



22.02.2023

Projet d'agglomération RUN de 4^e génération

Rapport d'examen de la Confédération

N° de référence : ARE-223.1-04-46/4/2



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

Dr. Ulrich Seewer
Vice-directeur

Table des matières

1	Objet et but de l'examen, examen préliminaire	4
1.1	Objet de l'examen.....	4
1.2	But de l'examen.....	4
1.3	Déroulement de l'examen.....	4
2	Résumé des résultats de l'examen	5
2.1	Taux de contribution	5
2.2	Appréciation générale.....	5
2.3	Mesures cofinancées.....	8
3	Examen préliminaire et examen des exigences de base	9
3.1	Examen préliminaire	9
3.2	Examen des exigences de base.....	9
4	Évaluation des mesures	9
4.1	Mesures adaptées	10
4.2	Mesures non cofinancées.....	16
4.2.1	Mesures non cofinancées par la Confédération	16
4.2.2	Mesures ne relevant pas du projet d'agglomération.....	19
4.3	Mesures (co)financées par d'autres fonds fédéraux.....	19
4.4	Priorités A, B, C modifiées par la Confédération	20
4.5	Liste B après vérification de la priorisation	22
5	Évaluation du projet	23
5.1	Utilité globale	23
5.2	Coûts globaux.....	24
5.3	Évaluation de la mise en œuvre et taux de contribution.....	24
6	Conformité avec la législation, les instruments de planification de la Confédération et les plans directeurs cantonaux	26
6.1	Législation, plans sectoriels, plan de mesures et inventaires de la Confédération..	26
6.1.1	Généralités	26
6.1.2	Mesures de priorité A ou B potentiellement sources de conflits dans le domaine de l'environnement selon l'Office fédéral de l'environnement (OFEV)	26
6.2	Preuve de la coordination des mesures infrastructurelles de priorité A avec les plans directeurs cantonaux.....	27
7	Recommandations en vue du développement du projet d'agglomération	27
	ANNEXE 1	29
	ANNEXE 2	31

1 Objet et but de l'examen, examen préliminaire

1.1 Objet de l'examen

L'examen porte sur le projet d'agglomération RUN lequel comprend :

- Projet d'agglomération RUN de quatrième génération, Rapport final, 25 août 2021
- Projet d'agglomération RUN de quatrième génération, Annexe 1 – Rapport « Exigences de base et fiches mesures », 25 août 2021
- Projet d'agglomération RUN de quatrième génération, Annexe 2 – Rapport « Etat actuel et tendance », 25 août 2021
- Projet d'agglomération RUN de quatrième génération, Annexe 3 – Rapport « Mise en œuvre » (tableaux de mise en œuvre inclus), 25 août 2021
- Projet d'agglomération RUN de quatrième génération, Annexe 4 – « Cahier des annexes au format A3 », 25 août 2021
- Projet d'agglomération RUN de quatrième génération, Synthèse, 25 août 2021
- Autres documents de référence (listes de mesures, informations factuelles, géodonnées, etc.)

Avec le projet d'agglomération (PA), l'organisme responsable sollicite le cofinancement par la Confédération, dans le cadre de la loi du 30 septembre 2017 sur le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (LFORTA)¹, des projets d'infrastructure de transport considérés comme prioritaires dans le projet d'agglomération. Les conditions pour le cofinancement d'infrastructures de transport sont fonction de l'art. 17a – 17f de la loi fédérale du 22 mars 1985 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et des autres moyens affectés à la circulation routière et au trafic aérien (LUMin)² et de l'ordonnance du 7 novembre 2007 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et des autres moyens affectés à la circulation routière (OUMin)³.

1.2 But de l'examen

L'examen du projet d'agglomération sert à déterminer, de façon compréhensible, le taux de contribution et les contributions fédérales pour le projet d'agglomération RUN.

Sur la base du rapport d'examen, la Confédération élabore le message du Conseil fédéral relatif à l'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 (quatrième génération) à l'attention de l'Assemblée fédérale.

L'examen ne vérifie pas la compatibilité des mesures prévues par les projets d'agglomération avec les exigences légales ; le rapport d'examen ne présage donc en rien de l'autorisation ou non des diverses mesures.

1.3 Déroulement de l'examen

Dans le cadre de la LUMin et de l'OUMin, l'examen des projets d'agglomération dépend de l'ordonnance du DETEC du 20 décembre 2019 concernant le programme en faveur du trafic d'agglomération (OPTA) et des directives pour le programme en faveur du trafic d'agglomération du 13 février 2020 (DPTA). La

¹ RS 725.13

² RS 725.116.2

³ RS 725.116.21

pratique a permis de concrétiser et préciser les dispositions de l'OPTA et des DPTA au cours du processus d'examen.

La procédure d'examen est définie dans les art. 11ss OPTA :

1. Examen préliminaire ;
2. Examen des exigences de base ;
3. Examen et priorisation des différentes mesures du projet d'agglomération RUN (évaluation des mesures)
4. Évaluation du projet d'agglomération sur la base
 - de l'utilité globale des mesures (examinées et priorisées) et de leurs relations avec les coûts globaux (rapport coût-utilité)
 - de l'état de la mise en œuvre du projet d'agglomération de 2^e génération

De plus amples détails quant au déroulement et aux résultats de la procédure d'examen figurent dans le rapport explicatif du 22.02.2023.

2 Résumé des résultats de l'examen

2.1 Taux de contribution

Au regard de l'évaluation du projet (cf. sections 2.2 et 5), il est proposé au Parlement d'appliquer le taux de contribution suivant aux mesures cofinancées du projet d'agglomération RUN de 4^e génération :

30%

2.2 Appréciation générale

L'évaluation des objectifs d'efficacité du projet d'agglomération par la Confédération est expliquée ci-après, y compris une présentation des points forts et des points faibles. Par ailleurs, le chapitre 7 présente des recommandations importantes pour le développement du projet d'agglomération.

Le projet d'agglomération transfrontalier RUN (PA) s'appuie sur les générations précédentes, et tout particulièrement sur la troisième, en renforçant le caractère multipolaire de l'agglomération articulée autour de deux régions et de trois villes, à savoir Neuchâtel, La Chaux-de-Fonds et Le Locle. Le PA propose d'une part des mesures efficaces permettant de mettre en œuvre le concept d'accessibilité en poches sur toute l'agglomération et d'autre part des mesures de gestion du trafic et de requalification multimodale bien coordonnées avec les planifications supérieures. Cependant, 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 ne facilite pas la compréhension des différentes interventions et leur cohérence au niveau territorial. De plus, 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.

La coordination entre le PA et les nombreuses planifications nationales, voire cantonales, est assurée, tout particulièrement en ce qui concerne la liaison ferroviaire directe entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds ainsi que les projets de contournement routier H18 et N20 (La-Chaux-de-Fonds et Le Locle). Le projet met d'ailleurs un accent sur les mesures réalisables à court-moyen terme permettant d'accompagner ces infrastructures d'ordre supérieur. Bien que l'agglomération poursuive le développement des différents pôles stratégiques dans la continuité du PA3, la coordination entre les transports et l'urbanisation souffre cependant du manque de concrétisation du développement urbain à court et moyen termes.

Le PA a un effet important sur la qualité du système de transport. La stratégie globale définit des objectifs généraux dont le but est de renforcer les transports publics (TP) et la mobilité douce (MD) en

préparant l'arrivée de la liaison ferroviaire directe entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds ainsi qu'en réaménageant ou créant des interfaces multimodales.

L'intermodalité est aussi améliorée par la concrétisation d'une stratégie qui hiérarchise et renforce les interfaces multimodales (notamment la gare de Neuchâtel, Marin, Corcelles-Peseux, Boudry). Les transbordements entre les différents modes de transport et l'accessibilité aux haltes/arrêts sont améliorés.

La définition de lignes directrices dans toute l'agglomération permet de renforcer le système TP en s'inscrivant dans la stratégie cantonale TP Neuchâtel 2030. Concrètement, le réseau de bus est restructuré au Locle afin de développer largement la qualité de desserte, répondant ainsi aux objectifs, certes assez limités, que le PA s'était fixé dans le besoin d'action à savoir la réalisation d'une nouvelle conception sur Le Locle. Le projet n'aborde pas, dans cette génération, les autres territoires de l'agglomération. Par ailleurs, une analyse spécifique des conditions de progression des TP manque et la question de l'attractivité des TP (p. ex. concernant le confort du matériel roulant et des arrêts) n'a pas été abordée.

La maîtrise du transport individuel motorisé (TIM) est concrétisée par un concept d'accessibilité en poches sur toute l'agglomération. Ceci permet de mettre en œuvre la hiérarchie définie du réseau routier ainsi que de réduire le trafic de transit à la fois à l'intérieur de l'agglomération et dans les centralités. En cohérences avec ce concept, les mesures de gestion du trafic et de requalification multimodale sont bien concrétisées et coordonnées avec les planifications supérieures, en particulier avec des mesures volontaristes de modération et de piétonnisation dans les centres. 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 œuvre 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. Par conséquent, ces mesures n'ont pas d'influence sur l'efficacité du projet d'agglomération.

La stratégie MD pertinente vise à densifier et structurer le réseau clairement hiérarchisé. La thématique piétonne est traitée dans le territoire COMUL (Communauté urbaine du Littoral neuchâtelois) et à La Chaux-de-Fonds. Des mesures concrètes sont également proposées, notamment des mesures de piétonnisation et de forte modération dans les centres du Locle et de La Chaux-de-Fonds. Toutefois, 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. Enfin, le projet ne propose pas de standards d'aménagement et ne traite pas le stationnement des vélos.

En matière de développement de l'urbanisation vers l'intérieur, le PA a un certain effet. Un des points positifs est que le projet d'agglomération fournit des informations sur son potentiel d'accueil pour les habitants et emplois à l'horizon 2030. Dans la continuité du projet précédent, l'agglomération poursuit son développement prioritairement dans les trois villes. Une majorité (env. 60%) des habitants et emplois devraient être accueillis dans les différents types de « pôles » généralement bien desservis par les TP car proches des gares ou situés le long des axes structurants, ce qui est à saluer. 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. Une autre faiblesse du PA est le 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. Par ailleurs, le projet ne présente ni quantitativement ni qualitativement l'impact du développement sur les infrastructures de transport. Les classes de desserte TP futures ne sont pas renseignées. 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). Pour toutes ces raisons, la coordination entre les transports et l'urbanisation demeure incertaine. Il est donc difficile d'évaluer concrètement les effets du PA dans le domaine de l'urbanisation. Par ailleurs, quelques installations à fortes fréquentation dans l'agglomération (IFF) ne possèdent qu'une faible desserte en TP et aucune mesure spécifique n'est présentée.

L'agglomération met en valeur les espaces ouverts dans la zone urbanisée. Y participent des mesures comme le réaménagement des axes structurants avec le renforcement de la trame verte, les requalifications routières, y compris les piétonnisations et les pacifications routières dans les centres de

La Chaux-de-Fonds et du Locle (par exemple place du Marché ou avenue de l'Abeille), ainsi que l'aménagement de voies vertes. L'agglomération propose des principes et stratégies adéquates, par exemple pour la valorisation des espaces publics et des espaces ouverts, lutte contre les îlots de chaleur, qui demandent cependant à être concrétisés et détaillés selon les différents horizons de réalisation afin d'évaluer au mieux leurs potentiels effets.

Le PA a un effet plutôt modéré sur l'accroissement de la sécurité routière. Y contribuent la réduction des vitesses maximales autorisées (rue Clos-de-Serrières), la piétonnisation de certains tronçons (par exemple la rue du Collège Ouest), la valorisation des centres (rue de Tivoli à Neuchâtel ou Marin-Centre) et le réaménagement d'interfaces multimodales (par exemple celle de la gare de Neuchâtel ou Littorail de Collombier). L'agglomération supprime certaines discontinuités MD et prévoit des itinéraires dédiés aux vélos ou aux piétons pour la COMUL et La Chaux-de-Fonds (qui doivent être d'ailleurs étendus sur le reste de l'agglomération), permettant également d'accroître la sécurité. Par contre, le PA ne propose qu'une stratégie sectorielle « sécurité » extrêmement succincte, basée sur une analyse relativement sommaire. Par ailleurs, le besoin d'action dans ce domaine est insuffisamment explicité. 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 clairement présentées dans le projet d'agglomération. Finalement, seul un point noir sera traité (Quai Max-Petitpierre) à long terme, l'agglomération estimant que les autres ne sont pas dangereux.

Le PA a un certain effet sur la réduction des atteintes à l'environnement et l'utilisation des ressources. Seul un report modal assez limité du TIM vers les TP et la MD est envisageable et, partant, une réduction plutôt modérée et locale de la pollution atmosphérique et sonore. Y participent l'instauration de bus électriques sur le Littoral et dans la ville de La Chaux-de-Fonds, l'extension des réseaux TP et MD et la création d'interfaces multimodales, la réduction des vitesses maximales autorisées ou encore la piétonnisation de certaines avenues. Cependant, il manque des mesures plus volontaristes au-delà de la gestion du TIM et dépassant le cadre d'une logique d'incitation, permettant d'influer tant sur le comportement que sur les habitudes de mobilité.

En matière de paysage, le PA présente une stratégie sectorielle appropriée, maintenant les césures paysagères, valorisant tant la nature en ville que les corridors biologiques. Cependant, la forte urbanisation prévue autour des biotopes nationaux aux Eplatures (site local d'activités) entre toutefois en contradiction avec les objectifs de protection de ces objets, en les isolant complètement. Les besoins d'extension de l'urbanisation sont limités et s'effectuent majoritairement dans les pôles de développement dans la COMUL. 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 œuvre.

En comparaison des autres agglomérations, l'état de la mise en œuvre des mesures de 2^e génération, à savoir la proportion de mesures dont les travaux ont débuté ou sont terminés, est clairement insuffisant pour les mesures d'infrastructure de transport et suffisant pour les mesures d'urbanisation. Les retards pris dans les mesures infrastructurelles pèjorent donc l'efficacité du PA. De plus, le rapport de mise en œuvre présente certaines lacunes : les justifications ne sont pas assez approfondies et manquent de clarté. Pour pallier les mesures dont la mise en œuvre est retardée, l'agglomération ne propose aucune alternative. L'état de mise en œuvre des mesures de 2^e génération est donc jugé globalement insuffisant.

2.3 Mesures cofinancées

Sur la base de ce taux de contribution, le cofinancement des mesures figurant dans la liste A ci-dessous et la libération des contributions fédérales correspondantes sont proposés aux Chambres fédérales.

Liste A

Code ARE	N° PA	Mesure	Coûts (mio CHF) selon PA	Coûts (mio CHF)*	Contrib. fédérale **	Contrib. fédérale ***
6458.4.005	H10.5b	Requalification de la RC5 : priorisation TP, aménagement de bandes cyclables et connexion MD entre de l'axe structurant TP et la halte ferroviaire, abaissement de la vitesse à 30 km/h, étape 2	5.60	5.54	1.66	
6458.4.097	L3	Amélioration interface bus-train Gare de Neuchâtel : rue des Fahys et giratoire du Rocher	5.50	5.44	1.63	
6458.4.105	L14.1	Restructuration et valorisation de l'interface terminus du Littorail	1.50	1.48	0.44	
6458.4.110	L23.1	Création d'une interface bus-train à la halte de Marin, en lien avec la prolongation de l'axe structurant TP vers le pôle Littoral Est	1.00	0.99	0.30	
6458.4.112	L24.2	Amélioration et sécurisation de l'interface TP bus - Littorail de Colombier, y.c. réaménagement de la RC, des arrêts de bus et des traversées de mobilités douces entre le centre et la halte	4.00	3.96	1.19	
6458.4.302	MD-A	Paquet MD Liste A	32.89	31.47		9.44
6458.4.303	GT-A	Paquet GT Liste A	1.52	1.63		0.49
6458.4.304	VSR-A	Paquet VSR Liste A	52.85	53.03		15.91
6458.4.305	Bus-A	Paquet Bus Liste A	0.70	0.73		0.22
Somme			105.56	104.27	5.22	26.06

Tableau 2-1 * Prix d'octobre 2020 hors TVA et renchérissement : pour les mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires TVA et renchérissement inclus; ** Prix d'octobre 2020 hors TVA et renchérissement ; *** TVA et renchérissement inclus, cf. annexe 1 et rapport explicatif relatif à l'examen des projets d'agglomération de 4^e génération

3 Examen préliminaire et examen des exigences de base

3.1 Examen préliminaire

La Confédération n'examine que les PA qui répondent aux exigences définies aux art. 1 à 3 et à l'art. 8 OPTA (art. 11 OPTA et annexe 1 DPTA)⁴. Ces conditions sont remplies dans le présent projet d'agglomération. Les exigences des art. 1 à 3 et 8 OPTA sont respectées, raison pour laquelle l'examen du PA a été entrepris.

3.2 Examen des exigences de base

Un projet d'agglomération doit satisfaire les exigences de base définies à l'art. 7 OPTA. Des adaptations sont toutefois possibles dans les modalités et dans le degré de détail des exigences de base pour tenir compte des enjeux spécifiques et de la taille de chaque agglomération⁵.

Dans le projet d'agglomération RUN les exigences de bases sont remplies.

4 Évaluation des mesures

Le résultat de l'évaluation des mesures selon l'art. 13 OPTA et la section 3.3 des DPTA est présenté ci-après d'une manière récapitulative.

- Mesures modifiées (section 4.1)
- Mesures non co-financées (section 4.2)
 - Mesures d'urbanisation et paysagères (section 4.2.1)
 - Mesures de transport non cofinancées (section 4.2.1)
 - Prestations assumées entièrement par l'agglomération (section 4.2.1)
 - Mesures ne relevant pas du projet d'agglomération (section 4.2.2)
- Mesures (co)financées par d'autres fonds fédéraux (section 4.3)
- Mesures dont la priorité a été modifiée A/B/C (section 4.4)

Un récapitulatif des mesures de priorité A et B après examen par la Confédération est disponible à la section 2 et à la section 4.5.

- Les mesures de la liste A seront prêtes à être réalisées et financées durant la période quadriennale 2024-2027.
- Les mesures de la liste B n'atteindront ce stade que plus tard, ou leur rapport coût-utilité doit encore être optimisé

Les mesures visées dans les tableaux 2-1, 4-2, et 4-6 sont pertinentes pour déterminer le taux de contribution et seront intégrées à l'accord sur les prestations.

L'effet des mesures auxquelles l'agglomération a attribué une priorité C n'est pas évalué par la Confédération.

⁴ Cf. DPTA p. 21, section 2.3

⁵ Cf. DTPA p. 27, section 2.6.

4.1 Mesures adaptées

Pour que tous les projets d'agglomération puissent être examinés de manière cohérente, la composition des mesures suivantes a dû être modifiée :

Code ARE	N° PA	Mesure	Modification de la composition de la mesure
Aucune mesure			

Tableau 4-1

Les mesures suivantes ont été attribuées aux paquets avec des contributions fédérales forfaitaires :

Paquet de mesures de mobilité douce de la liste A (MD liste A)

Code ARE	N° AP	Mesure	Coût (mio. CHF) oct. 2020 hors TVA
6458.4.121	M10.11	Création de rabattements MD vers la halte de Serrières, en lien avec le pôle de gare	1.48
6458.4.122	M10.12	Création de rabattements MD vers le centre d'Hauterive	0.51
6458.4.123	M10.14	Nouvelle passerelle MD Fahys-Espace de l'Europe (développement mesure PA1 MO.31a)	3.96
6458.4.130	M11.8	Création d'un accès MD à la halte de Malakoff	0.59
6458.4.131	M11.11 b	Mise aux normes des passages pour piétons sur les routes à 2 voies unidirectionnelles et sur les routes larges de plus de 8.50m, étape 2, 55 passages pour piétons	1.09
6458.4.134	M13.6	Aménagement d'une piste cyclable entre St-Blaise et Cornaux	3.30
6458.4.135	M14.2	Fermeture au TIM de la route de la Gare et aménagements MD du faubourg Philippe-Suchard (y.c. accès collège)	0.49
6458.4.137	M14.4	Nouvelle liaison MD entre Bevaix et Perreux/Boudry, en continuité du chemin des Sagnes	0.61
6458.4.138	M14.6	Aménagement d'une chaussée à voie centrale banalisée ou de bandes cyclables à la rue des Courtils, en entrée Ouest de localité	0.23
6458.4.141	M14.11	Aménagement d'une liaison MD entre Bevaix et Cortaillod	0.79
6458.4.144	M14.16	Aménagements MD du faubourg Philippe-Suchard	1.09
6458.4.154	M20.9	Création de rabattements MD vers l'axe structurant TP à Portes-Rouges	0.49
6458.4.164	M20.19	Mesures de franchissement afin d'assurer la continuité MD du chemin des Écoliers	1.26
6458.4.165	M21.1	Itinéraire alternatif de type "voie verte" rue du Progrès : aménagement cyclable et piéton et paysager	3.96
6458.4.166	M21.2	Réalisation d'aménagement de mobilité douce dans le périmètre H18 de l'évitement est de La Chaux-de-Fonds : Collège - Pâquerette - Fritz-Courvoisier	1.76
6458.4.167	M21.3	Réalisation d'aménagement de mobilité douce dans le périmètre sud du projet de l'évitement H18 de La Chaux-de-Fonds : sur la rue de l'Hôtel-de-Ville - de Malakoff au giratoire des Petites Crosettes	4.40
6458.4.169	M21.5	Aménagement de l'accessibilité piétonne et cycle à la halte de La Chaux-de-Fonds Les Forges	1.48
6458.4.170	M21.6	Nouvelle passerelle rue du commerce - rue du St-Gothard et liaison espace public rue du commerce - halte de La Chaux-de-Fonds Les Forges	3.96

6458.4.171	M22.1a	Aménagement d'une zone piétonne rue du Pont, entre la Grand-Rue et la rue Bournot (élargissement du centre piétonnier)	0.30
6458.4.175	M22.1e	Aménagement d'une zone piétonne, bus autorisés, avenue du Technicum et rue Henry-Grandjean, jusqu'à la rue Jehan Droz (élargissement du centre piétonnier)	0.84
6458.4.177	M23.1	Aménagement de modération de l'espace-rue en faveur des vélos sur les transversales MD nord-sud à travers la localité de Marin	0.30

Tableau 4-1a

Paquet de mesures de valorisation / sécurité de l'espace routier de la liste A (VSR liste A)

<i>Code ARE</i>	<i>N° AP</i>	<i>Mesure</i>	<i>Coût (mio. CHF) oct. 2020 hors TVA</i>
6458.4.002	H10.1b	Requalification de la traversée de Peseux et de la rue des Draizes*	4.10
6458.4.003	H10.4a	Requalification de la rue de Tivoli et de la centralité du Clos de Serrières, partie Ouest : valorisation TP, aménagement MD et valorisation de l'espace public	3.49
6458.4.004	H10.4b	Requalification de la rue de Tivoli, partie Est : valorisation TP, aménagement MD et valorisation de l'espace public	1.98
6458.4.014	H13.2a	Réalisation d'un axe TP - MD structurant entre Fleur-de-Lys et la halte de Marin-Epagnier, 1 ^{re} étape de l'extension vers le PDE Littoral Est	2.97
6458.4.016	H13.3	Requalification de la centralité de Marin-Centre, secteur Fleur de Lys - Auguste-Bachelin - Louis-de-Meuron, avec priorisation TP, aménagement MD et valorisation de l'espace public	4.94
6458.4.042	I11.3c	Fermeture au TIM de la rue de la Balance sud, entre la place de l'Hôtel-de-Ville et la rue Neuve	1.09
6458.4.043	I12.1a	Réaménagement de la rue des Envers (mesures d'accompagnement anticipées liées à la mise en service de la H20, axes routiers avec potentiel d'influence modéré)	3.86
6458.4.054	I14.8	Requalification du carrefour des Chézards à Colombier avec valorisation des accès au Littorail (chemin de la Plaine)	0.99
6458.4.057	I15.1	Requalification de la traversée de localité et des entrées est et ouest, aménagements MD et valorisation de l'espace public	1.04
6458.4.063	I20.5	Requalification de la traversée "Nord" de St-Blaise, rue de la Maigroge - rue Daniel-Dardet - route de Lignère	1.77
6458.4.064	I20.6	Réaménagement du centre d'Hauterive et valorisation de l'interface TP et des parcours MD	2.33
6458.4.065	I20.7	Requalification de la traversée de localité de Valangin	1.67
6458.4.066	I21.1	Réaménagement et piétonisation de la place du marché et de ses accès	4.89
6458.4.067	I21.2	Réaménagement et piétonisation de la rue de l'Abeille et réaménagement de la rue de la Serre, y.c. limitation du trafic de transit Est-Ouest.	0.94
6458.4.068	I21.3	Réaménagement de la rue des Musées	1.68

6458.4.069	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*	1.98
6458.4.072	I21.4d	Réaménagement de la rue du Balancier en faveur des MD, et arborisation (mesures d'accompagnement anticipées liées à la mise en service de la H20, axes routiers avec potentiel d'influence faible)	1.88
6458.4.073	I21.4e	Réaménagement de la rue des Armes-Réunies en faveur des TP et MD, et arborisation (mesures d'accompagnement anticipées liées à la mise en service de la H20, axes routiers avec potentiel d'influence modéré)	1.83
6458.4.074	I21.4f	Réaménagement de la rue de Pouillerel, entre l'avenue Léopold-Robert et la rue Numa-Droz, en faveur des TP et MD, et arborisation*	0.91
6458.4.077	I21.5a	Réaménagement et fermeture au TIM de la rue du Collège Ouest	0.69
6458.4.078	I22.1a	Réaménagement des rues du Technicum et Bournot, en axe structurant mobilité douce à forte vocation piétonne*	2.82
6458.4.079	I22.1c	Réaménagement de la rue de la Gare, avec réalisation d'une zone de modération, entre la rue Bournot et la gare CFF*	1.04
6458.4.195	I10.2	Requalification de la rue de la Dîme et valorisation de la centralité de La Coudre*	3.96

Tableau 4-1b

Paquet de mesures de gestion du trafic de la liste A (GT liste A)

<i>Code ARE</i>	<i>N° AP</i>	<i>Mesure</i>	<i>Coût (mio. CHF) oct. 2020 hors TVA</i>
6458.4.088	K21.1	Réaménagement du carrefour boulevard de la Liberté - rue des Crêtets – Grand-pont, avec création d'un contrôle d'accès en ville et priorisation des TP et traversées des piétons, et sécurisation des vélos	0.99
6458.4.094	K24.4	Réaménagement du carrefour route des Troisrots - route de la Gare, avec amélioration des traversées des piétons, sécurisation des vélos et guidage des TIM vers la route des Conrardes	0.04
6458.4.095	K24.5	Réaménagement du carrefour d'accès au plateau de la gare (route du Vignoble RC5 - route des Conrardes), avec amélioration des traversées des piétons, sécurisation des vélos et guidage des TIM	0.49

Tableau 4-1c

Paquet de mesures de valorisation d'arrêts de bus et de tram de la liste A (arrêts TP liste A)

<i>Code ARE</i>	<i>N° AP</i>	<i>Mesure</i>	<i>Coût (mio. CHF) oct. 2020 hors TVA</i>
6458.4.010	H12.1a	Réalisation d'un axe structurant TP ainsi que MD, comme colonne vertébrale entre les deux pôles aux extrémités ouest et est de la ville et le centre-ville, secteur rue de France	0.30
6458.4.030	H25.1	Prolongation de la liaison Le Locle - Les Brenets vers le bas du village (Parc des Pargots), avec aménagement d'arrêts et terminus	0.40

Tableau 4-1d

Paquet de mesures de mobilité douce de la liste B (MD liste B)

<i>Code ARE</i>	<i>N° AP</i>	<i>Mesure</i>	<i>Coût (mio. CHF) oct. 2020 hors TVA</i>
6458.4.115	M10.2	Requalification de l'avenue Soguel, avec mise en zone 30	1.38
6458.4.142	M14.12	Valorisation de la liaison MD entre Bevaix et Gorgier, requalification des accès à la gare de Bevaix	1.50
6458.4.146	M15.3	Prolongement du chemin des Rencontres entre le Col-des-Roches et les Brenets - 1re étape	0.79
6458.4.147	M20.1	La "Bucollique", liaison mobilité douce reliant les quartiers sur les hauts (Les Arniers, Sur les Rues, Les Guches, centre de Peseux, etc.)	0.99
6458.4.148	M20.2	Création d'une voie verte au sein du territoire de la Ville littorale (dans la continuité de la Ficelle)	0.99
6458.4.153	M20.8	Aménagement d'une chaussée à voie centrale banalisée sur la rue de la Musinière	0.35
6458.4.155	M20.10	Création de rabattements MD vers la halte de Corcelles-Peseux, en lien avec le pôle de gare	0.49
6458.4.156	M20.11	Création de rabattement MD vers la halte des Deurres, en lien avec le pôle de gare*	0.49
6458.4.157	M20.12	Aménagement des chemins d'accès à la gare de Saint-Blaise Sud et du pôle mixte et amélioration de la perméabilité piétonne depuis l'axe majeur de TP	0.49
6458.4.172	M22.1b	Aménagement d'une zone piétonne rue Sylvain Mairet, entre la rue du Temple et la rue Daniel Jean-Richard (élargissement du centre piétonnier)	0.18
6458.4.173	M22.1c	Aménagement d'une zone piétonne rue Andrié, entre la rue Marie-Anne-Calame et la rue Daniel Jean-Richard (élargissement du centre piétonnier)	0.16
6458.4.174	M22.1d	Aménagement d'une zone piétonne avenue de l'Hôtel-de-Ville et de la rue Albert-Piguet, entre la rue de France et la rue des Envers (élargissement du centre piétonnier)	0.12
6458.4.178	M23.2	Aménagement d'un fin maillage d'espace public et de MD dans le pôle mixte de gare	0.20
6458.4.179	M23.3	Aménagement d'un fin maillage d'espace public et de MD dans le pôle de développement économique Littoral Est	0.49
6458.4.184	M24.6	Aménagement d'un itinéraire MD entre la rue des Chavannes et la route de Sachet	0.25
6458.4.185	M24.7	Aménagement d'un itinéraire MD alternatif par le chemin des Pièces-Chaperon et le chemin agricole contournant le petit bois "Le Potat"	0.37
6458.4.190	M24.12	Rabattement MD vers la halte de Colombier	0.59
6458.4.198	M20.4	Aménagements cyclables entre le plateau de la gare - Hôpital/Microcity - plateau des Hautes Ecoles*	0.24

Tableau 4-1e

Paquet de mesures de valorisation / sécurité de l'espace routier de la liste B (VSR liste B)

<i>Code ARE</i>	<i>N° AP</i>	<i>Mesure</i>	<i>Coût (mio. CHF) oct. 2020 hors TVA</i>
6458.4.012	H12.2a	Aménagements liés à la constitution d'un réseau de lignes radiales au Locle : réalisation d'un axe TP et MD avenue du Technicum, comme colonne vertébrale du pôle ouest de la ville	2.77
6458.4.014	H13.2a	Réalisation d'un axe TP - MD structurant entre Fleur-de-Lys et la halte de Marin-Epagnier, 1 ^{re} étape de l'extension vers le PDE Littoral Est	2.97
6458.4.018	H20.2	Aménagement de la nouvelle liaison TP suburbaine reliant (Milvignes -) Peseux - Deurres - Serrière, y.c. les arrêts de bus	0.82
6458.4.022	H21.1a	Priorisation des TP sur le boulevard de la liberté : arrêt-bus sur chaussée, régulation du giratoire "Grenier" et voie bus direction Grenier	0.11
6458.4.023	H21.1b	Priorisation des TP sur la rue de la République : régulation de la traversée piétonne avec priorité en faveur des bus, arrêt-bus sur chaussée	0.10
6458.4.028	H21.3	Aménagement d'un axe TP bidirectionnel dans la partie Est de la ville, rue du Collège, avec arrêts	0.40
6458.4.033	I10.5	Requalification de la rue de la Maladière : voie centrale banalisée, priorisation TP et aménagement de bandes cyclables	1.78
6458.4.045	I13.1	Sécurisation du carrefour entre la route Henripolis et la route de Maupré et aménagements MD	0.54
6458.4.046	I14.1b	Requalification du Faubourg Philippe-Suchard, fermeture au TIM de la partie Nord, aménagement MD et valorisation de l'espace public, étape 2	1.51
6458.4.047	I14.2a	Requalification de la route de l'Areuse, aménagements MD (piste cyclable) et valorisation de l'espace public, étape 1	0.89
6458.4.053	I14.7	Requalification de la traversée de localité de Bôle (rue de la Gare et rue du Lac)	2.97
6458.4.055	I14.9a	Requalification de la route de Grandson et de la RC5, 1 ^{ère} étape, création d'une zone modérée en entrée de village	0.15
6458.4.058	I15.2	Requalification de l'Avenue Charles-de-Gaule, création d'un boulevard urbain favorable au TP et MD	2.18
6458.4.060	I20.2	Requalification de la rue de Gibraltar, aménagements de modération du trafic en faveur des MD et visant à la mise en application du schéma d'accessibilité TIM de la ville de Neuchâtel	1.29
6458.4.080	I25.1	Requalification de l'avenue de la Gare et modification du schéma de circulation du centre-ville, avec réaménagement des rues de la Louhière, Pasteur et Grand-Rue	2.97
6458.4.196	I10.8	Requalification du Quai Philippe Godet : réduction à 1 voie TIM par direction*	2.47

Tableau 4-1f

Paquet de mesures de gestion du trafic de la liste B (GT liste B)

<i>Code ARE</i>	<i>N° AP</i>	<i>Mesure</i>	<i>Coût (mio. CHF) oct. 2020 hors TVA</i>
6458.4.024	H21.1c	Priorisation des TP au carrefour Malakoff avec régulation des traversées piétonnes et priorité en faveur des bus	0.15
6458.4.025	H21.1d	Priorisation des TP au bas du Reymond par une adaptation de la régulation pour favoriser les bus en tourner-à-droite direction Liberté et création d'un bypass bus / vélos en tourner-à-droite direction Liberté	0.21
6458.4.081	K10.3	Requalification des carrefours de la rue William-Mayor : gestion des TIM, avec introduction d'un nouveau tourne-à-gauche et aménagement de bandes cyclables	1.19
6458.4.082	K20.1	Réaménagement du carrefour de la Maladière (double giratoire), avec création d'un contrôle d'accès en ville et priorisation des TP et traversées des piétons, et sécurisation des vélos	0.99
6458.4.083	K20.2	Création d'un contrôle d'accès au carrefour H10 - avenue Soguel, avec priorisation des TP	0.20
6458.4.085	K20.4	Réaménagement du carrefour de route de Peseux - rue de la Gare, avec création d'un contrôle d'accès en ville et priorisation des TP et des traversées des piétons, et sécurisation des vélos	0.20
6458.4.086	K20.5	Réaménagement du carrefour av. des Pâquiers - RC5, avec création d'un contrôle d'accès en entrée de la Ville Littoral, priorisation des TP et des traversées des piétons, et sécurisation des vélos	0.54
6458.4.087	K20.6	Création d'une centrale de gestion du trafic pour la Ville Littoral	0.99
6458.4.089	K21.2	Réaménagement du carrefour rue du Grenier – rue des Régionaux, avec création d'un contrôle d'accès en ville, priorisation des TP et traversées des piétons, et sécurisation des vélos	0.28
6458.4.092	K24.1	Réaménagement du carrefour d'accès à la gare et au village (rue du Sentier - av. de la Gare), avec priorisation des TP et des traversées des piétons, sécurisation des vélos et guidage des TIM	1.24

Tableau 4-1g

Paquet de mesures de valorisation d'arrêts de bus et de tram de la liste B (arrêts TP liste B)

<i>Code ARE</i>	<i>N° AP</i>	<i>Mesure</i>	<i>Coût (mio. CHF) oct. 2020 hors TVA</i>
6458.4.013	H12.2b	Aménagements liés à la constitution d'un réseau de lignes radiales au Locle : arrêts et terminus de bus des deux branches radiales du Communal	3.16
6458.4.026	H21.1e	Déplacement du terminus de Cerisier à Prés-Verts	0.30
6458.4.031	H25.2	Prolongation de la liaison Les Brenets vers Villers-le-Lac, avec aménagement d'arrêts et terminus	0.59

Tableau 4-1h

4.2 Mesures non cofinancées

4.2.1 Mesures non cofinancées par la Confédération

En vertu des dispositions légales (notamment de l'article 17a LUMin et de l'art. 21 OUMin)⁶ et des compléments apportés par les DTPA (section 2.7) les mesures suivantes du projet ne peuvent donner lieu à un cofinancement par des fonds fédéraux. Elles étaient néanmoins pertinentes pour l'évaluation des effets et doivent donc être mises en œuvre dans les délais prévus.

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>	<i>Priorité</i>
Mesures d'urbanisation			
6458.4.199	A1	Obligations des autorités de planification	As
6458.4.200	A3	Densification vers l'intérieur du milieu bâti	As
6458.4.201	A4	Extensions de zones (zones HMC)	As
6458.4.205	A8	Développement économique hors pôles	As
6458.4.206	A9	Implantation d'installation à forte fréquentation (ICFF)	As
6458.4.207	A10	Qualité urbaine et architecturale / Densification qualitative	As
6458.4.208	B2	Parc naturel régional du Doubs franco-suisse	As
6458.4.209	B3	Définition de limites d'urbanisation	As
6458.4.210	B4	Protection des réseaux écologiques	As
6458.4.211	B5	Protection et mise en valeur du paysage et des zones de délasserement	As
6458.4.212	B6	Espace "Chaumont - Creux-de-Van"	As
6458.4.213	B7	Valorisation du paysage urbain	As
6458.4.214	B8	Parc Chasseral	As
6458.4.215	B9	Elaboration d'une stratégie climat pour l'agglomération	As
6458.4.216	C1	Dispositions légales françaises applicables	As
6458.4.217	C2	Mesures d'aménagement du territoire orientées vers les TP	As
6458.4.219	A5 / D1.2	PG Neuchâtel Serrières	As
6458.4.220	A5 / D1.3	PG La Chaux-de-Fonds Gare principale, Le Corbusier	As
6458.4.221	A5 / D1.4	PG La Chaux-de-Fonds Les Forges	As
6458.4.222	A5 / D1.5	PG Le Locle Gare	As
6458.4.223	A5 / D1.7	PG Morteau	As
6458.4.224	A5 / D1.8	PAXS Neuchâtel Monruz	As
6458.4.225	A5 / D1.11	PG Boudry	As
6458.4.226	A5 / D1.12	PG Colombier	As

⁶ RS 725.116.21

6458.4.227	A5 / D1.13	PG La Tène (Marin-Epagnier Gare)	As
6458.4.228	A5 / D1.20	PG Saint-Blaise CFF / BLS	As
6458.4.229	A5 / D1.22	PG Les Deurres	As
6458.4.230	A5 / D1.23	PG Corcelles-Peseux	As
6458.4.231	A5 / D1.24	PAXS Neuchâtel Portes-Rouges	As
6458.4.232	A5 / D1.25	PAXS Le Locle Technicum	As
6458.4.234	A5 / D1.27	PAXS La Chaux-de-Fonds Est	As
6458.4.235	A5 / D1.28	PAXS La Tène Les Cheintres	As
6458.4.237	E1.2	PL Neuchâtel Charmettes - Edouard Dubois	As
6458.4.238	E1.7	PL La Chaux-de-Fonds Les Endroits	As
6458.4.239	E1.14	PL Corcelles Les Amiers	As
6458.4.240	E1.15	PL Corcelles Sur les Rues	As
6458.4.241	E1.18	PL La Tène Les Essertons	As
6458.4.242	E1.19	PL Le Locle Progrès - Gérardmer	As
6458.4.244	F1.1	PDE La Chaux-de-Fonds Crêt-du-Locle	As
6458.4.245	F1.2	PDE Littoral Est (La Tène)	As
6458.4.246	F1.3	PDE Littoral Ouest (Boudry)	As
6458.4.247	F1.4	PDE Le Locle Les Saignoles	Bs
6458.4.248	F1.5	PDE Neuchâtel Microcity	As
6458.4.249	F1.7	Site local d'activités La Chaux-de-Fonds Est	As
6458.4.250	F1.8	Site local d'activités Eplatures	As
6458.4.251	F1.9	Site local d'activités Malakoff	As
Prestations assumées entièrement par l'agglomération qui n'ont pas fait l'objet d'une demande de cofinancement			
6458.4.258	G5.2	Cadence 30' Neuchâtel - Bevaix - Gorgier	Av E
6458.4.259	G5.3	Cadence 30' Neuchâtel - St-Blaise CFF - Bienne, matériel plus capacitaire	Av E
6458.4.269	G20.3	Rénovation et déplacement du Littorail entre Serrières et la baie de l'Evoles (inclut dans l10.9)	Av E
6458.4.270	G25.1	Nouvelle liaison par bus électrique entre la gare du Locle et le village des Brenets, avec adaptation de l'infrastructure ferroviaire actuelle pour créer une voie bus en site propre	Av E

6458.4.272	I10.1b	Requalification de l'axe Fornachon - Tombet - Edouard-Dubois : création d'un itinéraire MD entre Peseux et Neuchâtel, priorisation TP, modération du trafic et valorisation de l'espace public, 2 ^{ème} étape	Av E
6458.4.273	I11.4b	Poursuite de la réalisation des zones 30 et des zones de rencontre, étape 2	Av E
6458.4.274	I20.1	Requalification et mise en zone 30 de la rue des Sablons, visant à limiter le trafic de transit Est-Ouest dans la Ville Littoral	Av E
6458.4.275	I22.1b	Réaménagement de la rue Grand-rue, avec réalisation d'une zone de rencontre, entre la rue de la Gare et le Crêt-Vaillant*	Av E
6458.4.276	I24.1	Requalification du bourg (avenue du Collège), aménagement MD et valorisation de l'espace public	Av E
6458.4.277	I24.2	Fermeture au TIM de la rue Louis Favre et modération de la rue de la Rochette	Av E
6458.4.283	M10.9	Création d'un trottoir le long de la RC174 à Peseux	Av E
6458.4.284	M10.17	Création d'un itinéraire MD rue des Parcs - rue des Sablons, bandes cyclables ou banalisation de la chaussée centrale	Av E
6458.4.285	M10.19	Création d'un itinéraire MD, bandes cyclables ou banalisation de la chaussée centrale, ainsi qu'aménagement des carrefours et nouveau trottoir nord rue des Fahys	Av E
6458.4.286	M13.3	Aménagement MD Wavre-Tielle	Av E
6458.4.287	M13.5	Aménagement d'une piste mixte piétons - vélos sur le Champs de la Croix par le site de Montmirail, entre Epagnier et Thielle	Av E
6458.4.288	M15.4	Prolongement du chemin des Rencontres entre les Brenets et Montlebon	Av E
6458.4.289	M15.6	Aménagement mobilité douce de la plaine des Sports et franchissement de la voie ferrée	Av E
6458.4.290	M24.1	Aménagement d'une chaussée à voie centrale banalisée en faveur des vélos entre Milvignes et Auvernier, sur la rue de la Côte	Av E
6458.4.291	M24.2	Aménagement de modération de l'espace-rue en faveur des vélos sur la route des Troisrods, en direction de Rochefort	Av E
6458.4.292	N11.1a	Contournement Est de la Chaux-de-Fonds H18, liaison Bas-du-Reymond - rue du Collège (tunnel)	Av E

Tableau 4-2

4.2.2 Mesures ne relevant pas du projet d'agglomération

Les mesures figurant dans la liste ci-après, qui ont soit fait l'objet d'une demande de cofinancement, soit été présentées comme des prestations entièrement assumées par l'agglomération, ont été jugées par la Confédération comme non pertinentes pour l'efficacité du projet. L'agglomération est donc libre de les mettre en œuvre ou non.

Code ARE	N° PA	Mesure	Justification
6458.4.020	H20.4 - H21.4	Investissements liés à la mise en place de nouvelles générations de trolleybus à batterie déperçables et pouvant circuler sans caténaire sur le Littoral neuchâtelois et La Chaux-de-Fonds, partie renouvellement de la ligne aérienne	Mesure non pertinente pour le PA : la mesure n'a pas assez d'effets (mesure d'assainissement de la ligne aérienne).

Tableau 4-3

4.3 Mesures (co)finançables par d'autres fonds fédéraux

Les mesures concernant les infrastructures ferroviaires et routières ne sont pas intégrées directement à l'évaluation de l'efficacité. Au contraire, l'évaluation de l'efficacité tient compte de la coordination du projet d'agglomération avec ces mesures :

- infrastructures nationales déjà actées dont la mise en chantier est prévue à l'horizon A ou B des projets d'agglomération de 4^e génération ;
- mesures non encore actées, dont la mise en chantier est prévue probablement à l'horizon A ou B des projets d'agglomération de 4^e génération d'après les estimations des offices fédéraux concernés (OFT et OFROU).

Les mesures à l'horizon C ne sont pas considérées pour l'évaluation de l'efficacité, raison pour laquelle elles ne figurent pas dans le tableau ci-dessous.

Code ARE	N° PA	Mesure
6458.4.254	G1.2	Nouvelle liaison ferroviaire directe Neuchâtel - La Chaux-de-Fonds (- Le Locle)
6458.4.296	N12.1a	Contournement Le Locle N20
6458.4.298	N12.1b	Mesures d'accompagnement liées à la mise en service de la N20, axes routiers avec potentiel d'influence élevé

Tableau 4-4

Les tableaux revêtent un caractère informatif. La réalisation des mesures est fonction des planifications et des décisions en matière de crédit afférentes au programme concerné de la Confédération ainsi que des procédures propres à chaque projet.

4.4 Priorités A, B, C modifiées par la Confédération

La vérification de la priorisation des mesures en fonction de l'état de la planification, de leur rapport coût-utilité et de leur degré de maturité en matière de construction et de financement, conformément au DTPA (section 3.3), se traduit par les modifications suivantes par rapport au projet d'agglomération déposé :

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>	<i>Coût (mio de CHF) selon PA</i>	<i>Justification</i>
A → B				
6458.4.015	H13.2b	Réalisation d'un axe TP - MD structurant entre la halte de Marin-Epagnier et le PDE Littoral Est, 2e étape, y.c. route de desserte TIM depuis la route des Perveuls et aménagement du carrefour d'accès	5.88	Etat de planification pas rempli ; dépendance avec d'autres mesures : la coordination avec le développement urbain du pôle Littoral EST n'est pas clair (A5 / D1.13). La mesure doit également être coordonnée avec la réalisation de l'interface bus-train (L23.1) à la halte de Marin et la réalisation d'un axe TP-MD structurant entre Fleur de Lys et Marin (H13.2a).
6458.4.098	L4	P+R Morteau (gare)	2.80	Etat de planification pas rempli : la mesure n'est pas intégrée dans un concept global de mobilité pour Morteau (secteur gare-centre-ville) et la coordination avec le concept de réseau de bus en cours d'élaboration n'est pas claire.
6458.4.101	L10.3	Amélioration de l'interface de la place de la gare Neuchâtel, secteur ouest	5.00	Etat de planification pas rempli : le contenu de la mesure n'est pas précisé et la coordination avec la conception directrice des circulations en cours d'élaboration n'est pas claire.
6458.4.107	L15.1	Création d'une interface bus-train à la gare de Morteau, en lien avec la restructuration du réseau TP (rabattement des lignes jusqu'à la gare)	0.66	Etat de planification pas rempli : la mesure n'est pas intégrée dans un concept global de mobilité pour Morteau (secteur gare-centre-ville) et la coordination avec le concept de réseau de bus en cours d'élaboration n'est pas claire.

A → C

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 neuchâtelois et La Chaux-de-Fonds, partie batteries tampon et atelier	5.17	Etat de planification pas rempli: le contenu de la mesure n'est pas clair. L'efficacité de la mesure n'est pas démontrée.
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	5.97	Etat de planification pas rempli : le besoin d'action et le contenu de la mesure ne sont pas précisés.

B → C

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	4.90	Etat de planification pas rempli : le contenu de la mesure n'est pas précisé ; la mesure doit être coordonnée avec la réalisation de l'interface multimodale de la halte du Crêt-du-Loche (L11.1) et la mesure MD (M21.4).
6458.4.102	L10.4a	Restructuration et valorisation de l'interface bus de la place Pury	8.00	Etat de planification pas rempli : le contenu de la mesure n'est pas clair ; un concept global de mobilité doit être élaboré pour les places Pury et Numa-Droz.
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	10.00	Etat de planification pas rempli : le contenu de la mesure n'est pas clair ; un concept global de mobilité doit être élaboré pour les places Pury et Numa-Droz.
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	0.50	Etat de planification pas rempli : le contenu de la mesure n'est pas précisé ; la mesure doit être coordonnée avec la réalisation de la ligne de bus (mesure H11.1) et la mesure MD (M21.4).
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	1.00	Etat de planification pas rempli : le contenu de la mesure n'est pas précisé ; la mesure doit être coordonnée avec la réalisation de la ligne de bus (mesure H11.1) et de l'interface à la halte du Crêt-du-Loche (L 11.1).

6458.4.194	N25.1	Requalification des voiries existantes pour créer un boulevard urbain sud favorable au TP et MD	4.66	Etat de planification pas rempli : la mesure n'est pas intégrée dans un concept global de mobilité pour Morteau (secteur gare-centre-ville) et la coordination avec le concept de réseau de bus en cours d'élaboration n'est pas claire ; de plus, l'utilité déterminante en Suisse n'est pas démontrée afin que la mesure puisse être cofinancée par le FORTA.
------------	-------	---	------	---

Tableau 4-5

4.5 Liste B après vérification de la priorisation

Les mesures de **liste B** ci-dessous ne seront pas prêtes à être réalisées et financées à temps pour la période 2024–2027, ou leur rapport coût-utilité doit encore être optimisé. À la date d'envoi du présent rapport d'examen (22.02.2023), leur cofinancement par la Confédération n'est donc pas garanti. Ces mesures doivent être optimisées et/ou portées à un état « prêt à être réalisé et financement garanti », être intégrées à la prochaine génération de projets d'agglomération et être réexaminées par la Confédération :

Liste B

Code ARE	N° PA	Mesure	Coûts (mio CHF) selon PA	Coûts (mio CHF) 2020*	Contrib. fédérale **
6458.4.015	H13.2b	Réalisation d'un axe TP - MD structurant entre la halte de Marin-Epagnier et le PDE Littoral Est, 2e étape, y.c. route de desserte TIM depuis la route des Perveuls et aménagement du carrefour d'accès	5.88	5.81	1.74
6458.4.098	L4	P+R Morteau (gare)	2.80	2.77	0.83
6458.4.100	L10.2	Création d'une interface bus-train à la halte de Corcelles-Peseux pour la nouvelle ligne principale "Neuchâtel Ouest" restructurée	3.40	3.36	1.01
6458.4.101	L10.3	Amélioration de l'interface de la place de la gare Neuchâtel, secteur ouest	5.00	4.94	1.48
6458.4.107	L15.1	Création d'une interface bus-train à la gare de Morteau, en lien avec la restructuration du réseau TP (raboutement des lignes jusqu'à la gare)	0.66	0.65	0.20
6458.4.109	L20.1	Création d'une interface bus-train à la halte des Deurres pour la nouvelle ligne principale "Neuchâtel Ouest" restructurée	2.50	2.47	0.74

6458.4.111	L24.1	Création d'une interface bus-train à la halte de Boudry	2.50	2.47	0.74
6458.4.306	MD-B	Paquet MD Liste B	10.07	10.07	3.02
6458.4.307	GT-B	Paquet GT Liste B	5.99	5.99	1.80
6458.4.308	VSR-B	Paquet VSR Liste B	20.95	20.95	6.29
6458.4.309	Bus-B	Paquet Bus Liste B	4.05	4.05	1.22
Somme			63.80	63.53	19.06

Tableau 4-6 * Prix d'octobre 2020; ** Prix d'octobre 2020 hors TVA et renchérissement

5 Évaluation du projet

Dans le cadre de l'évaluation du projet, une première étape consiste à déterminer l'utilité globale et les coûts globaux du projet d'agglomération. Les coûts globaux sont mis en rapport avec la taille de l'agglomération. L'agglomération RUN doit être classée comme une moyenne à grande agglomération (cf. section 5.1).

Dans une deuxième étape, l'utilité globale et les coûts globaux sont mis en rapport afin d'évaluer le rapport coût-utilité (art. 14, al. 1 OPTA, section 3.4 DTPA, cf. section 5.2).

La dernière étape de l'évaluation porte sur l'état de la mise en œuvre des mesures A (au sujet desquelles des engagements fermes ont été pris) conformément à l'accord sur les prestations de l'avant-dernière génération (art. 14, al. 1 en lien avec l'al. 3 OPTA, cf. section. 5.3).

L'évaluation du projet résulte du rapport coût-utilité et de l'état de la mise en œuvre. Le taux de contribution résulte, lui, de l'évaluation du projet.

Le rapport explicatif sur l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 4^e génération représente les différentes étapes de l'évaluation du projet.

5.1 Utilité globale

L'utilité globale d'un projet d'agglomération reflète sa contribution à la réalisation des objectifs prescrits en matière d'efficacité, conformément à l'art. 17d LUMin⁷. Ces derniers comprennent l'amélioration de la qualité du système de transport, le développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti, l'accroissement de la sécurité du trafic et la réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources.

Les mesures suivantes sont intégrées à l'évaluation de l'utilité globale du projet d'agglomération RUN de 4^e génération :

- Mesures de la liste A du projet d'agglomération de 4^e génération selon la priorisation de la Confédération (section 2);
- Mesures non cofinçables par la Confédération dans les domaines de l'urbanisation, du paysage et des transports (section 4.2.1);
- Mesures de la liste B du projet d'agglomération de 4^e génération selon la priorisation de la Confédération (section 4.5).

⁷ RS 725.116.2

Sur la base de l'évaluation réalisée, l'utilité par critère d'efficacité, exprimée en points, est la suivante :

<i>Critère d'efficacité</i>	<i>Utilité</i>
CE1: Amélioration de la qualité des systèmes de transport (0 à 3 points)	2
CE2: Encouragement du développement urbain vers l'intérieur (0 à 3 points)	1
CE3: Augmentation de la sécurité du trafic (0 à 3 points)	1
CE4: Réduction des atteintes à l'environnement et de la consommation de ressources (0 à 3 points)	1
Total de points (utilité)	5

Tableau 5-1

D'autres mesures (co)finançables par la Confédération telles que visées au tableau 4-4 (cf. section 4.3), qui seront (selon toute probabilité) mises en chantier à l'horizon A ou B des projets d'agglomération de 4^e génération, sont pertinentes pour le développement du trafic et de l'urbanisation sur le territoire de l'agglomération et seront donc prises en compte indirectement par la Confédération lors de l'évaluation de l'efficacité du projet d'agglomération.

5.2 Coûts globaux

Les coûts globaux comprennent toutes les mesures priorisées par la Confédération à l'horizon A et B des projets d'agglomération de 4^e génération (y c. les mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires).

Les coûts globaux du projet d'agglomération RUN se montent à 167.8 millions de francs. Ces coûts globaux sont jugés moyens pour l'agglomération de taille moyenne à grande qu'est RUN.

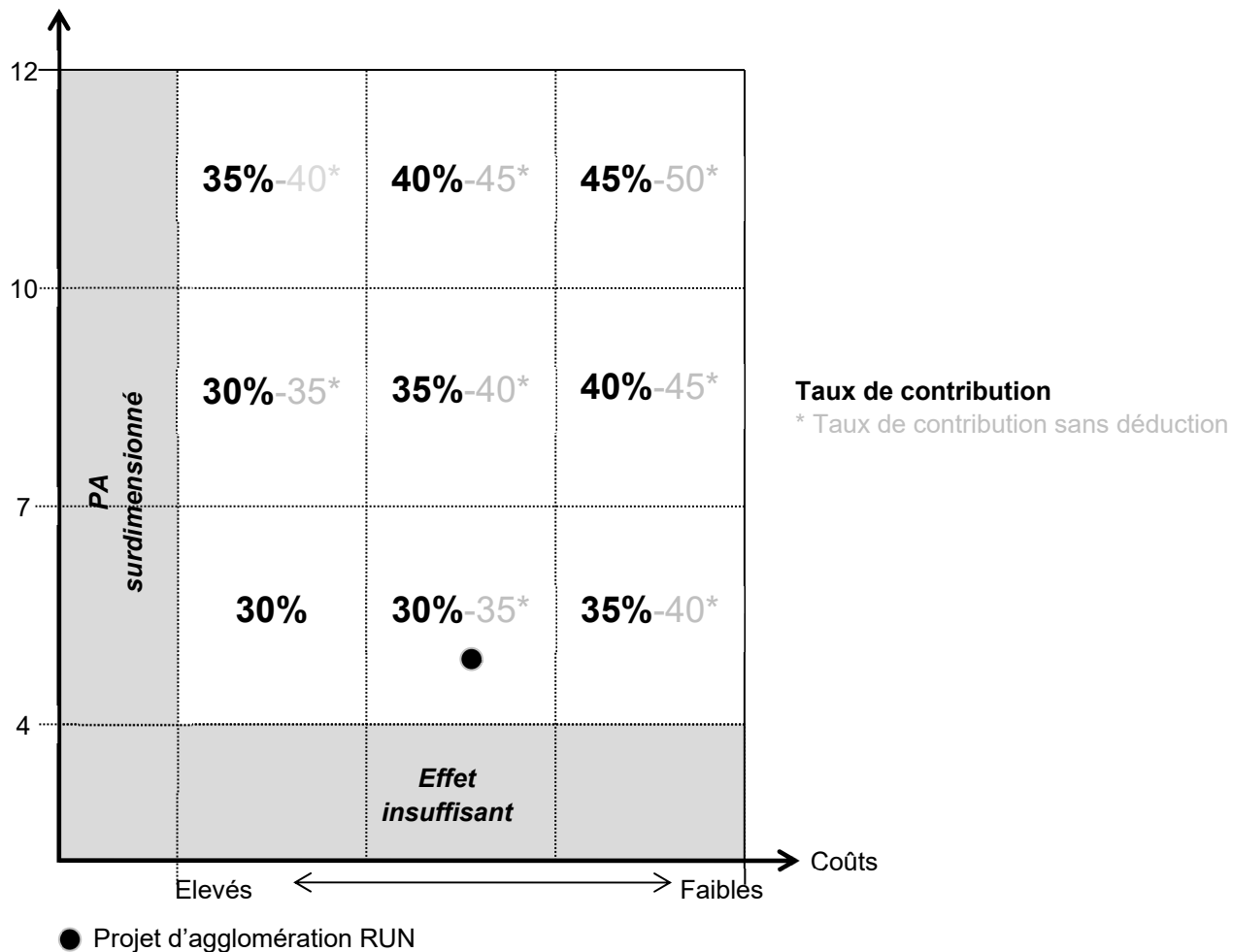
5.3 Évaluation de la mise en œuvre et taux de contribution

Dans le cadre de la 4^e génération, la Confédération évalue l'état de mise en œuvre des mesures d'infrastructures de transport et d'urbanisation de la 2^e génération ainsi que le rapport de mise en œuvre. Des lacunes dans ces éléments peuvent entraîner une déduction de 5% de la contribution fédérale.

La mise en œuvre a été jugée insuffisante. Dans ces conditions, 5 points de pourcentage sont déduits du taux de contribution, conformément au rapport coût-utilité.

Il en résulte, pour le présent projet d'agglomération, un taux de contribution de 30%.

Utilité (selon le tableau 4-2)



6 Conformité avec la législation, les instruments de planification de la Confédération et les plans directeurs cantonaux

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

6.1.1 Généralités

La conformité du projet d'agglomération avec la législation en matière d'aménagement du territoire et d'environnement, avec les plans sectoriels concernés, en l'occurrence « Mobilité et territoire 2050 », plan sectoriel des transports, partie Programme, et des parties infrastructurelles rail et route, avec les plans de mesures et avec les inventaires de la Confédération, a été vérifiée sommairement. Aucune contradiction n'a été relevée à cette occasion.

Le respect des dispositions légales et des planifications est également impératif lors du développement et de la mise en œuvre du présent projet d'agglomération. Les conflits susceptibles de se présenter lors de la mise en œuvre des mesures A doivent être résolus avec les organismes fédéraux compétents avant la signature des conventions de financement.

6.1.2 Mesures de priorité A ou B potentiellement sources de conflits dans le domaine de l'environnement selon l'Office fédéral de l'environnement (OFEV)

Un examen sommaire par l'OFEV a révélé que les mesures suivantes de priorité A ou B qui ont été prises en compte pour déterminer l'efficacité du projet d'agglomération sont potentiellement sources de conflits ou de difficultés pour ce qui est du respect de la législation relative à la protection de l'environnement (la liste n'est pas exhaustive) :

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Tab. rapport examen</i>	<i>Mesure</i>	<i>Horizon temporel</i>	<i>Conflits potentiels</i>
6458.4.095	K24.5	4-1	Réaménagement du carrefour d'accès au plateau de la gare (route du Vignoble RC5 - route des Conrardes), avec amélioration des traversées des piétons, sécurisation des vélos et guidage des TIM	A	Espace réservé aux eaux et végétation des rives dignes de protection
6458.4.146	M15.3	4-1	Prolongement du chemin des Rencontres entre le Col-des-Roches et les Brenets - 1 ^{ère} étape	B	Corridor à faune suprarégional NE1.1 (pas d'éclairage)
6458.4.148	M20.2	4-1	Création d'une voie verte au sein du territoire de la Ville littorale (dans la continuité de la Ficelle)	B	Bosquet digne de protection, surface prioritaire comme base de planification pour l'infrastructure écologique

Tableau 6-1

6.2 Preuve de la coordination des mesures infrastructurelles de priorité A avec les plans directeurs cantonaux

Toutes les infrastructures de transport relevant du plan directeur cantonal, qui sont cofinancées par la Confédération dans le cadre du PTA et qui ont été reprises dans les listes A, doivent être ancrées dans le plan directeur concerné en coordination réglée et être approuvées par la Confédération au plus tard lors de la conclusion de l'accord sur les prestations. Les mesures suivantes doivent figurer dans le plan directeur :

Liste A:

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>	<i>Etat de coordination dans le plan directeur</i>	<i>Besoin d'action</i>
Aucune mesure				

Tableau 6-2

Cela s'applique également aux mesures d'urbanisation et éventuellement aux mesures paysagères qui relèvent des plans directeurs et qui sont étroitement liées à une mesure d'infrastructure de transport des listes A (par exemple un pôle de développement stratégique devant être desservi avec une nouvelle ligne de tram). Les mesures suivantes doivent figurer dans le plan directeur :

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>	<i>Etat de coordination dans le plan directeur</i>	<i>Besoin d'action</i>
Aucune mesure				

Tableau 6-3

En ce qui concerne les autres mesures dans le domaine de l'urbanisation et du paysage, ainsi que les mesures de transport non infrastructurelles des listes A qui relèvent du plan directeur cantonal, il est conseillé de les ancrer dans le plan directeur en coordination réglée et de les faire approuver par la Confédération au plus tard quatre ans après la conclusion de l'accord sur les prestations.

La marche à suivre concernant les surfaces d'assolement (SDA) est notamment régie par l'ordonnance sur l'aménagement du territoire (OAT)⁸. La mise en œuvre relève de la compétence des cantons. Des réserves supplémentaires afférentes aux SDA seront, si nécessaire, formulées dans l'accord sur les prestations.

7 Recommandations en vue du développement du projet d'agglomération

Dans l'appréciation générale du chapitre 2.2, le rapport d'examen met en évidence les forces et les faiblesses du projet d'agglomération pour les différents critères d'efficacité. D'autres recommandations, sans prétendre à l'exhaustivité, doivent permettre d'améliorer la coordination avec les planifications d'ordre supérieur, l'efficacité du projet ou encore les aspects opérationnels du PA.

Le fil conducteur entre le besoin d'action et les mesures devrait être bien mieux élaboré et expliqué dans le PA. Afin d'avoir une meilleure vision globale, un concept global de mobilité devrait être élaboré dans les secteurs où plusieurs mesures nécessaires sont prévues, par ex. à Morteau, Boudry, Neuchâtel (places Pury et Numa Droz), et au Crêt-du-Loche. Ceci permettrait également le développement de mesures d'infrastructure plus concrètes, efficaces et moins fragmentées. En somme, le PA a grandement souffert d'un manque de clarté et de synthèse. Il serait donc opportun d'envisager, sur la base des DPTA, une refonte de la structure du projet et de condenser le contenu des documents remis à la Confédération, afin de permettre un important saut qualitatif et une meilleure évaluation. L'efficacité

⁸ RS 700.1

du PA pourrait être aussi améliorée en y intégrant des éléments forts, concrets et contraignants relatifs à la maîtrise du TIM, pour la mobilité des pendulaires également, (gestion des flux TIM, autres mesures permettant d'influencer le choix modal) et à la gestion du stationnement (y compris les P+R).

Conformément à l'art. 4, al. 2 de l'OPTA, 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. De plus, l'agglomération devrait prendre en compte son développement urbain pour l'élaboration des mesures infrastructurelles, en particulier celles pour le TIM. En effet, l'agglomération devrait s'assurer que le réseau routier puisse absorber la probable augmentation du TIM due au développement urbain, et le cas échéant, prévoir des mesures afin de garantir tant la fluidité que la gestion du trafic routier. Cela est également valable pour les réseaux de transport public.

Pour ce qui est de la sécurité routière, l'agglomération devrait mener une analyse plus détaillée (en intégrant une analyse des points faibles pour l'ensemble de l'agglomération par exemple) et proposer une stratégie sectorielle « sécurité » assumée. De surcroît, des solutions pour les lieux subjectivement dangereux devraient également être apportées.

Concernant les mesures paysagères, le PA devrait mieux démontrer leur plus-value au regard des autres mesures déjà mises en œuvre dans le cadre d'autres politiques sectorielles (p. ex : CQP, parcs naturels régionaux, réseaux) et fournir un calendrier des étapes de réalisation. Les fiches de mesures devraient expliquer de manière plus systématique comment le PA prévoit d'intégrer dans le paysage les mesures d'urbanisation et d'infrastructure (éléments paysagers, plantation d'arbres, bande verte, etc.).

Les valeurs cibles des indicateurs MOCA ne sont pas seulement utiles au contrôle des effets : elles aident aussi à l'élaboration ou au développement d'un projet d'agglomération. Elles complètent la vision d'ensemble sur le plan quantitatif. Les stratégies sectorielles et les mesures devraient faire référence à ces valeurs et contribuer à ce qu'elles soient atteintes⁹. 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. En plus de la liaison ferroviaire directe, des mesures complémentaires comme la mise en œuvre du PDCMC (plan directeur cantonal des mobilités cyclables), la réalisation des nouvelles haltes TP (Forges, Perreux, Malakoff), des mesures fortes au niveau de l'agglomération influençant la demande et le choix modal ainsi que la concrétisation d'une gestion ambitieuse du stationnement devraient être mises en place afin d'atteindre ces objectifs. 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. Il est à noter que la densité de l'agglomération RUN est, en comparaison suisse et pour des agglomérations de taille semblable, relativement élevée. Ceci témoigne des défis que représente le développement vers l'intérieur pour l'agglomération. Pour la 5^e génération, des progrès notables devraient être réalisés afin de se rapprocher des objectifs définis.

Sur le plan opérationnel, l'agglomération devrait bien respecter, lors du dépôt du PA, les horizons de réalisation A, B ou C. Dans le cas où certaines mesures débutent avant l'horizon de réalisation A de la génération, elles ne peuvent pas être directement prises en compte dans l'évaluation du PA. Il serait également judicieux de compléter le volet cartographique par une table des matières et de numéroter l'ensemble des pages, afin que le lecteur puisse s'y retrouver plus aisément. Il serait finalement opportun de faire référence aux cartes concernées dans le texte du rapport.

⁹ Cf. DTPA p. 12, section 1.6

ANNEXE 1

Mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires

Paquet de mesures de mobilité douce de la liste A (MD liste A)

Type de mesure	Nombre d'unités de prestation	Unité de prestation	Coûts moyens par unité de prestation	Taux de contribution	Réduction conceptuelle	Supplément de renchérissement	Contribution par unité de prestation	Contribution totale
Marquages des passages pour piétons	29	Nombre	8'409	30%	5%	8%	2'588	75'057
Îlots de protection pour piétons sans élargissement de la chaussée	65	Nombre	19'356	30%	5%	8%	5'958	387'263
Passerelle	850	m2	7'656	30%	5%	8%	2'357	2'003'162
Passage inférieur / souterrain	28	m2	15'000	30%	5%	8%	4'617	129'276
Cheminements MD cat.1	7'495	m	397	30%	5%	8%	122	915'605
Cheminements MD cat.2	3'295	m	603	30%	5%	8%	186	611'619
Cheminements MD cat.3	4'590	m	1'300	30%	5%	8%	400	1'836'513
Cheminements MD cat.4	4'428	m	2'547	30%	5%	8%	784	3'472'073

Contribution totale mio CHF (arrondi)	9.44
--	------

Tableau A1-a

Paquet de mesures de gestion du trafic de la liste A (GT liste A)

Type de mesure	Nombre d'unités de prestation	Unité de prestation	Coûts moyens par unité de prestation	Taux de contribution	Réduction conceptuelle	Supplément de renchérissement	Contribution par unité de prestation	Contribution totale
GT cat.1	1	Nœuds	40'000	30%	5%	8%	12'312	12'312
GT cat.2	2	Nœuds	765'000	30%	5%	8%	235'467	470'934

Contribution totale mio CHF (arrondi)	0.49
--	------

Tableau A1-b

Paquet de mesures de valorisation / sécurité de l'espace routier de la liste A (VSR. liste A)

Type de mesure	Nombre d'unités de prestation	Unité de prestation	Coûts moyens par unité de prestation	Taux de contribution	Réduction conceptuelle	Supplément de renchérissement	Contribution par unité de prestation	Contribution totale
VSR	168'064	m2	308	30%	5%	8%	95	15'907'104

Contribution totale mio CHF (arrondi)	15.91
--	-------

Tableau A1-c

Paquet de mesures de valorisation d'arrêts de bus et de tram de la liste A (arrêts TP liste A)

Type de mesure	Nombre d'unités de prestation	Unité de prestation	Coûts moyens par unité de prestation	Taux de contribution	Réduction conceptuelle	Supplément de renchérissement	Contribution par unité de prestation	Contribution totale
Arrêts de bus cat. 1	18	Nombre	41'667	30%	10%	8%	12'150	218'700

Contribution totale mio CHF (arrondi)	0.22
--	------

Tableau A1-d

ANNEXE 2

Liste des mesures non cofinancées ayant un effet critique d'après la Confédération

La liste ci-dessous contient les mesures du projet d'agglomération déposé qui ne sont pas cofinancées mais qui sont jugées critiques par la Confédération.

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>	<i>Justification</i>
6458.4.225	A5 / D1.11	PG Boudry	Nombreux aspects positifs, mais sa proximité avec l'IBN NE5 risque de rendre l'utilisation du site conflictuelle ; la consultation de l'OFEV est nécessaire. Autres conflits : surface prioritaire comme base de planification pour l'infrastructure écologique
6458.4.244	F1.1	PDE La Chaux-de-Fonds Crêt-du-Loche	Conflit important des deux mesures conjointes avec HM no 568 BM no 235 et l'IBN
6458.4.250	F1.8	Site local d'activités Eplatures	NE13 ; isolation quasi totale de ces biotopes (encore exacerbée par des développements futurs en 2040) ; la consultation de l'OFEV est nécessaire. Autres conflits : sites de migration des amphibiens en conflit avec la circulation nos 1760, 1209 et 1761 ; surface prioritaire pour l'infrastructure écologique

Tableau A2-1