



30 octobre 2009

Projet d'agglomération Réseau urbain neuchâtelois RUN

Rapport d'examen de la Confédération

N° de référence: 321.1 / I411-0249

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	Objectif de l'examen.....	4
1.3	Procédure d'examen	4
2	Résumé des résultats	5
3	Examen des exigences de base.....	7
4	Évaluation de l'impact d'un projet d'agglomération.....	7
4.1	L'utilité – évaluation selon les critères d'efficacité	7
4.2	Impact du projet d'agglomération (rapport coût-utilité).....	9
5	Examen de l'ordre de priorité des mesures et des paquets de mesures	10
5.1	L'adaptation des mesures ou paquets de mesures sur la base des dispositions des directives	10
5.2	Mesures et paquets de mesures exclus du cofinancement par la Confédération	11
5.3	Prestations assumées entièrement par l'agglomération	11
5.4	Mesures pouvant être financées par d'autres sources de financement de la Confédération.....	12
5.5	Modification de l'ordre de priorité A, B, C par la Confédération.....	12
5.6	Listes A, B et C après examen de l'ordre de priorité	14
6	Interaction avec le plan sectoriel des transports et les plans directeurs	15
6.1	Interaction avec le plan sectoriel des transports.....	15
6.2	Harmonisation spatiale des mesures ou paquets de mesures de priorité A ou B avec les plans directeurs cantonaux	15
7	Remarques sur le développement ultérieur du projet d'agglomération.....	15
	ANNEXE.....	16

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, Volet "transport et urbanisation", 13 décembre 2007
- Projet d'agglomération RUN, Volet "transport et urbanisation", Rapport d'examen, 19 décembre 2007
- Plan directeur cantonal, Révision phase 1, décembre 2007
- Plan directeur des transports, octobre 2007
- Définition d'une politique et d'une réglementation cantonales en matière de stationnement, 14 novembre 2007
- Contrats d'agglomération signés
- TransRUN - effets de la variante "Cernier" sur le territoire du RUN, 18 mars 2008
- Etude complémentaire "mobilité douce" du projet d'agglomération RUN, rapport technique, 16 juin 2008

Le projet d'agglomération (PA) a été remis pour examen à la Confédération le 21 décembre 2007. Le dépôt du projet par l'entité 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 transports définies comme prioritaires dans le projet d'agglomération.

1.2 Objectif de l'examen

L'examen a un triple 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 mesures, en comparaison avec tous les autres projets d'agglomération, en tenant compte des moyens dont dispose la Confédération.

C'est sur cette base que sera élaboré le message sur les projets d'agglomération (Programme Trafic d'agglomération) en vue de la libération des contributions de la Confédération par le Parlement fédéral et de l'élaboration des conventions de 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 fixée par le document intitulé Directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération du 12 décembre 2007 édité par le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC).

Lors de l'application pratique des Directives, certains aspects ont été précisés et spécifiés. Par ailleurs, pour différents groupes de mesures, les lignes de tram par exemple, des comparaisons transversales entre tous les projets d'agglomération ont été menées afin de s'assurer d'une évaluation cohérente et équitable.

Des approfondissements concernant les différentes étapes de cette procédure sont apportés dans le rapport explicatif du 30 octobre 2009.

2 Résumé des résultats

Appréciation générale du projet d'agglomération

Le projet d'agglomération RUN se donne pour objectif de concrétiser la vision du réseau urbain en premier lieu au travers d'une amélioration significative de l'accessibilité en transports collectifs des trois centres urbains (Le Locle, La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel) concrétisée par la réalisation d'un projet-clé, le transRUN, certes coûteux, mais dont l'opportunité est démontrée.

Cette amélioration des temps de parcours et de la capacité de transport entre les trois centres est accompagnée de mesures en faveur des transports publics urbains (prolongement de lignes, renforcements de fréquences, stabilisation de l'horaire), des mobilités douces et de la requalification du réseau routier. Ces mesures permettent d'améliorer la qualité des systèmes de transports dans les trois centres.

Pour assurer l'efficacité de ce système de transport, le projet d'agglomération s'attelle à structurer l'organisation urbaine dans la logique du RUN (répartition des équipements publics notamment) et propose une vision de concentration de l'urbanisation dans les pôles de développement. Les contrats d'agglomération signés avec les villes et communes définissent le rôle des différents acteurs et constituent la base pour la mise en œuvre du projet d'agglomération,

Ceci étant, compte tenu de la taille de l'enjeu, soit une rentabilisation maximale de l'investissement dans le transRUN et de son exploitation, la stratégie d'ensemble en matière de développement urbain vers l'intérieur est encore partielle. Ainsi, certains pôles de développement ne sont pas localisés de manière optimale. Compte tenu du futur réseau ferroviaire, la stratégie en matière d'installations à forte fréquentation et le traitement de nouvelles mises en zone ne sont pas précisés. De plus, une conception du fonctionnement du réseau routier, notamment avec la mise en œuvre du transRUN pour en renforcer la performance, n'est pas développée.

Par ailleurs, le rôle dans l'organisation territoriale de certains secteurs en dehors des centres, comme le Val-de-Ruz, est également encore peu clair.

Le projet permet une modification sensible des parts modales en faveur des transports collectifs, améliorant ainsi la qualité de l'air et diminuant le bruit. La sécurité des déplacements est également améliorée, notamment à travers les mesures de mobilité douce. Toutefois, en matière de consommation de surface, il ne permet pas d'inflexion sensible.

Le projet d'agglomération RUN présente, après le réexamen de l'ordre de priorité des mesures, un coût d'investissement de 353.04 millions de francs pour les listes A et B, ce qui représente un coût élevé pour une agglomération moyenne.

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 ou paquets de mesures cofinancés

35%

Sur la base de ce taux de cofinancement et de l'examen de l'ordre de priorité des mesures, la proposition de libérer les contributions fédérales mentionnées ci-après sera soumise au Parlement fédéral en vue du cofinancement des mesures de la liste A :

Liste A

No	Mesures	Coût (Mio. CHF) selon PA	Coût (Mio. CHF) 2005*	Contribution fédérale*
20	Nouvelle gare Morgarten	1.60	1.64	0.57
21	Réorganisation Interface TP St. Blaise y.c. électrification nouveau tracé Trolleybus 7	2.00	1.84	0.65
23	Giratoire Place Numa-Droz	3.00	2.77	0.97
25	Nouvel aménagement place de la gare	6.00	5.41	1.89
25	Revalorisation secteur Est, Av. Léop.- Robert	3.50	3.23	1.13

No	Mesures	Coût (Mio. CHF) selon PA	Coût (Mio. CHF) 2005*	Contribution fédérale*
25	Voies Trolleybus	2.00	1.84	0.65
26	Aménagement place du 1er Août	0.60	0.59	0.21
26	Voies bus	0.20	0.20	0.07
26	Aménagement carrefours, voiries, modération trafic	3.80	3.72	1.30
	Concept mobilité douce Liste A		27.24	9.53
	Total		48.48	16.97

Tableau no 2-1 (* coûts à l'état octobre 2005 sans TVA)

Les mesures ou paquets de mesures ci-après ne seront pas prêts à être construits et financés d'ici quatre ans, ou alors leur rapport coût-utilité demande à être optimisé. La Confédération prévoit les moyens nécessaires pour le cofinancement dans son budget, mais ne demande pas leur libération par le Parlement :

Liste B

No	Mesures	Coût (Mio. CHF) selon PA	Coût (Mio. CHF) 2005*	Contribution fédérale*
20	Transrun	268.00**	274.60	96.11
20	Nouvelle gare Eplatures	1.60	1.64	0.57
20	2ème voie Halte crêt-du-Loclé	6.00	6.15	2.15
20	Nouvelle gare vieille-ville	4.32	4.43	1.55
	Nouvelle gare cité Martini	3.60	3.69	1.29
25	Vieille-ville : Revalorisation de l'espace- public par coupure du trafic de transit	1.60	7.38	2.58
	Concept mobilité douce Liste B		6.67	2.33
	Total		304.56	106.58

Tableau no 2-2 (* coûts à l'état octobre 2005 sans TVA ; ** pour calculer la participation fédérale sur le fonds d'infrastructure, les coûts d'investissement prévus pour l'assainissement des tunnels actuels, devisés selon le projet d'agglomération à 126 mios, sont déduits du coût du transRUN)

Remarque importante sur les coûts des mesures

Les coûts des mesures indiqués ci-dessus sont ceux indiqués dans le projet d'agglomération. La contribution de la Confédération est calculée sur cette base.

Il est important de rappeler ici que chaque mesure fera l'objet d'une convention de financement entre l'entité responsable et l'office compétent de la confédération. La convention de financement comprendra le plafond définitif de la contribution que la Confédération est susceptible d'allouer pour une mesure ou un paquet de mesures et ceci selon les pratiques usuelles des offices compétents. Les coûts d'entretien en particulier ne sont pas cofinancés par le fonds d'infrastructure.

En ce qui concerne les mesures d'amélioration de la sécurité dans les traversées de localité, un montant maximum par mètre carré sera fixé dans le but de garantir un standard de qualité, mais d'éviter le cofinancement de mesures perfectionnistes.

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

4 Évaluation de l'impact d'un projet d'agglomération

La procédure d'évaluation de l'impact d'un projet d'agglomération est définie dans les Directives du DETEC. Elle met en relation le coût et l'utilité du projet d'agglomération. Tant pour le coût que pour l'utilité, des valeurs relatives sont établies, prenant en compte la taille de l'agglomération en question (population et emplois).

Les mesures des listes A et B ainsi que les mesures non infrastructurelles dans les domaines des transports et de l'urbanisation sont décisives pour mesurer l'impact d'un projet.

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 une probabilité de réalisation élevée dans les vingt prochaines années.

4.1 L'utilité – évaluation selon les critères d'efficacité

<i>Critère d'efficacité</i>	<i>Évaluation avec justification</i>
<p>CE1: Amélioration de la qualité des systèmes de transport</p>	<p>Forces</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Le transRUN constitue l'élément clé de l'amélioration de la qualité des systèmes de transports. Il offre une amélioration très importante des liaisons entre les trois villes centres de l'agglomération, notamment par une réduction des temps de déplacements en transports collectifs entre le littoral et les montagnes. La réalisation du tunnel est mise à profit pour améliorer de manière importante l'offre ferroviaire par la création de nouvelles lignes diamétrales et une augmentation des fréquences sur l'ensemble du réseau. ▪ Le projet prévoit des améliorations pour les réseaux de bus locaux des trois centres par la réalisation d'aménagements spécifiques aux transports collectifs et des mesures de requalifications routières. ▪ L'accessibilité des différents secteurs de l'agglomération est considérablement améliorée, principalement par la mise en service du transRUN, ce qui permet notamment une diminution des problèmes de saturation du réseau routier. ▪ L'amélioration de l'accessibilité aux stations du transRUN, notamment par la réalisation de stationnements pour vélos, offre un gain en terme d'intermodalité. <p>Faiblesse</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ La conception d'un réseau de transports publics, intégrant l'ensemble de la chaîne de transport est encore peu développée. Il en découle que la réorganisation et la meilleure structuration des réseaux urbains n'est que peu traitée, notamment dans les montagnes. ▪ Une conception du fonctionnement du réseau routier, notamment avec une mise en œuvre du transRUN pour en renforcer la performance, n'est pas développée.
<p>CE2: Encouragement du développement urbain vers l'intérieur</p>	<p>Forces</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Le projet d'agglomération, principalement au travers de sa mesure phare qu'est le transRUN, vise à concrétiser la vision de développement du réseau urbain neuchâtelois. Ainsi, la structuration du RUN trouve un début de concrétisation dans le projet d'agglomération. Les contrats d'agglomération avec les trois villes intègrent en effet la question de la localisation des équipements publics (musées, bibliothèques, salles de spectacles).

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ La concentration du développement autour des gares du transRUN est favorisée par la stratégie de maîtrise foncière développée dans le cadre des contrats d'agglomération. ▪ Le plan directeur cantonal contient des critères concrets pour les nouvelles mises en zone (fiche E_01) ainsi que pour la localisation des installations à forte fréquentation (fiche E_04) visant à garantir une desserte minimale par les transports publics.
	<p>Faiblesses</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Compte tenu des investissements importants à consentir pour la réalisation du futur transRUN, la stratégie d'implantation des activités autour des gares n'est pas toujours optimale. Ainsi, certains pôles de développement cantonaux ne sont pas localisés de manière optimale compte tenu de la future desserte et nécessitent des lignes de rabattement peu efficaces. A contrario, le secteur de Perreux, pourtant très bien desservi par une nouvelle gare, est utilisé pour implanter des activités peu génératrices de déplacements. ▪ Le rôle du Val-de-Ruz, situé en limite du périmètre d'agglomération, mais desservi par le transRUN, est encore peu clair. ▪ En dehors des centres, les aménagements légers prévus dans le cadre des mesures pour la mobilité douce, ne permettent qu'une diminution partielle de l'effet de coupure. Il ne s'agit pas de requalification de l'espace routier au sens propre.
<p>CE3: Augmentation de la sécurité du trafic</p>	<p>Forces</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Le projet d'agglomération a mené une évaluation approfondie de la qualité des réseaux de mobilités douces et propose de nombreuses mesures pour en supprimer les lacunes, notamment en matière de sécurité. ▪ Le projet comprend certaines mesures de requalifications routières et de modération de la circulation sur les réseaux routiers secondaires, dans les trois centres de l'agglomération. <p>Faiblesses</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Le projet ne comprend cependant pas de stratégie spécifique à l'amélioration de la sécurité routière.
<p>CE4: Réduction des atteintes à l'environnement et de la consommation de ressources</p>	<p>Forces</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ La réalisation du transRUN permet une modification sensible des parts modales en faveur des transports collectifs et diminue ainsi les impacts sur l'environnement, principalement concernant la qualité de l'air et le climat. ▪ Les mesures de requalification routière permettent de diminuer localement le bruit routier. ▪ La démolition de l'ancienne ligne ferroviaire permet une diminution de la surface bâtie et une diminution de l'effet de coupure. <p>Faiblesses</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Vu la stratégie d'ensemble en matière de développement urbain vers l'intérieur qui est encore partielle, le projet d'agglomération n'apporte pas d'inflexion sensible en matière de consommation de nouvelles surfaces. ▪ Le projet ne propose pas de conception paysagère permettant de renforcer le développement de l'urbanisation vers l'intérieur.
<p>Mesures antérieures CE 1-4</p>	<p>L'agglomération RUN n'a pas mis en place, antérieurement au projet d'agglomération, de mesures spécifiques ayant permis d'atteindre un niveau nettement supérieur à la moyenne dans les domaines de la qualité des systèmes de transports, de la densification urbaine, de la sécurité du trafic ou de l'impact dur l'environnement.</p>

Tableau no 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>	<i>Mesures antérieures (0 ou 1 point)</i>	<i>Total</i>
CE1: Amélioration de la qualité des systèmes de transport	2	0	2
CE2: Encouragement du développement urbain vers l'intérieur	2	0	2
CE3: Augmentation de la sécurité du trafic	2	0	2
CE4: Réduction des atteintes à l'environnement et de la consommation de ressources	2	0	2
Somme CE1 – CE4 (utilité)	8	0	8

Tableau no 4-2

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

Les coûts des mesures des listes A et B sont décisifs pour l'évaluation des coûts du projet d'agglomération. Après la priorisation des mesures effectuée par la Confédération, les coûts d'investissement du projet d'agglomération RUN s'élèvent à 353.04 millions. Pour une agglomération moyenne, ces coûts sont considérés comme élevés.

L'impact du projet d'agglomération dépend du rapport entre l'utilité (définie dans le chapitre 4) et le coût total.

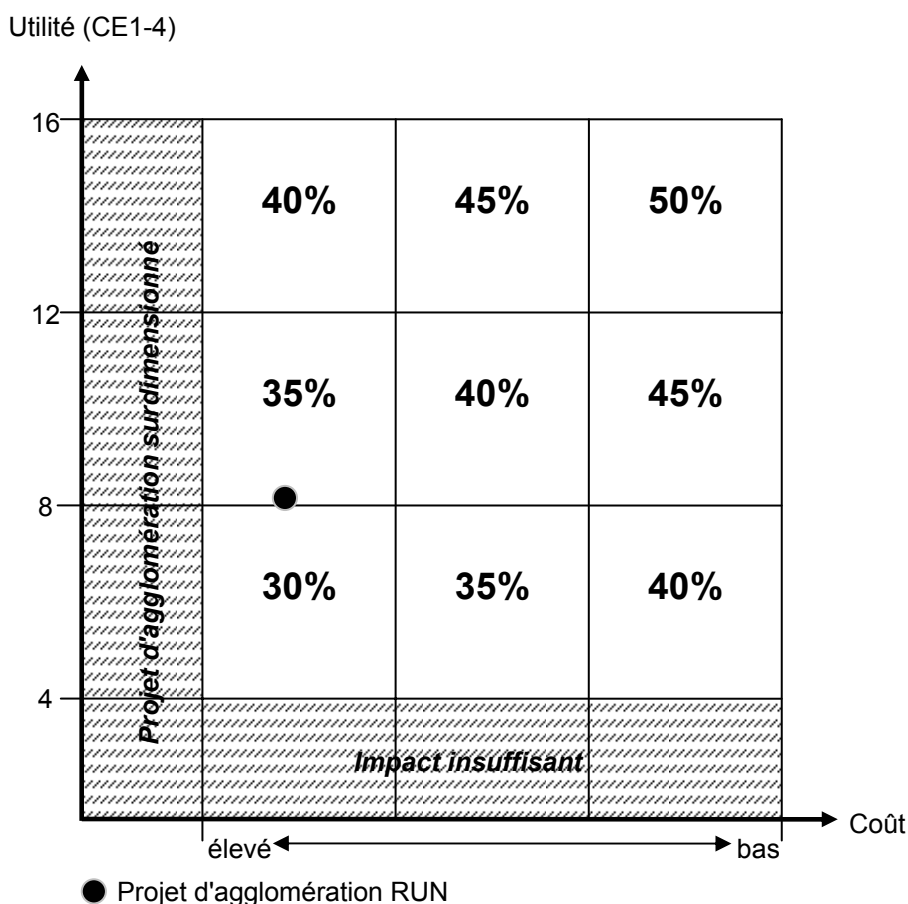


Fig. no 4-1

5 Examen de l'ordre de priorité des mesures et des paquets de mesures

Dans la mesure où les montants d'investissements des mesures proposées dépassent largement les moyens à disposition, la Confédération a été obligée de réexaminer la priorité des mesures individuelles. Cet examen intervient conformément aux Directives du DETEC (notamment chapitre 4.4). Deux nouvelles listes de mesures A et B sont établies :

- Les mesures de la liste A ont un degré de maturité suffisant pour être financées et réalisées dans un délai de quatre ans ;
- Les mesures de la liste B n'ont pas encore atteint ce degré de maturité ou nécessitent une optimisation de leur relation coût-utilité.

Parmi les mesures proposées, les catégories suivantes sont également identifiées :

- Mesures ne pouvant être cofinancées par la confédération pour des raisons juridiques (voir chapitre 5.2) ;
- Mesures considérées comme prestations entièrement assumées par l'agglomération au sens des critères précisés dans le rapport explicatif ;
- Mesures pouvant prétendre à une autre source de (co)financement de la Confédération.

Le chapitre 5.5 présente les adaptations apportées par la confédération au degré de priorité des mesures ainsi que leur justification. La liste complète des mesures de la liste C n'est pas explicitement mentionnée dans le présent rapport. Une sous-catégorie de mesures C est toutefois présentée. Il s'agit des mesures pour lesquelles la Confédération reconnaît une certaine nécessité d'action, mais dont la solution proposée n'est pas encore satisfaisante, notamment en raison d'une relation coût-utilité trop faible.

5.1 L'adaptation des mesures ou paquets de mesures sur la base des dispositions des directives

Pour garantir l'examen de tous les projets d'agglomération, selon des critères homogènes et sur la base des dispositions des Directives du DETEC (chap. 6.4), les mesures du projet d'agglomération RUN ont été considérées individuellement et non selon les paquets proposés. De plus, les mesures suivantes ont été adaptées :

Mesure selon le PA Modification mesure et explication

Nouvelles gares Eplatures, Morgarten	Chaque gare est considérée séparément : <ul style="list-style-type: none"> ▪ Nouvelle gare Eplatures ; 1.60 Mio. ▪ Nouvelle gare Morgarten ; 1.60 Mio.
Nouvelles gares vieille-ville, Perreux et Cité Martini	Chaque gare est considérée séparément : <ul style="list-style-type: none"> ▪ Nouvelle gare vieille-ville ; 4.30 Mio. ▪ Nouvelle gare Perreux ; 3.10 Mio. ▪ Nouvelle gare cité Martini ; 3.60 Mio.

Tableau no 5-1

5.2 Mesures et paquets de mesures exclus du cofinancement par la Confédération

Les mesures ou paquets de mesures suivants sont exclus du cofinancement par la Confédération compte tenu des dispositions légales (notamment art. 17a LUmin) et des explications complémentaires contenues dans les Directives du DETEC (chap. 6.3):

No	Mesure	Explication concernant l'exclusion du cofinancement par la Confédération
20	Réorganisation Bus Val de Ruz	La mesure agit principalement en dehors du périmètre de l'agglomération. Ses effets sont trop faibles pour bénéficier d'un cofinancement par le fonds d'infrastructure. Le projet d'agglomération déploie également ses effets sans la mise en œuvre de cette mesure.
23	3ème étape plan stationnement	Cette mesure, limitée à la ville de Neuchâtel, et n'est pas une mesure infrastructurelle. Elle n'est pas du ressort du fonds d'infrastructure au sens des directives du DETEC.
25	nouvelle politique de stationnement	Cette mesure n'est pas une mesure infrastructurelle. Elle n'est pas du ressort du fonds d'infrastructure au sens des directives du DETEC.
26	gestion du stationnement	Cette mesure n'est pas une mesure infrastructurelle. Elle n'est pas du ressort du fonds d'infrastructure au sens des directives du DETEC.

Tableau no 5-2

5.3 Prestations assumées entièrement par l'agglomération

Au vu des ressources limitées du fonds d'infrastructure et pour concentrer celles-ci sur les mesures les plus significatives et les plus difficilement finançables, il est admis que certaines mesures, d'envergure relativement locales ou dont les coûts sont clairement supportables par l'agglomération, sont du ressort de l'agglomération ou de tiers. Ces mesures ne sont donc pas cofinancées par le fonds d'infrastructure, mais sont prise en compte dans l'évaluation de l'effet du projet d'agglomération avec le degré de priorité annoncé. Ces mesures sont listées ci-dessous.

Liste des prestations assumées entièrement par l'agglomération

No	Mesure	Coût (Mio. CHF) selon PA	Horizon de réalisation
21	Aménagements superficiels signalétique et organisation P+R dans les gares BLS et CFF St-Blaise et Marin-Epagnier	0.10	A
22	recentrage des lignes de bus sur Boudry	0.40	A
22	Création gare routière au terminus du littoral	0.90	A
22	Création d'un P+R à Perreux	1.00	B
22	Aménagements superficiels, signalétique et organisation P+R dans les gares CFF de Auvernier, Colombier, Bôle, Boudry, Bevaix	0.20	A
23	Modération Quartiers ville NE	0.70	A
23	Aménagements superficiels Neuchâtel	0.10	A
24	Guidage du Trafic Corcelles-La Brena	1.10	A
25	Aménagement rue verte	3.90	A
26	Renforcement de l'offre TP urbaine	0.10	A
26	modération du trafic	0.70	A

Tableau no 5-3

Concepts-clés

L'ensemble des concepts-clés, dont certains coûts ne sont pas compris dans les mesures-clés, sont considérés comme des prestations assumées entièrement par l'agglomération dans la mesure où ces concepts sont des éléments fondamentaux d'une politique de transport.

5.4 Mesures pouvant être financées par d'autres sources de financement de la Confédération

Pour les mesures ci-après, la participation de la Confédération est d'ores et déjà envisagée et décidée au travers d'autres instruments de financements que le fonds d'infrastructure ou une participation de la Confédération au travers de ces instruments peut être sollicitée par l'agglomération (respectivement le canton).

No	Mesure	Coût (Mio. CHF) selon PA	Instrument de financement
22	Littorail: cadence 1/4h aux heures de pointe	5.20	Budget ordinaire des entreprises de transports

Tableau no 5-4

5.5 Modification de l'ordre de priorité A, B, C par la Confédération

L'examen de l'ordre de priorité des mesures sur la base des Directives du DETEC (chap. 4.4) et en regard des mesures de tous les projets d'agglomération (portefeuille de mesures) compte tenu des moyens à disposition, entraîne les modifications suivantes de l'ordre de priorité:

No	Mesure	Coût (mio. CHF) selon PA	Modific ation	Explication
20	Transrun	268.00	A → B	Malgré son coût élevé, l'opportunité de la mesure est avérée. Son degré de maturité ne permet toutefois pas un maintien de la mesure en priorité A. Les études ultérieures devront notamment affiner l'intégration du transRUN dans le système de transport public (rabattements par bus vers les gares). De plus, vu la taille de l'enjeu, les mesures dans le domaine de l'urbanisation doivent encore être renforcées, respectivement mises en œuvre de manière conséquente. Il est à noter que l'entité responsable devra trouver des solutions pour le financement de sa partie du transRUN.
20	Nouvelle gare Eplatures	1.60	A → B	L'opportunité de la mesure est avérée, mais uniquement à la suite de la mise en service du transRUN (augmentation importante des fréquences). Son degré de priorité est donc coordonné à celui de la mesure précédente.

No	Mesure	Coût (mio. CHF) selon PA	Modific ation	Explication
20	2ème voie Halte crêt-du-Loche	6.00	A → B	L'opportunité de la mesure est avérée, mais n'est nécessaire que pour la mise en service du transRUN (augmentation importante des fréquences). Son degré de priorité est donc coordonné à celui du transRUN.
20	Nouvelle gare vieille-ville	4.30	A → B	L'opportunité de la mesure est avérée, mais uniquement à la suite de la mise en service du transRUN (augmentation importante des fréquences). Son degré de priorité est donc coordonné à celui du transRUN.
20	Démolition ancienne ligne	7.80	A → C	L'opportunité de la mesure est avérée, mais sa mise en œuvre n'est possible qu'après la mise en service du transRUN Son degré de priorité est donc coordonné à celui du transRUN.
20	Nouvelle gare Perreux	3.10	A → C	La coordination entre le pôle de développement de Perreux et le projet transRUN n'est pas assurée. Une optimisation importante est nécessaire avant un éventuel cofinancement par la Confédération.
23	Prolongement Littorail Maladière (Cadence 7.5 min Place Pury-Maladière)	80.00	A → C	C : rapport coût-utilité insuffisant La mesure, dont le coût est élevé, n'a qu'un effet limité sur l'amélioration des systèmes de transports, notamment en raison de la difficulté à réorganiser le réseau de bus en conséquence (les lignes existantes doivent être conservées, notamment pour la desserte de Marin). Par ailleurs, la connexion à la gare en provenance du littorail ne se trouve que peu améliorée par rapport aux lignes de bus depuis la place Pury.
23	Electrification ligne 9 Rocher - Puits Godet	6.00	A → C	C : rapport coût-utilité insuffisant La mesure n'a pas d'effet significatif sur la qualité des systèmes de transport.
25	P+R Hotel de ville, Forains, Charrière	4.20	A → C	Voir le rapport explicatif
27	Nouvelle gare Col-des-Roches	6.00	A → C	La nécessité de la mesure n'est pas avérée, la fonction P+R pour les frontaliers doit se situer plus en amont (Villers, Morteau). Voir aussi le rapport explicatif
27	4 P+R	8.00	A → C	Voir le rapport explicatif
27	gare du Col des Roches: stationnement vélos	0.10	A → C	cf. Nouvelle gare Col-des-Roches

No	Mesure	Coût (mio. CHF) selon PA	Modific ation	Explication
27	Electrification et réfection Col des Roches	36.00	B → C	C : rapport coût-utilité insuffisant L'intégration de la mesure dans une conception d'ensemble intégrant des lignes de rabattement et un développement de l'urbanisation autour des gares fait défaut. Une approche transfrontalière renforcée est nécessaire pour justifier la prise en considération d'une telle mesure.
25	Contournement Est (liaison H20)	60.00	B → C	C : rapport coût-utilité insuffisant Notamment en raison de ses coûts, la mesure présente, en comparaison avec les autres mesures de même type, un rapport coût-utilité insuffisant. Son efficacité reste faible, notamment pour les raisons suivantes : <ul style="list-style-type: none"> ▪ les charges de trafic attendues à l'horizon 2020 restent dans un cadre acceptable ▪ le délestage des tronçons au centre n'est pas assuré ▪ la nouvelle liaison augmente l'accessibilité de régions périphériques Malgré le délestage partiel du centre-ville qu'elle permet, la mesure va à l'encontre du concept général de développement du système de transports publics, articulé sur la réalisation du transRUN et la localisation judicieuse du développement. Par ailleurs, des impacts sur l'environnement sont à attendre et aucune mesure d'accompagnement n'est pour l'heure proposée.

Tableau no 5-5

5.6 Listes A, B et C après examen de l'ordre de priorité

Les listes des mesures de priorité A et B sont présentées au chapitre 2.

Liste C

La liste ci-dessous n'est pas exhaustive. Seules sont listées les mesures pour lesquelles la Confédération reconnaît en principe la nécessité d'agir, mais pour lesquelles la relation coût-utilité ou le degré de maturité ne justifie pas le maintien d'un degré de priorité B.

No	Mesure	Coût (Mio. CHF) selon PA
20	Démolition ancienne ligne	7.80
20	Nouvelle gare Perreux	3.10
27	Electrification et réfection Col des Roches-Morteau	36.00

Tableau no 5-6

6 Interaction avec le plan sectoriel des transports et les plans directeurs

6.1 Interaction avec le plan sectoriel des transports

Le plan sectoriel des transports établit des directives contraignantes pour la planification courante des infrastructures de la Confédération. Le présent projet d'agglomération ne contient aucune contradiction par rapport au plan sectoriel des transports.

6.2 Harmonisation spatiale des mesures ou paquets de mesures de priorité A ou B avec les plans directeurs cantonaux

Toutes les mesures d'infrastructure qui nécessitent une inscription dans le plan directeur et qui bénéficient d'un cofinancement de la part de la Confédération dans le cadre d'un projet d'agglomération doivent être ancrées dans le plan directeur correspondant au plus tard au moment de la conclusion de la convention de prestations. Ces modifications doivent être approuvées par le Conseil fédéral. Les mesures de la liste A doivent avoir atteint le niveau « coordination réglée », celles de la liste B le niveau « coordination en cours ».

Le Plan directeur remanié est en cours d'élaboration et la 1^{ère} phase de révision a eu pour thèmes centraux l'urbanisation et les transports en lien avec le PA, le RUN et le TransRUN; il n'y a donc pas de contradiction.

7 Remarques sur le développement ultérieur du projet d'agglomération

C'est sur la base des projets d'agglomération déposés fin 2007 que sera libérée la première tranche du fonds d'infrastructure, dès 2010/2011. La deuxième tranche, qui sera libérée dès 2015 environ, se basera sur des projets d'agglomération actualisés et complétés. Les points forts et points faibles décrits dans l'évaluation des critères d'efficacité doivent permettre d'orienter ces adaptations et développements ultérieurs.

Compte tenu de la taille de l'enjeu, soit une rentabilisation maximale de l'investissement dans le transRUN et de son exploitation, le point central du développement ultérieur du projet d'agglomération RUN devra consister en un renforcement des mesures du domaine de l'urbanisation, dont une meilleure coordination entre les pôles de développement et les (nouvelles) gares du transRUN. Finalement, la réorganisation des réseaux de transports publics et l'adaptation du fonctionnement du réseau routier devront être affinées.

ANNEXE

La liste ci-dessous présente les mesures comprises dans les paquets de mesures de mobilité douce.

No	Mesures	Coût (Mio. CHF) selon PA	Coût (Mio. CHF) 2005 ^{*/**}	Priorité de la mesure
22	500 places vélostations sur gares littorail et St-Blaise - Marin	0.80	0.69	A
23	Nouvelles passerelles MD Fahys-Espace de l'Europe et Bel-Air	2.00	1.71	A
23	Mise en place du PDMD	1.00	0.86	A
23	Vélostations gare et Fun'ambule	0.80	0.69	A
25	Passerelle sur les voies CFF dans PQ "Le Corbusier"	2.50	2.14	A
26	Ascenseur gare- pl. 1 ^{er} août	1.50	1.29	A
27	Chemin des rencontres	3.00	2.57	A
21.6	St-Blaise: encourager le report du trafic de transit sur l'autoroute en requalifiant l'espace à disposition	0.50	0.43	B
21.8	St-Blaise : Stationnement vélos couvert	0.10	0.09	A
21.9	St-Blaise Lac : Réaménagement et élargissement du passage sous-voies	1.00	0.86	A
21.1	Gares: Stationnement vélos longue durée	0.15	0.13	A
21.13	Rue de la Dime / Route des Longchamps: Valorisation de l'espace urbain	1.00	0.86	B
21.14	Rue du Brel	0.10	0.09	B
21.15	Gouttes d'Or / Rouges-Terres	0.50	0.43	A
23.3	Quai Jeanrenaud: Amélioration des accès aux deux passerelles existantes	0.50	0.43	A
23.6	Quai Max-Petitpierre, Quai Louis Perrier: Favoriser les liaisons piétonnes transversales	1.50	1.29	A
23.8b	Usines / Amandiers	1.00	0.86	A
23.12	Liaison Poudrières - Parcs: nouvelle passerelle pour piétons et cyclistes par-dessus la ligne CFF	1.00	0.86	B
23.16	Neuchâtel-Serrières: Stationnement vélos couverts	0.10	0.09	A
23.18	Ruelle Mayor: sécurisation du cheminement cyclable	0.50	0.43	B
23.21	Av. de la Gare: réaménagement	1.00	0.86	B
23.23a	Station vélo gare	1.30	1.11	A
23.23b	Station vélo fun'ambule	0.50	0.43	A
23.23c	Station vélo littorail terminus	0.25	0.21	A
23.29a	Route des Falaises: réaménagement de l'axe	0.25	0.21	A
23.29b	Route des Falaises: réaménagement du giratoire	0.25	0.21	A
23.30	Pierre-à-Mazel / Falaises: amélioration des accès à la passerelle existante	0.25	0.21	A
23.38	Rue des Fahys: réaménagements des voiries	1.50	1.29	A
23.39	F.C.-de-Marval: nouvelle passerelle piétons cyclistes	1.50	1.29	B

No	Mesures	Coût (Mio. CHF) selon PA	Coût (Mio. CHF) 2005 ^{*/**}	Priorité de la mesure
20.1	Ancienne ligne CFF aménagements des accès	2.00	1.71	B
20.2	Nouvelles gares: stationnements vélos couverts	0.50	0.43	B
22.1	gare TN de Boudry: stationnement vélos	0.15	0.13	A
22.2	gares CFF existantes: stationnements vélos	0.25	0.21	A
22.3a	gares Littorail: amélioration des accès	0.10	0.09	A
22.3b	gares Littorail: stationnements vélos	0.50	0.43	A
22.4	Cortailod-Perreux: itinéraire MD	1.50	1.29	A
22.6a	Cortailod-Areuse: aménagements MD	0.10	0.09	A
22.6b	Areuse Colombier : aménagements MD	0.10	0.09	A
22.7	Cortailod-Boudry: élargissement et adaptations du souterrain existant	1.00	0.86	A
22.11	Colombier - Auvernier : aménagements MD	0.25	0.21	A
22.12	Colombier: Elargissement / réaménagement du souterrain existant	0.50	0.43	A
24.4a	Colombier - Peseux: Aménagements cyclables	1.50	1.29	A
24.6	Peseux: Carrefours: sécurisation des traversées et des cheminements	1.00	0.86	A
24.7a	Gare de Peseux-Corcelles: accès et stationnements vélos	0.50	0.43	A
24.7b	Gare de Peseux-Corcelles: stationnements vélos longue durée	0.10	0.09	A
24.13	Corcelles-Cormondrèche: stationnements vélos longue durée	0.10	0.09	A
25.4	Liberté: bandes cyclables	0.25	0.21	A
25.5	Chevrolet - Crêtets: sécurisation des itinéraires	0.10	0.09	A
25.7	Numa-Droz: sécurisation et confort	0.25	0.21	A
25.9	Fritz-Courvoisier: sécurisation	0.10	0.09	A
25.1	Collège: sécurisation	0.10	0.09	A
25.13	Eplatures-Locle-Léopold-Robert: réaménagement	2.00	1.71	A
25.14b	Hôtel-de-Ville: sécurisation	0.10	0.09	A
25.15	Léopold-Robert: réaménagement	2.50	2.14	A
25.16	Giratoire du Bas-du-Reymond: sécurisation	0.10	0.09	A
25.18	Morgarten: sécurisation	0.10	0.09	A
25.2	Grenier: sécurisation	0.10	0.09	A
26.3	Axe technicum-bournot: aménagement MD	1.00	0.86	B
26.4	Axe Billodes-Grand-Rue	0.25	0.21	B
26.5	Gare: stationnement vélos	0.10	0.09	A
26.6	Place du 1 ^{er} Août: stationnement vélos	0.10	0.09	A
27.1	gare du Crêt-du-Locle: réaménagement des accès	1.00	0.86	A
27.2a	Gare du Crêt-du-Locle: pôle de développement	2.50	2.14	A
27.4a	Crêt-du-Locle - Le Locle: aménagements MD	0.25	0.21	A
27.5	Crêt-du-Locle: aménagements MD	0.10	0.09	A
Total			40.80	

Selon le Benchmark, les coûts de mobilité douce sont réduits comme mentionné ci-dessous :
Somme des mesures de mobilité douce liste A : 32.77 mios.
Somme des mesures de mobilité douce liste B : 8.03 mios.
Réduction des coûts en fonction du Benchmark : 6.89 mios.

coûts réduits	Concept MD_A-Liste	27.24	A
coûts réduits	Concept MD_B-Liste	6.67	B

La réduction des coûts s'applique proportionnellement aux sommes des mesures de liste A et B proposées dans le projet d'agglomération. Voir le descriptif de la méthode dans le rapport explicatif.

Tableau Annexe (* coûts à l'état octobre 2005 sans TVA ; ** Une différence peut exister entre le total des coûts des mesures individuelles (indiqué dans le 1er tableau ci-dessus) et les mesures agrégées (mentionnées sous le titre « Concept mobilité douce »). Cette différence s'explique par les arrondis effectués. Les montants des mesures agrégées (mentionnées sous le titre « Concept mobilité douce ») font foi et sont reportés dans le message du Conseil fédéral.)