LUMin). Des attestations correspondantes seront exigées lors de la conclusion des conventions de financement.

3 Examen des exigences de base

Le droit au cofinancement d'un projet d'agglomération par la Confédération est lié au respect des exigences de base définies dans les Directives du DETEC. Lors des entretiens d'état des lieux du présent projet d'agglomération, la Confédération a déjà eu l'occasion de relever d'éventuelles lacunes concernant les exigences de base.

Ayant pris connaissance du projet d'agglomération déposé, la Confédération constate que les exigences de base sont remplies.

Remarques concernant l'organisme responsable en vue de la mise en œuvre:

La Confédération exige pour la mise en œuvre que le canton et les communes, le cas échéant également les autres collectivités régionales, s'engagent à mettre en œuvre toutes les mesures pertinentes pour l'impact du projet d'agglomération mentionnées dans le rapport d'examen (chap. 2, 5.2.1, 5.2.2 et 5.3) qui sont de leur responsabilité. A cet effet, ils devront, en règle générale au niveau exécutif, prendre les décisions dans le cadre de leurs compétences qui les engagent à réaliser ces mesures, et transmettre ces décisions au(x) canton(s)/organisme responsable avant la signature de l'accord sur les prestations. L'approbation des plans et les décisions des organes compétents en matière financière sont réservées.

Remarque: Cette règle s'applique sous réserve que la mesure concernée ne soit pas déjà contraignante en raison d'instruments juridiques, de planification et/ou financiers.

Indications sur le controlling

La Confédération procède régulièrement à un controlling et à un monitoring pour vérifier l'avancée de la mise en œuvre et l'impact des projets d'agglomération. A cet effet, l'agglomération devra mettre à disposition les rapports et données cantonales et/ou communales.

Les mesures qui s'avèrent indispensables dans le domaine de l'urbanisation et des transports et qui ne figurent pas dans le projet d'agglomération car ultérieures au dépôt de celui-ci auprès de la Confédération doivent être planifiées dans le sens d'une efficacité maximale du projet d'agglomération. Elles devront être intégrées dans la planification du projet de la génération suivante, et seront à spécifier et à expliciter dans le rapport déposé auprès de la Confédération.

L'organisme responsable s'engage à développer et à mettre en œuvre le projet d'agglomération conformément à la législation et aux plans sectoriels d'ordre supérieur, tout en prenant en compte les inventaires de protection. Les stratégies et les mesures d'ordre supérieur doivent être inscrites dans le plan directeur cantonal avant la conclusion de l'accord sur les prestations (voir chapitre 6).

4 Évaluation de l'impact du projet d'agglomération

La procédure d'évaluation de l'impact d'un projet d'agglomération est définie dans les Directives du DETEC (voir chap. 2, 3.5 et 4.5). Elle met en relation le coût et l'utilité du projet d'agglomération. L'évaluation est effectuée de façon différenciée en fonction de la taille de l'agglomération (soit la population et les emplois pondérés par un facteur 0.5 sur le périmètre OFS suisse), aussi bien pour le coût que pour l'utilité.

La vision d'ensemble, les analyses, les objectifs, les stratégies ainsi que le fil conducteur sont déterminants pour mesurer l'impact du projet. En ce qui concerne les projets d'agglomération ayant déjà bénéficié d'un soutien dans le cadre de la 1^{ère} génération, la cohérence entre le projet de 1^{ère} et de 2^{ème} génération est également examinée. Les mesures des listes A et B cofinancées par le fonds d'infrastructure (chap. 2), les mesures non cofinancées par la Confédération (chap. 5.2.1), les prestations assumées entièrement par l'agglomération (chap. 5.2.2) ainsi que les mesures pouvant être (co)financées par d'autres sources de financement de la Confédération (chap. 5.3) sont prises en considération lors de l'examen. Pour les projets d'agglomération soutenus dans le cadre de la 1^{ère} génération, l'utilité des mesures mentionnées dans l'accord sur les prestations de la 1^{ère} génération est également prise en compte, à l'exception des mesures de priorité B (chap. 3.4 de l'accord sur les prestations). L'évaluation tient également compte des mesures prises à des niveaux supérieurs, pour autant qu'elles aient un effet sur le projet d'agglomération et que, au moment de l'évaluation, les services compétents de la Confédération aient reconnu leur opportunité et estimé qu'une réalisation dans les vingt prochaines années était fortement probable.

Les mesures des listes A et B sont déterminantes pour l'évaluation du coût du projet. Pour les projets d'agglomération soutenus dans le cadre de la 1^{ère} génération, les mesures de priorité A de l'accord sur les prestations, soit les mesures A1, sont également prises en compte.

4.1 L'utilité - évaluation en fonction des critères d'efficacité

<i>Critère d'efficacité</i>	<i>Évaluation avec justification</i>
CE1 : Amélioration de la qualité des systèmes de transport	<p>Forces</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Le projet d'agglomération vise la mise en place d'un réseau RER couvrant l'ensemble de l'agglomération et améliorant significativement une situation actuellement fortement défavorable à l'usage des transports publics. Les modifications prévues au niveau de l'infrastructure et de l'exploitation entre Neuchâtel, La Chaux-de-Fonds, Le Locle et Morteau permettent un saut quantitatif et qualitatif important sur l'ensemble du réseau, notamment pour les déplacements transfrontaliers. La résolution du goulet d'étranglement de Vauseyon permet d'améliorer la desserte de l'ouest du Littoral tout en garantissant une meilleure stabilité d'horaire en gare de Neuchâtel. La coordination de l'exploitation des réseaux de bus urbains et régionaux et leur rabattement sur le réseau RER, essentiel pour l'attractivité de la nouvelle offre ferroviaire, sont traités au niveau stratégique. Il ne ressort toutefois pas suffisamment du PA comment l'intégration des gares CFF du Littoral dans les réseaux de bus et de la mobilité douce sera concrétisée. Bien que la liaison Gare - centre ville soit ponctuellement améliorée pour les bus, l'éclatement des interfaces de transports publics à Neuchâtel n'est pas non plus spécifiquement traitée. ▪ L'accessibilité des centres urbains est améliorée pour les transports publics grâce au concept RER. L'accessibilité des pôles de développement pour les

modes doux est également améliorée grâce à de nouveaux franchissements. Toutefois, la réalisation de la halte à Cernier devrait être accompagnée de mesures visant à maîtriser le développement urbain provoqué par l'amélioration de l'accessibilité du Val-de-Ruz.

- L'agglomération met à profit les projets de contournements routiers du Locle et de La Chaux-de-Fonds pour requalifier en partie les centres urbains (zone piétonne, requalifications d'axes urbains).
- L'intermodalité est améliorée à la gare de Neuchâtel grâce à la requalification de l'interface nord, au traitement des accès pour la mobilité douce et au développement de B+R.
- Le projet d'agglomération permet une amélioration de l'attractivité des déplacements pour les modes doux entre Le Locle et La Chaux-de-Fonds, ainsi que dans les centres urbains des Montagnes neuchâtelaises. Des franchissements ponctuels améliorent également la qualité du réseau sur le Littoral. Le projet ne propose toutefois pas le développement systématique d'un réseau spécifique pour la mobilité douce et le stationnement vélo n'est pas traité en-dehors des interfaces intermodales.

Faiblesses

- L'absence de stratégie concernant le réseau routier d'agglomération constitue une faiblesse importante du projet. Le manque de vision intégrative du système de transport route/rail prêterite les investissements effectués notamment sur la ligne ferroviaire rapide Neuchâtel - La Chaux-de-Fonds - Le Locle. La thématique routière n'est en particulier pas traitée pour la partie neuchâtelaise de l'agglomération, ne permettant pas de maîtriser le trafic dans les centres et localités.
- Le projet d'agglomération prévoit l'application des directives cantonales en matière de stationnement ainsi que l'encouragement aux plans de mobilité d'entreprise, ce qui est salué. Une réglementation de l'offre publique et privée n'est toutefois pas encore concrétisée à l'échelle de l'agglomération. Dans l'attente d'une définition plus précise des localisations, de la réglementation et de l'attribution des abonnements, la stratégie de développement de P+R aux haltes du RER risque de concurrencer partiellement les projets permettant d'assurer un rabattement des bus et de la mobilité douce sur ces haltes.
- La problématique des déplacements frontaliers n'est que partiellement résolue au travers de l'augmentation de l'offre en transports publics et, des actions au niveau du stationnement doivent parallèlement être entreprises pour influencer les comportements en matière de déplacements.).

CE2 :

Encouragement du développement urbain vers l'intérieur

Forces

- Le projet concrétise la vision de développement du réseau urbain neuchâtelois. Il propose une structuration de l'agglomération bipolaire s'appuyant sur la définition de pôles de développement économique, de gare et de logement. Des densités et qualités de desserte minimales sont définies pour les pôles de logement, mais pas pour les autres pôles, ni pour les zones industrielles intercommunales.
- En matière d'IFF, le projet d'agglomération s'appuie sur le plan directeur cantonal qui contient des critères concrets visant à garantir une desserte minimale par les transports publics.
- En matière de limitation de l'urbanisation, le projet d'agglomération définit des indices minimaux d'utilisation pour les éventuelles mises en zone afin de réduire le risque de mitage. Les taux retenus sont cependant relativement faibles. Le projet d'agglomération repose également sur des démarches cantonales, en particulier la perception d'une taxe sur la plus-value dans

l'ensemble du canton.

Faiblesses

- Le risque de dispersion de l'urbanisation dans le Val-de-Ruz (peu de potentiel de développement proche de la gare ; réserves importantes dans le reste de la région) n'est pas traité de manière satisfaisante ni dans le projet d'agglomération, ni dans le plan directeur cantonal. Dans la perspective de la création d'une gare à Cernier, il s'agira de garantir que le développement prévu puisse être concentré autour du pôle de gare.
- Le projet ne prévoit pas de mesure visant à définir des limites claires à l'extension future des zones à bâtir. C'est pourquoi l'impact sur la dispersion de l'urbanisation reste limité.
- En matière d'espaces publics, le projet se limite à des mesures ponctuelles de modération de trafic et de requalification dans les centres urbains, ce qui ne permet qu'une légère amélioration de la qualité de vie en milieu urbain.

CE3 :

Augmentation de la sécurité du trafic

Forces

- La requalification de certains axes et places dans les trois centres urbains, l'amélioration des conditions de déplacements pour les modes doux et la requalification de l'interface nord de la gare de Neuchâtel concourent à une augmentation sensible de la sécurité.
- L'application du modèle 30/50 du bpa permet une limitation des vitesses dans plusieurs quartiers de l'agglomération. L'assainissement de certains lieux à concentration d'accidents assure une plus grande sécurité aux usagers de l'espace routier.

Faiblesses

- La sécurité n'est pas traitée de manière suffisamment approfondie par le projet d'agglomération, qui ne propose pas de programme spécifique couvrant l'ensemble de l'agglomération dans ce domaine.
- L'absence de stratégie pour le fonctionnement du réseau routier (hiérarchie du réseau, système de poches, gestion du trafic) relativise la portée des améliorations ponctuelles proposées par le projet.

CE4 :

Réduction des atteintes à l'environnement et de la consommation de ressources

Forces

- La réalisation de la ligne ferroviaire rapide entre Neuchâtel, La Chaux-de-Fonds et Le Locle devrait permettre un infléchissement de la répartition modale en faveur de ce mode. Ce dernier reste toutefois modéré étant donné l'absence de mesure contraignant l'usage individuel de véhicules motorisés. En effet, le maintien dans une large mesure de l'accessibilité pour le trafic individuel motorisé dans l'agglomération ne permet pas de mettre à profit tous les potentiels de report modal. Les impacts négatifs sur l'environnement, principalement sur la qualité de l'air et le bruit, devraient ainsi diminuer, mais de manière légère.
- Le démantèlement de l'ancienne ligne ferroviaire puis sa requalification permettent de résorber un effet de coupure important.

Faiblesses

- Le projet d'agglomération propose peu de mesures convaincantes visant à réduire le risque de mitage. Il ne contribue ainsi que d'une manière limitée à la réduction de la consommation de sol par rapport à la tendance actuelle.
- Le projet ne propose pas encore de conception paysagère qui permettrait notamment de renforcer le développement de l'urbanisation vers l'intérieur.

Rapport d'examen

Les deux aspects exigés dans le rapport de mise en œuvre, soit la cohérence entre la 1^{ère} et la 2^{ème} génération du projet d'agglomération RUN et la mise en

œuvre des mesures dans le domaine des transports et de l'urbanisation, ont été examinés (voir Rapport explicatif, chap. 4.2). Les éléments pertinents concernant la mise en œuvre sont intégrés dans l'évaluation de l'impact du projet d'agglomération (chap. 2 et 4.1).

Tableau 4-1

L'utilité du projet d'agglomération, décrite dans l'évaluation ci-dessus, est exprimée en points dans le tableau suivant :

<i>Critère d'efficacité</i>	<i>Utilité (-1 à 3 points)</i>
CE1: Amélioration de la qualité des systèmes de transport	2
CE2: Encouragement du développement urbain vers l'intérieur	1
CE3: Augmentation de la sécurité du trafic	1
CE4: Réduction des atteintes à l'environnement et de la consommation de ressources	1
Total CE1 - CE4 (utilité)	5

Tableau 4-2

4.2 Impact du projet d'agglomération (rapport coût-utilité)

Les coûts des mesures de priorité A et B (cf. listes A et B du chap. 2) s'élèvent à 540.13 millions de francs, auxquels s'ajoutent 48.48 millions de francs pour les mesures A1 de la 1^{ère} génération. Les coûts d'investissement de 588.61 millions de francs sont considérés comme élevés.

Le système de malus lié à la mise en œuvre des mesures A1 des projets révisés, tel que prévu dans les Directives du DETEC, n'a pas été appliqué. Cet abandon est dû au laps de temps trop court entre la signature de l'accord sur les prestations et la date de référence du rapport de mise en œuvre. A défaut, les résultats du rapport de mise en œuvre ont été pris en compte dans le cadre de l'évaluation de l'utilité du projet (voir chapitre 4.1.).

L'impact du projet d'agglomération dépend du rapport entre l'utilité (définie dans le chapitre 4.1) et le coût total.

Utilité (CE1-4)

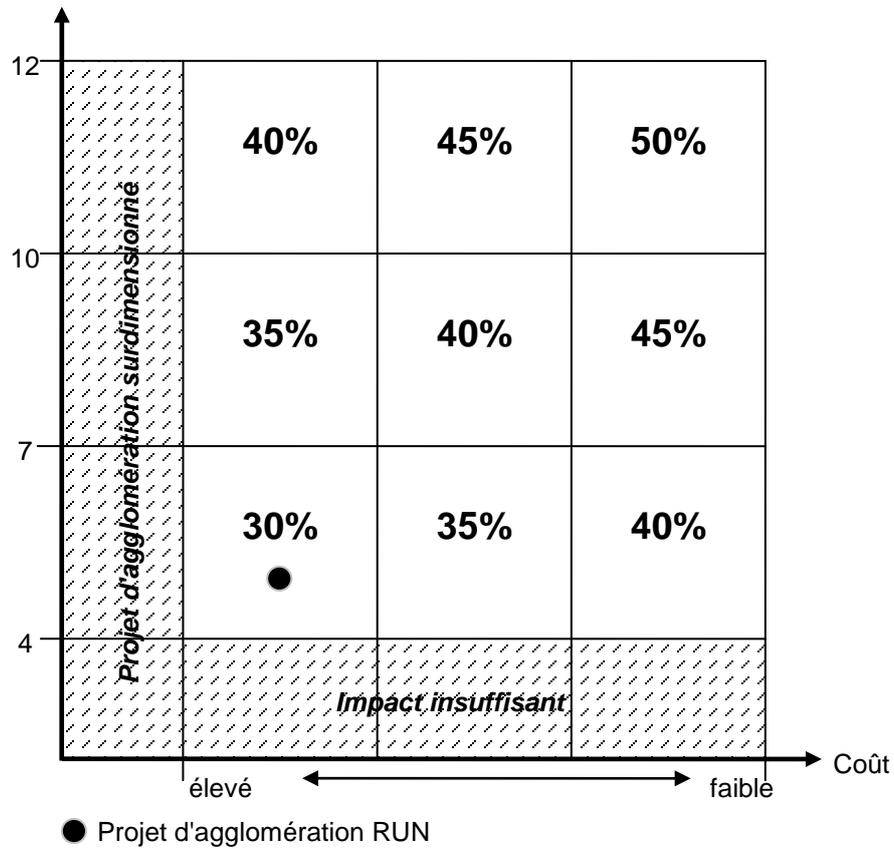


Figure 4-1

5 Examen de la priorité des mesures

En comparaison avec l'ensemble des projets d'agglomération et compte tenu des moyens à disposition, la Confédération réexamine la priorité des mesures fixées par l'agglomération sur la base de la procédure décrite dans les Directives du DETEC (notamment chap. 2, 3.5 et 4.4). Elle comprend les étapes suivantes :

Adaptation des mesures (voir chap. 5.1) ;

Désignation des mesures non cofinancées (voir chap. 5.2) :

- Mesures d'urbanisation
- Mesures de transport non cofinancées
- Prestations assumées entièrement par l'agglomération - selon l'agglomération
- Prestations assumées entièrement par l'agglomération - selon la Confédération
- Mesures non pertinentes pour le projet d'agglomération ;

Désignation des mesures pouvant être (co)financées par d'autres sources de financement de la Confédération (voir chap. 5.3) ;

Désignation des mesures dont la priorité A/B/C a été modifiée (voir chap. 5.4) ;

Désignation des mesures de priorité A et B selon l'examen de la Confédération (voir chap. 2) :

- Les mesures de la liste A sont prêtes à être financées et réalisées au cours de la période quadriennale 2015-2018
- Les mesures de la liste B n'ont pas encore atteint ce degré de maturité ou nécessitent une optimisation de leur rapport coût-utilité ;

Désignation des mesures de priorité C pour lesquelles la Confédération reconnaît en principe la nécessité d'agir (mesures C*) (voir chap. 5.5).

Les chapitres 2 et 5 ne comprennent que des mesures ayant un impact positif ou neutre sur le projet d'agglomération. Les mesures mentionnées dans les tableaux 2.1, 2.2, 5.2, 5.3 et 5.5 sont déterminantes pour le taux de contribution et seront reprises dans l'accord sur les prestations.

Les mesures qui ont été déposées avec une priorité C par l'agglomération n'ont pas été examinées par la Confédération.

5.1 Adaptation des mesures sur la base des Directives du DETEC

Pour garantir la cohérence de l'examen entre les projets d'agglomération, la composition des mesures suivantes a dû être adaptée :

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>	<i>Modification de la composition des mesures</i>
6458.2.040	G5	Offre RER: Cadence 15 minutes LL (gare)- Ntel (aux heures de pointes durant les premières années d'exploitation)	Les mesures suivantes sont considérées individuellement: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 6458.2.097, Offre RER: La Chaux-de-Fonds - Neuchâtel, cadence 15' (aux heures de pointes durant les premières années d'exploitation), pas de coûts indiqués par l'agglomération, priorité B selon la Confédération ▪ 6458.2.098, Offre RER: Le Locle - La Chaux-de-Fonds, cadence 15' (aux heures de pointes durant les premières années d'exploitation), pas de coûts indiqués par l'agglomération, priorité A selon la Confédération
6458.2.096	I2	La Chaux-de-Fonds Rue de l'Hôtel-de-Ville et	Les mesures suivantes sont considérées comme un paquet: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 6458.2.013, I2, La Chaux-de-Fonds Rue de l'Hôtel-de-Ville:

Code ARE	N° PA	Mesure	Modification de la composition des mesures
		vieille ville: requalification de l'espace public (I2- 013, I2-014, K2)	requalification, 3.19 mio CHF selon l'agglomération, priorité A selon la Confédération <ul style="list-style-type: none"> ▪ 6458.2.014, I2, La Chaux-de-Fonds vieille ville: Requalification de l'espace public: Rue de la Ronde + Place de l'Hôtel de Ville, 2.61 mio CHF selon l'agglomération, priorité A selon la Confédération ▪ 6458.2.047, K2, La Chaux-de-Fonds Rue de l'Hôtel de Ville: favorisation TP ligne TRN 11, coûts compris dans la mesure I2 selon l'agglomération, priorité A selon la Confédération ▪ 6458.2.048, K2, La Chaux-de-Fonds Rue de la Charrière: favorisation TP, coûts compris dans la mesure I2 selon l'agglomération, priorité A selon la Confédération ▪ 6458.2.049, K2, La Chaux-de-Fonds Rue du Collège: favorisation TP, coûts compris dans la mesure I2 selon l'agglomération, priorité A selon la Confédération

Tableau 5-1

5.2 Mesures non cofinancées

5.2.1 Mesures exclues du cofinancement par la Confédération

En raison des dispositions légales (notamment art. 17a LUMin et art. 21 OUMin) et des prescriptions complémentaires contenues dans les Directives du DETEC (chap. 3.6 et 4.4), ou parce qu'elles ont été déposées comme prestations assumées entièrement par l'agglomération, les mesures suivantes ne sont pas cofinancées par la Confédération. L'effet de ces mesures est cependant pris en compte dans l'évaluation de l'impact du projet. Elles sont donc déterminantes et doivent être mises en œuvre par l'agglomération ou un tiers dans l'horizon temporel annoncé.

L'évaluation du projet d'agglomération par la Confédération (chap. 4) doit être prise en considération dans le cadre de l'élaboration et de la mise en œuvre des mesures d'urbanisation et de transport afin de maximiser l'impact du projet.

Code ARE	N° PA	Mesure	Priorité	Explication concernant l'exclusion du cofinancement
Mesures d'urbanisation				
6458.2.052	A1	Aide à la mobilisation de potentiels non construits, densification vers l'intérieur du milieu bâti: Obligation des communes et du canton	A	Il s'agit de mesures d'urbanisation et/ou paysagères. Ce type de mesure n'est pas cofinancé par le fonds d'infrastructure.
6458.2.053	A2	Densification vers l'intérieur du milieu bâti: Instruments à adopter	A	
6458.2.054	A3	Densification vers l'intérieur du milieu bâti: Utilisation du sol	A	
6458.2.055	A4	Densification vers l'intérieur du milieu bâti: Mise en zone éventuelle	A	
6458.2.056	A5	Définition des pôles de gare	A	

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>	<i>Priorité</i>	<i>Explication concernant l'exclusion du cofinancement</i>
6458.2.057	A6	Définition des pôles de logement	A	Il s'agit de mesures d'urbanisation et/ou paysagères. Ce type de mesure n'est pas cofinancable par le fonds d'infrastructure.
6458.2.058	A7	Détermination des règles pour le développement de pôles économiques	A	
6458.2.059	A8	Délimitation de zones industrielles intercommunales	A	
6458.2.060	A9	Implantation des centres d'achat ou d'autres grands générateurs de trafic	A	
6458.2.062	B1	Détermination de parcs naturels : Parc naturel périurbain du Pied du Jura	A	
6458.2.063	B2	Détermination de parcs naturels : Parc naturel régional du Doubs franco-suisse	A	
6458.2.064	B3	Définition de limites d'urbanisation : limites d'extension	A	
6458.2.065	B4	Protection des corridors écologiques	A	
6458.2.066	B5	Protection et mise en valeur du paysage et des zones de déassement	A	
6458.2.068	C1	Mesures d'aménagement orientées vers les TP	A	
6458.2.069	C2	Dispositions légales françaises applicables	A	
6458.2.071	D1	PG Neuchâtel Gare	A	
6458.2.072	D1	PG Neuchâtel Serrières	A	
6458.2.073	D1	PG La Chaux-de-Fonds Gare principale	A	
6458.2.074	D1	PG La Chaux-de-Fonds Fiaz	A	
6458.2.075	D1	PG Le Locle Gare	A	
6458.2.076	D1	PG Perreux	B	
6458.2.077	D1	PG Morteau	B	
6458.2.078	D1	PG Neuchâtel Monruz	B	
6458.2.079	D1	PG La Chaux-de-Fonds Le Crêt-du-Locle	B	
6458.2.080	D1	PG Le Locle Col-des-Roches	B	
6458.2.081	D1	PG Boudry	B	
6458.2.082	D1	PG Colombier	B	
6458.2.083	D1	PG Marin-Epagnier Gare	B	
6458.2.085	E1	PL Neuchâtel Monruz	A	
6458.2.086	E1	PL Neuchâtel Draizes-Charmettes	A	
6458.2.087	E1	PL Neuchâtel Portes-Rouges / Mail	A	
6458.2.088	E1	PL Neuchâtel Tivoli	A	

Code ARE	N° PA	Mesure	Priorité	Explication concernant l'exclusion du cofinancement
6458.2.089	E1	PL La Chaux-de-Fonds Le Corbusier	A	Il s'agit de mesures d'urbanisation et/ou paysagères. Ce type de mesure n'est pas cofinçable par le fonds d'infrastructure.
6458.2.090	E1	PL Morteau Gare	B	
6458.2.091	E1	PL La Chaux-de-Fonds Les Endroits	B	
6458.2.093	F1	PDE La Chaux-de-Fonds Crêt-du-Loche: adaptation et validation du schéma directeur	A	
6458.2.094	F1	PDE La Tène Marin-Epagnier: élaboration d'instruments de planification	A	
6458.2.095	F1	PDE Boudry Perreux: adaptation du schéma directeur en fonction des exigences de la CH, y inclus: pôle de gare	A	
Mesures de transport				
6458.2.041	G5	Offre RER: Cadence 30' LL (gare)- Col-des-Roches-Morteau	B	Il s'agit de mesures non-infrastructurelles. Ce type de mesure n'est pas cofinçable par le fonds d'infrastructure.
6458.2.042	G5	Offre RER: Cadence 30' Ntel-Bevaix	B	
6458.2.043	G5	Offre RER: Cadence 30' Ntel-St-Blaise CFF/BLS - Marin	A	
6458.2.044	G5	Offre RER: Cadence 30' Ntel-Bôle	B	
6458.2.046	J1	Obligation d'élaborer des plans de mobilité pour les entreprises et les administrations publiques ainsi que des plans de site dans des cas spécifiques	A	
6458.2.050	K3	Base légale sur la gestion du stationnement dans l'Agglomération RUN en application de la fiche A_24 du plan directeur cantonal	A	
6458.2.097	G5	Offre RER: La Chaux-de-Fonds - Neuchâtel, cadence 15' (aux heures de pointes durant les premières années d'exploitation)	B	
6458.2.098	G5	Offre RER:Le Locle - La Chaux-de-Fonds, cadence 15' (aux heures de pointes durant les premières années d'exploitation)	A	
Prestations assumées entièrement par l'agglomération qui n'ont pas fait l'objet d'une demande de cofinancement				
6458.2.045	H2	Les Brenets-Villers-le-Lac: prolongement bus urbain	A	Mesure infrastructurelle pour laquelle l'agglomération n'a pas adressé de demande de cofinancement au fonds d'infrastructure.

Tableau 5-2

5.2.2 Prestations assumées entièrement par l'agglomération

Au vu de leur impact relativement local et de leur coût supportable pour l'agglomération, les mesures suivantes ne sont pas cofinancées par le fonds d'infrastructure. Les mesures de requalification et de sécurisation de l'espace routier qui ne présentent pas les seuils minimaux de charge de trafic et le nombre de personnes concernées définis dans le rapport explicatif sont également considérées comme des prestations assumées entièrement par l'agglomération. L'effet de ces mesures est cependant pris en compte dans l'évaluation de l'impact du projet. Elles doivent être mises en œuvre par l'agglomération ou un tiers dans les horizons temporels annoncés :

Code ARE	N° PA	Mesure	Priorité	Coût (mio CHF) selon PA
Prestations assumées entièrement par l'agglomération selon la Confédération (Directives du DETEC 14.12.2010)				
6458.2.015	I3	Le Locle Rue du Crêt-Vaillant: requalification	A	1.65
6458.2.017	I5	Modération de la circulation: application du modèle 30/50 du bpa	A	3.00
6458.2.023	L4	Marteau : P+R	B	2.00
6458.2.033	M3	Amélioration réseau MD: Le Locle vieille ville: aménagement zone piétonne	A	0.10
6458.2.035	M3	Amélioration réseau MD: Le Locle Esplanade de la gare	A	0.85
6458.2.039	M5	Agglomération RUN : Stations vélos en libre service	A	1.00

Tableau 5-3

5.2.3 Mesures ayant un impact limité sur le projet d'agglomération

La liste des mesures ci-dessous reprend les mesures qui ont été déposées par l'agglomération en vue d'un cofinancement ou comme prestations assumées entièrement par l'agglomération, mais qui ont été considérées par la Confédération comme ayant un impact limité sur le projet d'agglomération. L'agglomération est libre de les mettre en œuvre :

Code ARE	N° PA	Mesure	Explication
Aucune mesure dans cette catégorie.			

Tableau 5-4

5.3 Mesures pouvant être (co)financées par d'autres sources de financement de la Confédération

Pour les mesures ferroviaires et routières ci-dessous, la participation de la Confédération est prévue par d'autres instruments de financement que le fonds d'infrastructure, partie trafic d'agglomération est prévue. Ces mesures sont pertinentes pour le développement global des transports et de l'urbanisation sur le territoire de l'agglomération et sont ainsi prises en considération par la Confédération dans l'évaluation de l'impact du projet d'agglomération. Les mesures contenues dans le programme d'élimination des goulets d'étranglement Module 3 sont mentionnées pour information,

même si, au vu de leur horizon de réalisation, elles n'ont pas été prises en considération dans l'évaluation de l'impact du projet d'agglomération.

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>	<i>Coût (mio CHF) selon PA</i>	<i>Instrument de financement</i>
-	-	N5 Contournement Serrières	-	Achèvement des routes nationales, en construction

Tableau 5-5

Les mesures suivantes se situent sur des tronçons qui faisaient partie intégrante du nouveau réseau des routes nationales (NAR). L'intégration des tronçons concernés dans le réseau des routes nationales et leur financement par la Confédération ont été refusés lors de la votation populaire du 24.11.2013. Les mesures demeurent sous l'égide du canton. La planification et le financement de ces mesures sont à examiner.

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>
-	-	Contournement Le Locle
-	-	Contournement La Chaux-de-Fonds

Tableau 5-6

Les tableaux n'ont qu'un caractère informatif. La réalisation des mesures est réglée par les planifications et les décisions de crédit des programmes correspondants de la Confédération ou par des procédures spécifiques aux différents projets.

5.4 Modification de la priorité A, B, C par la Confédération

L'examen de la priorité des mesures sur la base des Directives du DETEC (chap. 4.4) quant à leur plausibilité, leur rapport coût/utilité et leur degré de maturité entraîne les modifications suivantes par rapport aux indications du projet d'agglomération déposé :

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>	<i>Coût (mio CHF) selon PA</i>	<i>Explications</i>
A → C				
6458.2.011	I2	La Chaux-de-Fonds : liaison H20-H18 Bas-du-Reymond- Rue du Collège	109.00	Rapport coût-utilité : insuffisant L'infrastructure proposée permet de décharger de manière importante les axes urbains principaux de l'est de la Ville. Toutefois, les charges attendues ne sont pas suffisamment importantes - en comparaison des autres projets de ce type (voir les résultats de la comparaison transversale dans le rapport explicatif) - pour justifier un tel investissement. Par ailleurs, l'articulation de la nouvelle route dans le concept global d'accessibilité de la Chaux-de-Fonds n'est pas suffisamment explicitée. Des mesures d'accompagnement fortes afin de réduire les effets indirects négatifs liés à l'amélioration de l'accessibilité des régions périphériques (dispersion de l'urbanisation, notamment dans les Franches-Montagnes) doivent également être prises en vue d'un éventuel cofinancement.
B → C				
6458.2.022	L3	Neuchâtel : amélioration interface bus-train / K + R, Gare de Neuchâtel (Sud du Rocher)	4.43	Degré de maturité : insuffisant La Confédération reconnaît la nécessité d'agir à cet endroit. Le projet d'interface au sud du giratoire du Rocher doit toutefois encore être précisé. L'opportunité de la fermeture de la rue des Fahys doit en particulier être vérifiée.

Tableau 5-7

5.5 Listes A, B et C* reposant sur l'examen de la priorité

Les listes A et B sont présentées au chap. 2.

La liste ci-dessous mentionne les mesures priorisées en C par la Confédération pour lesquelles la nécessité d'agir est en principe reconnue, mais dont le rapport coût-utilité ou le degré de maturité ne justifie pas de les prioriser dans les listes A ou B (mesures C*) :

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>	<i>Coût (mio CHF) selon PA</i>
6458.2.022	L3	Neuchâtel : amélioration interface bus-train / K + R, Gare de Neuchâtel (Sud du Rocher)	4.43

Tableau 5-8

6 Conformité avec la législation et les instruments de planification de la Confédération ainsi qu'avec les plans directeurs cantonaux

6.1 Législation, plans sectoriels, plans de mesures et inventaires de la Confédération

6.1.1 Généralités

La conformité du projet d'agglomération avec la législation sur l'aménagement du territoire et sur la protection de l'environnement ainsi qu'avec les plans sectoriels correspondants, plans de mesures et inventaires a été examinée. Aucune contradiction importante n'a été constatée. L'examen définitif de la légalité de chacune des mesures aura toutefois lieu dans le cadre des procédures ordinaires de planification qui suivront et sur la base des prescriptions juridiques et de planification en vigueur à ce moment-là. Celles-ci doivent être impérativement respectées lors du développement et de la mise en œuvre des mesures du projet d'agglomération.

Lors de la mise en œuvre des mesures A, tous les conflits qui pourraient survenir devront être résolus avec l'office fédéral compétent, en particulier l'Office fédéral de l'environnement, avant la signature de la convention de financement.

Pour les mesures d'urbanisation il faut en particulier respecter les dispositions de la loi sur l'aménagement du territoire (LAT) en vigueur et les prescriptions sur les dimensions des zones à bâtir correspondantes.

6.1.2 Mesures infrastructurelles de priorité A ou B avec un potentiel de conflit selon l'OFEV

Selon un examen sommaire de l'OFEV, les mesures suivantes de priorité A ou B prises en compte pour l'impact du projet d'agglomération comportent des conflits ou des difficultés (cette liste n'est pas exhaustive) :

Code ARE	N° PA	Tab. Rapport d'examen	Mesure	Horizon temporel	Remarque conflit/difficulté
6458.2.007	G3		Boudry/Perreux: nouvelle halte	B	Planifiée à proximité d'un des couloirs écologiques que le projet a identifié et entend préserver. Conflit potentiel important, le couloir écologique reliant deux objets IFP

Tableau 6-1

6.2 Coordination des mesures infrastructurelles de priorité A ou B avec les plans directeurs cantonaux

Les cantons sont en principe responsables d'assurer la conformité du plan directeur avec le projet d'agglomération.

Toutes les mesures d'infrastructure qui relèvent du plan directeur et qui bénéficient d'un cofinancement de la part de la Confédération dans le cadre d'un projet d'agglomération doivent être inscrites dans le plan directeur cantonal correspondant au plus tard au moment de la conclusion de l'accord sur les prestations. Ces modifications doivent être approuvées par le Conseil fédéral. Les mesures de la liste A doivent avoir atteint le niveau « coordination réglée ». Pour celles de la liste B, il est souhaitable qu'elles soient classées en « coordination en cours ». Les mesures d'infrastructure suivantes relèvent du plan directeur cantonal:

Liste A:

Code ARE N° PA Mesure

Aucune mesure dans cette catégorie.

Tableau 6-2

Liste B:

Code ARE N° PA Mesure

6458.2.001	G1	Nouvelle liaison ferroviaire rapide neuchâtel-La Chaux-de-Fonds-Le Locle
6458.2.004	G1	Bôle: voie de croisement
6458.2.007	G3	Boudry/Perreux: nouvelle halte
6458.2.008	G4	Neuchâtel/Monruz: nouvelle halte

Tableau 6-3

Les mesures non cofinancées qui relèvent du plan directeur (chap. 5.2) doivent également être inscrites dans le plan directeur cantonal correspondant avant la conclusion de l'accord sur les prestations. Ces modifications doivent être approuvées par le Conseil fédéral. Cela vaut en particulier pour les mesures d'urbanisation relevant du plan directeur lorsqu'elles sont étroitement liées à une mesure infrastructurelle de la liste A.

Code ARE N° PA Mesure

Aucune mesure dans cette catégorie.

Tableau 6-4

Les autres mesures d'urbanisation relevant du plan directeur doivent en principe être mises en œuvre et approuvées dans le plan directeur cantonal avant la fin de la période de quatre ans indiquée dans l'accord sur les prestations. Les mesures concernées devront être fixées définitivement sur la base du tableau 5-2 adapté. Si les mesures dépendent d'une révision complète du plan directeur (p.ex. en relation avec la révision de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire), il sera possible de différer exceptionnellement les délais. Néanmoins, la coordination de la mise en œuvre des mesures d'urbanisation et des mesures infrastructurelles cofinancées doit être assurée. En fonction de ces éléments, la Confédération peut émettre des réserves dans le cadre de la conclusion des conventions de financement.

7 Remarques sur le développement futur du projet d'agglomération

Les crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2015 (2^{ème} génération) seront libérés sur la base des projets d'agglomération déposés fin 2011/mi-2012.

La Confédération soutient les efforts de l'agglomération visant à poursuivre la collaboration ainsi que la planification et la mise en œuvre coordonnées des mesures en matière d'urbanisation, de transport et de paysage. Pour l'élaboration du projet d'agglomération RUN de la prochaine génération, la Confédération recommande de s'appuyer sur les points forts et faibles décrits dans l'évaluation des critères d'efficacité du chapitre 4 du présent rapport. L'élément central devrait être le développement des stratégies relatives à la limitation de l'étalement urbain et au trafic individuel motorisé. Pour ce dernier, il s'agira en premier lieu de garantir la coordination avec la stratégie en matière de transports publics et plus particulièrement l'extension importante mais également coûteuse du RER.



ANNEXE 1

Liste des mesures du benchmark mobilité douce

Code ARE	N° PA	Mesures	Priorité	Coût (mio CHF) selon PA	Coût (mio CHF) 2005**
6458.2.025	M1	Neuchâtel: Amélioration réseau MD - Monruz - nouvelle liaison MD Dîme - Monruz	B	1.00	0.89
64582.026	M2	Amélioration réseau MD: La Chaux-de-Fonds requalification Rue Dr Coullery et zone piétonne Rue du Collège-Industriel	A	3.00	2.67
6458.2.027	M2	Elim. Effets de coupure: La Chaux-de-Fonds: Passage inférieur quartier L'Esplanade	A	0.75	0.67
6458.2.028	M2	La Chaux-de-Fonds: Elim. Effets de coupure - Passage inférieur dans le périmètre du PS "Scierie des Eplatures"	A	0.60	0.53
6458.2.029	M2	Amélioration réseau MD: Cheminement Gare de l'Est - quartier Esplanade	A	0.75	0.67
6458.2.030	M2	Amélioration réseau MD: La Chaux-de-Fonds Pont de l'Hôtel-de-Ville : liaison verticale	A	0.10	0.09
6458.2.031	M2	Amélioration réseau MD: La Chaux-de-Fonds Chemin des Rencontres, tronçon Entilles-Morgarten	A	0.49	0.44
6458.2.032	M2	La Chaux-de-Fonds: Rues Fontaine-Avenir - développement d'un axe MD	A	3.00	2.67
6458.2.038	M4	Amélioration réseau MD: Littoral/Corcelles-Cormondrèche - Neuchâtel : voie piétons/cyclistes le long du tronçon ferroviaire	B	1.00	0.89
Total		Liste A/B		10.69	9.51

Les montants des mesures de mobilité douce ne sont pas réduits.

MD Liste A	7.73
MD Liste B	1.78

Tableau Annexe 1 (* Prix d'octobre 2005 hors TVA et renchérissement ; ** Les montants des listes de mesures A et B du benchmark mobilité douce font foi et sont reportés dans le message du Conseil fédéral.)

ANNEXE 2

Liste des mesures infrastructurelles non cofinancables ayant du point de vue de la Confédération un effet critique

La liste ci-dessous reprend les mesures infrastructurelles non cofinancables qui font partie intégrante du projet d'agglomération déposé mais pour lesquelles la Confédération émet des réserves.

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesures</i>	<i>Explications</i>
-----------------	--------------	----------------	---------------------

Aucune mesure dans cette catégorie.

Tableau Annexe 2