



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

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

Office fédéral du développement territorial ARE
Programme en faveur du trafic d'agglomération

14.09.2018

Projet d'agglomération RUN

3^e génération

Rapport d'examen de la Confédération

N° de référence : 223.1-03-4/3/4/11

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

Office fédéral du développement territorial ARE

Maria Lezzi
Directrice

Ulrich Seewer
Sous-directeur

Table des matières

1	Objet et but de l'examen; déroulement.....	4
1.1	Objet de l'examen	4
1.2	But de l'examen	4
1.3	Déroulement de l'examen.....	5
2	Appréciation générale et contribution fédérale	6
3	Respect des exigences de base	9
4	Evaluation de l'efficacité du projet.....	11
4.1	Utilité – Evaluation à l'aune des critères d'efficacité	12
4.2	Efficacité du projet d'agglomération (rapport coût – utilité).....	15
5	Examen de la priorisation des mesures	17
5.1	Adaptation des mesures pour les mettre en conformité avec les directives du DETEC.....	17
5.2	Mesures non cofinancées.....	21
5.2.1	Mesures non cofinancées par la Confédération	21
5.2.2	Mesures ne relevant pas du projet	23
5.3	Mesures (co)financées par d'autres fonds fédéraux.....	23
5.4	Priorités A, B, C modifiées par la Confédération	24
5.5	Listes A, B et C* après vérification de la priorisation	26
6	Conformité avec la législation, les instruments de planification de la Confédération et les plans directeurs cantonaux.....	28
6.1	Législation, plans sectoriels, plan de mesures et inventaires de la Confédération..	28
6.1.1	Généralités	28
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)	28
6.2	Preuve de la coordination des mesures de priorité A ou B avec les plans directeurs cantonaux	29
6.3	Réserve pour cause de contenus non encore définitifs dans le plan directeur.....	29
7	Remarques quant au développement du projet d'agglomération.....	30
	ANNEXE 1.....	31

1 Objet et but de l'examen; déroulement

1.1 Objet de l'examen

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

- Projet d'agglomération RUN de troisième génération, Rapport final, 30 novembre 2016
- Projet d'agglomération RUN de troisième génération, Annexe 1 – Rapport « Examen et fiches de mesures », 30 novembre 2016
- Projet d'agglomération RUN de troisième génération, Annexe 2 – Rapport « Etat actuel et tendance », 30 novembre 2016
- Projet d'agglomération RUN de troisième génération, Annexe 3 – Rapport « Mise en œuvre », 30 novembre 2016
- Projet d'agglomération RUN de troisième génération, Annexe 4 – « Cahier des annexes au format A3 », 30 novembre 2016
- Projet d'agglomération RUN de troisième génération, Annexe 5 – Rapport « Charte d'engagement », 30 novembre 2016
- Projet d'agglomération RUN de troisième génération, Dossier de « Conformité avec la nouvelle LAT », 30 novembre 2016

Le projet d'agglomération (PA) a été soumis à la Confédération pour examen le 22 décembre 2016. En le déposant, l'agglomération sollicite le cofinancement par la Confédération, dans le cadre de la loi sur le fonds d'infrastructure et de la loi fédérale du 30 septembre 2017 sur le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (LFORTA)¹, des mesures infrastructurelles considérées comme prioritaires dans le projet d'agglomération.

1.2 But de l'examen

L'examen poursuit trois objectifs :

1. vérifier le respect des exigences de base ;
2. définir le montant de la contribution fédérale, laquelle est fonction de
 - a) l'efficacité du présent projet d'agglomération ;
 - b) l'état de mise en œuvre des projets d'agglomération de 1^{re} et de 2^e générations, lequel est reflété par le compte rendu de mise en œuvre, qui fait partie intégrante du projet d'agglomération de 3^e génération² ;
3. vérifier la priorisation des mesures prévues par l'ensemble des projets d'agglomération au regard des financements fédéraux disponibles (rapport coût – utilité, à l'aune des critères d'efficacité prescrits par la loi) ;

C'est sur cette base que seront élaborés le message du Conseil fédéral relatif à l'arrêté fédéral sur la libération de crédits pour le programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2019 (ci-après : message du Conseil fédéral) à l'intention des Chambres et les accords sur les prestations des projets d'agglomération de 3^e génération.

L'examen ne vérifie pas la compatibilité des mesures de transport et d'urbanisation 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 SR 725.13

² Directives du 16 février 2015 pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 3^e génération, p. 24, point 3.3.

1.3 Déroulement de l'examen

La procédure d'examen est définie dans les directives du 16 février 2015 pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 3^e génération du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) (ci-après : directives du DETEC). Ces prescriptions ont été précisées au cours de la procédure d'examen, à la lumière de la pratique. Les coûts forfaitaires sont calculés à l'aune de l'article 3 de l'Ordonnance du DETEC concernant les délais et le calcul des contributions à des mesures dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération du 20 décembre 2017. De plus amples détails quant au déroulement et aux résultats de la procédure d'examen figurent dans le rapport explicatif du 14 septembre 2018.

2 Appréciation générale et contribution fédérale

Le projet d'agglomération RUN de 3^e génération (PA) s'inscrit dans la continuité des générations précédentes. Il s'articule autour des deux pôles urbains et du réseau des trois villes, au sein desquels est concentré le développement urbain. Le projet dispose d'une bonne coordination, à quelques exceptions près, entre les transports et l'urbanisation et met en application le principe de la « ville des courtes distances ». Le contenu du PA a directement influencé le futur plan directeur cantonal (PDCn), notamment en termes d'urbanisation. Le fil conducteur est bien identifiable entre une analyse détaillée, une vision pertinente, les stratégies sectorielles ainsi que les mesures y relatives.

Le projet d'agglomération s'appuie sur une conception multimodale judicieuse et cohérente, bien coordonnée avec les mesures d'ordre supérieur (offre RER, contournements H18 et H20, plan cantonal de mobilité cyclable). Cette conception permet d'améliorer l'accessibilité ferroviaire et routière de l'agglomération et de soulager les centralités principales. La force du PA réside dans la déclinaison à l'échelle de l'agglomération du concept Neuchâtel Mobilité 2030 avec comme pierre angulaire la stratégie en matière de transports publics (TP). Celle-ci vise d'une part à améliorer l'ensemble du réseau de bus et d'autre part à créer des axes structurants TP favorisant la complémentarité bus-rail et la densification dans les centres urbains. Le projet propose aussi une bonne conception du réseau de mobilité douce (MD) ainsi qu'une stratégie de gestion et de maîtrise du transport individuel motorisé (TIM).

En termes d'urbanisation, le renforcement des pôles proches des gares ainsi que le développement de nouveaux pôles autour des axes TP structurants permet de soutenir clairement la densification. Le projet d'agglomération définit également des limites d'urbanisation claires, qui sont reprises dans la révision en cours du PDCn.

La mise en œuvre de la gestion du TIM dans les trois centres urbains est peu claire et peine à être concrétisée. La problématique des déplacements transfrontaliers n'est abordée que brièvement alors que ceux-ci sont un facteur d'influence important pour le système de transport dans l'agglomération. La stratégie de stationnement et les mesures y relatives ne sont pas traitées de manière prioritaire et leur développement est renvoyé à la deuxième étape des Plans Directeurs Régionaux (PDR). En matière d'urbanisation, une faiblesse du projet est la qualité de desserte insuffisante de certains secteurs de pôles de développement économique ainsi que de certaines extensions prévues à long terme de la zone à bâtir.

La sécurité du trafic est renforcée localement de façon significative grâce à l'important programme de requalifications routières ainsi qu'aux nombreuses mesures en faveur des piétons et des vélos.

Les mesures proposées dans le projet devraient permettre une évolution favorable des parts modales tant pour les TP que pour la MD dans l'agglomération et également réduire de façon modérée sur l'ensemble de l'agglomération les atteintes à l'environnement en termes de qualité de l'air et de bruit.

Lors de l'évaluation de la 3^e génération, la Confédération prend en considération l'avancement de la mise en œuvre des mesures des générations précédentes ainsi que le compte rendu y relatif. Des carences dans l'un ou l'autre peuvent se traduire par une réduction d'un ou deux points de la note d'utilité du PA. Dans le présent cas, une déduction d'un point est faite pour le projet d'agglomération RUN. En effet, le projet est péjoré par les retards, parfois importants, de mise en œuvre des mesures des générations précédentes. En outre, le compte rendu de mise en œuvre présente quelques lacunes.

Après vérification de la priorisation des mesures, les coûts d'investissement du projet d'agglomération RUN se montent à 286,87 millions de CHF. Ce montant comprend 63,16³ millions de CHF au titre des mesures de la liste A de 2^e génération et 55,61⁴ millions de CHF au titre des mesures de la liste A du

³ Ces coûts d'investissement A2 ont été obtenus comme suit : les coûts aux prix de 2005 tels qu'ils figurent dans l'accord sur les prestations de 2^e génération ont été convertis aux prix actuels et retranchés des montants auxquels les organismes responsables ont définitivement renoncé.

⁴ Ces coûts d'investissement A1 ont été obtenus comme suit : les coûts aux prix de 2005 tels qu'ils figurent dans l'accord sur les prestations de 1^{re} génération ont été convertis aux prix actuels et retranchés des montants auxquels les organismes responsables ont définitivement renoncé.

projet d'agglomération de 1^{re} génération⁵. Les coûts d'investissement sont jugés moyens pour la moyenne-grande agglomération concernée.

Au regard de l'efficacité escomptée (rapport coût-utilité), il est proposé au Parlement d'appliquer le taux de contribution suivant aux mesures cofinancées de 3^e génération⁶ :

40%

En application de ce taux de contribution, la libération des montants ci-dessous est proposée aux Chambres fédérales pour le cofinancement des mesures figurant dans la liste A.

Liste A

Code ARE	N° PA	Mesure	Coûts (mio CHF) selon PA	Coûts (mio CHF) 2016*	Contrib. fédérale **	Contrib. fédérale ***
6458.3.028	H10.5a	Requalification de la RC5 : priorisation TP et aménagement de bandes cyclables, 1ère étape	6.80	6.77	2.71	
6458.3.037	H13.1	Elargissement de la chaussée à l'avenue des Pâquiers pour permettre le croisement des bus et la sécurisation des cheminements piétons	0.50	0.50	0.20	
6458.3.040	H14.1	Aménagements de voiries et modification du schéma de circulation dans le centre du bourg de Colombier, en lien avec la restructuration du réseau TP (y compris réalisation de nouveaux arrêts de bus)	1.84	1.83	0.73	
6458.3.090	K10.2	Priorisation TP à la rue de l'Ecluse : Champ-Coco (jonction H10) et au carrefour de Prébarreau	0.21	0.21	0.08	
6458.3.095	L10.1	Création d'une interface bus-train à la halte St-Blaise BLS, et réaménagement du chemin de la Plage	3.28	3.27	1.31	
6458.3.105	L2	Amélioration interface bus-train, Gare de Neuchâtel : place Blaise Cendrars	7.70	7.67	3.07	
6458.3.185	-	Paquet MD Liste A	16.18	15.38		6.15
6458.3.186	-	Paquet VSR Liste A	33.42	32.73		13.09
Somme			69.93	68.36	8.10	19.24

Tableau 2-1 * Prix d'avril 2016 ; ** Prix d'avril 2016, hors TVA et renchérissement ; *** Prix d'avril 2016 y compris TVA et renchérissement (cf. annexe 1)

⁵ Cf. directives du DETEC, p. 66, point 4.5.2.

⁶ Les taux de contribution aux mesures de la liste A fixés dans les accords sur les prestations de 1^{re} et 2^e générations restent inchangés.

Autres mesures pertinentes pour l'efficacité du projet

Les mesures suivantes sont pertinentes pour évaluer l'efficacité du projet et, partant, pour déterminer le taux de contribution. Elles sont par conséquent reprises dans l'accord sur les prestations.

- Mesures de transport et d'urbanisation non cofinancées par la Confédération, selon Tableau 5-2 (cf. points 5.2.1)
- Mesures de la liste B, selon Tableau 5-6 (cf. point 5.5).

D'autres mesures susceptibles d'être (co)financées par la Confédération selon le tableau 5-5 (cf. point 5.3.) et dont la mise en chantier est fixée (à titre prévisionnel) à l'horizon A ou B des projets d'agglomération de 3^e génération sont pertinentes pour l'évolution globale des transports et de l'urbanisation au sein de l'agglomération et sont donc prises en compte indirectement par la Confédération lorsqu'elle évalue l'efficacité du projet d'agglomération.

Le coût et l'utilité des projets d'agglomération remaniés de 3^e génération ont été évalués à la lumière des mesures des projets d'agglomération de 1^{re} et 2^e générations (hors mesures de priorité B, cf. point 3.4 des accords sur les prestations), sans toutefois tenir compte des projets urgents⁷. L'état de mise en œuvre de ces mesures (au sujet desquelles des engagements fermes ont déjà été pris) est donc pertinent pour l'efficacité du projet d'agglomération de 3^e génération considéré et, partant, pour la fixation du taux de contribution.

⁷ En octobre 2006, les moyens du fonds d'infrastructure ont été alloués aux projets urgents relevant du trafic d'agglomération (cf. arrêté fédéral du 4 octobre 2006 concernant le crédit global pour le fonds d'infrastructure). Les travaux relatifs à ces projets urgents ont pu être démarrés à l'entrée en vigueur de la loi sur le fonds d'infrastructure, en 2008.

3 Respect des exigences de base

Comme le stipulent en substance les directives DETEC, six exigences de base (EB)⁸ doivent être remplies pour que le projet d'agglomération puisse prétendre à un cofinancement par la Confédération.

Le projet d'agglomération doit remplir toutes ces exigences. Des adaptations sont toutefois possibles dans les modalités et dans le degré de détail pour tenir compte des enjeux spécifiques et de la taille du projet d'agglomération⁹.

Après examen du projet d'agglomération, la Confédération constate que les exigences de base sont remplies.

Synthèse

Le projet d'agglomération RUN de 3^e génération (PA) présente une bonne analyse de l'état actuel et des tendances identifiant clairement les points faibles et les risques. Le PA dispose d'une vision future pertinente liant transversalement toutes les thématiques, ainsi que des stratégies sectorielles très développées. L'ensemble du contenu est soutenu par une cartographie très élaborée qui est utile également dans une perspective de mise en œuvre (par exemple plan guide).

La richesse du contenu et des explications est quelquefois pénalisée par des éléments qui se répètent avec des termes différents, par des incohérences entre les textes et les cartes ainsi que d'une carte à l'autre, qui n'utilisent pas toujours les mêmes termes ou titres. Enfin, une synthèse des idées fortes du projet dans le chapitre sur la vision spatiale aurait facilité la communication.

Exigences de base 1 et 2

- EB 1 : démarche participative
- EB 2 : définition d'un organisme responsable

Les exigences de base 1 et 2 concernant la démarche participative et la définition d'un organisme responsable sont remplies.

Points forts :

- Le canton et les communes sont bien impliqués dans l'élaboration du PA : ceci assure la consolidation politique et technique du projet et son appropriation à tous les échelons.
- La collaboration régionale est bien établie, avec des structures supra-communales comme le RUN, l'agglomération urbaine du Doubs (AUD), le Réseau des trois villes et la Communauté Urbaine du Littoral (COMUL).
- L'intégration des communes françaises dans le projet et dans l'AUD facilite la collaboration au-delà des frontières nationales.

Points faibles :

- Une démarche d'information à la population spécifique pour le PA aurait renforcé la communication et l'adhésion au projet.

Exigences de base 3, 4 et 5

- EB 3 : analyse de l'état actuel et des tendances de développement et identification des forces, faiblesses, opportunités, menaces et besoins d'action
- EB 4 : développement de mesures dans tous les domaines, s'intégrant dans une suite logique (fil conducteur) reliant vision d'ensemble, stratégies sectorielles et priorisation
- EB 5 : description et argumentation de la priorisation des mesures

Les exigences de base 3 à 5 concernant l'analyse, la vision d'ensemble, les stratégies partielles et le développement de mesures ainsi que les données relatives aux indicateurs MOCA (valeurs cibles) sont remplies.

⁸ Si un rapport d'examen préalable a été établi, seul le chapitre 3 contient des compléments spécifiques à l'agglomération.

⁹ Cf. directives du DETEC, p. 25, point 3.4.

Points forts :

- Les orientations stratégiques définies dans le PA2 sont poursuivies dans le PA, ce qui d'une part confirme le bien fondé des choix précédents et d'autre part assure la cohérence entre les différentes générations du projet.
- L'analyse de l'état actuel et des tendances identifie clairement les points faibles et les risques.
- La vision future est accrocheuse, pertinente et permet de lier transversalement tous les thèmes.
- Les stratégies sectorielles sont cohérentes avec les enjeux identifiés dans le diagnostic et avec la vision d'ensemble. Elles sont complètes, détaillées et présentent un bon degré de concrétisation.
- L'analyse, la vision, les stratégies et les mesures intègrent et traitent également le territoire français.
- L'ensemble du contenu est soutenu par une cartographie très élaborée permettant de visualiser et localiser les différentes analyses, stratégies et sous-stratégies. La cartographie a été effectuée aussi dans le but de faciliter la mise en œuvre (par exemple plan guide).
- Dans les chapitres de stratégies, l'utilisation des encadrés de couleurs différentes permet de comprendre rapidement le lien entre les objectifs validés politiquement et le cadre de la mise en œuvre. Cet outil formel est utilisé aussi pour mettre en évidence les indicateurs MOCA, ce qui facilite leur compréhension.
- La synthèse est bien faite et très utile pour le lecteur.

Points faibles :

- L'analyse des forces et des opportunités est moins détaillée que celle des risques et des faiblesses.
- Le PA est très riche en contenu et explications, mais le lecteur se perd parfois en raison des contenus qui se répètent, avec des termes différents et des incohérences entre textes et cartes. Par ailleurs, les cartes n'utilisent pas toujours les mêmes termes ou titres.
- Une synthèse du chapitre sur la vision spatiale aurait facilité la communication et permis d'aller à l'essentiel des idées fortes du projet.
- Un texte introductif aux mesures expliquant le lien entre celles-ci ainsi qu'entre les mesures et les stratégies faciliterait le suivi du fil conducteur du projet.

Exigence de base 6

- EB 6 : mise en œuvre et procédure de contrôle

La mise en œuvre des mesures du projet d'agglomération de 1^{re} et de 2^e générations est documentée dans le compte rendu de mise en œuvre et les aspects formels (chapitre 6 des directives DETEC) ont été respectés. Dans ces conditions, l'exigence de base 6 est remplie.

Points forts :

- Le compte rendu sur la mise en œuvre des mesures du est établi, les éventuels retards sont justifiés de manière synthétique.
- La mise en œuvre ainsi que son organisation sont formalisées dans une charte d'engagement signée par toutes les autorités concernées (y compris françaises), où les partenaires s'engagent à la réalisation.

Points faibles :

- Aucun

4 Evaluation de l'efficacité du projet

La procédure visant à évaluer l'efficacité du projet est décrite dans les directives du DETEC (notamment aux points 2, 3.5 et 4.5)¹⁰. Elle met en balance l'utilité du projet d'agglomération et son coût. L'utilité et le coût sont rapportés à la taille de l'agglomération (nombre d'habitants additionné au nombre de salariés pondéré à 0,5) et à ses spécificités¹¹.

Pour évaluer l'utilité, l'efficacité globale du projet d'agglomération est déterminante. Celle-ci est mesurée sur la base de la contribution du projet à l'atteinte des objectifs formulés (amélioration de la qualité du système de transport, développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti, réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources, accroissement de la sécurité du trafic) à l'article 17*d* de la loi fédérale du 22 mars 1985 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et de la redevance autoroutière (LUMin¹²).

L'évaluation de l'utilité du projet d'agglomération de 3^e génération porte sur les mesures suivantes :

- mesures de la liste A du projet d'agglomération de 3^e génération, selon priorisation établie par la Confédération (point 2) ;
- mesures non cofinçables par la Confédération dans les domaines de l'urbanisation, du paysage et des transports (points 5.2.1) ;
- mesures de la liste B du projet d'agglomération de 3^e génération, selon priorisation établie par la Confédération (point 5.5) ;
- mesures de la liste A du projet d'agglomération de 1^{re} et 2^e générations, qui sont intégrées à l'accord sur les prestations correspondant (mesures cofinçables et non cofinçables ainsi que les mesures assumées entièrement par l'agglomération ; points 3.1–3.3 de l'accord sur les prestations) ;
- éventuelles autres mesures pertinentes, qui ont été mises en œuvre ou dont la mise en œuvre a démarré pendant les périodes concernées (2011–2014 et 2015–2018)¹³.

D'autres mesures (co)finçables par la Confédération telles que visées au Tableau 5-4 (cf. point 5.3), qui seront (selon toute probabilité) mises en chantier à l'horizon A ou B des projets d'agglomération de 3^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.

L'évaluation de l'utilité se fonde également sur le compte rendu de mise en œuvre (état de la mise en œuvre des mesures issues des projets d'agglomération des générations antérieures, élaboration de mesures sur la base des projets d'agglomération des générations antérieures).

Le coût se compose de l'ensemble des coûts induits par la mise en œuvre des mesures de type A et B priorisées par la Confédération du projet d'agglomération de 3^e génération mais également du coût des mesures cofinçables de priorité A prévues par les accords sur les prestations de 1^{re} et 2^e générations¹⁴.

¹⁰ Cf. directives du DETEC, p. 14, point 2, p. 40 point 3.5 et p. 65, point 4.5

¹¹ Cf. directives du DETEC, p. 65, point 4.5, et p. 67, point 4.5.2.

¹² RS 725.116.2

¹³ Cf. directives du DETEC, p. 65, point 4.5.1.

¹⁴ Cf. directives du DETEC, p. 66, point 4.5.2.

4.1 Utilité – Evaluation à l'aune des critères d'efficacité

<i>Critère d'efficacité</i>	<i>Evaluation motivée</i>
<p>CE1: Amélioration de la qualité des systèmes de transport</p>	<p>Points forts</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ La stratégie multimodale du projet d'agglomération de 3^e génération (PA) décline le concept Neuchâtel Mobilité 2030 à l'échelle de l'agglomération et permet à la fois d'améliorer l'accessibilité ferroviaire et routière ainsi que de soulager les centralités principales. La stratégie en matière de transports publics (TP) est la pierre angulaire du concept ; elle vise à restructurer, densifier, améliorer et hiérarchiser l'ensemble du réseau de bus. Un réseau de mobilité douce (MD) bien conçu complète judicieusement le dispositif. La coordination avec les mesures d'ordre supérieur (offre RER, contournements H18 et H20, plan cantonal de mobilité cyclable) est garantie. ▪ Le développement de quatre axes structurants TP favorise la complémentarité bus-rail. Il constitue également une bonne base pour améliorer la desserte TP le long des principaux axes d'urbanisation et favoriser la densification dans les centres urbains. Une amélioration de la fréquence est en outre proposée sur les lignes régionales. ▪ La mobilité douce est renforcée, notamment dans les trois villes principales. Le réseau MD devient plus fonctionnel et continu grâce à de nouveaux tronçons et franchissements ainsi qu'à la réalisation d'« axes forts » MD liés aux axes structurants TP. De nombreux aménagements améliorent d'autre part la sécurité et la rapidité des déplacements. Une offre attractive de stationnement vélo à proximité des interfaces TP est aussi mise en place. Seul bémol, la stratégie de MD ne différencie que peu les piétons et les cyclistes. ▪ L'accessibilité MD des arrêts de transports publics et l'intermodalité se voient renforcées grâce à la valorisation des interfaces TP (réaménagement de la gare de Neuchâtel, création des interfaces bus-train à St-Blaise, au Crêt-du-Loche et à Morteau), et à l'amélioration des rabattements sur les haltes et gares du RER. <p>Points faibles</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Le projet peine à concrétiser la stratégie générale de gestion du transport individuel motorisé (TIM) pour les trois centres urbains. Si la hiérarchie du réseau routier est clairement définie, des incertitudes subsistent notamment quant à la mise en œuvre des mesures d'accompagnement des contournements H18/H20. De surcroît, le projet ne propose que peu de mesures de maîtrise et de gestion du TIM. Les volumes du TIM dans le tissu urbain dense pourraient ainsi quand même augmenter. ▪ Un concept clair et percutant traitant la problématique des déplacements transfrontaliers manque, malgré des mesures concrètes et pertinentes comme le développement du RER neuchâtelois et de l'offre P+R ainsi que des initiatives ponctuelles telles que le covoiturage. ▪ En matière de stationnement public, la stratégie est renvoyée à la deuxième étape des Plans Directeurs Régionaux (PDR) et les mesures à l'échelle de l'agglomération restent encore peu développées. Le projet d'agglomération ne propose pas de dispositions plus ambitieuses que celles des directives cantonales.
<p>CE2: Encouragement du développement urbain vers l'intérieur</p>	<p>Points forts</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Le projet est cohérent avec les générations précédentes et propose une bonne coordination entre transports et urbanisation. Ainsi, le développement vers l'intérieur se poursuit de façon judicieuse avec le renforcement des pôles aux abords des gares (nouvelles centralités) et la création de nouveaux pôles le long des axes TP structurants. La priorisation des pôles en fonction de l'horizon de réalisation des mesures infrastructurelles est pertinente, même si elle conduit parfois à des contradictions par rapport à l'évaluation qui a été menée (à l'exemple des pôles Les Charmettes, Les

Arniers, Gérardmer et Les Saignoles). En dehors des pôles cependant, aucune priorisation du développement à l'intérieur des zones à bâtir n'est proposée.

- Le PA a fortement influencé le futur plan directeur cantonal (PDCn), qui reprend et renforce certains éléments contraignants, comme les densités minimales ou les limites d'urbanisation. Le PA a également conditionné la loi cantonale sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC) qui intègre une stratégie de changement d'affectation - par exemple de zone d'activités en zone mixte accompagnée - d'un mécanisme de plus-value et d'un délai de réalisation. La coordination avec la partie française de l'Agglomération Urbaine du Doubs (AUD) est garantie puisque les stratégies et mesures du PA seront intégrées au schéma de cohérence territorial (SCOT) en cours d'élaboration.
- Le projet propose une densification grâce à des changements d'affectation à l'intérieur du milieu bâti, une densité minimale plus volontariste que celle actuellement en vigueur pour les zones d'habitat, mixtes et de centre (HMC) ainsi que pour les développements le long des axes TP.
- L'extension de l'urbanisation, au travers de la création de nouvelles zones à bâtir, est limitée à quelques exceptions près aux pôles existants. Le projet localise ces extensions et propose un horizon de réalisation. Un mécanisme de compensation est prévu à l'échelle du canton. L'extension des zones HMC - disposant d'une classe de desserte minimale C - est plus faible dans le PA que ce que le PDCn autorise. Quelques dézonages sont prévus dans les Montagnes tout comme le gel, de manière modérée, d'HMC grâce à des zones d'utilisation différée (ZUD – avec une éventuelle réactivation d'ici 2040).
- La qualité des espaces publics est améliorée par de nombreuses mesures. Celles-ci portent autant sur le renforcement de la nature en ville que le réaménagement en espace-rue des axes structurants et boulevards urbains ou l'extension des zones à modulation de trafic.

Points faibles

- Quelques secteurs des pôles de développement économique (PDE), en particulier les Saignoles, ne disposent toujours pas d'une qualité de desserte C en transports publics et ne respectent ainsi pas les dispositions du PA. De même, à l'horizon 2040, un tiers environ du potentiel d'habitants supplémentaires et 15 % des emplois devraient se situer dans des secteurs ayant, dans les meilleures des cas, une classe de desserte C. Toutefois, ces secteurs sont majoritairement des zones à bâtir légalisées ou partiellement construites.
- Le dimensionnement et la localisation des zones à bâtir sont parfois peu judicieux. En effet, certaines réserves de zones à bâtir sont situées en périphérie de l'agglomération et en limite d'urbanisation (par exemple sur les Monts au Locle, aux Brenets ou sur les hauts d'Hauterive).
- La valorisation du potentiel de densification dans les bourgs et les villages n'est pas concrétisée sur l'ensemble de l'agglomération. En effet, aucune mesure n'est proposée pour Villiers-le-Lac et Les Fins. Il n'est donc pas clair dans quelle mesure cette proposition permet de limiter effectivement, dans ces cas-là, la pression sur le paysage et d'éviter l'étalement urbain.

CE3:

Augmentation de la sécurité du trafic

Points forts

- L'analyse relative à la sécurité effectuée dans le cadre du PA a mise en évidence que les accidents mortels et les points noirs sont localisés, à une exception près, dans les villes de Neuchâtel et de La Chaux-de-Fonds. Aucune mesure spécifique n'est cependant prévue dans le PA. En effet, l'agglomération a prévu d'assainir certains points noirs soit avant 2019 soit dans le cadre du PA2. Elle considère par ailleurs, après une analyse détaillée, que les endroits accidentogènes ne sont objectivement pas dangereux.

- La sécurité routière et le sentiment de sécurité pour tous les usagers de la route sont grandement améliorés par de nombreuses mesures sur l'ensemble de l'agglomération. Y contribuent les requalifications routières, la généralisation des zones à modération de trafic, l'aménagement d'itinéraires continus pour la MD ainsi que le réaménagement des interfaces TP.

Points faibles

- Le risque d'accident ne diminue pas de façon nette, puisque la part du TIM sur les pénétrantes des centres urbains reste assez importante voire pourrait augmenter, si les mesures d'accompagnement des contournements H18 / H20 ne sont pas assez volontaristes.
-

CE4: Réduction des atteintes à l'environnement et de la consommation de ressources

Points forts

- Les parts modales des TP et de la MD vont augmenter de façon modérée sur la partie suisse de l'agglomération en raison de quelques mesures pour contenir le TIM. Cette tendance devrait toutefois être bien moins prononcée pour l'AUD.
- Les atteintes à l'environnement (pollution de l'air, bruit) diminueront de façon modérée sur l'ensemble de l'agglomération. Y contribuent notamment la fluidification du trafic sur les axes structurants, la diminution des vitesses – notamment dans les quartiers résidentiels – ainsi que l'augmentation (faible) de la part des TP électriques.
- Les qualités naturelles de l'agglomération et la biodiversité sont améliorées par différentes mesures parmi lesquelles on citera la protection des césures paysagères (approche par le vide), la valorisation des espaces naturels, une labélisation du parc régional du Doubs ainsi que la protection et le développement des corridors écologiques. Dans leur ensemble, les mesures paysagères sont toutefois encore peu concrètes.

Points faibles

- Le projet limite sa consommation de surfaces que très partiellement. Une emprise de plusieurs hectares, notamment sur les surfaces d'assolement, est prévue pour le développement de certains pôles (Littoral Ouest et Est, pôle de logements « Les Cheintres », nord de la gare de Boudry).
 - Les biotopes ou paysages d'importance nationale ne sont pas traités dans la stratégie paysagère. Ces précieuses valeurs ne sont donc pas prises en compte (par exemple pour son développement du côté de la Chaux-de-Fond (IBN) ou pour la valorisation de l'espace Chaumont et du Creux-de-Van (IFP)).
-

CMO: Compte rendu de mise en œuvre

Points forts

- Le compte rendu de mise en œuvre ainsi que les tableaux sont globalement clairs et compréhensibles. Le projet décrit de manière plus approfondie l'état d'avancement de certaines mesures (Place Numa-Droz, trolleybus entre St-Blaise et Marin par exemple). Les écarts de mise en œuvre par rapport à ce qui était planifié sont justifiés, comme par exemple pour les mesures ferroviaires en lien avec PRODES.
- Des informations complémentaires sont fournies là où elles sont nécessaires et l'état d'avancement des mesures des PA1 et PA2 est illustré par différentes cartes synthétiques. Cependant, le projet mentionne l'abandon de certaines mesures dans la partie descriptive mais ne précise pas desquelles il s'agit et la table correspondante est vide.

Points faibles

- La mise en œuvre des mesures des générations précédentes, tant celles relatives aux infrastructures que celles d'urbanisation n'a pas avancé de manière suffisante.
-

- Quelques incohérences sont à relever entre le rapport de mise en œuvre et les fiches de mesures. Par exemple, la passerelle Fahys – Espace de l'Europe – une mesure A de la 1^{re} génération, est en priorité C dans le rapport de mise en œuvre et en priorité A dans la fiche de mesure. De même, la délimitation des mesures présentées par rapport à celles des générations précédentes n'est pas toujours claire (p. ex., la distinction entre les travaux de la 1^{re} et de la 3^e génération pour la passerelle Le Corbusier). Par contre, d'une génération à l'autre, les mesures sont cohérentes (fil conducteur) et une analyse des mesures non réalisées a été effectuée.
- Aucune solution de remplacement n'est proposée pour certaines mesures clés ayant été suspendues ou présentant un retard de réalisation important, comme la Place Numa-Droz à Neuchâtel ou la requalification de l'espace public à La Chaux-de-Fonds en lien avec le contournements H18 / H20.
- Au vu du compte rendu de mise en œuvre et de l'état d'avancement des mesures des générations précédentes, l'utilité du projet est réduite d'un point.

Tableau 4-1

L'évaluation qui a été réalisée a mis en évidence l'utilité suivante, exprimée en points :

<i>Critère d'efficacité</i>	<i>Utilité</i>
CE1: Amélioration de la qualité des systèmes de transport (-1 à 3 points)	2
CE2: Encouragement du développement urbain vers l'intérieur (-1 à 3 points)	2
CE3: Augmentation de la sécurité du trafic (-1 à 3 points)	2
CE4: Réduction des atteintes à l'environnement et de la consommation de ressources (-1 à 3 points)	2
CMO: Compte rendu de mise en œuvre (-2 à 0 points)	-1
Total de points (utilité)	7

Tableau 4-2

4.2 Efficacité du projet d'agglomération (rapport coût – utilité)

Les coûts des mesures de priorité A et B (cf. point 2 pour la liste A et point 5.5 pour la liste B) s'établissent à 168,10 millions de CHF y compris 90,19 millions de CHF pour les mesures forfaitaires auxquels s'ajoutent 118,77 millions de CHF au titre des mesures de la liste A des projets d'agglomération de 1^{re} et 2^e générations. Ces coûts sont jugés moyens pour une moyenne-grande agglomération.

L'efficacité du projet d'agglomération dépend du rapport entre l'utilité calculée au point 4.1 et le coût total.

Utilité (selon
tableau 4-2)

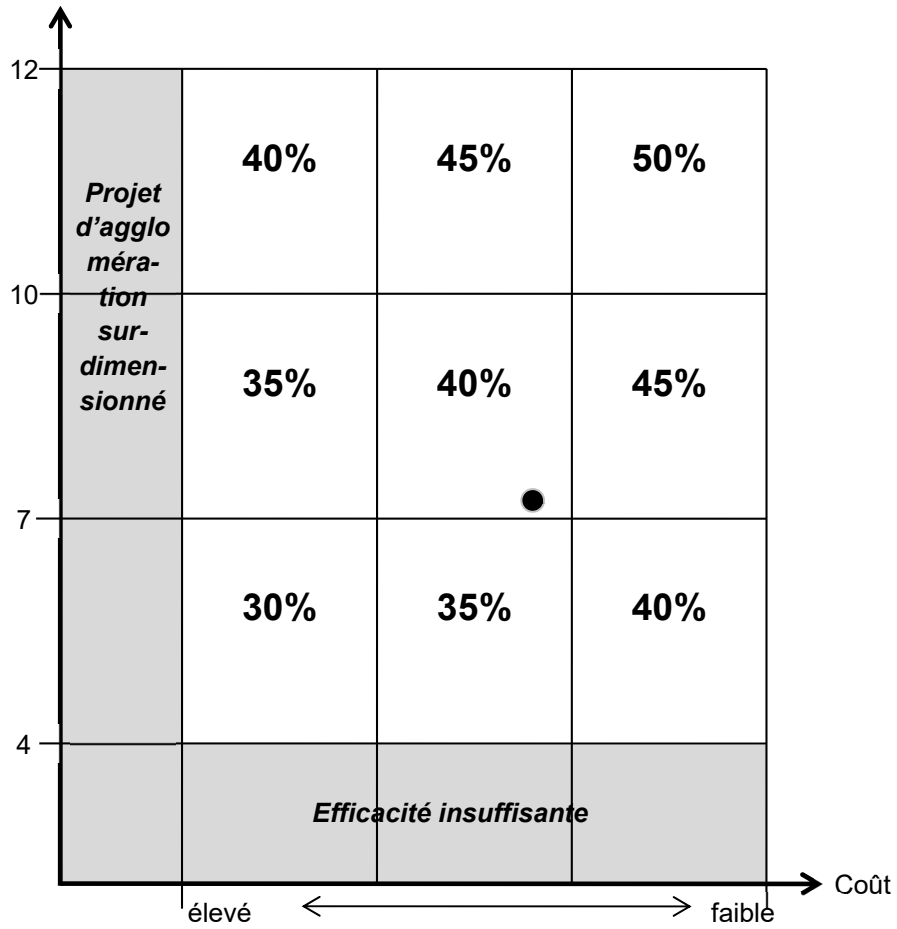


Figure 4-1

5 Examen de la priorisation des mesures

En tenant compte de tous les projets d'agglomération déposés et des moyens disponibles, la Confédération examine la priorisation des mesures établie par l'agglomération sur la base de la procédure décrite dans les directives du DETEC¹⁵. Cette procédure comporte les étapes suivantes :

- adaptation des mesures (point 5.1)
- détermination des mesures non cofinancées (point 5.2)
 - mesures dans les domaines de l'urbanisation et du paysage (point 5.2.1)
 - mesures non cofinancées relevant des transports (point 5.2.1)
 - prestations assumées entièrement par l'agglomération (point 5.2.1)
 - mesures ne relevant pas du projet d'agglomération (point 5.2.2)
- détermination des mesures non (co)financées par d'autres fonds fédéraux (point 5.3)
- détermination des mesures à priorité modifiée A/B/C (point 5.4)
- détermination des mesures présentant une priorité A ou B après examen par la Confédération (point 2 et 5.5)
 - Les mesures de la liste A seront prêtes à être réalisées et financées durant la période quadriennale 2019-2022.
 - Les mesures de la liste B n'atteindront ce stade que plus tard, ou leur rapport coût – utilité doit encore être optimisé.
- détermination des mesures présentant une priorité C et un besoin d'action après examen par la Confédération (mesures C*, point 5.5)

Les points 2 et 5 ne considèrent que les mesures ayant un effet positif ou neutre sur le projet d'agglomération.

Les mesures visées dans les tableaux 2-1, 5-2 et 5-6 sont pertinentes pour déterminer le taux de contribution et seront intégrées à l'accord sur les prestations.

Les mesures auxquelles l'agglomération a attribué le niveau de priorité C ne sont pas évaluées par la Confédération.

5.1 Adaptation des mesures pour les mettre en conformité avec les directives du DETEC

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

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>	<i>Modification de la composition de la mesure</i>
Aucune mesure dans cette catégorie			

Tableau 5-1

Les mesures suivantes sont rassemblées en paquets avec des contributions fédérales forfaitaires :

¹⁵ Cf. directives du DETEC, p. 14, point 2, p. 40 point 3.5 et p. 57, point 4.4

Paquet MD Liste A (mobilité douce)

<i>Code ARE</i>	<i>N° AP</i>	<i>Mesure</i>	<i>Coût (mio CHF) Avril 2016 hors TVA</i>
6458.3.114	M10.13	Création de rabattements MD vers le centre et les haltes de St-Blaise	0.66
6458.3.116	M10.16	Création d'un itinéraire MD entre Corcelles et Peseux, bandes cyclables ou banalisation de la chaussée centrale, ainsi qu'aménagement des carrefours	0.07
6458.3.121	M10.20	Création d'un itinéraire MD rue des Longschamps et rue du Brel, bandes cyclables	0.54
6458.3.127	M10.8	Contresens cyclables à Peseux et Neuchâtel	0.02
6458.3.130	M11.11a	Mise aux normes des passages pour piétons sur les routes à 2 voies, étape 1, 55 passages pour piétons	1.10
6458.3.132	M11.12	Station vélo à la gare principale	0.60
6458.3.134	M11.1a à e	Aménagements vélo en ville de La Chaux-de-Fonds	0.76
6458.3.136	M11.2	Aménagements piétons en ville de la Chaux-de-Fonds	1.76
6458.3.137	M11.3	Aménagement d'un itinéraire cyclable sur le POD entre la rue de Pouillerel et la Gare	0.30
6458.3.144	M12.1	Prolongement du chemin des Rencontres entre Le Locle centre et Technicum, étape 1	0.48
6458.3.146	M12.3	Nouvelles liaisons MD en lien avec l'axe structurant TP	0.69
6458.3.147	M12.4	Nouvelles liaisons MD en lien avec la restructuration du réseau bus, constitution d'un réseau de lignes radiales	0.34
6458.3.149	M13.1	Itinéraire alternatif MD Marin - St-Blaise, au nord de la voie ferrée	1.20
6458.3.150	M13.2	Aménagement d'une piste cyclable vers Wavre (continuité nouvelle passerelle A5)	0.70
6458.3.155	M14.1	Bandes cyclables allée du Port	0.04
6458.3.160	M14.14	Aménagement d'un itinéraire MD alternatif entre Colombier et Auvernier	0.70
6458.3.161	M14.15	Continuité MD entre la route de Sombacour et l'avenue de la Gare (rabattement vers TP et centre)	0.07
6458.3.167	M14.5	Aménagements cyclable à la rue des Courtils	0.20
6458.3.169	M14.7	Aménagement de trottoirs de part et d'autre de la chaussée à la route des Addoz	1.25
6458.3.172	M15.1	Aménagement d'une bande cyclable montante La Crête et La Crête-Dessous	0.01
6458.3.173	M15.2	Aménagement MD entre Villers-Le-Lac et les Brenets : trottoirs et de bandes cyclables	1.54
6458.3.176	M15.5	Prolongement du chemin des Rencontres entre Montlebon et Morteau	1.00
6458.3.178	M15.7	Création d'un réseau fin et attractif de rabattement mobilité douce vers le centre et la gare de Morteau	0.55
6458.3.179	M16.1	Nouvelles haltes : stationnement vélo couvert	0.40

Tableau 5-1a

Paquet VSR Liste A (valorisation de l'espace routier)

<i>Code ARE</i>	<i>N° AP</i>	<i>Mesure</i>	<i>Coût (mio CHF) Avril 2016 hors TVA</i>
6458.3.023	H10.1a	Requalification de la traversée de Peseux et de la rue des Draizes : priorisation TP, aménagement MD et valorisation de l'espace public, 1ère étape	3.00
6458.3.025	H10.2	Requalification de la rue des Terreaux et rue de l'Hôtel-de-Ville : priorisation TP, aménagements MD et valorisation de l'espace public	1.78
6458.3.026	H10.3	Requalification de l'avenue des Portes-Rouges : priorisation TP, bandes cyclables ou banalisation de la chaussée centrale	4.56
6458.3.033	H11.2	Requalification de la rue du Locle et du boulevard des Eplatures : priorisation TP, aménagement de traversées MD et de bandes cyclables, contrôles d'accès TIM et valorisation de l'espace public	2.70
6458.3.047	I10.1a	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, 1ère étape	3.50
6458.3.049	I10.3	Réaménagement des espaces publics du centre du village de St-Blaise	3.66
6458.3.056	I11.1a	Requalification de la rue du Cygne : valorisation des rues parallèles au "POD"	0.70
6458.3.057	I11.1b	Requalification de la rue Daniel-Jeanrichard et de la rue Jaquet-Droz (entre la rue du Midi et la rue Traversière) : valorisation des rues parallèles au "POD"	2.50
6458.3.058	I11.1c	Réaménagement de la place des Lilas et de ses environs	0.55
6458.3.059	I11.2a	Réfection du Grand-Pont et du carrefour de l'avenue Léopold-Robert, avec aménagements de couloirs d'approche bus et de mobilité douce	1.50
6458.3.062	I11.3a	Réaménagement de la rue de la Balance nord (carrefour rue Neuve - rue du Collège)	0.48
6458.3.063	I11.3b	Réaménagement de la rue Neuve	0.80
6458.3.065	I11.3d	Réaménagement de la rue de la Promenade, de la rue du Rocher et de leurs environs	1.45
6458.3.071	I14.1a	Requalification du bourg (rue Oscar-Huguenin), aménagement MD et valorisation de l'espace public	0.51
6458.3.085	I8	Requalification de la traversée de la localité de Bôle, à Milvignes	0.91
6458.3.110	M10.1	Création d'un itinéraire MD le long du parc urbain des Jeunes-Rives (RING)	2.35

Tableau 5-1b

Paquet MD Liste B (mobilité douce)

<i>Code ARE</i>	<i>N° AP</i>	<i>Mesure</i>	<i>Coût (mio CHF) Avril 2016 hors TVA</i>
6458.3.109	M1.2	Amélioration réseau MD - Monruz - nouvelle liaison MD Dîme - Monruz	1.00
6458.3.111	M10.10	Accès MD à la zone d'activités des Vernets	0.25
6458.3.112	M10.11	Création de rabattements MD vers la halte de Serrières, en lien avec le pôle de gare	1.56
6458.3.113	M10.12	Création de rabattements MD vers le centre d'Hauterive	0.52
6458.3.117	M10.17	Création d'un itinéraire MD rue des Parcs - rue des Sablons, bandes cyclables ou banalisation de la chaussée centrale	0.77
6458.3.118	M10.18	Amélioration du passage inférieure Edouard-Dubois - H10 et de ses accès, dans le cadre de la création d'un itinéraire MD entre Peseux et Neuchâtel	2.49
6458.3.122	M10.3	Bandes cyclables rue de Gibraltar	0.06
6458.3.128	M10.9	Création d'un trottoir le long la RC174 à Peseux	0.08
6458.3.131	M11.11b	Mise aux normes des passages pour piétons sur les routes à 2 voies, étape 2, 55 passages pour piétons	1.10
6458.3.139	M11.5	Création de continuités MD et amélioration des accès TP dans le pôle de développement économique d'intérêt cantonal du Crêt-du-Loche	1.00
6458.3.151	M13.3	Aménagement MD Wavre-Tielle	0.52
6458.3.154	M13.6	Aménagement d'un itinéraire cyclable entre St-Blaise et Cornaux	2.99
6458.3.156	M14.10	Aménagement d'une bande mixte piétons/vélos sur le chemin de la Vy d'Etra, liaison Boudry - PDE Littoral Ouest	2.49
6458.3.157	M14.11	Aménagement d'une liaison MD entre Bevaix et Cortaillod	0.80
6458.3.162	M14.16	Aménagements MD du faubourg Philippe-Suchard	1.10
6458.3.168	M14.6	Aménagement d'une chaussée à voie centrale banalisée ou de bandes cyclables à la rue des Courtils, en entrée de localité	0.05
6458.3.177	M15.6	Aménagement mobilité douce de la plaine des Sports et franchissement de la voie ferrée	1.98

Tableau 5-1c

Paquet VSR Liste B (valorisation de l'espace routier)

<i>Code ARE</i>	<i>N° AP</i>	<i>Mesure</i>	<i>Coût (mio CHF) Avril 2016 hors TVA</i>
6458.3.024	H10.1b	Requalification de la traversée de Peseux et de la rue des Draizes : priorisation TP, aménagement MD et valorisation de l'espace public, 2ème étape	4.13
6458.3.027	H10.4	Requalification de la rue de Tivoli et de la centralité de Serrières : valorisation TP, aménagement MD et valorisation de l'espace public	3.76

6458.3.039	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	3.12
6458.3.048	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, 2ème étape	2.59
6458.3.053	I10.7	Requalification de la rue de la Gare à Corcelles-Cormondrèche	1.00
6458.3.054	I10.8	Requalification du Quai Philippe Godet: réduction à 1 voie TIM par direction, aménagement de bandes cyclables et valorisation des accès aux rives du lac et requalification de la rue de l'Evoile et de la rue de la Promenade-Noire: aménagement de bandes cyclables	2.51
6458.3.067	I11.4b	Poursuite de la réalisation des zones 30 et des zones de rencontre, étape 2	0.75
6458.3.070	I13.1	Sécurisation du carrefour entre la route Henripolis et la route de Maupré et aménagements MD	0.48
6458.3.072	I14.1b	Requalification du Faubourg Philippe-Suchard, aménagement MD et valorisation de l'espace public, étape 2	1.53
6458.3.073	I14.2a	Requalification de la route de l'Areuse, aménagements MD et valorisation de l'espace public, étape 1	0.9
6458.3.080	I14.8	Requalification du carrefour de l'avenue de Longueville avec valorisation des accès au Littorail (chemin de la Plaine)	0.87
6458.3.091	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	1.18
6458.3.164	M14.2	Fermeture au TIM de la route de la Gare et aménagements MD du faubourg Philippe-Suchard (y.c. accès collège)	0.50

Tableau 5-1d

5.2 Mesures non cofinancées

5.2.1 Mesures non cofinancées par la Confédération

En vertu des dispositions légales (notamment de l'article 17a LUMin et de l'article 21 de l'ordonnance du 7 novembre 2007 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire dans le trafic routier [OUMin ; RS 725.116.21]) et des compléments apportés par les directives du DETEC (points 3.6 et 4.4.1), les mesures suivantes du projet ne peuvent donner lieu à un cofinancement par des fonds fédéraux. Elles doivent être mises en œuvre dans les délais prévus.

Code ARE	N° PA	Mesure	Priorité
Mesures d'urbanisation			
6458.3.001	A1	Obligations des autorités de planification	As
6458.3.002	A10	Qualité urbaine et architecturale / Densification qualitative	As
6458.3.003	A2	Instruments à adopter	As

6458.3.004	A3	Densification vers l'intérieur du milieu bâti	As
6458.3.005	A4	Extensions de zones (zones HMC)	As
6458.3.006	A5	Pôles de gare (PG) & pôles mixtes le long des axes structurants (PAXS)	As
6458.3.007	A6	Pôles de logement (PL)	As
6458.3.008	A7	Pôles de développement économique	As
6458.3.009	A8	Développement économique hors pôles	As
6458.3.010	A9	Implantation d'installation à forte fréquentation (ICFF)	As
6458.3.011	B2	Parc naturel régional du Doubs franco-suisse	As
6458.3.012	B3	Définition de limites d'urbanisation	As
6458.3.013	B4	Protection des réseaux écologiques	As
6458.3.014	B5	Protection et mise en valeur du paysage et des zones de délasserment	As
6458.3.015	B6	Espace "Chaumont - Creux-du-Van"	As
6458.3.016	B7	Valorisation du paysage urbain	As
6458.3.017	C1	Dispositions légales françaises applicables	As
6458.3.018	C2	Mesures d'aménagement orientées vers les TP	As
6458.3.019	D1	Pôles de gare (PG) & pôles mixtes le long des axes structurants (PAXS)	As
6458.3.020	E1	Pôles de logement (PL)	As
6458.3.021	F1	Pôles de développement économique	As
Mesures de transport			
6458.3.087	J2.1	Gestion du stationnement public	Av
6458.3.088	J2.2	Maîtrise du stationnement privé	Av
6458.3.089	J2.3	Gestion du stationnement P+R	Av
Prestations assumées entièrement par l'agglomération qui n'ont pas fait l'objet d'une demande de cofinancement			
6458.3.044	I10.13	Poursuite de la réalisation des zones 30 et des zones de rencontre	Av E
6458.3.046	I10.15	Généralisation des zones 30 dans les autres communes du Littoral	Bv E
6458.3.092	K4	Gestion et exploitation du réseau routier	Av E
6458.3.093	L05.b	P+R Col-des-Roches CH : 13 places CFF (sur 30pl.)	Av E
6458.3.180	M16.2	Amélioration du stationnement vélo	Av E

Tableau 5-2

5.2.2 Mesures ne relevant pas du projet

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
6458.3.045	I10.14	Généralisation des zones 30 dans les communes de Pesieux, Corcelles-Cormondrèche et à l'ouest de Neuchâtel	La mesure n'est pas pertinente pour le trafic d'agglomération et a une faible influence sur l'efficacité globale du projet d'agglomération.
6458.3.066	I11.4a	Poursuite de la réalisation des zones 30 et des zones de rencontre, étape 1	La mesure n'est pas pertinente pour le trafic d'agglomération et a une faible influence sur l'efficacité globale du projet d'agglomération.
6458.3.082	I15.1	Requalification de la traversée de localité et des entrées est et ouest, aménagements MD et valorisation de l'espace public	La mesure est située hors du périmètre OFS. Les effets sur la partie OFS de l'agglomération ne sont pas suffisants pour que la mesure puisse être cofinancée par le FORTA.
6458.3.129	M11.10	Passerelle sur les voies CFF dans PQ "Le Corbusier" (développement mesure PA1 M0.59) : ascenseur pour les vélos, couverture de la passerelle, accès aux quais CFF	La mesure a déjà été cofinancée dans le cadre de la première génération.
6458.3.133	M11.13	Stations vélos en libre-service, Phase 4, La Chaux-de-Fonds, avec vélos électriques	Ce type de mesure n'est pas cofinancable par le FORTA.
6458.3.143	M11.9	Liaison verticale entre le Grand-Pont et PS Le Corbusier	La mesure n'est pas pertinente pour le trafic d'agglomération et a une faible influence sur l'efficacité globale du projet d'agglomération.
6458.3.175	M15.4	Prolongement du chemin des Rencontres entre les Brenets et Montlebon	La mesure est située hors du périmètre OFS. Les effets sur la partie OFS de l'agglomération ne sont pas suffisants pour que la mesure puisse être cofinancée par le FORTA.

Tableau 5-3

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

Les mesures concernant les infrastructures ferroviaires et routières sont pertinentes pour le développement global des transports et de l'urbanisation sur le territoire de l'agglomération et sont donc prises en compte indirectement par la Confédération lors de l'évaluation de l'efficacité du projet d'agglomération :

- infrastructures nationales déjà actées dont la mise en chantier est prévue à l'horizon A ou B des projets d'agglomération de 3^e génération ;
- mesures dont le Conseil fédéral propose le financement dans son message sur l'étape d'aménagement 2030 rail du PRODES ou qui figurent dans les modules 2 et 3 du programme d'élimination des goulets d'étranglement sur les routes nationales et dont la mise en chantier est prévue à l'horizon A ou B des projets d'agglomération de 3^e génération d'après les estimations des offices fédéraux concernés (OFT et OFROU)

Les mesures prévues à l'horizon C ne sont pas prises en compte pour l'évaluation de l'efficacité du projet et ne figurent donc pas dans le tableau ci-dessous.

Code ARE	N° PA	Mesure
6458.3.189	-	Construction d'un nouveau tronçon Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds avec l'intégration dans le réseau et création de la nouvelle halte Cernier, intersection Le Crêt-du-Loche
6458.3.190	-	Amélioration d'offre Neuchâtel - La Chaux-de-Fonds (modernisation)
6458.3.192	-	Lausanne-Biel-Olten: augmentation de la capacité
6458.3.193	-	Neuchâtel - La Chaux-de-Fonds, NE-CF assainissement min.ligne + renouvellement tunnels (ISP 1148146)
6458.3.194	-	Le Locle - Frontière Tunnel des Col-des- Roches (ISP 1002257)
6458.3.195	-	La Chaux-de-Fonds, Reconstruction marquises (ISP 1147314)
6458.3.196	-	Malleray-Bévilard, MB+REC, Renouvellement et optimisation (ISP 1127983)
6458.3.200	-	Projet d'accès au quais de la gare de Neuchâtel

Tableau 5-4

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.

5.4 Priorités A, B, C modifiées par la Confédération

La vérification de la plausibilité des priorités établies par les organismes responsables, de leur rapport coût – utilité et de leur degré de maturité, conformément aux directives du DETEC (point 4.4), se traduit par les modifications suivantes par rapport au projet d'agglomération déposé :

Code ARE	N° PA	Mesure	Coût (mio de CHF) selon PA	Justification
A → B				
6458.3.035	H12.1	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	5.57	La mesure n'est pas encore prête à être réalisée et financée à l'horizon A. Une variante pour la nouvelle ligne traversant la ville doit être encore choisie et des études plus approfondies doivent être élaborées.
6458.3.036	H12.2	Aménagements liés à la constitution d'un réseau de lignes radiales au Locle : rebroussement pour les bus et arrêts de bus	1.00	La priorisation de cette mesure a été modifiée selon la requête de l'agglomération.
6458.3.115	M10.14	Nouvelle passerelle MD Fahys-Espace de l'Europe (développement mesure PA1 MO.31a)	4.00	Dépendance avec une autre mesure. La mesure est totalement dépendante du projet d'accès aux quais de la gare de Neuchâtel et doit être strictement coordonnée avec ce dernier.

6458.3.159	M14.13	Aménagement bande cyclable route des Buchilles, liaison Boudry - PDE Littoral Ouest	0.08	Degré de maturité: suffisant. A coordonner avec la stratégie de la commune de Boudry.
6458.3.166	M14.4	Nouvelle liaison MD entre Bevaix et Perreux/Boudry, en continuité du chemin des Sagnes	0.40	Degré de maturité: suffisant. A coordonner avec la stratégie de la commune de Boudry.
6458.3.183	N11.1b	Requalification de la rue de l'Hôtel-de-Ville (entre rond-point du Raymond et début de la liaison) et de la rue de la Pâquerette (entre Fritz-Courvoisier et Collège) en lien avec la nouvelle liaison H18	5.16	Dépendance avec une autre mesure. La mesure est totalement dépendante de la réalisation de contournement H18 et doit être strictement coordonnée avec cette dernière.
A → C*				
6458.3.078	I14.6	Requalification de la route de Sombacour, avec aménagement d'une voie centrale banalisée ou aménagements MD	3.67	Degré de maturité: insuffisant. Le besoin d'action pour améliorer la sécurité est reconnu mais le TJM n'est pas suffisant afin de pouvoir cofinancer la mesure.
6458.3.184	N13.1	Aménagement d'un giratoire avec by-pass à Thielle	1.20	Dépendance avec une autre mesure. La mesure est totalement dépendante de l'adaptation du réseau autoroutier liée à la jonction autoroutière de Thielle et du développement urbain du pôle EST (horizon C). Cet aménagement doit être strictement coordonné avec ces mesures.
B → C				
6458.3.100	L14.1	Restructuration et valorisation de l'interface terminus du Littorail	0.80	Degré de maturité : insuffisant. Des études plus approfondies doivent être élaborées pour concrétiser la mesure.
6458.3.145	M12.2	Prolongement du chemin des Rencontres entre Technicum et Le Col-des-Roches, étape 2	0.47	Degré de maturité : insuffisant et dépendance avec une autre mesure. La réalisation de la mesure doit être coordonnée en particulier avec la réalisation du contournement H20 et les mesures de remplacement de la H20 dans le domaine de la nature et du paysage. Conflit potentiel avec des milieux dignes de protection selon l'OPN (Calthion, Magnocaricion et population de frillaires pintade).

Tableau 5-5

5.5 Listes A, B et C* après vérification de la priorisation

La **liste A** figure au chapitre 2.

Les mesures de **liste B** ci-dessous ne seront pas prêtes à être réalisées et financées à temps pour la période 2019–2022, ou leur rapport coût – utilité doit encore être optimisé. A la date d'envoi du présent rapport d'examen (le 14 septembre 2018), 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 Confédération¹⁶:

Liste B

Code ARE	N° PA	Mesure	Coûts (mio CHF) selon PA	Coûts (mio CHF) 2016*	Contrib. fédérale **
6458.3.029	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, 2ème étape	5.60	5.58	2.23
6458.3.032	H11.1	Infrastructures bus pour la desserte du pôle de développement économique cantonal	4.50	4.48	1.79
6458.3.035	H12.1	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	5.57	5.55	2.22
6458.3.036	H12.2	Aménagements liés à la constitution d'un réseau de lignes radiales au Locle : rebroussement pour les bus et arrêts de bus	1.00	1.00	0.40
6458.3.038	H13.2	Réalisation d'un axe TP - MD structurant entre Fleur de Lys, halte de Marin-Epagnier et le PDE Littoral Est, y.c. route de desserte TIM depuis la route des Perveuls et traitement du carrefour d'accès	9.40	9.36	3.74
6458.3.068	I12.1a	Mesures d'accompagnement liées à la mise en service de la H20, axes routiers avec potentiel d'influence modéré : notamment requalification de la rue des Envers, de la rue des Jeanneret et de l'axe Bournot - Andrié	5.70	5.68	2.27
6458.3.097	L10.3	Amélioration de l'interface de la place de la gare Neuchâtel, secteur ouest	5.00	4.98	1.99
6458.3.099	L11.1	Création d'une interface bus-train à la halte du Crêt-du-Locle, en lien avec la prolongation de la desserte TP du pôle de développement économique cantonal	0.30	0.30	0.12

¹⁶ Cf. directives du DETEC, p. 73, point 5.3.

6458.3.102	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)	0.50	0.50	0.20
6458.3.106	L3	Amélioration interface bus-train Gare de Neuchâtel : rue des Fahys et giratoire du Rocher	5.50	5.48	2.19
6458.3.107	L4	P+R Morteau (gare)	2.80	2.79	1.12
6458.3.108	L5	Porte sud de la gare CFF : plateforme intermodale à la station inférieure du funiculaire (Fun'ambule)	2.37	2.36	0.94
6458.3.115	M10.14	Nouvelle passerelle MD Fahys-Espace de l'Europe (développement mesure PA1 MO.31a)	4.00	3.98	1.59
6458.3.159	M14.13	Aménagement bande cyclable route des Buchilles, liaison Boudry - PDE Littoral Ouest	0.08	0.08	0.03
6458.3.166	M14.4	Nouvelle liaison MD entre Bevaix et Perreux/Boudry, en continuité du chemin des Sagnes	0.40	0.40	0.16
6458.3.183	N11.1b	Requalification de la rue de l'Hôtel-de-Ville (entre rond-point du Raymond et début de la liaison) et de la rue de la Pâquerette (entre Fritz-Courvoisier et Collège) en lien avec la nouvelle liaison H18	5.16	5.14	2.06
6458.3.187	-	Paquet MD Liste B	18.76	18.76	7.50
6458.3.188	-	Paquet VSR Liste B	23.32	23.32	9.33
Somme			99.96	99.74	39.88

Tableau 5-6 *Prix d'avril 2016 ; ** Prix d'avril 2016, hors TVA et renchérissement

La **liste C*** ci-après contient les mesures classées en priorité C par la Confédération. Si cette dernière reconnaît, sur le principe, un besoin d'action, le rapport coût – utilité ou le degré de maturité des mesures proposées ne justifie pas leur intégration à la liste A ou B (mesures dites C*).

Liste C*

Code ARE	N° PA	Mesure	Coût (mio de CHF) selon PA
6458.3.078	I14.6	Requalification de la route de Sombacour, avec aménagement d'une voie centrale banalisée ou aménagements MD	3.67
6458.3.184	N13.1	Aménagement d'un giratoire avec by-pass à Thielle	1.20

Tableau 5-7

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 les parties infrastructurales rail et route du plan sectoriel des transports, avec les plans de mesures et avec les inventaires a été vérifiée. 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>
6458.3.154	M13.6	5-1c	Aménagement d'un itinéraire cyclable entre St-Blaise et Cornaux		Site de reproduction de batraciens d'importance nationale.
6458.3.173	M15.2	5-1a	Aménagement MD entre Villers-Le-Lac et les Brenets : trottoirs et de bandes cyclables		Traverse le site de reproduction de batraciens d'importance nationale IBN NE106 et longe le bas marais d'importance nationale Nr 233 "Les Goudebas".
6458.3.006	A5	5-2	Pôles de gare (PG) & pôles mixtes le long des axes structurants (PAXS)		Site de reproduction des batraciens d'importance nationale IBN NE13 "Les Eplatures", voire jusque dans le haut-marais d'importance nationale N°568 et le bas-marais N°56.

Tableau 6-1

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

Toutes les mesures infrastructurelles qui relèvent de la planification directrice cantonale et qui sont cofinancées par la Confédération dans le cadre d'un projet d'agglomération doivent être ancrées dans le plan directeur cantonal et être approuvées par le Conseil fédéral au plus tard lors de la conclusion de l'accord sur les prestations. Les mesures inscrites dans la liste A doivent être dans la catégorie « coordination réglée », et la catégorie « coordination en cours » est recommandée pour les mesures de la liste B. 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 / Conséquence</i>
Aucune mesure dans cette catégorie				

Tableau 6-2

Liste B :

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

Tableau 6-3

Les mesures dans le domaine de l'urbanisation et du paysage relevant de la planification directrice et intrinsèquement liées à une mesure infrastructurelle de la liste A doivent avoir été approuvées avec un état de « coordination réglée » avant la conclusion de l'accord sur les prestations.

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

Tableau 6-4

Les autres mesures dans le domaine de l'urbanisation et du paysage relevant de la planification directrice doivent en principe être ancrées dans le plan directeur et être approuvées au plus tard à l'issue de la période de quatre ans couverte par 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 (OAT¹⁷). 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.

6.3 Réserve pour cause de contenus non encore définitifs dans le plan directeur

Lorsque la Confédération alloue des subventions en faveur de mesures contenues dans le projet d'agglomération, elle exige que celles-ci soient conformes au(x) plan(s) directeur(s) approuvé(s) par le Conseil fédéral (art. 30 LAT). Si le contexte évolue et que cela induit des répercussions importantes sur le règlement d'affectation – comme cela a été le cas avec la révision de la LAT – il convient d'attendre que le plan directeur ait été adapté avant de confirmer définitivement la contribution dans l'accord sur les prestations lié au projet d'agglomération. L'adaptation du/des plan(s) directeur(s) à la LAT révisée doit être faite d'ici au 30 avril 2019, sans quoi aucune nouvelle zone à bâtir ne pourra être créée dans un canton tant que l'adaptation de son plan directeur n'a pas été approuvée par le Conseil fédéral (art. 38a, al. 1 et 3, LAT).

¹⁷ RS 700.1

Le plan directeur du canton de Neuchâtel remanié conformément à la LAT révisée n'a pas encore été approuvé par le Conseil fédéral. La Confédération doit ainsi fonder son examen du projet d'agglomération sur une base de planification dont le contenu n'est pas encore définitif et est donc encore susceptible d'évoluer. Le présent rapport d'examen s'entend donc sous réserve de l'approbation du plan directeur.

Le plan directeur du canton de Neuchâtel remanié conformément à la LAT révisée a déjà fait l'objet d'un examen préalable par la Confédération. Le présent rapport d'examen est donc établi sous réserve que le plan directeur adopté par le canton soit conforme au droit fédéral (et notamment au projet ayant fait l'objet de l'examen préalable et au rapport d'examen préalable établi par la Confédération) et soit conforme audit rapport d'examen.

L'accord sur les prestations relatif au projet d'agglomération ne pourra être conclu que lorsque le plan directeur conforme au présent rapport d'examen (cf. point 0) aura été approuvé par le Conseil fédéral.

7 Remarques quant au développement du projet d'agglomération

Les projets d'agglomération de 3^e génération déposés le 30 septembre 2016 / le 31 décembre 2016 sont la base de la troisième phase de libération de crédits en provenance du fonds d'infrastructure ou du fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) à partir de 2019. Après l'entrée en vigueur de la LFORTA, les Chambres fédérales se prononceront en principe tous les quatre ans au sujet d'une nouvelle libération de crédits.

Le rapport d'examen met en exergue les points forts et les points faibles du projet d'agglomération considéré pour ce qui est des exigences de base et des critères d'efficacité (chapitres 3 et 4). Le projet d'agglomération RUN de la prochaine génération devrait s'employer à éliminer les points faibles ainsi identifiés et à conserver, voire consolider, les points forts.

Les mesures d'urbanisation et de transports ne faisant pas partie du projet d'agglomération se révélant indispensables après le dépôt du projet d'agglomération sont à planifier de manière à ce que l'efficacité du projet s'en trouve maximisée et à intégrer à une prochaine génération de projets d'agglomération. Elles seront présentées et expliquées dans le rapport soumis à la Confédération.

ANNEXE 1

Liste des mesures des contributions fédérales forfaitaires

L'annexe 1 présente les mesures comparativement bon marché de mobilité douce, de gestion du trafic et de valorisation/sécurisation de l'espace routier. Pour ces mesures, des coûts standardisés sont calculés afin qu'une base de comparaison adaptée soit disponible pour évaluer ces mesures et leur octroyer des contributions forfaitaires.

Paquet MD Liste A (mobilité douce)

Type de mesure	Nombre d'unités de prestation	Unité de prestation	Coûts moyens par unité de prestation	Taux de contribution	Réduction conceptuelle	Contribution par unité de prestation (arrondi)	Contribution totale
Aires de stationnement de vélos cat.2	200	Nombre	2'160	40%	5%	820	164'000
Aires de stationnement de vélos cat.3	200	Nombre	3'240	40%	5%	1'230	246'000
Îlots de protection pour piétons sans élargissement de la chaussée	55	Nombre	21'600	40%	5%	8'210	451'550
Cheminements MD cat.1	33'580	m	184	40%	5%	70	2'350'600
Cheminements MD cat.2	5'958	m	610	40%	5%	230	1'370'340
Cheminements MD cat.3	410	m	1'844	40%	5%	700	287'000
Cheminements MD cat.4	1'166	m	2'875	40%	5%	1'090	1'270'940

Contribution totale mio CHF (arrondi)	6.15
---------------------------------------	------

Tableau A1-a

Paquet VSR Liste A (valorisation de l'espace routier)

Type de mesure	Nombre d'unités de prestation	Unité de prestation	Coûts moyens par unité de prestation	Taux de contribution	Réduction conceptuelle	Contribution par unité de prestation (arrondi)	Contribution totale
Val. rout.	130'836	m2	255	40%	5%	100	13'083'600

Contribution totale mio CHF (arrondi)	13.09
---------------------------------------	-------

Tableau A1-b