



# Rapport d'information du Conseil communal

relatif aux objectifs "La Chaux-de-Fonds 2030" et au plan directeur communal des mobilités

(du 8 novembre 2017)

## au Conseil général

de la Ville de La Chaux-de-Fonds

Madame la présidente,  
Mesdames les conseillères générales,  
Messieurs les conseillers généraux,

### **1 Contexte**

Le Conseil communal a lancé, en 2011, une réflexion sur le développement urbanistique de la ville dans une vision à l'horizon 2030. Pourquoi 2030 ? C'est l'horizon prévisible raisonnable qui permet d'anticiper l'évolution de l'économie et de l'habitat dans la mesure du possible tout en orientant les objectifs de développement. En termes d'aménagement du territoire, le travail se fait en général en fonction de l'évolution souhaitée sur quinze ans. Cette vision à long terme n'existe actuellement pas dans les instruments légaux pour le développement territorial communal. A ce titre, l'élaboration de Lignes directrices en 2013 – 2014 a permis de répondre à cette absence. En effet, cet instrument donne les grands axes d'orientations stratégiques et permet de s'entendre sur une vision à long terme et sur les actions prioritaires à engager pour la réaliser.

Dans sa séance du 3 juin 2013, votre Conseil avait pris acte à l'unanimité du rapport sur la première phase de l'élaboration des Lignes directrices. Pour rappel, les Lignes directrices devaient donner les grands axes d'orientations politiques et stratégiques de la Ville à l'horizon 2030.

Dans sa séance du 6 novembre 2014, votre Conseil avait pris acte de la version définitive du document des Lignes directrices. Ces dernières se déclinaient autour de trois axes directeurs : horlogerie, nature et culture. Ces Lignes directrices constituaient la base des planifications directrices communales dont une première partie vous est présentée dans ce rapport.

## **2 Les plans directeurs communaux**

Le rôle des plans directeurs communaux est d'anticiper et d'orienter le développement de la ville à l'horizon de quinze ans. Il fixe une vision par le biais d'objectifs et de principes d'aménagements. Il définit finalement des mesures qui concrétisent le volet opérationnel de la planification. Celle-ci doit pouvoir évoluer si de meilleures opportunités se présentent au fil du temps.

Par ces plans directeurs communaux, le Conseil communal projette l'avenir de La Chaux-de-Fonds à l'horizon 2030. Les orientations proposées sont ambitieuses et leur mise en œuvre doit permettre à la Ville de La Chaux-de-Fonds de connaître un développement cohérent et harmonieux.

Trois instruments de planification territoriale ont été envisagés par le Conseil communal afin de régler les questions territoriales, des mobilités et des énergies; ces trois thématiques étant en étroite interaction.

### **1.1 Le projet de territoire ou plan directeur communal du développement territorial**

Le projet de territoire des autorités communales énonce la vision générale sur la manière de situer la ville dans son contexte régional, de préserver et de valoriser ses atouts, de faire évoluer son aménagement et d'assurer ses équilibres économiques, environnementaux et sociaux dans la durée. C'est l'instrument de planification globale qui doit se coordonner avec les projets d'agglomération (PA) (1<sup>ère</sup> génération 2007, 2<sup>e</sup> génération 2012 et 3<sup>e</sup> génération en 2016) et le plan directeur régional à l'échelle des Montagnes neuchâteloises.

Cette planification n'est pas présentée dans le cadre du présent rapport car les services cantonaux ont souhaité réserver leur préavis en attendant que les planifications supérieures soient sanctionnées, en particulier le plan directeur cantonal qui a été mis en consultation publique d'avril à fin septembre 2017 et les plans directeurs régionaux.

Le projet de territoire vous sera dès lors soumis lors d'une prochaine séance en même temps que les réflexions pour la révision générale du plan et règlement d'aménagement communal (PRAC).

## 1.2 Le plan directeur des mobilités

Si le présent rapport évoque globalement la réflexion portant sur "La Chaux-de-Fonds 2030", il porte plus particulièrement sur le plan directeur des mobilités. En effet, il s'agit de réviser totalement le plan directeur de la mobilité urbaine de 2002, tout en favorisant une approche multimodale (transports individuels, transports publics et mobilité douce). Cette planification doit prendre en compte les projets des grandes infrastructures (projet de mobilité cantonal, contournement routier ouest – H20 et contournement routier est – H18, plan directeur cantonal de la mobilité cyclable). Il permettra également de définir des étapes, dans une vision générale, pour les projets de réaménagement urbain qui devront les accompagner. Ce plan directeur se fonde sur les nombreuses études existantes.

## 1.3 Le plan directeur des énergies

Les buts de ce plan directeur sont de définir la politique de développement souhaitée en termes énergétique et de déterminer des objectifs et des mesures à même de concrétiser cette stratégie. Ce plan doit garantir une bonne adéquation entre le développement territorial et l'approvisionnement en énergie, en coordonnant géographiquement l'approvisionnement en chaleur.

Cette planification a également été retardée dans sa conception. La validation de l'étude de faisabilité pour le projet VADEC+, qui prévoit le doublement de la capacité de l'usine d'incinération ainsi que la validation du projet de territoire par les services cantonaux, sont essentiels pour valider la vision 2030 en termes d'approvisionnement énergétique. Cette planification vous sera dès lors soumise ultérieurement.

# **3 Contenu des plans directeurs communaux**

## 3.1 Qu'est-ce qu'un plan directeur communal ?

Les plans directeurs communaux ne visent volontairement pas à régler tous les problèmes de manière précise car il existe beaucoup d'incertitudes à l'horizon 2030. Ils sont le produit d'un processus d'échange entre différents acteurs et sont portés par l'exécutif communal. Elus, habitants,

techniciens communaux et groupes d'intérêts définissent ensemble une vision globale pour le développement de La Chaux-de-Fonds.

Le plan directeur est un instrument qui :

- fixe les buts à atteindre par le biais d'objectifs;
- établit les principes et mesures d'aménagement pour atteindre les objectifs;
- définit et coordonne les opérations et démarches à entreprendre : les fiches de mesure (programme des mises en œuvre).

Le plan directeur communal constitue une base contraignante pour une future révision du plan d'aménagement local.

### 3.2 *Forme, contenu et phases de travail*

Les plans directeurs communaux de La Chaux-de-Fonds se présentent sous la forme de cinq documents et d'une annexe :

- cahier 1 – objectifs
- cahier 2 – projet de territoire
- cahier 3 – plan directeur des mobilités
- (cahier 4 – plan directeur des énergies)<sup>1</sup>
- cahier 5 – programme des fiches de mesures
- annexe : diagnostic

Le "cahier 1 – objectifs" dresse la liste des neuf objectifs définis suite aux éléments tirés du diagnostic et validés par la commission des planifications territoriales du Conseil général le 26 novembre 2015 et par le Conseil communal le 14 novembre 2015. Vous retrouverez ces neufs objectifs en annexe du rapport.

Le "cahier 2 – projet de territoire" constitue le cœur stratégique du plan directeur communal. Il présente la vision future de La Chaux-de-Fonds à l'horizon 2030. Ce cahier traite également la coordination avec les planifications supérieures sur lesquelles les plans directeurs communaux doivent s'appuyer. Il s'agit notamment de la planification cantonale, régionale et des PA.

---

<sup>1</sup> Ce cahier sera intégré ultérieurement car le plan directeur communal des énergies est en cours d'élaboration.

Le "cahier 3 – plan directeur des mobilités" traite du plan directeur des mobilités avec une présentation par thématique : transports individuels motorisés (TIM), piétons et espace public, vélos et transports publics.

Le plan directeur des énergies sera ajouté ultérieurement dans le cahier 4. Les décisions concernant le projet de nouvelle usine VADEC+ et la validation du projet de territoire sont des conditions de base pour son élaboration.

Le "cahier 5 – programme fiches de mesures" constitue le volet opérationnel du plan directeur communal. Il présente, sous forme de fiches thématiques ou localisées, les objectifs et mesures que le Conseil communal entend entreprendre, par l'intermédiaire de ses services. La priorisation sera faite annuellement par le Conseil communal dans le cadre de l'élaboration des budgets.

L'annexe dresse le diagnostic communal qui s'est notamment fait par une analyse de l'état des lieux. Cet état des lieux s'est basé sur une analyse statistique, une lecture historique du territoire, une analyse des différents plans de zones et par la consultation des groupes d'intérêts concernés par les problématiques du territoire, des énergies et des mobilités. Pour chaque sujet exploré, une description des données exploitées a été introduite dans les enjeux spécifiques au territoire communal. Une comparaison est quelquefois faite avec d'autres villes de Suisse romande.

### 3.3 Auteurs des plans directeurs communaux

Au niveau politique, le comité de pilotage (COPIL des planifications territoriales), composé de deux conseillers communaux, pilote l'ensemble de la démarche. Il est accompagné des trois porteurs de projets au niveau du service d'urbanisme et de l'environnement (SUE), du Commandant de la Sécurité publique (SP) et du chef du service de la communication.

Les plans directeurs communaux sont élaborés par le SUE. Aucun mandat extérieur n'a été octroyé pour ce projet.

Au niveau législatif, le suivi s'est fait avec la Commission des planifications territoriales. Selon l'article 3 de son règlement, celle-ci est chargée d'accompagner la révision partielle du règlement d'aménagement communal, l'élaboration des Lignes directrices et des planifications directrices.

D'autres commissions concernées par ces plans directeurs communaux ont également été consultées, à savoir la Commission d'urbanisme, la

Commission de gestion des infrastructures, de l'urbanisme et de l'énergie et la Commission mobilité, espace public et stationnement.

### 3.4 Démarche

La formulation du diagnostic et des objectifs, première étape de l'élaboration des plans directeurs communaux, a été menée en collaboration avec la population et les écoles via notamment une exposition relative à la vision La Chaux-de-Fonds 2030 (29 septembre au 31 octobre 2015), une enquête vélo menée en juin et juillet 2015 ainsi que l'organisation d'ateliers de travail avec les groupes d'intérêts et les services concernés.

Deux groupes d'intérêts ont été constitués pour les volets "mobilités" et "énergies" pour le suivi de ces deux plans directeurs.

- Le groupe d'intérêts "mobilités" est constitué des partenaires suivants : les Chemins de fer du Jura (CJ), les CFF, les Transports Publics Neuchâtelois SA (transN), la Communauté d'Intérêts pour les Transports Publics Neuchâtelois (CITRAP), PRO VELO Neuchâtel section des Montagnes, l'Automobile Club de Suisse (ACS) section neuchâteloise, le Touring Club Suisse (TCS) section Jura neuchâtelois, Pro Infirmis Neuchâtel, le Centrevue, l'Association transports et environnement (ATE) section Neuchâtel, l'Association des commerçants indépendants de détail (CID), section chaux-de-fonnière, Tourisme neuchâtelois, l'Association Réseau urbain neuchâtelois (RUN), l'Agglomération urbaine du Doubs (AUD), l'Ecole obligatoire de la Ville, le Service cantonal des transports (SCTR) et le Service des ponts et chaussées (SPCH). L'apport de ce groupe d'intérêts a été très important dans l'élaboration des différents plans composant le plan directeur communal des mobilités.

Les services communaux consultés dans le cadre de l'élaboration du diagnostic de plan directeur communal des mobilités sont les suivants : la SP, les Services techniques (ST), le Service des espaces publics (SEP) et les Ecoles.

- Le groupe d'intérêts "énergies" est, pour sa part, constitué des partenaires suivants : Viteos, Vadec et le Service cantonal de l'énergie et de l'environnement (SENE).

Pour la question du territoire, la coordination a été menée avec les planifications supérieures dans le cadre des différents groupes de travail inhérents.

#### **4 Objectifs "La Chaux-de-Fonds 2030"**

Les plans directeurs communaux cherchent à régler et à planifier dans le détail la vision de la ville à l'horizon 2030. Pour y parvenir, plusieurs politiques sectorielles ont été développées :

- L'environnement bâti et paysager comme cadre de vie pour la population et les travailleurs, car ceci est déterminant pour la qualité et l'attractivité future de la ville.
- Le développement urbanistique afin de répondre aux projections démographiques et aux besoins de l'économie.
- La mobilité car les infrastructures de transports structurent la ville et lui garantissent un bon fonctionnement.
- Une politique énergétique durable et réaliste.

Sur la base du diagnostic, des objectifs des planifications supérieures et des choix politiques du Conseil communal, neuf objectifs – que vous trouverez en annexe – ont été développés pour tendre vers la vision de la Ville de La Chaux-de-Fonds à l'horizon 2030 sous l'angle territoire, mobilités et énergies. Ils se déclinent de deux manières : un objectif global sous le titre "vision 2030" et des objectifs généraux pour garantir la mise en œuvre.

Ces objectifs ont été validés par le COPIL et le Conseil communal le 14 novembre 2015 et par la commission des planifications territoriales du Conseil général le 26 novembre 2015.

#### **5 Le plan directeur communal des mobilités**

##### **5.1 Synthèse générale du diagnostic et enjeux**

Les TIM sont prépondérants dans les déplacements sur le territoire chaux-de-fonnier. Cette domination du TIM s'explique notamment par la structure du réseau routier ainsi que par les nombreuses possibilités de stationnement gratuit sur le domaine public. A contrario, la part modale du transport public est très faible. Si une réflexion sur l'offre est certes à mener, ce faible taux d'utilisation s'explique entre autres par les nombreux aménagements en faveur du TIM.

Cependant, on note que la part modale des modes doux, en particulier de la marche (35 %), est elle aussi assez importante, ce qui peut s'expliquer par l'aspect concentré de la ville qui encourage les déplacements à pied ou en deux-roues non motorisés. De plus, des équipements comme les vélos en libre-service (VLS) (Velospot) sont des incitations aux déplacements en mode de transport doux.

Si l'on opère une comparaison avec les parts modales sur le secteur de Neuchâtel (figure 1), on note que les écarts sont importants. En effet, les transports publics sont trois fois plus utilisés à Neuchâtel qu'à La Chaux-de-Fonds et la différence entre l'utilisation des TIM entre La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel est de 17 points.

	La Chaux-de-Fonds	Neuchâtel
<b>Transports individuels motorisés</b>	55 %	38 %
<b>Transports publics</b>	8 %	24 %
<b>Mobilité douce</b>	36 %	37 %
<b>Autres</b>	1 %	1 %

Figure 1: comparaison de la répartition modale des déplacements entre La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel.<sup>2</sup>

La figure 2 indique les déplacements internes et externes en prenant en compte toutes les mobilités. Cette carte a été élaborée dans le cadre de la stratégie cantonale 2015 de la mobilité douce et se réfère à des déplacements tous modes confondus, sur l'entier du territoire communal. Les données de base sont celles du micro recensement de 2010 (donc des données issues d'enquêtes par sondage).

<sup>2</sup> Source : office fédéral de la statistique (OFS), micro recensement de 2010 mobilité et transports (MRMT); Service de l'aménagement du territoire (SAT)

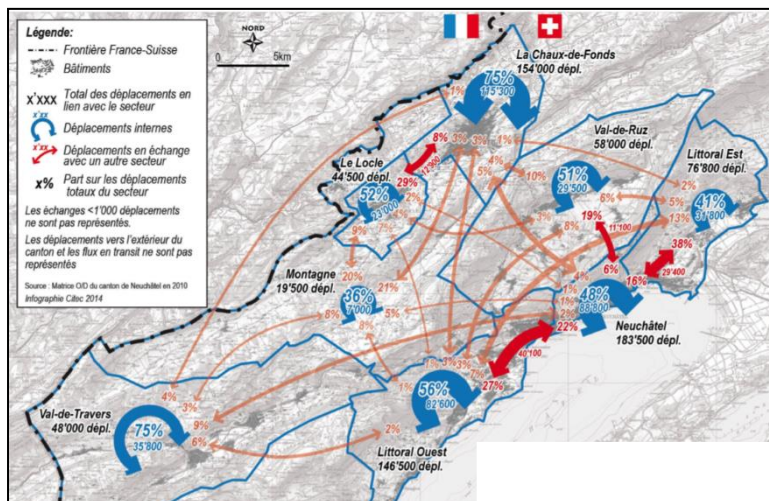


Figure 2 : déplacements dans le canton de Neuchâtel<sup>3</sup>.

On peut noter un fort pourcentage de déplacements internes en ville de La Chaux-de-Fonds puisque 75 % des déplacements se font au sein du territoire communal (à noter que le territoire communal est plus grand que la zone urbanisée). Cette forte proportion indique un potentiel important pour le développement de la mobilité douce.

En raison de la part modale du TIM et du fort taux de déplacements internes, cette situation implique un trafic motorisé important en ville de La Chaux-de-Fonds. Viennent ensuite la marche puis l'usage des transports publics (TP) qui est en-dessous de la moyenne cantonale et, enfin, l'usage du vélo qui est relativement faible alors que le potentiel à la belle saison est important (faible distance, pente globalement acceptable, faible trafic journalier moyen (TJM) sur certains axes, bonne perméabilité etc.). A contrario, il s'agit de relativiser ce résultat en fonction des conditions hivernales défavorables aux deux-roues. Aujourd'hui, il est nécessaire de garder à l'esprit qu'il n'existe plus uniquement de "conducteur" ou de "marcheur" totalement dissocié, mais que la mobilité devient multimodale et s'adapte aux besoins.

De par sa situation, le territoire chaux-de-fonnier est un espace singulier : altitude, pente, climat rigoureux en hiver, présence de grandes usines et de

<sup>3</sup> Source : matrice O/D Canton de Neuchâtel en 2010. Infographie CITEC 2014

pôles d'emplois, zone frontalière et développement surprenant d'une ville à cet endroit : tous ces éléments contribuent à des habitudes et des nécessités de déplacements propres. Certains éléments représentent plutôt des contraintes, et d'autres des atouts : qualité urbaine / patrimoniale, faible charge de trafic sur certains axes, ville compacte, proximité des espaces verts.

Les comportements de déplacements sont ainsi influencés par les éléments géographiques tels que les implantations urbaines et les politiques mises en œuvre. Il ne faut pas oublier le composant essentiel de ce territoire : l'homo mobilis. Qu'il soit habitant, pendulaire, frontalier, enfant ou adulte, chaque groupe d'individus présente des besoins et des habitudes de mobilités propres qui, au-delà des aménagements et des politiques mises en œuvre, dessinent la réalité. Ces habitudes et les perceptions propres ne sont pas à négliger.

## 5.2 Les politiques de mobilité en ville de La Chaux-de-Fonds

La Ville fait, depuis de nombreuses années, la promotion des mobilités contemporaines. Nous pouvons ici citer à titre d'exemple le développement du quartier Le Corbusier. Ce projet urbain favorise un développement urbain vers l'intérieur, à proximité d'un pôle d'échanges (gare CFF et gare routière) et qui est desservi par la "rue verte", zone de rencontre faisant la part belle aux mobilités douces et à la cohabitation de toutes les mobilités nécessaires et induites par un tel quartier mixte (logements, services, industries).

Au fil des années, la Ville a promu le développement des mobilités douces en s'intéressant d'une part à la marche à pied (sécurisation des déplacements piétons, mise en valeur d'espaces publics pour favoriser la marche, sécurisation des accès aux écoles (carrefours, pédibus etc.), déneigement optimisé sur les trottoirs, mise en place d'une signalétique piétonne) et d'autre part à l'usage du vélo (développement d'infrastructures cyclables sur tout le territoire : bandes et pistes cyclables, voies de bus accessibles aux cyclistes, contresens cyclables, intégration de la thématique du vélo dans les réaménagements et les projets urbains, parkings vélos, etc., mise en place du système de VLS, soutien temporaire à l'achat de vélos électriques, etc). Les modérations du trafic mises en place (zones 30, de rencontre ou zones piétonnes avec cycles autorisés) constituent aussi une mesure importante en faveur de ces deux modes de déplacement. Enfin, l'animation du centre-ville (marché, Plage des Six-Pompes, Braderie, etc.) contribue à l'attractivité de la marche. De plus, la commune de La Chaux-de-Fonds est l'une des premières dans le Canton à

avoir intégré dans son règlement d'aménagement communal un article relatif aux parcs à vélos dans les immeubles neufs.

La Ville s'engage également à traiter le plus intelligemment possible la thématique des TIM. De nombreuses études ont permis d'orienter les décisions à prendre par rapport à ce moyen de transport, la sécurité est en permanence favorisée; les parkings-relais permettent une mobilité motorisée fonctionnelle. La Ville cherche à développer une nouvelle réflexion quant à une politique de stationnement plus fonctionnelle.

La Ville soutient également depuis de nombreuses années deux grands projets routiers et leurs mesures d'accompagnement à venir et nécessaires pour assurer une mobilité durable et une qualité de vie en ville : les projets des contournements H18 et H20.

Au niveau ferroviaire, la Ville est également active puisqu'elle est en contact permanent avec les CFF, transN, les CJ, la BLS et la SNCF pour améliorer sa desserte ferroviaire et développer le réseau des gares. Elle soutient activement le projet de mobilité 2030.

Enfin, la Ville promeut l'intermodalité dans le cadre de ses compétences communales, mais également dans le cadre de son travail avec les entreprises installées sur son territoire. En effet, dès trente employés, les entreprises chaux-de-fonnières doivent élaborer, conformément au règlement d'aménagement communal (RAC) et en collaboration avec le SUE, leur plan de mobilité d'entreprise voire inter-entreprises.

Dans les années à venir, la demande de mobilité évoluera, d'une part selon la croissance démographique et le développement économique, mais aussi selon les grands projets qui verront le jour : l'amélioration de la liaison ferroviaire entre les Montagnes et le plateau suisse, la construction de la H18 et de la H20 permettront de désengorger le centre-ville et de mettre en place des mesures favorisant les mobilités douces ainsi que les transports publics urbains en redonnant de la valeur aux espaces publics. Les nouveaux quartiers d'habitation et les implantations industrielles engendreront de nouvelles demandes de mobilités et la coordination entre le développement urbanistique et les mobilités devra être optimale pour aboutir à une ville se développant mais ne préteritant pas une situation de déplacement déjà complexe.

L'élaboration du plan directeur des mobilités s'appuie ainsi sur une vision multimodale et structurée sur la base des quatre modes de transports : les

transports individuels motorisés, les transports publics, la mobilité douce piétonne et cyclable.

### **5.3 Structure du plan directeur des mobilités**

Le plan directeur des mobilités est composé de quatre plans et de 20 fiches de mesures. Les plans<sup>4</sup> traitent des thématiques suivantes :

1. schéma routier (avant contournements);
2. schéma routier (après réalisation des contournements);
3. mobilité douce piétonne et espaces publics;
4. mobilité douce cyclable.

La thématique des TP est abordée dans le cadre d'une fiche de mesures.

Les fiches de mesures sont regroupées par mode de transports et abordent les thématiques suivantes :

#### **VOLET MOBILITÉ (14 FICHES)**

##### **Transports individuels motorisés**

M\_1 : schéma de circulation et hiérarchie routière

M\_1.1 : zones 30

M\_1.2 : contournements routiers H20 et H18

M\_1.3 : politique de stationnement

M\_1.4 : périmètres de sécurité autour des collèges

##### **Transports publics**

M\_2 : réseau des TP et amélioration de l'attractivité

##### **Mobilité douce piétonne**

M\_3 : réseau de mobilité douce piétonne

M\_3.1 : traversées piétonnes

M\_3.2 : personnes à mobilité réduite (PMR)

##### **Mobilité douce cyclable**

M\_4 : réseau de mobilité douce cyclable

M\_4.1 : développement du réseau de vélos en libre-service

M\_4.2 : infrastructures pour le stationnement vélos

---

<sup>4</sup> La grandeur des plans (format A0) fait qu'il est impossible de les insérer au rapport. Un jeu de plans a été remis à chaque groupe politique.

## **Autres modes de déplacement**

M\_5 : moyens de déplacements alternatifs

M\_6 : plan de mobilité d'entreprise

## **VOLET ESPACE PUBLIC (6 FICHES)**

M\_7 : développement du réseau d'espaces publics

M\_7.1 : charte des espaces publics

M\_7.2 : aménagement des entrées de ville

M\_7.3 : développement d'un plan lumière

M\_7.4 : stratégie d'affichage

M\_7.5 : actes citoyens

Les fiches M\_1, M\_2, M\_3 et M\_4 sont des fiches chapeau et regroupent les mesures globales à réaliser pour les quatre modes de transports. Ces fiches sont structurées de manière à faire correspondre les mesures aux éléments de légende figurant sur les plans. Les fiches de niveau inférieur (M\_1.1, M\_1.2, etc.) précisent des thématiques particulières en lien avec leur fiche chapeau.

Les fiches M\_5 et M\_6 concernent des mesures transversales et communes à tous les modes de transports.

La fiche M\_7 est la fiche chapeau du volet des espaces publics. Les fiches de niveau inférieur (M\_7.1 à M\_7.5) précisent des thématiques particulières en lien avec la valorisation de l'espace public.

Le volet sur les espaces publics, qui se compose de rues, places et parcs majeurs du centre-ville, est traité particulièrement dans le volet piétonnier. Cependant, pour une bonne articulation avec tous les modes de transports, le réseau d'espaces publics est également indiqué sur les autres plans. Il s'agit ainsi d'assurer la cohérence et l'articulation entre les différents types de mobilités qui ont des impacts déterminants sur la qualité des espaces publics, et les interventions réalisables sur ces derniers.

### **5.4 La politique de mobilité touchant le réseau routier et TIM**

#### **5.4.1 Synthèse du diagnostic**

Les déplacements en TIM sont majoritaires en ville de la Chaux-de-Fonds, ils représentaient 55 % de la part modale en 2010. Cette situation découle de plusieurs constats.

## Réseau

Le réseau routier communal est structuré au niveau supérieur par plusieurs axes routiers permettant l'accrochage de la ville au réseau routier cantonal et national. Il s'agit de la H20, qui relie Neuchâtel au Locle (boulevard de la Liberté, rue de l'Hôtel-de-Ville, autoroute et boulevard des Eplatures); de la H18 direction le Jura (rue du Collège, rue Fritz-Courvoisier) et de la route cantonale (RC) 168 direction Biaufond (rue de la Charrière). Sans contournement routier, la connexion entre les différents axes aux entrées de ville, notamment pour les flux de transit, impose le passage du trafic à l'intérieur de la localité, y compris au centre-ville.

Au niveau hiérarchique inférieur, le réseau est composé de routes de liaison permettant le passage des flux principaux en ville et l'accroche depuis l'intérieur de la localité sur le réseau de transit. A un niveau plus bas, les routes collectrices servent à récolter le trafic provenant des quartiers, alors que les routes de dessertes ont pour principale vocation d'assurer l'accès aux quartiers résidentiels.

Les routes de transit, de liaison et collectrices composent le réseau routier structurant.

A l'heure actuelle, plusieurs dysfonctionnements sont constatés au niveau de l'offre routière et de la structure de ce réseau. Le dysfonctionnement principal découle en partie de l'absence de hiérarchie claire du réseau routier, qui laisse de trop nombreuses alternatives d'itinéraires à l'utilisateur, notamment au travers des quartiers résidentiels, tant au centre-ville qu'en périphérie. D'autre part, les pertes de priorité et les nombreux sens uniques rendent la lecture du réseau difficile.

Du fait du dessin du réseau, le schéma actuel des circulations peut être également perçu comme étant complexe en raison de la présence de très nombreux axes à deux voies en sens unique. Le schéma orthogonal de la ville en damier, souvent composé de sens uniques, induit également des conditions de circulation qui ne sont pas toujours directes pour l'accès aux destinations, allongeant de ce fait le parcours origine-destination.

## Régimes de vitesse

Les zones 30 sont très disparates et incomplètes, tant au niveau de leur taille que de leur aménagement. Certaines englobent des quartiers entiers, alors que d'autres ne concernent qu'un ou deux tronçons de rue. Elles ne

sont d'ailleurs bien souvent pas suffisamment aménagées pour jouer leur rôle de modération du trafic et de partage de l'espace public. Cette situation tend ainsi à accroître la mauvaise lisibilité du réseau routier puisque les zones à vitesse modérée ne sont pour l'heure pas clairement délimitées par le réseau structurant. De plus, il existe de nombreuses situations conflictuelles aux abords des écoles et de lieux d'accueil des enfants où des aménagements sécuritaires, accompagnés d'une éventuelle modération du trafic, sont absents.

## **Circulation - Flux**

Des phénomènes de saturation du réseau routier sont constatés aux heures de pointe sur les axes composant le réseau structurant, ce qui a comme conséquence d'importantes files d'attente ainsi que des difficultés d'insertion pour le trafic provenant d'axes secondaires ou pour les véhicules des transports publics. Ce phénomène existe globalement sur les axes structurants dans le centre-ville ainsi que sur les deux principaux corridors d'accès à la ville, depuis Le Locle et Neuchâtel.

La répartition des flux avec 75 % de trafic interne et les problématiques en découlant (trafic, pollution, occupation de l'espace public) est un enjeu fort de la politique visant les TIM.

Concernant les flux de transit, principalement pour les mouvements Jura/Biaufond – Neuchâtel, Neuchâtel – Le Locle et vice et versa, de nombreux axes collecteurs ou de desserte sont empruntés par du trafic de transit cherchant à court-circuiter les axes dédiés mais surchargés. Les rues de la vieille ville et de la ville en damier subissent particulièrement ces nuisances. Certains axes du nord de la ville (Stavay-Mollondin, Louis-Agassiz, ...) souffrent également de ce problème. Ce trafic entraîne dans certains secteurs, en particulier en ville ancienne, des nuisances environnementales fortes (bruit – les valeurs d'alarme fixées par l'ordonnance fédérale pour la protection contre le bruit (OPB) sont dépassées –, pollution de l'air, sécurité...), et des déficits de sécurité importants, notamment pour les piétons.

## **Sécurité**

Les dysfonctionnements constatés du réseau routier, tant en termes de hiérarchie que de saturation, induisent des problèmes de sécurité majeurs auxquels il s'agit, tant que faire se peut, de résoudre. Ces problèmes apparaissent avec une acuité particulière au centre de la ville ancienne, là

où entrent en conflit les trafics de transit et interne à la ville. Parmi les points noirs, nous pouvons notamment citer la Place de l'Hôtel-de-Ville, les carrefours des rues Cure-Neuve-Balance, Collège-Versoix et Numa-Droz-Charrière-Versoix.

## Stationnement

En comparaison avec d'autres villes de taille similaire, le stationnement est aisé à La Chaux-de-Fonds. Aucune place n'est payante et la "zone blanche" s'étend jusque dans le centre-ville. Ainsi, la maîtrise du stationnement est faible et les Chaux-de-Fonniers ont tendance à utiliser leur voiture pour beaucoup de déplacements internes à la ville, même relativement courts. La recherche de places gratuites au centre-ville génère également un important trafic parasite dans les rues de la ville en damier.

## Cohabitation des modes de déplacements – Intermodalité

La cohabitation des modes de transports et du partage de l'espace public sont à améliorer, en regard notamment des parts modales existantes où les TIM et la marche à pied sont largement prépondérantes par rapport aux TP et au vélo.

L'intermodalité est peu favorisée aujourd'hui. Il existe peu de plateformes intermodales et les parkings-relais, dont le nombre est limité, ne sont pas intégrés dans le système tarifaire des transports publics urbains.

## Espaces publics

Les espaces partagés ainsi que les zones destinées aux mobilités douces se trouvent principalement en centre-ville. Ces espaces ne peuvent être qualitatifs et jouer leur rôle que lorsque l'on accompagne le réaménagement de l'espace public par des mesures visant la diminution des vitesses de circulation des véhicules motorisés, ainsi que par des mesures visant une limitation des flux et du stationnement. A l'heure actuelle, compte tenu de la structuration du réseau routier et en l'absence de politique de stationnement, les opportunités de requalification des espaces publics majeurs restent fortement conditionnées.

### 5.4.2 Mise en œuvre

L'élaboration du schéma de circulation a dans un premier temps été élaboré en partant de la situation actuelle et de la hiérarchie existante, en reprenant notamment les résultats de l'étude trafic réalisée en 2009 –

2010. Le gabarit des axes routiers constitue également une donnée de base.

La définition d'attracteurs générateurs de mouvements ainsi que les centres commerciaux, les gares, les importants pôles industriels (Crêt-du-Loche et est de Ville) et les parkings (d'échange et de centre-ville) structurent également la trame de fond sur laquelle se calque la hiérarchie du réseau planifiée. L'objectif consiste ainsi à assurer les accès à ces attracteurs et à les connecter par la mise en place d'un réseau efficient, rapide et sûr. Compte tenu de la lisibilité peu évidente du réseau existant, le schéma de circulation a pour but de définir une hiérarchie routière qui soit claire et lisible pour les usagers de la route.

En raison du délai de réalisation des contournements routiers, dont le planning n'est pas encore connu en détail, l'élaboration du schéma de circulation a abouti à la réalisation de deux plans, le premier avant la réalisation des contournements H18 – H20, le second après leur mise en service. Cette étape a ainsi permis de définir un certain nombre de mesures qui devront et pourront être mises en œuvre indépendamment de la réalisation de ces infrastructures routières. Il s'agit notamment de tendre à résoudre certaines problématiques récurrentes, notamment au centre-ville, relatives à la sécurité, à la congestion du trafic, aux nuisances sonores et atmosphériques et aux impacts négatifs sur la qualité des espaces publics.

#### 5.4.3 Planifications avant la réalisation des contournements H18 et H20

Bien que l'absence de contournements offre extrêmement peu d'alternatives pour sortir le trafic, notamment de transit, en extérieur du centre-ville, la vision stratégique sans H18 et H20 définit toutefois une série de mesures permettant d'alléger certains problèmes rencontrés sur ce secteur.

Le schéma de circulation avant contournement doit permettre de combler certaines lacunes du réseau et de tendre à la résolution de diverses problématiques actuellement rencontrées. Aussi, il prévoit les changements suivants :

- Réorientation de la signalisation aux entrées de ville pour diriger le trafic de transit sur les axes dédiés et éviter l'insertion jusqu'au centre-ville.
- Renforcement du rôle de la rue Numa-Droz, avec d'éventuelles modifications des régimes de priorité aux carrefours, et de la rue des

Crêtets comme route de liaison pour le raccord au réseau de transit aux sorties de ville, avec mesures complémentaires pour le respect des valeurs environnementales.

- Requalification de la place de l'Hôtel-de-Ville et des axes routiers structurants de la vieille ville (Balance, Versoix, Neuve) pour assurer la sécurité des usagers et la valorisation de ces espaces publics.
- Evaluation du tracé des lignes de bus pour la desserte de la vieille ville avec modification potentielle des parcours actuels pour libérer le carrefour Balance/Cure en lien avec l'étude trafic susmentionnée.

Ces mesures doivent permettre de diminuer les flux de passage qui empruntent actuellement les axes congestionnés et problématiques du centre-ville, notamment à hauteur de la Grande-Fontaine et de la place de l'Hôtel-de-Ville. Elles permettront toutefois de garantir l'accès aux véhicules motorisés dans ce secteur. Il est prévu une mise en œuvre en étape de ces mesures dès 2018.

Les opportunités de requalification des espaces publics majeurs dépendront des mesures prises pour l'allègement des charges de trafic au centre-ville, alors que certaines requalifications permettront aussi de jouer un rôle de modération.

Concernant l'ouest de ville, secteur impacté à terme par la réalisation de la H20, la vision stratégique développée avant la réalisation de ce contournement prévoit également une série de mesures :

- Réorientation de la signalisation aux entrées de ville pour diriger le trafic de transit sur les axes dédiés et éviter l'insertion jusqu'au centre-ville.
- Réfection de la RC1320 en lien avec les travaux pilotés par le SPCH avec amélioration de la liaison de mobilité douce adjacente à cet axe.
- Intervention pour la restriction du trafic parasite sur la rue de l'Helvétie et la boucle Abraham-Robert/Arpenteurs.
- Requalification du tronçon est de la rue des Crêtets, entre le boulevard de la Liberté et la rue des Régionaux.

L'ensemble des mesures contenues dans ce chapitre peuvent être réalisées avant la mise en service des contournements. Elles sont donc indépendantes de leur réalisation. Sauf éléments nouveaux issus de la mise en œuvre des mesures d'accompagnements liées aux

contournements H18 et H20, les mesures définies ci-avant resteront en vigueur après la mise en service des contournements.

#### 5.4.4 Planifications après la réalisation des contournements H18 et H20

La mise en service des contournements H20 et H18 sera accompagnée d'une série de mesures d'accompagnement définies par les plans directeurs partiels des mobilités H18 et H20 (PDPM). Les mesures définies par les PDPM pouvant encore faire l'objet de modifications ultérieures, le plan directeur communal ne définit pas avec précision les interventions qui devront être réalisées sur ces axes, il renvoie uniquement aux deux PDPM.

Par rapport à la vision stratégique avant la réalisation des contournements et en articulation avec les PDPM et les plans sur les réseaux piétonniers et cyclables, les changements suivants seront opérés :

- Requalification avec intégration des besoins multimodaux des pénétrantes avec points d'accroches sur la H20, soit le boulevard de la Liberté, la rue Louis Joseph-Chevrolet et son prolongement sur la rue des Crêtets, ainsi que la rue du Locle (contenus dans le PDPM H20).
- Requalification avec intégration des besoins multimodaux des pénétrantes avec points d'accroches sur la H18, soit la rue de l'Hôtel-de-Ville et son prolongement sur la place du même nom, la rue du Grenier, la portion du boulevard de la Liberté comprise entre le giratoire du Bas-du-Reymond et la rue du Grenier, la paire rue de la Promenade/rue de Gibraltar, la paire rue Fritz-Courvoisier/rue du Collège, la rue de la Balance, la rue Neuve, la rue du Versoix, la rue du Marais, la rue de l'Etang, la rue de la Pâquerette et la rue de la Charrière (contenus dans le PDPM H18).
- Au centre-ville, les paires rue du Modulor/rue du Balancier, rue du Midi/rue du Roulage et rue de la Tranchée/rue des Régionaux ainsi que la rue des Crêtets sont déclassées en routes collectrices et feront l'objet d'une requalification intégrant les besoins multimodaux conformément aux mesures inscrites dans les plans des mobilités piétonne et espaces publics et cyclable.

La libération des espaces stratégiques au centre-ville, notamment la place de l'Hôtel-de-Ville et les rues adjacentes, ainsi que l'axe de l'avenue Léopold-Robert entre la Gare et la Grande-Fontaine, pourront faire l'objet de requalifications plus importantes de l'espace public. Sur les axes

identifiés dans les PDPM H18 et H20, des interventions sur l'espace public pourront également être entreprises, de pair avec les mesures contenues dans les documents précités pour la limitation du trafic automobile et le développement complémentaire des autres modes de transport.

#### 5.4.5 Fiches de mesures mobilité individuelle

Une série de fiches de mesures traitent des domaines touchant à la mobilité individuelle. Elles sont brièvement résumées ci-dessous, le détail figurant dans les fiches à proprement parler :

- **Fiche M\_1 : schéma de circulation** : fiche chapeau des deux plans relatifs au schéma de circulation (avant et après réalisation des contournements routiers); elle détaille les fonctions des axes routiers (transit, liaison, collecteur, desserte) ainsi que les mesures à réaliser dessus. Une distinction est opérée entre les axes existants, les axes à qualifier et les axes à créer.
- **Fiche M\_1.1 : zone 30** : le schéma de circulation prévoit, à terme, l'instauration de zones 30 généralisées sur les routes de desserte. La fiche présente un catalogue de mesures à mettre en œuvre dans le cadre de ces chantiers.
- **Fiche M\_1.2 : contournements routiers H20 et H18** : la fiche permet de faire le lien entre les plans directeurs communaux et les PDPM H18 et H20.
- **Fiche M\_1.3 : politique de stationnement** : elle fixe les grands objectifs qui serviront de base pour la mise en place d'une politique de stationnement en ville. Ce projet, qui avait été refusé par la population en février 2011, a été retravaillé par le Conseil communal et les services et une nouvelle proposition sera soumise au Conseil général en 2018.
- **Fiche M\_1.4 : périmètres de sécurité autour des collèges** : elle contient un catalogue de mesures à appliquer aux abords des établissements scolaires afin de supprimer les situations conflictuelles et insécurisées.

### 5.5 La politique de mobilité touchant les TP

#### 5.5.1 Synthèse du diagnostic

Les déplacements en TP sont minoritaires en ville de La Chaux-de-Fonds. Ils ne représentaient en 2010 que 8 % de la part modale. L'offre en transport régional a également été analysée. Les éléments suivants ont été identifiés :

- Le réseau est structuré en étoile avec un rabattement systématique sur le pôle d'échange multimodal de la gare nouvellement aménagée de la ville, qui permet de ce fait une très bonne connexion avec les réseaux ferrés cantonal et national.
- Les connexions bus / trains devraient être assurées au maximum et, en ce sens, être renforcées.
- Une simplification du parcours des lignes et de la lisibilité de l'offre est à planifier, notamment le soir et le week-end.
- La vitesse commerciale des bus doit s'améliorer pour être concurrentielle face au TIM.
- Les surcharges de trafic sur le réseau routier prêtertent les vitesses commerciales et l'intérêt pour les TP, lorsqu'il n'y a pas de voie dédiée.
- Certains carrefours ne présentent pas une priorisation des flux favorable aux transports publics urbains (TPU).
- Certains aménagements et le stationnement sur voirie prêtertent le déplacement des bus.
- L'achat des titres de transport dans les bus prêterite la vitesse commerciale.
- La ville est desservie par une offre ferroviaire la reliant au Canton, aux cantons voisins et à la France voisine.
- L'infrastructure ferroviaire du Canton présente très peu de réserves de capacité, notamment en raison de la forte proportion de lignes à voie unique. La ligne Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds est aujourd'hui inscrite dans la catégorie "sans réserve".
- La coupure physique nord / sud générée par les voies ferrées est pénalisante pour tous les modes de transport.
- Une sensibilisation aux (TPU) dès le plus jeune âge fait défaut.
- Les TPU restent peu accessibles aux PMR ainsi qu'aux personnes âgées ou aux personnes accompagnées de poussettes.

### 5.5.2 Mise en œuvre

D'entente avec transN, le plan directeur communal des mobilités n'établit pas un plan de la desserte en TPU à l'horizon 2030, ceci afin de pouvoir garder un maximum de flexibilité en lien avec l'évolution constante du matériel roulant et des besoins, non identifiés à ce jour, et des éventuelles modifications des itinéraires. Les arrêts de TPU, ainsi que les gares existantes et annoncées dans le PA3 figurent toutefois sur les quatre plans.

Ces informations sont essentielles afin de planifier les futures interfaces multimodales.

Le volet du plan directeur des mobilités sur les TP est traité dans la fiche de mesures suivante :

- **Fiche M\_2 : réseau des transports publics (TP) et amélioration de l'attractivité** : la fiche contient une série de mesures visant à augmenter l'attractivité du réseau, à améliorer sa lisibilité et à développer sa complémentarité avec les autres modes de transports.

Lors de travaux de réfection de la chaussée ou de requalification/réaménagement sur les axes de transit, de liaison et collecteur, la problématique des bus est à chaque fois abordée avec transN afin d'évaluer les besoins et les améliorations à intégrer dans la conception des nouveaux projets.

Une réflexion plus globale sur l'ensemble du réseau va être lancée courant 2018 avec le SCTR pour voir si le réseau actuel peut être mieux exploité.

## 5.6 La politique de mobilité touchant les piétons et l'espace public

### 5.6.1 Synthèse du diagnostic

De par son caractère compact, la ville se prête bien aux déplacements piétons, qui représentent 36 % de la part modale en 2010. Hormis certaines liaisons "extrêmes", telles que Charrière – Eplatures, la structure de La Chaux-de-Fonds est suffisamment compacte pour pouvoir se déplacer à pied n'importe où en ville. Le potentiel de déplacement pédestre est donc très important. La structure de la ville en damier offre aux piétons une multitude d'itinéraires de longueur semblable pour relier deux points du centre-ville. De plus, plusieurs secteurs du centre ont récemment été réaménagés dans un souci de partage de la chaussée (place du Marché ou place de l'Hôtel-de-Ville, place de la Gare, par exemple).

Ainsi, et malgré les conditions climatiques et la topographie propres à la ville, ce mode de déplacement est plébiscité aussi bien pour des déplacements liés aux loisirs, au travail et aux achats.

Les chiffres du comptage piétons effectué en 2010 à l'échelle du centre-ville confirment également la forte attractivité du marché maraîcher qui influe positivement sur l'ensemble de la fréquentation du centre-ville. De

plus, le nombre important de piétons autour de la gare met en évidence l'importance de pouvoir posséder un nœud de TP en plein centre-ville.

Toutefois, il existe des conflits récurrents mobilité douce-voiture, en particulier dans le secteur du centre-ville. Ce secteur, en plus d'être fortement sollicité par le trafic automobile et les poids lourds, se caractérise par une forte présence de piétons et des trottoirs de dimensions réduites. Compte tenu des importantes charges de trafic précédemment mises en évidence, des gabarits limités d'espace libre entre les bâtiments et de la visibilité ponctuellement réduite, les liaisons dans ce secteur restent parfois peu attractives pour les piétons (fort effet de coupure), voire dangereuses (en particulier au niveau du trottoir d'angle entre la rue de la Balance et la rue Neuve).

Comme évoqué en préambule, la sécurité des piétons aux abords des écoles est à améliorer. Des axes à fort trafic, à proximité de plusieurs établissements scolaires, posent des problèmes de sécurité pour les écoliers/étudiants. Les résultats du diagnostic démontrent qu'il serait notamment judicieux d'instaurer systématiquement des zones 30 km/h aux abords des collèges, ou de réaliser des aménagements supplémentaires. Cette mesure est confrontée au fait qu'il s'agit souvent de routes de liaison ou collectrices qui passent à proximité de ces établissements.

La plupart des traversées piétonnes sont protégées sur les axes principaux. Mais sur certains axes à fort trafic ou à deux voies de circulation dans le même sens, les traversées piétonnes sont particulièrement problématiques, voire dangereuses et les aménagements dérogent à la norme de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports (VSS) relative aux passages pour piétons.

Les trottoirs traversants sont peu compris par les automobilistes et des conflits sont régulièrement constatés sur ces traversées piétonnes.

Les conditions hivernales ne permettent pas de garantir le déblaiement de l'ensemble des trottoirs. Ainsi, les piétons doivent parfois partager la chaussée avec les automobilistes sur les axes de desserte.

Un déficit important de liaisons nord/sud est à noter, induit notamment par le passage des voies ferrées en fond de vallée.

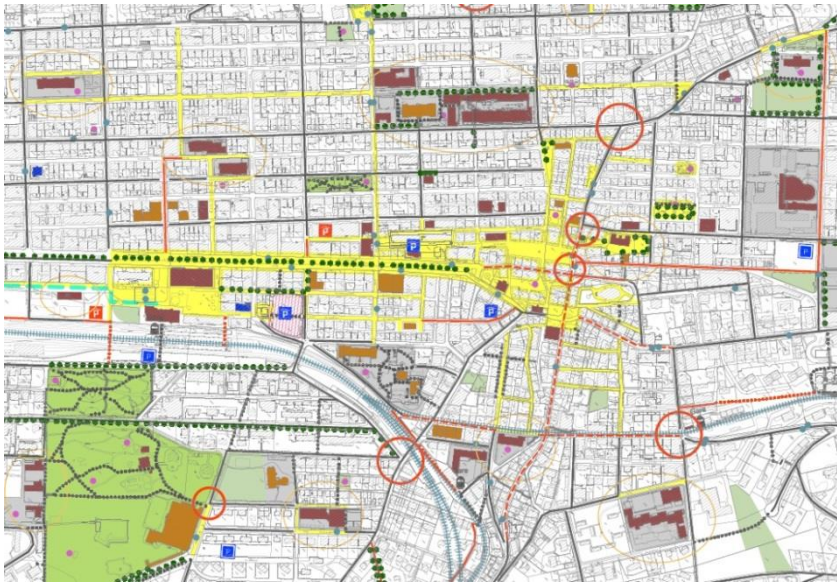
Au niveau du mobilier urbain et des aménagements, les efforts entrepris ces dernières années doivent être poursuivis afin de favoriser et de rendre agréable (réseau piéton attractif : sûr, direct, sans obstacle, connecté en tout temps (yc soir/nuit) et quelle que soit la saison) les déplacements à

à pied de toutes les catégories de personnes, en portant une attention particulière aux personnes âgées, aux enfants et aux PMR.

### 5.6.2 Mise en œuvre

Le réseau de mobilité douce piétonne s'articule sur plusieurs éléments constitutifs et structurants :

- Le réseau d'espaces publics majeurs constitue l'élément central pour l'articulation du réseau piétonnier en direction du centre-ville puisqu'il s'agit du secteur devant assurer la vitalité économique, sociale et commerciale du cœur de la ville.
- Les attracteurs doivent être reliés prioritairement par le réseau piétonnier afin d'assurer une accessibilité optimale à pied. C'est également le cas des espaces verts majeurs (ex. Bois du Petit-Château, parc des Musées, etc.).
- Les itinéraires piétonniers relatifs à la signalétique piétonne mise en place en 2014.
- Les arrêts TP.
- Le réseau de cheminements piétonniers et d'escaliers existant.
- Les allées d'arbres existantes.
- Les itinéraires extérieurs de randonnée pédestre.
- Les planifications supérieures (projets d'agglomération, le plan directeur cantonal et le plan directeur régional).
- Ces éléments structurants ont permis de définir un réseau piétonnier hiérarchisé permettant de relier et de connecter l'ensemble de ces éléments. Ainsi, la vision stratégique proposée ne définit pas des axes piétonniers sur l'ensemble des rues et trottoirs de la ville, mais permet de hiérarchiser un réseau fonctionnel, sécurisé et efficient. Cela ne signifie pas qu'aucune intervention ne puisse être réalisée à l'avenir sur des axes qui ne sont pas identifiés en l'état.



Légende:

















-  Secteur à réaménager
-  Axe piétonnier structurant existant
-  Axe piétonnier structurant projeté ( implantation du tracé indicative )
-  Axe piétonnier structurant à réaménager (mesures d'accompagnement H18-20 "PDPM")
-  Chemin piétonnier de liaison existant
-  Chemin piétonnier de liaison projeté ( implantation du tracé indicative )
-  Escalier existant
-  Itinéraires piétons extérieurs
-  Allée d'arbres
-  Chemin des rencontres existant
-  Chemin des rencontres projeté
-  Projet de contournement routier H18 - H20 (tracé indicatif)
-  Mesures d'accompagnement H18-20 "PDPM"
-  Espace public majeur
-  Espace vert majeur
-  Espace vert à valoriser à l'intérieur de la ZU2

Figure 3 : extrait du plan directeur communal "piétons" secteur "centre-ville"

A l'instar des planifications sur le schéma de circulation et la hiérarchie routière, certaines interventions dépendront ou non de la réalisation des contournements routiers et de leurs mesures d'accompagnement.

### 5.6.3 Réalisations indépendantes des contournements routiers

Ces interventions concernent des réalisations sur les itinéraires piétonniers qui ne sont pas influencés par la mise en service des contournements. Parmi celles-ci se retrouvent :

- Liaisons piétonnes en lien avec la construction des nouvelles gares ferroviaires (Fiaz, Combe-à-l'Ours, Malakoff, Cornes-Morel).
- Liaisons en lien avec les développements urbanistiques projetés (Crêt-du-Loche, Boucle de la rue de Biaufond, Sombaille, Endroits, Parc des sports, sud Semeuse).
- Réfection/réalisation de trottoirs manquants ou en mauvais état (quartier des Allées, rue des Vingt-Deux-Cantons, rue de l'Orée-du-Bois, rue du Marais, boulevard des Endroits).
- Réaménagement de la rue du Marais avec sécurisation des aménagements en bord de chaussée pour les flux écoliers.

Ces réalisations seront priorisées en fonction des urgences techniques, de l'évaluation des besoins prioritaires, des ressources financières et coordonnées avec les interventions privées (plan de quartier, projet de construction, etc.).

En parallèle de la dimension uniquement piétonnière, la requalification de certains espaces publics au centre-ville pourra être menée sans lien avec les contournements, il s'agit notamment des éléments suivants :

- Aménagement de la Promenade Le Corbusier, des rues Avenir/Fontaine, de la paire Daniel-Jeanrichard/Jaquet-Droz, de la rue du Docteur Coullery, de la rue du Progrès, de la place du Marché, des rues de la vieille ville à l'exception de la rue de l'Hôtel-de-Ville.
- Espaces publics au centre du plan de quartier de la Scierie des Eplatures.

#### 5.6.4 Avant la réalisation de la H20 et H18

La réalisation du contournement H20 induira peu de changements sur le réseau piétonnier. Au contraire, la réalisation du contournement H18 offrira des opportunités de requalification beaucoup plus importantes pour le réseau piétonnier et les espaces publics du centre-ville. Malgré des possibilités d'action relativement restreintes sur les routes actuellement vouées à supporter le trafic de transit, la vision stratégique prévoit toutefois des mesures ponctuelles pour accroître la qualité de vie au centre-ville. Ces possibilités d'action restent cependant conditionnées aux mesures projetées dans le cadre du schéma de circulation routière, dont l'objectif consiste, pour rappel, à dévier une partie du trafic transitant au centre-ville par la rue Numa-Droz notamment. Les mesures sur le centre-ville sont les suivantes :

- Requalification de la place de l'Hôtel-de-Ville pour remédier à des problèmes sécuritaires récurrents.
- Requalification des rues de la Balance, du Versoix et la rue Neuve.
- Requalification des rues de la vieille ville (Place-d'Armes, Chapelle, Colombe, Vieux-Cimetière et Pont).

#### 5.6.5 Après la réalisation de la H20 et H18

Certaines requalifications d'axes, notamment au centre-ville, restent conditionnées à la mise en service des contournements routiers. D'une part, la diminution des charges de trafic sur des axes actuellement surchargés, notamment l'Hôtel-de-Ville, Balance, Fritz-Courvoisier, Crêt-Manège permettra de retravailler le partage de l'espace-rue en dédiant de plus larges emprises pour la mobilité douce, notamment les piétons, mais aussi de mettre en place des mesures dissuasives pour le trafic de transit sur ces axes en augmentant justement l'espace dédié aux modes doux.

La vision stratégique reprend ainsi les axes identifiés par les PDPM H18 et H20, il s'agit :

- Rue de l'Hôtel-de-Ville
- Mesures supplémentaires sur les rues de la Balance et du Versoix
- Rue de la Ronde
- Rue Fritz-Courvoisier
- Rue Neuve

Les rues impactées par les PDPM sont plus nombreuses, il s'agit toutefois ici des axes représentant un intérêt majeur pour le réseau piétonnier.

Concernant les espaces publics, l'allègement du trafic au centre-ville offrira également plus d'opportunités pour des réaménagements plus conséquents, il s'agit notamment de :

- La place de l'Hôtel-de-Ville avec une éventuelle fermeture partielle au trafic motorisé.
- L'avenue Léopold-Robert avec de nouvelles possibilités d'extension des espaces publics.

#### 5.6.6 Fiches de mesures piétons

Le volet du plan directeur des mobilités sur la mobilité douce piétonne est traité dans les fiches de mesures suivantes :

- **Fiche M\_3 : réseau de mobilité douce piétonne** : il s'agit de la fiche chapeau du plan sur le réseau piétonnier. Elle détaille les fonctions des axes piétonniers (axe piétonnier structurant, chemin piétonnier, escalier, etc.), reprenant les éléments de légende du plan, ainsi que les mesures à réaliser dessus. Une distinction est opérée entre les axes existants, les axes à requalifier et les axes à créer.
- **Fiche M\_3.1 : traversées piétonnes** : un canevas des mesures à appliquer pour la mise en conformité des traversées piétonnes, certaines étant à créer ou à supprimer selon la vision globale du réseau, est répertorié dans la fiche.
- **Fiche M\_3.2 : personne à mobilité réduite (PMR)** : l'intégration des besoins pour les personnes à mobilité réduite est détaillée dans la fiche, qui fixe un certain nombre d'exigences relatives aux normes et lois en vigueur.

Contrairement au volet routier, le réseau de mobilité douce piétonne se décline en un seul plan. Une distinction dans la légende est toutefois opérée afin de faire concorder les réalisations dépendantes des contournements (PDPM – H18, H20) avec leur mise en service.

#### 5.6.7 Fiches de mesures espace public

La gestion de l'espace public fait également l'objet d'une série de fiches de mesures :

- **Fiche M\_7 : développement du réseau d'espaces publics** : il s'agit de la fiche chapeau sur l'espace public qui définit les grands principes et les mesures à mettre en œuvre pour leur valorisation, leur développement et la densification du réseau de rues, places et parc composant cet ensemble.
- **Fiche M\_7.1 : charte des espaces publics** : elle fixe les thématiques qui devront être traitées dans le cadre de l'élaboration d'une charte sur les espaces publics servant, à terme, de guide de recommandations et bases légales pour les projets menés par la Ville, mais aussi comme support d'aide à la décision pour les propriétaires privés.
- **Fiche M\_7.2 : aménagement des entrées de ville** : la requalification des entrées de ville représente un levier majeur en termes d'accueil, profitant également de la réalisation futur des contournements routiers.
- **Fiche M\_7.3 : développement d'un plan lumière** : il s'agit de fixer les grands principes de bases qui devront guider l'élaboration d'un cahier des charges pour la mise en place d'un plan lumière communal.
- **Fiche M\_7.4 : stratégie d'affichage** : elle pose les bases des critères à intégrer pour le développement d'une stratégie d'affichage globale en ville.
- **Fiche M\_7.5 : actes citoyens** : des conditions-cadres sont dictées pour le soutien des initiatives menées par la population dans l'espace publics.

## 5.7 La politique de mobilité touchant les vélos

### 5.7.1 Synthèse du diagnostic

L'usage du vélo à La Chaux-de-Fonds reste pour l'heure relativement bas puisque les déplacements à vélo ne représentent actuellement que 0,7 % de la part modale en ville. Ce pourcentage reste toutefois à pondérer avec les conditions climatiques, notamment en hiver où la pratique du vélo est rendue difficile. De manière synthétique, le diagnostic a permis de soulever les points suivants :

- Les conditions météorologiques qui prévalent à La Chaux-de-Fonds restreignent fortement l'utilisation des deux-roues, généralement de décembre à mars mais pas le reste de l'année.

- Indépendamment de la saison, la topographie chaux-de-fonnière est plutôt défavorable à la pratique du vélo dans le sens perpendiculaire à l'axe de la vallée. Dans le sens de la vallée, la topographie est tout à fait adaptée. Le plan en damier permet lui de monter la pente par palier.
- Malgré cela, les aménagements cyclables se multiplient depuis quelque temps, en particulier dans le cadre des mesures anticipées des projets d'agglomération.
- Toutefois, plusieurs axes principaux à fort trafic et parfois étroits sont toujours dépourvus d'aménagements destinés à sécuriser et à encourager les déplacements cyclistes (Numa-Droz, Balance, Grenier,...). Le réseau cyclable reste discontinu, ce qui n'encourage pas à la pratique du vélo.
- Selon une enquête menée en 2015, le faible usage du vélo peut être expliqué par plusieurs facteurs : le climat, la topographie nord/sud, le manque d'aménagements et d'infrastructures pour les vélos, les problèmes de sécurité liés au trafic ainsi que par la possibilité d'avoir des déplacements rapides à pied dans cette ville aux courtes distances.
- La volonté de se déplacer à vélo est ressortie de l'enquête vélo. Les résultats de cette étude démontrent toutefois que le report modal vers le vélo ne sera effectif que si différents aménagements ainsi qu'une politique en faveur du vélo voient le jour. Les grandes attentes en matière de mobilité douce cycliste sont les suivantes : la création de pistes cyclables et bandes cyclables, de rues réservées à la mobilité douce, l'autorisation pour les cyclistes de rouler dans les voies bus, d'avantage de contresens dans les rues à sens unique, des sas cyclables ainsi que l'installation de parkings pour vélos sécurisés et abrités.
- L'intermodalité transports publics / vélos est à développer.
- Le système de VLS Velospot présente de très bons chiffres. Le nombre de trajets mensuels croît et les retours sont positifs.
- La mise en service de VLS électriques est attendue. Les entreprises s'intéressent également au système de VLS Velospot comme mesure de leur plan de mobilité mais attendent que des vélos électriques y soient intégrés pour implanter des stations et commander des abonnements.
- Le souhait d'une campagne de sensibilisation des automobilistes au respect des cyclistes (afin que ceux-ci soient considérés comme des usagers du trafic à part entière, que les voitures ne stationnent plus

sur les bandes cyclables, que les automobilistes s'attendent à croiser des cyclistes à contresens dans les rues à sens uniques (avec contresens cyclables), qu'on les dépasse à bonne distance etc.) est ressorti du questionnaire ainsi que du travail avec le groupe d'intérêts et les services communaux.

Malgré les conditions hivernales, la topographie et les lacunes du réseau existant qui expliquent en partie le faible pourcentage de la part modale du vélo, la ville de La Chaux-de-Fonds présente toutefois un grand potentiel de développement, notamment au niveau de la mise en cohérence globale de son réseau et son extension.

### 5.7.2 Mise en œuvre

L'élaboration de la vision stratégique pour le développement du réseau cyclable en ville reprend les mêmes principes que le plan de la mobilité douce piétonne. Ainsi, la structure du réseau s'articule en premier lieu sur les éléments suivants :

- Les itinéraires existants (bandes et pistes cyclables, voies bus, etc.).
- Un réseau d'espaces publics majeurs.
- Les attracteurs et espaces verts majeurs.
- Les stations de VLS.
- Les arrêts de TP.
- Les itinéraires SuisseMobile.
- Les planifications supérieures (PA, le plan directeur cantonal de la mobilité douce cyclable, plan directeur régional).

En partant du principe de relier ces différents éléments, la définition du réseau cyclable permet d'aboutir à une hiérarchisation des itinéraires cyclables. Ainsi, les itinéraires balisés de pistes et bandes cyclables, de voies bus mixtes permettant le passage des cycles, et des contresens cyclables marqués composent le réseau cyclable structurant.

Les interventions majeures pour le développement du réseau cyclable structurant se retrouvent ainsi principalement sur les axes de transit, de liaison et collecteurs sur lesquels le trafic est le plus dense et où la pratique du vélo, sans aménagement particulier, est moins agréable. En parallèle, ces axes représentent bien souvent une vocation utilitaire primaire et permettent de relier rapidement les origines-destinations. A l'intérieur des

poches de zones 30 existantes/planifiées, les interventions sont moindres, hormis la création de contresens cyclables marqués au sol. Des contresens cyclables en zones 30, et n'étant pas indiqués sur le plan du réseau, restent néanmoins réalisables si les gabarits de chaussée sont suffisants et conformes aux normes en vigueur. Leur création devra toutefois se justifier par une mise en cohérence avec le réseau structurant et permettant de combler un réel besoin qui ne serait pas assuré par ce dernier. Enfin, pour mettre en valeur la cohérence globale du réseau projeté et démontrer les alternatives rapides qui existent pour rejoindre le réseau structurant, des itinéraires de raccordements cyclables ont été identifiés sur le plan. Ils se situent majoritairement en zones 30 ou dans le sens descendant de routes collectrices ou de liaison. Pratiquement aucune intervention particulière n'est prévue sur ces axes, hormis d'autoriser le passage des cycles (notamment dans certains parcs) actuellement interdit. Pour terminer, et ce au même titre que pour le plan de mobilité douce piétonne, certaines interventions restent conditionnées à la mise en œuvre des mesures d'accompagnements relatives aux contournements routiers. En conséquence, les axes impactés par les mesures d'accompagnements des PDPH H20 et H18 sont également indiqués sur le plan cyclable.

### 5.7.3 Fiches de mesures vélos

Le volet du plan directeur des mobilités sur la mobilité douce cyclable est traité dans les fiches de mesures suivantes :

- **Fiche M\_4.0 : réseau de mobilité douce cyclable** : il s'agit de la fiche chapeau, elle détaille les fonctions des axes dédiés au passage des cycles (bandes et pistes cyclables, voies bus mixtes, contresens) ainsi que les mesures à réaliser dessus. Une distinction est opérée entre les axes existants et à créer.
- **Fiche M\_4.1 : développement du réseau de vélos en libre-service** : la ville est équipée depuis 2014 du système VLS Velospot et compte actuellement 16 stations. La fiche de mesure détaille une série de conditions pour la sélection des emplacements susceptibles, à terme, d'être équipés d'une station VLS.
- **Fiche M\_4.2 : infrastructures pour le stationnement vélos** : l'offre en stationnement pour les cycles étant un élément déterminant pour l'attrait du vélo, les mesures définies doivent permettre, à terme, de compléter les solutions de stationnement existantes, notamment aux abords des attracteurs, des interfaces TP et des parkings d'échange.

### 5.8 Autres thématiques touchant la mobilité

Des thématiques transversales et ayant trait aux différents modes de transports détaillés ci-dessus sont abordées dans le cadre d'autres fiches de mesures. Il s'agit de :

- **Fiche M\_5 : moyens de déplacements alternatifs** : le covoiturage, l'auto partage, les véhicules électriques, les véhicules autonomes et d'autres solutions alternatives aux modes de transports conventionnels modifient petit à petit les habitudes de déplacements. Tout en laissant ouverte la voie à de nouvelles offres, il s'agit ici de fixer certaines mesures à réaliser pour le développement, la promotion et le renforcement de l'offre existante et future.
- **Fiche M\_6 : plan de mobilité d'entreprise** : les plans de mobilité d'entreprise font déjà l'objet d'une obligation légale pour les entreprises de plus de 30 employés. Les mesures proposées ont pour objectif de renforcer la pratique et faciliter la gestion et le suivi des mesures proposées par les entreprises.

## 6 Synthèse de la politique des mobilités

Le traitement en parallèle des quatre modes de transport principaux à La Chaux-de-Fonds, à savoir le trafic individuel motorisé, les transports publics, la marche et le vélo permet de développer une vision multimodale de la mobilité en ville. Pour aboutir aux objectifs définis à l'issue du diagnostic, l'articulation et la recherche de complémentarité entre ces modes de transport demeure l'élément crucial qui permettra, à terme, de tendre à un réseau durable, complémentaire et efficient, tant du point de vue environnemental, fonctionnel et sécuritaire.

Le concept multimodal projeté s'inscrit ainsi pleinement dans le cadre du projet cantonal Mobilité 2030, qui table sur une articulation et une complémentarité entre les différents modes de transport. A l'échelle régionale et cantonale, la réalisation des contournements routiers et d'une liaison ferroviaire forte entre le Haut et le Bas du Canton constitue également un point focal pour la mise en œuvre des mesures projetées à l'échelon communal. Bien que certaines mesures à l'échelle de la ville restent conditionnées à la réalisation de ces grandes infrastructures, les planifications communales permettent toutefois de définir un certain nombre d'interventions qui pourront être entreprises au préalable, ceci dans le but de remédier à des problèmes sécuritaires et à des impératifs environnementaux. Ces mesures s'inscrivent aussi pleinement dans

l'intention de pouvoir tendre à l'amélioration de la qualité en ville par la revalorisation d'espaces publics majeurs constituant le cœur de la ville et sièges d'une grande partie des activités sociales et économiques qui font vivre la ville et participent à son rayonnement.

## **7 Planification de la mise en œuvre des mesures découlant du plan directeur des mobilités**

Il y a lieu de préciser que même si les mesures de mise en œuvre du plan directeur communal des mobilités semblent être présentées de manière sectorisée selon les différents modes de transport (TIM, espaces publics et piétons et vélos), une coordination a été faite entre ces mesures pour s'assurer de leur cohérence respective.

Le calendrier de leur mise en œuvre dépendra de plusieurs facteurs :

- Décisions politiques.
- Disponibilité financière.
- Disponibilité des ressources humaines à l'intérieur des services communaux.
- Coordination avec les planifications et projets d'infrastructures supérieures (ex : les mesures d'accompagnement découlant des projets d'infrastructures routières comme la H20 ou la H18).
- Délais liés aux procédures.

Le Conseil communal n'a dès lors pas souhaité établir une planification précise des mesures qui n'aurait probablement pas pu être tenue. Le Conseil communal a préféré une vision idéale des différentes mobilités pour lesquelles des mesures sont prévues. C'est dans ce cadre-là que se développeront les projets de mobilité ces prochaines années.

Comme déjà annoncé dans le cadre du présent rapport, deux mesures majeures sont planifiées pour 2018 :

- La mise en œuvre de la politique de stationnement qui est la pierre angulaire de la politique des mobilités. Le stationnement joue un rôle central dans le choix du moyen de transports pour réaliser les déplacements. C'est une politique incitative pour orienter l'organisation des déplacements et inciter à l'utilisation d'autres formes de mobilité que les modes individuels motorisés. Ce dossier fera l'objet d'un rapport au Conseil général.

- La modification d'une partie du schéma de circulation du centre-ville afin de garantir une meilleure sécurisation et fluidification des axes structurants du centre-ville.

## **8 Procédure**

Le plan directeur communal est de la compétence du Conseil communal au sens de l'art. 44 LCAT. Il est approuvé par le Chef du département.

*Plans directeurs*

**Art. 44**<sup>1</sup> *Les communes peuvent établir des plans directeurs sur tout ou partie de leur territoire.*

<sup>2</sup> *Les plans directeurs sont soumis à l'approbation du département.*

<sup>3</sup> *Ils sont ensuite adoptés par le Conseil communal à l'exception du programme d'équipement.*

Le Conseil communal a souhaité que le Conseil général soit informé de l'ensemble de la démarche qui a des incidences importantes par rapport au développement de la ville. Votre Conseil aura également l'occasion de se prononcer régulièrement sur la mise en œuvre de ces plans directeurs communaux, notamment par le vote de budgets et de crédits pour la réalisation des politiques de mobilités et des énergies et pour toutes les questions liées à l'aménagement du territoire.

L'ensemble du dossier a été soumis en deux temps en examen préalable auprès des services cantonaux :

- Le 6 février 2016 : le diagnostic et les objectifs.
- Le 10 avril 2017 : le projet de territoire et le plan directeur communal des mobilités.

Le SAT a établi son préavis en date du 4 octobre 2017. Le diagnostic et les objectifs ont été validés avec des remarques mineures.

La prise de position définitive et formelle des services cantonaux sur le projet de territoire et le plan directeur des mobilités sera faite dès que le plan directeur cantonal, la loi cantonale sur l'aménagement du territoire et les plans directeurs régionaux auront été validés par les instances correspondantes.

## **9 Commissions**

La Commission des planifications territoriales a suivi l'ensemble de la démarche depuis 2011. Elle a préavisé favorablement ce rapport en date du 6 novembre 2017, à l'unanimité des membres présents.

Les autres commissions citées ci-dessous ont été consultées ou informées :

- Commission d'urbanisme : 19 novembre 2015.
- Commission de gestion des infrastructures, de l'urbanisme et de l'énergie : 22 mars 2017 et 1<sup>er</sup> novembre 2017. Elle a préavisé favorablement ce rapport lors de cette dernière séance.
- Commission mobilité, espaces publics et stationnement : 4 novembre 2015, 26 juin 2017 et 30 octobre 2017.
- Commission intercommunale d'aménagement du territoire : 4 septembre 2017.

## **10 Classement des motions et postulats**

Le présent rapport permet le classement des motions et postulats suivants :

### **Motion de Mme Marie-Claire Pétremand et consorts du 7 septembre 2011**

*Dans son étude de trafic réalisée en 2009, le bureau Transitec confirme ce que d'autres études avaient déjà révélé, à savoir que le trafic de transit passant par notre ville ne se monte qu'à 10%, que la plus grande part de trafic est constituée de trafic interne (65%) et que les 25% restants sont dus au trafic d'échange (arrivée à ou départ de La Chaux-de-Fonds).*

*L'étude relève que c'est donc en agissant sur le trafic interne que les effets des mesures seront maximaux. Elle mentionne également le très grand potentiel des déplacements à pied du fait de la taille restreinte du centre-ville et du caractère compact de la ville.*

*Face à ces constats et à la conviction que la qualité de vie peut être améliorée dans notre ville, mais que les changements de comportements souhaités ne vont pas s'effectuer d'eux-mêmes, nous demandons au CC d'étudier :*

- *un catalogue de mesures pour encourager et développer les déplacements à pied dans l'ensemble de la ville (pas seulement au centre), en incluant le pôle de développement du Crêt-du-Loche, par l'amélioration de la sécurité, du confort, et des cheminements directs qui évitent les détours*

- la création d'un poste (éventuellement à temps partiel) de DéléguéE aux piétons qui permette notamment, dans chaque projet et dans chaque planification, de vérifier que les besoins des piétons ont été pris en considération
- une meilleure coordination de l'urbanisation / aménagement du territoire avec les transports publics (deux éléments qui ont été mal coordonnés jusqu'ici au niveau du pôle de développement du Crêt-du-Loche) en accordant une attention particulière aux cheminements piétons conduisant du domicile à la gare (arrêt de bus) et de la gare (arrêt de bus) au lieu de travail
- une campagne de sensibilisation/information sur le thème de l'importance du mouvement et des problèmes de santé publique posés par une trop grande sédentarité. Aller à pied ou à vélo au travail, c'est être gagnant à deux niveaux au moins: en favorisant une activité saine et gratuite, en réduisant les dépenses et les nuisances liées aux transports motorisés individuels.

Marie-Claire Pétremand, Julie John, Mariette Mumenthaler, Pierre-Yves Blanc, Monique Erard, Aris Esma

### **Motion de Mme Celia Clerc du 18 mars 2013**

Les mesures de modération du trafic motorisé par le biais notamment d'une limitation de la vitesse se justifient par la nécessité de partager l'espace entre tous les acteurs de la ville, à savoir les automobilistes, les piétons et les cyclistes. Une large limitation à 30km/h de la vitesse permet d'apporter un réel plus pour la sécurité, ainsi que pour le confort des piétons et cyclistes. Il convient de rappeler qu'à 30 km/h, il faut 14 mètres pour s'arrêter alors qu'à 50 km/h il faut 30 mètres. Des études montrent en outre que chaque diminution de 1,6 km/h de la vitesse moyenne réduit la fréquence des collisions de 5%. L'extension des zones 30km/h — comme ce qui s'est fait en ville de Fribourg — contribuerait concrètement à réduire les dangers du trafic motorisé pour une bonne partie de la population et en particulier pour les enfants sur le chemin de l'école.

De même, une signalisation — telle que celle mise en place dans certaines communes en particulier des Grisons, où des panneaux de signalisation indiquant «Freiwillig 30 km/h wegen uns » ont été posés à l'intérieur des localités — permettrait de sensibiliser les automobilistes aux risques d'accidents liés à la vitesse en ville, sans avoir toutefois un caractère contraignant, mais en faisant appel au civisme des conducteurs.

Les deux mesures proposées ci-avant permettraient en outre de favoriser la qualité de vie des Chaux-de-Fonniers, puisqu'elles permettraient de réduire les nuisances environnementales occasionnées par les véhicules — que ce soit la pollution de l'air ou la pollution sonore — et cela sans incidence sensible sur la fluidité du trafic. En résumé, la diminution du risque d'accidents, de pollution et le coup de pouce donné à la vie locale sont autant d'arguments plaidant en faveur d'une extension de la limitation à 30 km/h, voire d'une limitation volontaire à 30 km/h, de la vitesse en ville.

*Le groupe socialiste demande ainsi au Conseil communal d'étudier la possibilité d'étendre les zones 30 km/h, voire d'installer des panneaux — portant une mention du genre « Nous roulons volontairement à 30km/h » — sur les routes communales de la ville, notamment dans les zones d'habitation ainsi qu'aux abords des écoles, des places de jeux et des infrastructures sportives.*

*S'agissant de la sécurité routière ainsi que de la convivialité entre les différents acteurs de la ville (automobilistes, piétons et cyclistes), une distinction « Commune engagée » créée par le Bureau de prévention des accidents (bpa) récompense les communes qui se distinguent par leurs efforts en faveur de la sécurité. Par ce prix, le bpa veut encourager davantage et plus efficacement l'engagement pour la prévention des accidents, en particulier au niveau communal.*

*Le groupe socialiste invite le Conseil communal à rechercher des dispositions innovantes — au travers notamment de plans techniques, organisationnel ou éducatif, etc. — afin de mettre en place un concept global de sécurité routière pour la ville de La Chaux-de-Fonds, qui pourrait permettre à notre ville d'être lauréate de la distinction « Commune engagée » en 2013 ou 2015.*

*Celia Clerc, Daniel Musy, Pascal Bühler, Monique Gagnebin*

***Postulat du 1er avril 2004 de M. Francis Portner et consorts pour la recherche et la mise en place d'un concept général de la circulation des cyclistes en ville de La Chaux-de-Fonds***

***Postulat de M. Fabien Fivaz du 21 février 2006 pour la prise en compte des piétons et des cyclistes lors de travaux de réhabilitation sur les routes de la commune.***

***Postulat de M. Fabien Fivaz du 25 janvier 2007 pour la généralisation des zones 30 dans les rues à sens unique.***

***Postulat de M. Patrick Jobin du 4 avril 2013 concernant le rapport relatif au renouvellement de la signalisation lumineuse et demandant au Conseil communal de proposer rapidement une vision stratégique de la mobilité en ville de La Chaux-de-Fonds, avant et après H20, avec zones 30, zones bleues, parkings d'échange et axes de mobilité douce, sur l'ensemble du POD et l'axe des musées.***

***Postulat interpartis du 3 juin 2014 « Pour une prise en compte globale de la mobilité douce traversant la Gare CFF».***

***Postulat de Mme Monique Erard du 5 février 2015 priant le Conseil communal d'étudier la sécurisation de la circulation en ville.***

## **11 Respect des lignes prioritaires fixées par le programme de législature**

Le rapport de la stratégie du Conseil communal pour la législature 2016 – 2020 indique la finalisation des plans directeurs communaux. La réalisation d'un réseau d'espaces publics de qualité est également relevée comme un des axes à suivre pour garantir une qualité de vie urbaine.

## **12 Conséquences sur les finances**

Concernant l'aspect financier, les mesures projetées tant sur les plans que dans le catalogue des fiches de mesures représenteront des investissements conséquents pour la Ville à un horizon de quinze ans. En conséquence, la capacité financière de la Ville restera un élément prépondérant pour le calendrier de réalisation des mesures et entraînera certaines priorisations dans l'étapisation de la mise en œuvre du plan directeur des mobilités dans son entier.

## **13 Conséquences sur les ressources humaines**

La réalisation des plans directeurs communaux s'est faite à l'interne du SUE. Ce travail très conséquent a fortement mobilisé le secteur de la planification. La décision d'élaborer ces planifications à l'interne a été dictée par des questions économiques et a permis d'économiser des mandats estimés à plusieurs centaines de milliers de francs. Cela a également permis de prendre en considération dès le départ les prérogatives et suggestions des autres services communaux concernés, principalement le SEP, la SP et les ST.

La mise en œuvre des mesures découlant du plan directeur des mobilités mobilisera les trois services précités en plus du SUE.

## **14 Collaboration intercommunale**

L'élaboration des plans directeurs communaux s'est faite en coordination avec les autres planifications supérieures, notamment le plan directeur cantonal, le plan directeur régional et le projet d'agglomération.

## **15 Eléments relatifs au développement durable**

### a) Aspect environnemental

La réalisation des mesures du plan directeur des mobilités doit permettre une meilleure qualité de vie pour les habitants et les visiteurs de la ville,

notamment avec des espaces urbains de qualité et sécurisés, des rues de quartier libérées du trafic routier parasite et une meilleure qualité environnementale (air et bruit) dès la réalisation des contournements routiers.

b) Aspect social

Les espaces publics sont le support du vécu au quotidien des usagers, qu'ils soient habitants, travailleurs ou visiteurs. Ils sont des lieux de rencontre entre les différentes générations. Le réaménagement de la place de la Gare en est un bon exemple.

c) Aspect économique

La réalisation des mesures projetées dans le plan directeur des mobilités va nécessiter des investissements conséquents pour la Ville ces prochaines années. Des subventions seront possibles par le fonds d'agglomération.

Au vu de ce qui précède, nous vous remercions, Madame la présidente, Mesdames les conseillères générales, Messieurs les conseillers généraux, de bien vouloir prendre acte du présent rapport.

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL

Le président                      La chancelière

Théo Huguenin-Elie      Celia Clerc

## Annexe

### Objectif n° 1 : Répondre à l'augmentation démographique

Situation actuelle	Vision 2030	Objectifs généraux
Population à 39'000 habitants à fin 2015, en légère augmentation depuis plusieurs années.	Viser une population entre 40'000 et 45'000 habitants en respectant les objectifs du plan directeur régional et en garantissant une mixité des générations et des couches sociales.	<p>Maintenir une mixité sociale :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Retenir sur le territoire les jeunes actifs formés.</li> <li>• Favoriser la venue de ménages à forts revenus et pérenniser leur établissement.</li> <li>• Rendre la ville attractive pour les familles.</li> <li>• Adapter les services au vieillissement de la population.</li> </ul>

### Objectif n° 2 : Garantir les conditions territoriales pour le développement économique

Situation actuelle	Vision 2030	Objectifs généraux
24'496 postes de travail à fin 2013, en légère augmentation depuis quelques années.	Augmenter ce nombre en mettant à disposition les terrains nécessaires aux entreprises.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Implantations différenciées selon les secteurs de la ville.</li> <li>• Politique foncière active de la ville (maîtrise foncière).</li> <li>• Favoriser une mixité des secteurs économiques.</li> </ul>

Objectif n° 3 : Coordonner développement urbanistique et préservation du paysage et du patrimoine

Situation actuelle	Vision 2030	Objectifs généraux
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mixité logements / emplois dans le centre et la ville en damier.</li> <li>• Ville compacte.</li> <li>• Paysage d'une grande qualité avec des franges intactes mais fragiles.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Maintien voire renforcement de cette mixité.</li> <li>• Répondre aux besoins démographiques et économiques communaux, régionaux, du projet d'agglomération et du plan directeur cantonal avec les limites actuelles de la zone d'urbanisation.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Continuer à promouvoir la mixité logements / emplois / commerces.</li> <li>• Favoriser une revalorisation du tissu bâti existant et limiter les extensions du périmètre d'urbanisation.</li> <li>• Garantir la réalisation et la rénovation de bâtiments s'intégrant dans l'environnement bâti et naturel.</li> <li>• Concilier développement urbain mobilités et énergies.</li> <li>• Préserver et renforcer les franges paysagères.</li> </ul>

Objectif n° 4 : Développer un concept de déplacement multimodal

Situation actuelle	Vision 2030	Objectifs généraux
<p>Prépondérance des déplacements en transports individuels motorisés (55% de la part modale en 2010).</p>	<p>Atteindre une mobilité équilibrée et fonctionnelle proposant à tous et en toutes circonstances les meilleures solutions de déplacements.</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Diminuer la part modale des transports individuels motorisés et viser un report modal vers les mobilités douces et les transports publics urbains.</li><li>• Diminuer les phénomènes de saturation du réseau routier.</li><li>• Libérer de l'espace public pour favoriser d'autres usages que le parking et les circulations.</li><li>• Diminution des nuisances environnementales et sonores. Diminution des consommations d'énergie.</li></ul>

Objectif n° 5 : Concilier infrastructures routières, intermodalité et qualité des espaces publics

Situation actuelle	Vision 2030	Objectifs généraux
<p>Centre-ville tout voiture, accessibilité complexe en voiture (saturation du réseau) et déplacements doux peu agréables.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Augmenter la qualité de vie en ville, son attractivité et son image via un meilleur équilibre et une meilleure cohabitation entre les différents modes de transport.</li> <li>• Contribuer au dynamisme économique et à la convivialité du centre-ville par une accessibilité accrue.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Augmenter l'intermodalité en ville et l'accessibilité.</li> <li>• Créer plus d'espaces à destination des mobilités douces.</li> <li>• Revaloriser les espaces publics libérés et contribuer au dynamisme économique et à la convivialité du centre-ville.</li> <li>• Mettre en valeur l'urbanisme des zones inscrites sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO en liant mesures de mobilités et requalification des espaces publics.</li> <li>• Coordonner le développement urbain et les mobilités.</li> <li>• Diminution des nuisances environnementales et sonores. Diminution des consommations d'énergie.</li> </ul>

Objectif n° 6 : Réaliser les grandes infrastructures de transports et les mesures d'accompagnement

Situation actuelle	Vision 2030	Objectifs généraux
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Absence de contournement est et ouest de la ville.</li> <li>• Liaisons ferroviaires peu satisfaisantes.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Contournements est et ouest entrés en fonction et mesures d'accompagnement en cours de mise en œuvre</li> <li>• Liaison ferroviaire optimisée en fonctionnement.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Diminution du trafic motorisé en ville.</li> <li>• Partage de la chaussée entre les différents modes de déplacements.</li> <li>• Rendre les transports publics attractifs afin de favoriser un report modal sur les mobilités douces et les transports publics.</li> <li>• Diminution des nuisances environnementales et sonores. Diminution des consommations d'énergie.</li> </ul>

Objectif n° 7 : Mettre en place une politique de stationnement

Situation actuelle	Vision 2030	Objectifs généraux
<p>Absence de politique de stationnement, utilisation facile de la voiture pour tous les déplacements internes à la ville (65% du trafic motorisé total est un trafic interne).</p>	<p>Mettre en place une gestion du stationnement et atteindre une diminution du trafic interne.</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Diminution du trafic motorisé interne.</li><li>• Report modal sur les mobilités douces et les transports publics urbains en ville.</li><li>• Libérer de l'espace public pour favoriser d'autres usages que le parking.</li><li>• Diminution des nuisances environnementales et sonores. Diminution des consommations d'énergie.</li></ul>

Objectif n° 8 : Développer la mobilité douce

Situation actuelle	Vision 2030	Objectifs généraux
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Déplacements piétons et vélos dangereux dans certains secteurs et peu attractifs.</li> <li>• Liaisons nord/sud manquantes et liaisons est/ouest peu fonctionnelles</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Déplacements doux, agréables et sécurisés via la mise en place d'aménagements destinés aux piétons et aux vélos.</li> <li>• Développement en réseaux de la mobilité douce.</li> <li>• Liaisons rapides et fonctionnelles entre l'est et l'ouest de la ville.</li> <li>• Liaisons rapides et fonctionnelles entre le nord et le sud de la ville.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Création d'aménagements cyclables et piétons.</li> <li>• Séparation des flux mobilités douces / transports publics / transports individuels motorisés quand nécessaire.</li> <li>• Liaisons nord/sud et est-ouest réalisées.</li> <li>• Favoriser les déplacements piétons pour tirer profit de leurs avantages économiques, environnementaux, de santé publique et sociaux.</li> <li>• Mise aux normes des traversées pour piétons.</li> <li>• Diminution des nuisances environnementales et sonores.</li> </ul>

## Objectif n° 9 : Développer et mettre en place une politique énergétique

Situation actuelle	Vision 2030	Objectifs généraux
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Population d'env. 39'000 habitants à fin 2014, en légère augmentation depuis quelques années.</li> <li>• Besoins d'énergie finale pour le chauffage: 687 GWh (état 2010).</li> <li>• Faible taux de rénovation pour les 6'575 bâtiments du territoire (en Suisse: de 0.5 à 1 %).</li> <li>• Part des énergies renouvelables pour les besoins de chaleur de 13.4 % en 2014.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stabiliser puis diminuer la consommation énergétique, pour atteindre les objectifs de Cité à 2000W en 2050.</li> <li>• Diminution de la consommation finale d'énergie par habitant.</li> <li>• Augmentation du taux de rénovation des bâtiments. Pour les bâtiments communaux, selon le Standard Bâtiments 2011.</li> <li>• Augmenter la part d'énergie renouvelable pour les besoins de chaleur à 40%.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prise en compte des objectifs cantonaux pour la politique communale de l'énergie de la Ville de La Chaux-de-Fonds.</li> <li>• Respect de la charte "Standards Bâtiments 2011", pour tous les bâtiments du parc communal, cette charte pouvant évoluer ces prochaines années.</li> <li>• Favoriser l'assainissement énergétique du patrimoine communal, tout comme une nouvelle construction ou installation communale, selon les standards de très haute efficacité énergétique et encourager la population à en faire de même.</li> <li>• Augmenter la part des énergies renouvelables à 40%. Cet objectif chiffré devra être consolidé avec les mesures qui seront proposées dans le cadre du plan directeur des énergies.</li> <li>• Réduire la consommation d'énergie finale par habitant (43%) et d'électricité (13%) d'ici 2035, en conformité avec la stratégie fédérale 2050. Ces objectifs chiffrés devront être consolidés avec les mesures qui seront proposées dans le cadre du plan directeur des énergies.</li> </ul>

## **Abréviations**

ACS :	Automobile Club de Suisse
ATE :	Association transports et environnement
AUD :	Agglomération urbaine du Doubs
CID :	Association des commerçants indépendants de détail
CITRAP :	Communauté d'Intérêts pour les Transports Publics Neuchâtelois
CJ :	Chemins de fer du Jura
COFIL :	Comité de pilotage
GWh :	Gigawattheure
LCAT :	Loi cantonale d'aménagement du territoire
MRMT :	Micro recensement mobilité et transports
OFS :	Office fédéral de la statistique
OPB :	Ordonnance fédérale pour la protection du bruit
PA :	Projet d'agglomération
PDPM :	Plan directeur partiel des mobilités
PDR :	Plan directeur régional
PMR :	Personne à mobilité réduite
PRAC :	Plan et règlement d'aménagement communal
RAC :	Règlement d'aménagement communal
RC :	Route cantonale
RUN :	Réseau urbain neuchâtelois
SAT :	Service cantonal de l'aménagement du territoire
SCTR :	Service cantonal des transports
SENE :	Service cantonal de l'énergie et de l'environnement
SEP :	Service des espaces publics
SP :	Sécurité publique
SPCH :	Service des ponts et chaussées
ST :	Services techniques
SUE :	Service d'urbanisme et d'environnement
PMR :	Personne à mobilité réduite
TCS :	Touring Club Suisse

TIM : Transports individuels motorisés  
TP : Transports publics  
TPU : Transports publics urbains  
TJM : Trafic journalier moyen  
transN : Transports Publics Neuchâtelois SA  
VLS : Vélo en libre-service  
VSS : Association suisse des professionnels de la route et des transports

# Table des matières

1	Contexte .....	1
2	Les plans directeurs communaux.....	2
1.1	Le projet de territoire ou plan directeur communal du développement territorial.....	2
1.2	Le plan directeur des mobilités.....	3
1.3	Le plan directeur des énergies .....	3
3	Contenu des plans directeurs communaux .....	3
3.1	Qu'est-ce qu'un plan directeur communal ?.....	3
3.2	Forme, contenu et phases de travail .....	4
3.3	Auteurs des plans directeurs communaux .....	5
3.4	Démarche .....	6
4	Objectifs "La Chaux-de-Fonds 2030" .....	7
5	Le plan directeur communal des mobilités .....	7
5.1	Synthèse générale du diagnostic et enjeux .....	7
5.2	Les politiques de mobilité en ville de La Chaux-de-Fonds.....	10
5.3	Structure du plan directeur des mobilités .....	12
5.4	La politique de mobilité touchant le réseau routier et transports individuels motorisés (TIM) .....	13
5.4.1	<i>Synthèse du diagnostic</i> .....	13
5.4.2	<i>Mise en œuvre</i> .....	16
5.4.3	<i>Planifications avant la réalisation des contournements H18 et H20</i> .....	17
5.4.4	<i>Planifications après la réalisation des contournements H18 et H20</i> .....	19
5.4.5	<i>Fiches de mesures mobilité individuelle</i> .....	20
5.5	La politique de mobilité touchant les transports publics.....	20
5.5.1	<i>Synthèse du diagnostic</i> .....	20
5.5.2	<i>Mise en œuvre</i> .....	21

5.6	La politique de mobilité touchant les piétons et l'espace public..	22
5.6.1	<i>Synthèse du diagnostic</i> .....	22
5.6.2	<i>Mise en œuvre</i> .....	24
5.6.3	<i>Réalisations indépendantes des contournements routiers</i>	26
5.6.4	<i>Avant la réalisation de la H20 et H18</i> .....	27
5.6.5	<i>Après la réalisation de la H20 et H18</i> .....	27
5.6.6	<i>Fiches de mesures piétons</i> .....	28
5.6.7	<i>Fiches de mesures espace public</i> .....	28
5.7	La politique de mobilité touchant les vélos.....	29
5.7.1	<i>Synthèse du diagnostic</i> .....	29
5.7.2	<i>Mise en œuvre</i> .....	31
5.7.3	<i>Fiches de mesures vélos</i> .....	32
5.8	Autres thématiques touchant la mobilité .....	33
6	Synthèse de la politique des mobilités .....	33
7	Planification de la mise en œuvre des mesures découlant du plan directeur des mobilités .....	34
8	Procédure .....	35
9	Commissions .....	36
10	Classement des motions et postulats.....	36
11	Respect des lignes prioritaires fixées par le programme de législature .....	39
12	Conséquences sur les finances .....	39
13	Conséquences sur les ressources humaines.....	39
14	Collaboration intercommunale.....	39
15	Éléments relatifs au développement durable .....	39
	Annexe.....	41