



# **VILLE DE NEUCHATEL**

## **DEMARCHE PARTICIPATIVE « CENTRE ET GARE : MOBILITE ET ESPACES PUBLICS »**

### **SYNTHESE DES PROPOSITIONS ISSUES DE LA SOIREE PUBLIQUE DU 23 SEPTEMBRE 2015**

Régis Niederoest

Laetitia Bettex

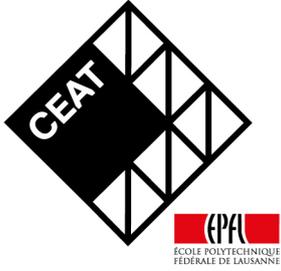
Jade Rudler

Jérémie Schaeli

Philipp Schweizer

Jérôme Chenal

Octobre 2015



## **IMPRESSUM**

Référencement recommandé

NIEDEROEST REGIS et al. (2015). Démarche participative « Centre et Gare : mobilité et espaces publics ». Synthèse des propositions issues de la soirée publique du 23 septembre 2015. Lausanne : CEAT-EPFL.

## **MANDATAIRE**

Ecole polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL), Communauté d'études pour l'aménagement du territoire (CEAT)

## **EQUIPE DE PROJET**

Régis Niederoest, Philipp Schweizer & Jérôme Chenal

## **ADRESSE**

EPFL ENAC IA CEAT • BP - Station 16 • CH-1015 Lausanne

T +41 (0)21 693 11 11 • [secretariat.ceat@epfl.ch](mailto:secretariat.ceat@epfl.ch) • [ceat.epfl.ch](http://ceat.epfl.ch)



# **TABLE DES MATIERES**

<b>INTRODUCTION</b>	<b>4</b>
<b>METHODOLOGIE DES ATELIERS</b>	<b>9</b>
<b>SYNTHESE DES ATELIERS</b>	<b>12</b>
Secteur Pury/Numa-Droz/centre historique : groupe 1	12
Secteur Pury/Numa-Droz/Centre historique : groupe 2	14
Secteur Ecluse/Bercles/Avenue de la gare	17
Secteur Alentours de la gare : groupe 1	20
Secteur Alentours de la Gare : groupe 2	23
<b>RESUME PAR SECTEUR</b>	<b>26</b>
Secteur places Pury et Numa-Droz et centre historique	26
Secteur Ecluse/Bercles/Avenue de la Gare	27
Secteur alentours de la gare	28
<b>CONCLUSIONS</b>	<b>29</b>



## INTRODUCTION



Figure 1 : Soirée publique du 23 septembre, présentation en plenum

Le 23 septembre 2015, la Ville de Neuchâtel a lancé la démarche participative « Centre et Gare : mobilité et espaces publics » lors d'une soirée publique à l'Aula des Jeunes-Rives. Cette nouvelle démarche s'inscrit dans la continuité de la démarche précédente « Centre et Rives » menée en 2014 et met en débat le renouvellement de trois autres secteurs de la ville. La soirée de lancement du 23 septembre était l'occasion de récolter les remarques et idées du grand public concernant les trois secteurs afin de nourrir la suite du travail en ateliers avec les acteurs spécialisés et associations concernées. Ce document restitue et synthétise les propositions des participants.

Lors de la démarche « Centre et Rives » de 2014, la population et des groupes d'intérêt neuchâtelois avaient eu l'occasion de s'exprimer sur le futur réaménagement des Jeunes-Rives (projet Ring), de la place Alexis-Marie Piaget, du port ainsi que de la place du Port.



## Les secteurs de la ville abordés dans la démarche « Centre et Gare : mobilité et espaces publics »

En 2015, les autorités de la Ville ont mis sur pied la démarche « Centre et Gare : mobilité et espaces publics » afin de poursuivre les réflexions sur les espaces publics et les questions de mobilité dans les trois secteurs de la ville suivants [Fig. 2] :

- Les places Pury et Numa-Droz ainsi que le centre historique : place Pury, rue du Seyon, rue des Epancheurs, rue Saint-Honoré, rue de l'Hôtel-de-Ville et rue des Terreaux ;
- Les rues de l'Ecluse (jusqu'au tunnel de Prébarreau), des Bercles et l'avenue de la Gare ;
- Les alentours de la gare CFF : place Blaise-Cendrars, faubourg de la Gare, rue des Fahys, place de la Gare, le Fun'ambule, Espace de l'Europe, rue du Crêt-Taconnet jusqu'au giratoire de Gibraltar.

Ci-dessous, les trois secteurs concernés par la démarche « Centre et Gare : mobilité et espaces publics » :

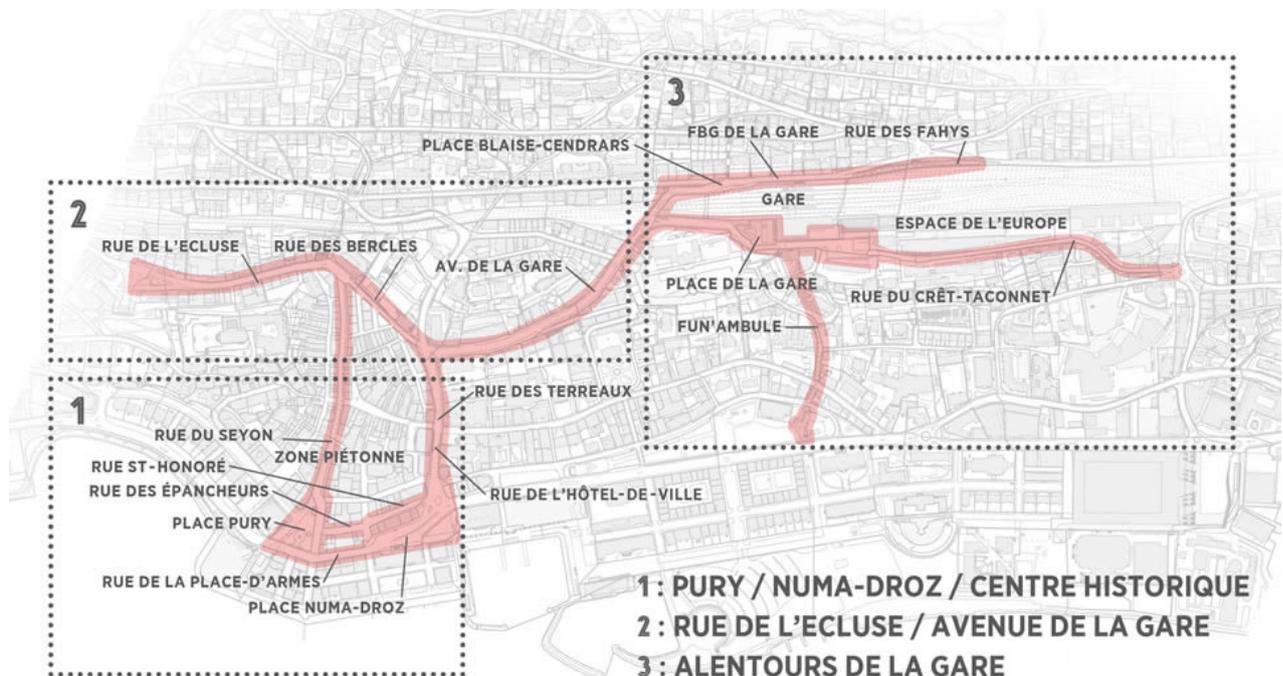


Figure 2 : Les trois secteurs concernés par la démarche participative. Source : Ville de Neuchâtel



En initiant une démarche participative sur ces secteurs, la Ville de Neuchâtel lance une réflexion sur le réaménagement de la place Pury et de la place Numa-Droz en lien avec la mobilité et les transports publics dans le centre-ville (rue du Seyon) et les rues d'accès à la gare CFF (rue de l'Ecluse et avenue de la Gare) ainsi que sur le secteur de la gare avec son rôle stratégique de plateforme de correspondance des transports publics du canton.

### **Les objectifs de la démarche**

Cette démarche « Centre et Gare : mobilité et espaces publics » est l'occasion pour la Ville de Neuchâtel de créer et de renforcer des relations entre la population, les associations, l'administration et les autorités, mais également de tenir compte de l'avis des habitants et des groupes d'intérêt dans les projets de réaménagement des espaces publics.

Les objectifs principaux de la démarche sont les suivants :

- Informer la population et les groupes d'intérêt du cadre politique dans lequel les espaces susmentionnés s'inscrivent et des objectifs du Conseil communal ;
- Recueillir les observations et les attentes de la population et des groupes d'intérêt par rapport à ces espaces ;
- Construire, avec les groupes d'intérêt, une vision partagée des enjeux et objectifs de mobilité, d'accessibilité et de stationnement ainsi que de réaménagement d'espaces publics pour les trois secteurs.

### **Les sept étapes de la démarche**

Sept rencontres sont prévues de l'automne 2015 à l'automne 2016 et mobilisent la population neuchâteloise, les acteurs spécialisés en mobilité ainsi qu'un large éventail de groupes d'intérêts et d'acteurs associatifs locaux.

La démarche a débuté le mercredi 23 septembre 2015 par une soirée publique d'information et de consultation qui donne lieu au présent rapport. Cette soirée a eu lieu à l'Aula des Jeunes-Rives (Espace Louis-Agassiz 1 - Neuchâtel) entre 18h30 à 22h30.

Cette première soirée publique sera suivie de cinq ateliers, destinés à une large variété d'organismes spécialisés et de groupes d'intérêts locaux, organisés les mardis suivants : 24 novembre 2015, 9 février 2016, 8 mars 2016, 12 avril 2016 et 17 mai 2016.



Le processus se terminera par une nouvelle soirée publique d'information qui permettra de restituer les résultats et viendra clore la démarche en automne 2016. La date de cette soirée reste encore à définir.

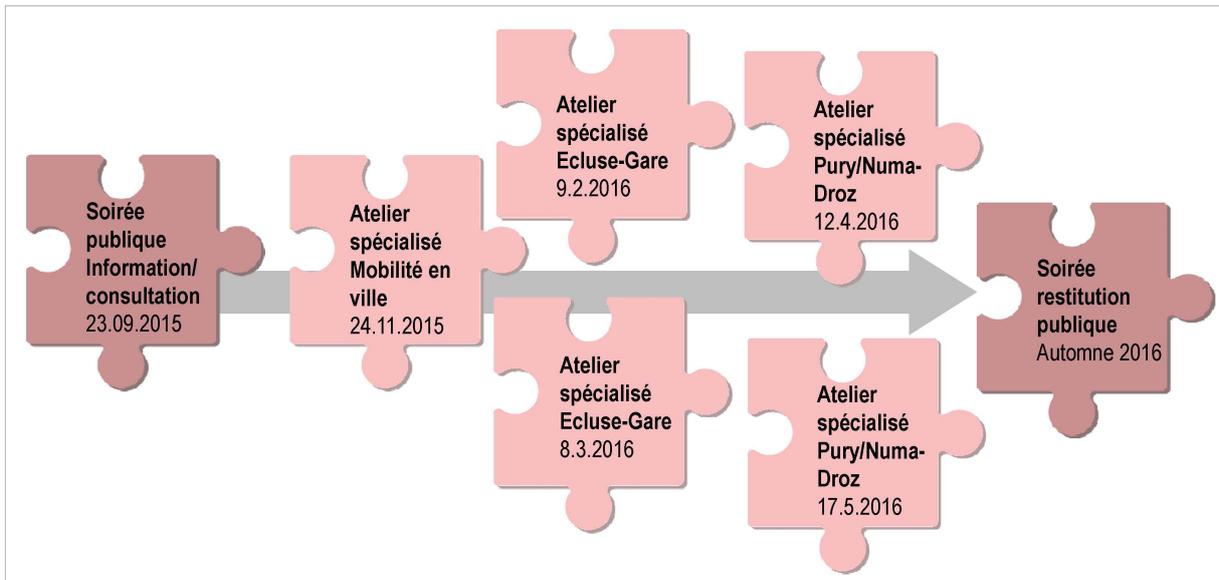


Figure 3 : Les sept étapes de la démarche Centre et Gare



### **La soirée publique d'information et de consultation du 23 septembre 2015**

La soirée publique d'information et de consultation était la première étape de la démarche, elle a rassemblé plus de 150 personnes et s'est déroulée en trois parties :

1. Une présentation, orchestrée par les élus et les responsables des services compétents de la Ville de Neuchâtel, à propos des objectifs en vue de développer une mobilité durable sur son territoire, ainsi que du diagnostic de la situation actuelle dans les différents secteurs qui font l'objet de la démarche participative ;
2. Une partie principale de consultation répartie en 5 ateliers et d'une durée de 1 heure et 45 minutes environ, afin de récolter les remarques et idées de la population en vue du renouvellement des secteurs concernés. Divisés en groupes, les participants de chaque groupe se sont consacrés durant l'ensemble de cette partie à un seul secteur ;
3. Une partie conviviale de rencontre et d'échange autour d'un apéritif offert par la Ville.

### **La synthèse de la consultation : une base pour la suite du travail**

Le présent document représente la restitution et la synthèse des discussions et des propositions formulées par les participants durant la soirée de lancement (les 5 ateliers de consultation). Cette synthèse est utilisée comme un des documents de base pour les ateliers ultérieurs (qui débutent en novembre 2015), lors desquels des acteurs spécialisés et locaux travailleront de manière approfondie sur des objectifs, des principes et des mesures d'améliorations dans chacun des trois secteurs.

L'équipe de la CEAT-EPFL a élaboré et animé les ateliers de consultation et rédigé le présent document qu'elle a ensuite remis à la Ville de Neuchâtel. La CEAT aimerait profiter ici pour remercier ici les près de 150 personnes présentes pour l'esprit constructif et respectueux de l'avis de chacun dans lequel les ateliers ont pu se dérouler, pour la participation active et les idées et contributions apportées.



# METHODOLOGIE DES ATELIERS

## Les objectifs des ateliers

Les objectifs de la partie consultative du 23 septembre 2015 étaient de:

1. Permettre aux participants de réagir au diagnostic de la Ville de Neuchâtel et éventuellement de compléter celui-ci ;
2. Récolter un maximum d'attentes, de besoins et d'idées pour le réaménagement des espaces publics, ne pas chercher que des mesures précises, mais des attentes et objectifs plus larges (sécurité, confort, animation, etc.) qui peuvent donner lieu concrètement à des réponses diverses ;
3. Faire connaître la diversité d'observations et propositions différentes, et de créer un échange de points de vue.

## Inscription préalable par secteur

Pour le travail en atelier, les participants à la soirée devaient choisir lors de leur inscription préalable, l'un des trois secteurs concernés par la démarche. En effet, afin de privilégier des discussions plus approfondies durant les 110 minutes à disposition, chaque personne ne pouvait prendre part aux débats concernant qu'un seul secteur. Sur la base du nombre d'inscriptions par secteur et pour assurer un cadre de discussion de qualité, il a été décidé de dédoubler deux des trois ateliers. Ainsi, 150 personnes ont ainsi été réparties dans cinq groupes : deux groupes pour le secteur « places Pury, Numa-Droz et centre historique » (70 personnes), deux groupes pour le secteur « alentours de la gare » (60 personnes) et un groupe pour le secteur « rue de l'Ecluse, rue des Bercles et avenue de la Gare » (20 personnes).

## Diagnostic des secteurs en plénum

Avec le but de fournir une base de réflexion et de discussion identique à tous les participants, le diagnostic pour chaque secteur a été présenté par un représentant de la Ville durant la partie plénière en début de soirée. Ces éléments de diagnostic ont permis par la suite d'ouvrir le débat lors du début de travail en atelier.



### **Suites données aux propositions**

Durant cette première partie, un membre de la CEAT a également expliqué les objectifs de la partie consultation, le déroulement des ateliers et les suites prévues pour les propositions récoltées lors de cette soirée, à savoir :

- La retranscription de l'ensemble des propositions effectuées sur les post-it ;
- La rédaction d'une synthèse sur la base des réactions au diagnostic de la Ville, des propositions des participants inscrites sur les post-it et des discussions dans les salles d'atelier ;
- L'envoi de cette synthèse à l'ensemble des participants et sa publication sur le site internet de la démarche ;
- L'utilisation de la synthèse et des propositions comme des bases de travail pour les ateliers avec les acteurs spécialisés et les associations locales ;

### **Le déroulement des ateliers**

Dans chaque atelier, les participants étaient répartis en postes de travail comptant 8 à 10 personnes autour d'une grande table avec une carte du secteur concerné. Chaque atelier était animé par un collaborateur de la CEAT et accompagné par deux représentants de la Ville, à disposition pour répondre aux questions techniques et aux demandes sur des éléments précis. Les travaux se sont déroulés de la manière suivante :

1. Introduction (5 minutes), rappel des objectifs, explications sur le déroulement et les règles à respecter (notamment le partage équitable du temps de parole entre tous) ;
2. Réactions au diagnostic de la Ville (10 minutes), il n'est pas exhaustif, mais quels sont les accords et désaccords avec ce diagnostic ?
3. Expression des attentes et besoins (60 minutes), travail par table, d'abord production individuelle des post-it avec leur besoins/attentes, puis tour de table où chacun leur tour les participants déposent leur propositions sur la carte (selon les lieux concernés) et expliquent leur idée au groupe, et finalement le groupe doit se mettre d'accord sur une synthèse de ses propositions à présenter à toute la salle par un rapporteur désigné au préalable,
4. Restitution pour toute la salle et synthèse des propositions (30 minutes) : les rapporteurs expliquent ce que chaque table a proposé, l'animateur de la CEAT liste les points et thèmes sur une affiche, note les redondances et met en évidence ce qui fait consensus.



### **Rédaction de la synthèse**

Vu ce qui précède, il est important de retenir que la synthèse finale, rédigée par la CEAT, est le fruit d'un processus en plusieurs étapes, dont chaque étape se nourrit de la précédente, à savoir :

1. Rédaction individuelle des Post-it ;
2. Discussion par groupe autour d'une même table (8-10 personnes), puis synthèse par le groupe ;
3. Restitution par chaque groupe à la salle par un rapporteur et synthèse des propositions sur une affiche par l'animateur ;
4. Rédaction d'une synthèse par l'animateur de chaque atelier sur la base des éléments inscrits sur l'affiche et des discussions qui ont eu lieu durant les différentes parties du déroulement de l'atelier.

Chacun des cinq secteurs a donné lieu à ses propres discussions qui peuvent dégager des tendances et compléter la liste des propositions inscrites sur les affiches ; l'ensemble est donc restitué par le collaborateur de la CEAT en charge de l'animation de la salle dans le but d'élaborer une forme utilisable par les acteurs spécialisés pour la suite de la démarche.

Il est à noter que les collaborateurs de la CEAT ont rédigé les synthèses en totale indépendance et au plus près des éléments retenus sur les affiches et des discussions qui ont lieu. Cette étape rédactionnelle se base exclusivement sur les discussions qui ont eu lieu dans les salles et qui sont retranscrites ici fidèlement. Afin d'assurer la transparence du processus et de permettre de retourner au détail des propositions si la nécessité devait se présenter en cours de la démarche, la liste complète des idées et remarques inscrites sur les post-it (560 propositions écrites), regroupées selon les secteurs et les lieux concernés, est également distribué aux participants et disponible aux personnes intéressées.

Le travail de synthèse est qualitatif et non quantitatif, c'est-à-dire qu'il ne se base pas sur une somme de post-it traitant de tel et tel sujet, mais sur l'importance des enjeux.



# SYNTHESE DES ATELIERS

## SECTEUR PURY/NUMA-DROZ/CENTRE HISTORIQUE : GROUPE 1

Animation et rédaction : Jérémie Schaeli



Figure 4 : Atelier « Pury/Numa-Droz/Centre historique », groupe 1

### Observations

Les participants ont relevé la difficulté d'amener du concret, du nouveau, d'imaginer des solutions et leur mise en œuvre. L'existant, bien que peu satisfaisant, semble en effet excessivement contraignant (notamment dans les questions entourant la rue du Seyon). De manière générale, la zone piétonne est fortement vécue comme 'coupée' du lac (surtout) et de l'est.

### Réactions au diagnostic de la Ville

Le diagnostic de la Ville est globalement validé par les participants, avec les remarques suivantes:

- Aux entrées de ville, il faut étudier la question de l'accès interdit au tunnel de Prébarreau depuis le quai Philippe-Godet (et donc la problématique du trafic de transit par le centre-ville) ;
- Des doutes sont émis sur les bases (études de trafic) quant au trafic de transit ; en clair, la part de trafic de transit n'est peut-être pas si élevée que ce que prétend la Ville ;
- Le terme "bon", en ce qui concerne le potentiel de développement des rez-de-chaussée des immeubles à la rue de la Place-d'Armes et place Numa-Droz est exagéré.



### **Améliorer les liaisons piétonnes**

Les piétons ne sont pas suffisamment pris en compte dans les zones de mixité avec la voiture. L'accès, ou en tous les cas une certaine ouverture ou continuité entre le centre-ville et le lac, est vivement souhaité. La barrière principale est constituée par l'axe très fréquenté de la rue de la Place-d'Armes (Pury/Numaz-Droz). La place Numa-Droz et la rue de la Place-d'Armes jusqu'à la place Pury pourraient devenir une zone beaucoup plus mixte; en l'état la voiture y est vue comme excessivement présente (vitesse, rue + parkings en surface). Il est proposé d'interdire tout transit, le creusement d'un tunnel ou encore la transformation en une zone multimodale à 30 km/h. La difficulté de connecter le centre historique vers l'est à travers la rue des Terreaux/de l'Hôtel-de-Ville est aussi révélée; les piétons sont en infériorité sur ce tronçon. L'accès piéton au tram (sud place Pury) est actuellement difficile.

### **Veiller davantage aux piétons dans la zone piétonne**

La situation de la rue du Seyon est clairement pointée du doigt. Limitation du trafic de transports publics (voire interdiction); horaires plus limités pour les livraisons (et respect de ces horaires); aménagements en surface à réfléchir en conséquence.

### **Améliorer la sécurité des vélos**

Insécurité relevée pour la partie ouest (quai Philippe-Godet) : la piste cyclable se trouve du mauvais côté de la ligne du tram. Accès depuis l'ouest délicat : sens interdit vers le château. A la place Numa-Droz mieux indiquer les places pour deux-roues et séparer vélos-motos.

### **Réorganiser les transports publics**

La présence du bus dans la zone piétonne est vue comme un problème. La prolongation du tram vers l'ouest est demandée ainsi que des aménagements pour y accéder facilement à pied et notamment pour les personnes à mobilité réduite. Le développement de l'offre de vélos en libre service pourrait en faire une réelle alternative de déplacement.

### **Mettre en valeur le paysage et le patrimoine et créer des espaces publics accueillants**

La place Pury n'est actuellement pas suffisamment mise en valeur, elle n'est jugée ni conviviale ni attrayante : pas d'abri, pas d'espace de rencontre, etc. Ses aménagements sont à revoir, revêtement du sol compris. La rue du Seyon n'est pas aménagée de manière agréable. Des aménagements adéquats permettraient d'attirer du monde vers le haut de la rue du Seyon (Ecluse). Et quid de la "verdure" dans une zone piétonne jugée trop minérale? Proposition de créer une place de marché couverte côté fbg de l'Hôpital / fbg du Lac.



## SECTEUR PURY/NUMA-DROZ/CENTRE HISTORIQUE : GROUPE 2

Animation et rédaction : Régis Niederoest



Figure 5 : Atelier « Pury/Numa-Droz/Centre historique », groupe 2

### Réactions au diagnostic de la Ville

Les compléments au diagnostic présenté par la Ville se trouvent pour la plupart dans les propositions des participants. A cela s'ajoute quatre questions et remarques :

- Le trafic de transit n'utilise pas suffisamment les tunnels, la signalisation est insuffisante et les motards qui veulent éviter les tunnels sont une forte nuisance.
- Qu'en est-il du projet de Littorail ?
- Il faudrait une analyse plus détaillée de la situation des cycles en ville.
- Nombre de feux sont trop courts pour les écoliers et les personnes à mobilité réduite.

### Améliorer les espaces et les liaisons pour les piétons

Plusieurs personnes se sont demandées si la zone piétonne (place Pury incluse) est vraiment piétonne. La grande majorité a souligné les problèmes de cohabitation et d'insécurité pour les piétons avec les bus et les véhicules de livraison. La cohabitation entre piétons et vélos peut quant à elle aussi être problématique dans la zone piétonne comme au bord du lac.



La zone piétonne est considérée par certains comme coupée en trois parties à cause des deux axes difficilement franchissables : la rue du Seyon et la rue de l'Hôtel-de-Ville. Mais les problèmes de liaisons piétonnes entre le centre historique et le lac, depuis la place Pury ou à travers la place Numa-Droz sont aussi soulignés par la plupart des participants. « Les problèmes sont vraiment connus » est une phrase souvent entendue. La montée à gauche sur le quai Philippe Godet direction tunnel du Prébarreau serait pour la plupart une bonne solution afin d'éviter du trafic de transit.

Un regard historique apporté sur le centre piéton et ses alentours estime que les anciennes limites de la ville sont parfois plus difficiles à franchir maintenant ; les passages historiques vers le centre piéton (à travers portes et faubourgs notamment) sont des passages « naturels », mais ils sont pour l'instant coupés par des routes. Alors, comment franchir aisément les remparts d'aujourd'hui ? Faut-il les rompre carrément ?

### **Mettre en valeur le paysage, le patrimoine et les espaces publics**

Ce même regard historique aborde les éléments naturels ou paysagers. Il rappelle que la place Pury était le delta du Seyon. Il rejoint par là les demandes d'autres personnes de valoriser davantage le Seyon et de développer des éléments paysagers verts entre le centre et le lac, du côté Seyon/place Pury et du côté place Numa-Droz.

Dans cette perspective, il est aussi proposé de mettre en valeur le patrimoine bâti et les espaces publics à proximité de sorte à permettre au public d'en profiter. Il est demandé à plusieurs reprises de veiller à la sécurité des piétons par rapport aux bus et véhicules, de transformer les places de stationnement de surface en espaces publics, d'élargir des trottoirs pour profiter des pieds d'immeubles, de créer davantage d'abris/couverts dans les espaces publics, etc.

### **Privilégier le stationnement dans les parkings en ouvrage**

Pour dédier davantage les espaces publics aux piétons et diminuer le trafic à la recherche de places, plusieurs personnes demandent de diminuer le nombre de places de stationnement en surface au centre-ville et à ses abords et de privilégier à la place des dépose-minute, les parkings en ouvrage (mais à des tarifs attractifs) et les autres solutions de mobilité.

### **Assurer l'accès aux commerces du centre-ville**

Pour la vitalité des commerces du centre-ville, il faut assurer l'accessibilité de ce dernier, en particulier en transports publics depuis la gare CFF. Une image « un peu folle » pour représenter ce lien avec la gare : relier la gare et la place Pury en téléphérique.



### **Réorganiser les transports publics**

Pour la plupart, les transports publics doivent être un mode de transport prioritaire, mais leur présence dans la zone piétonne et le nœud de transports sur la place Pury sont des problèmes. Comment les rendre plus efficaces en ville et les rendre moins présents dans la zone piétonne ? Est-il possible de les faire circuler en périphérie de la zone piétonne sans diminuer sa propre desserte ?

### **Améliorer la sécurité des vélos**

Des manques de fluidité et de sécurité des cyclistes sont pointés du doigt, avec notamment la traversée d'est en ouest, le carrefour Terreaux/Bercles qui est impossible à traverser sans passer au rouge, et la montée de l'avenue de la Gare qui est dangereuse et dissuasive.

## SECTEUR ECLUSE/BERCLES/AVENUE DE LA GARE

Animation et rédaction : Jade Rudler



Figure 6 : Atelier « Ecluse/Bercles/avenue de la Gare »

### Observations

Pas de grandes divergences entre les participants durant l'atelier. Selon eux, « les problèmes sont tellement gros » que tout le monde est d'accord, ce sont des « vrais problèmes ».

### Améliorer les déplacements piétonniers

Trouver des transversalités piétonnes pour relier le lac perpendiculairement à l'avenue de la Gare (vers faubourg de l'Hôpital, Université), remettre l'escalier entre l'avenue de la Gare et la rue de la Serre.

Rue de l'Ecluse, les piétons ne se sentent pas en sécurité, trop de circulation automobile, augmenter les possibilités de traverser pour les piétons.

A la rue Louis-Favre, la zone de rencontre est utilisée comme alternative à l'avenue de la Gare et n'est pas respectée par les automobilistes comme zone de rencontre. n'est pas aménagée pour les piétons : elle pourrait être une alternative pour relier la gare au centre-ville à pied.



Les interfaces entre modes de transport sont jugées dangereuses (carrefours en particulier). Les piétons et vélos ont du mal à trouver leur place dans l'espace public. Beaucoup de participants demandent un meilleur partage de l'espace public entre automobiles, piétons et vélos par la limitation de la vitesse limite à 30 km/h (Ecluse, Bercles, av. de la Gare), une diminution de la circulation automobile (sens unique) et la suppression de places de parc (Ecluse, av. de la Gare).

Les passages piétons et la sortie du parking City Centre sont dangereux. A l'avenue de la gare, revoir le partage de la chaussée (les bus bloquent la circulation automobile et sont « coincés dans les bouchons » selon les termes d'un participant) et du trottoir (trottinettes, skates descendent très vite).

### **Carrefour Ecluse-Seyon-Bercles désagréable pour tout le monde.**

Carrefour Terreaux-Bercles, les piétons ont trop d'attente pour traverser la route (s'arrêter 2x). Supprimer des places de parc en haut de l'avenue de la gare (trop dangereux car trop près du rond-point) et de la rue de l'Ecluse (pour élargir le trottoir ou le supprimer).

A la rue du Seyon, la question de garder les bus reste ouverte, par contre il faut interdire les livraisons après 10h du matin.

Rue de l'Ecluse, supprimer ou élargir les trottoirs qui sont trop étroits et inaccessibles pour les personnes à mobilité réduite (trous, bosses). Pour cela, supprimer les places de parc dans la rue, les relocaliser dans le parking du City Centre (qui serait rénové).

### **Carrefour Bercles-Boine-avenue de la Gare**

Carrefour saturé le soir, dangereux pour les vélos, attente trop longue pour les piétons. Idées : créer un passage sous voie pour les voitures ou un rond-point, aménager une placette pour les personnes à mobilité réduite.

### **Améliorer la fluidité et la sécurité des vélos**

Beaucoup de circulation, situation stressante à vélo, en particulier aux carrefours. A l'avenue de la Gare, proposition d'une piste cyclable en montée (et/ou un bike-lift) et descente dans le couloir de bus. Le carrefour Terreaux-Bercles est évité par les cyclistes car trop dangereux, ils font un détour. Rue de l'Ecluse, remplacer certaines places de parc par des stationnements vélo.

Faciliter l'accès au centre-ville : depuis la rue des Bercles, l'accès au centre-ville est difficile car il est interdit de tourner sur la rue du Seyon et de tourner sur la rue des Bercles depuis la chaussée de la Boine, donc les cyclistes doivent faire un grand détour pour accéder au centre-ville.



### **Mettre en valeur le paysage et le patrimoine**

Prévoir un éclairage plus urbain à l'avenue de la Gare pour une continuité de l'espace entre la gare et le centre-ville et pour mettre en valeur les façades. Placer un banc en haut de l'escalier de la Serre pour admirer la vue sur les Alpes. Verdir la rue de l'Ecluse (chemin piéton le long du City Centre) et le carrefour de Prébarreau.

### **Développer des espaces publics conviviaux**

Au carrefour du Seyon, donner plus de place aux piétons (terrasse du bar King, réaménager ce grand espace, dépose-minute pour charger/décharger en voiture) et assainir les « passages à pipi », comme les qualifie une participante, aux abords du parking. Placer des bancs à divers endroits (rue du Seyon, av. de la Gare).

Rue de l'Ecluse, les commerces ne font pas partie du centre-ville, il faudrait mieux les intégrer dans la zone commerciale et valoriser le restaurant et les commerces existants. Aménager une place de village, vivante et conviviale au carrefour Prébarreau et réhabiliter le City Centre (terrasses sur la place).



## SECTEUR ALENTOURS DE LA GARE : GROUPE 1

Animation et rédaction : Philipp Schweizer



Figure 7 : Atelier « Alentours de la Gare », groupe 2

### Réactions au diagnostic de la Ville

Le diagnostic présenté par la Ville a permis de lancer les débats. Les éléments présentés par la Ville en plénière font l'unanimité auprès des participants, mais ils ont donné lieu à de nombreux compléments.

- Franchissement des voies CFF : problèmes pour personnes à mobilité réduite ; passerelle non praticable pour les vélos; signalétique des sous voies pas claire ; pas d'accès à l'est, ni accès vers HE-ARC ;
- Place Blaise Cendrars : trop de trafic, trottoir devant les numéros 1-3-5 encombré (voitures parkées, le passage piéton débouche sur places de stationnement, double-file aux heures de pointes) ; trop de places de parc, trop de passages piétons et/ou mal situés ; dangereux pour les piétons (enfants) ; en déséquilibre avec le sud de la gare ; trottoirs et arrêt de bus étroits ; priorité de droite problématique (mal comprise, dangereux pour vélos, freine le bus) ;



- Espace de l'Europe : trop de trafic dans un quasi cul-de-sac (entrée/sortie P+R HE-ARC, Coop Pronto génère du trafic, camions de livraison) ; giratoire de l'Europe avec place de parc intégrée ; passages piétons mal situés et peu visibles ; vélos pris dans les bouchons ; place triste, minéralisée ; signalisation P+R lacunaire ;
- Crêt-Taconnet : sens interdit pas satisfaisant pour tous les usagers ; signalétique pour passerelle vélo inexistante ; manque un contre-sens cycliste ;
- Place de la Gare : 2 accès pour 1 sortie = problème ; passages piétons peu visibles ; vélos bloqués dans les bouchons ; place mal utilisée ; le galet du parking souterrain bloque l'espace ; manque un dépose minute ; taxis utiles ;
- Bas du Fun'ambule : trop souvent en panne ; accès cycliste à l'est en conflit avec trajectoire voiture, manque du stationnement P+R, vélostation et dépose-minute à proximité de la station inférieure.

### **Améliorer les liaisons piétonnes**

Les principaux problèmes relevés sont ceux de la traversée des piétons du nord vers le sud (via Pl. Blaise-Cendrars) et de l'accès aux quais. Les solutions proposées résident dans le déplacement de certains parcours de bus pour les faire partir du nord et arriver au sud en boucle, le déplacement des arrêts de bus (de quelques dizaines de mètres vers l'est ou à la rue des Fahys). La fiabilité et la gratuité du Fun'ambule sont unanimement reconnus comme deux conditions pour améliorer l'accessibilité par le sud et donc soulager les arrivées en bus par le nord, en voiture de manière générale et réduire le stationnement deux-roues qui pourrait être reporté autour de la station inférieure. Une passerelle large enjambant les voies, avec accès direct aux quais (avec ascenseurs), accessible aux personnes à mobilité réduite et pour certains aux vélos, est également unanimement demandée. Pour certains, il pourrait même s'agir d'une galerie marchande sur le modèle de la gare de Bâle. Des trottoirs plus larges aux Sablons et sur la place Blaise-Cendrars, ainsi qu'une plus grande sécurité pour les piétons et les personnes à mobilité réduite sont demandés. Le besoin d'un cheminement depuis la gare vers le lac a également été signalé (avec signalétique).

### **Gérer l'accessibilité en voitures et en transports publics autour de la gare**

Les idées n'ont pas manqué pour résoudre les enjeux de l'accessibilité et du transit autour de la gare. Pour les bus, les propositions vont de la gare routière souterraine creusée sous les voies ou au-dessus par la couverture des voies au développement des trams en passant par une modification du parcours de certains bus (numéros 120 et 121) pour les mettre en boucle avec retour depuis l'est par le Crêt-Taconnet. Le remaniement de la place de la Gare a trouvé une solution consensuelle, avec dépose-minute à la place des taxis, taxis en face de la boulangerie, bus postaux le long des quais. Un dépose-minute à la rue des Fahys est proposé pour décharger le sud. Pour les voitures, un tunnel



routier est imaginé sous la gare avec débouché sur Gibraltar. Coté Espace de l'Europe, les solutions proposées envisagent la fermeture au trafic par le déplacement du giratoire vers la place de la Gare ou la fermeture après le giratoire en direction de l'ouest. Un giratoire sur la place Blaise-Cendrars est évoqué.

### **Résoudre les problèmes de mixité des modes de transport**

Pour résoudre le problème de l'engorgement et des conflits entre modes de transport de la Place Blaise-Cendrars, certains participants proposent de déplacer les arrêts de bus comme décrit plus haut. Plus simplement, d'autres suggèrent de réduire le nombre de passages piétons à deux, afin de concentrer le flux des piétons. Les plus iconoclastes proposent de mettre tout le pourtour de la gare en zone piétonne. Une majorité imagine un ring autour de la gare dans un seul sens de circulation, avec les vélos et éventuellement les bus en double-sens.

### **Améliorer la fluidité et la sécurité des vélos**

De manière générale, plus d'infrastructures cyclables sont demandées, notamment des bandes cyclables (Fahys, Sablons, faubourg de la Gare, Crêt-Taconnet) et des places de stationnement, jugées insuffisantes aux abords de la gare. Le contre-sens cyclable du Crêt-Taconnet est également demandé. Certains imaginent de couvrir cette rue pour faire une passerelle vélo surélevée, ou au contraire de mettre les vélos en tunnel, afin de pouvoir remettre le trafic automobile en double sens. Le problème de la cohabitation dans le sous voie ouest est également soulevé et les participants sont unanimes sur un besoin de clarification et d'une meilleure signalétique (parcage et trafic deux-roues motorisés et vélos). Certains demandent que ce sous voie soit dédié à la mobilité douce.

### **Mettre en valeur le paysage, le patrimoine et les espaces publics**

La place de la Gare et le bâtiment de la gare lui-même ne sont pas suffisamment mis en valeur, ni la vue et le potentiel dégagement, principalement à cause de la présence de la sortie/entrée du parking (le galet). Pour une majorité des participants, l'entrée/sortie du parking doit être éliminée d'une manière ou d'une autre, soit en déplaçant l'entrée et la sortie, soit en rattachant le parking à une traversée souterraine jusqu'à Gibraltar. La signalétique des transports publics pour les touristes est à améliorer (il faut partir au nord pour aller vers le sud !). De manière générale il faudrait plus d'espaces verts, de biodiversité et de convivialité dans les alentours de la gare.

## SECTEUR ALENTOURS DE LA GARE : GROUPE 2

Animation et rédaction : Laetitia Bettex



Figure 8 : Atelier « alentours de la Gare », groupe 2

### Réactions au diagnostic de la Ville

Dès les premières secondes, le débat autour du diagnostic prend vigueur, les éléments présentés en plénière font l'unanimité auprès des participants même s'il n'est pas exhaustif. Les discussions s'amorcent autour du thème de la non-centralité de la gare. Un participant propose de la déplacer au centre-ville (sic !). Cette suggestion soulève la question de la mauvaise accessibilité de la gare. Ce thème est repris par de nombreuses interventions autant au niveau des traversées piétonnes médiocres ou manquantes, qu'au niveau du mauvais écoulement du trafic, du manque de lignes de bus, de l'absence de signalétique ou encore de l'inefficacité du Fun'ambule qui doit être arrêté plusieurs semaines par année pour maintenance, qui tombe souvent en panne en dehors de ces périodes et dont le prix n'est pas inclus dans le billet CFF.

Suite à cette dernière remarque le débat s'oriente alors sur le tourisme. Les participants semblent considérer la gare comme la porte d'entrée touristique de leur ville et déplorent le fonctionnement médiocre tout comme l'illisibilité de cette interface multimodale. À nouveau, il est question de signalétique, d'orientation dans l'espace, d'écoulement des flux, de sécurité, de praticité, etc. À la



gare peut-être encore plus qu'ailleurs, les participants se concentrent sur une approche technique du lieu laissant de côté les questions de qualité de l'espace public, de convivialité, d'aménagements paysagers, etc. Revenant sur l'accessibilité à la gare, un participant relève que depuis Expo.02 rien n'a été entrepris pour améliorer la situation. Il estime qu'aujourd'hui plus rien ne fonctionne.

Globalement, les participants sont très bien préparés. L'un d'entre eux est venu avec des photos imprimées montrant les dysfonctionnements observés, certains ont préalablement rédigé des notes soutenant leur discours, d'autres ont déjà réfléchi, parfois de manière très détaillée, aux solutions pratiques à mettre en œuvre.

### **Agrandir les espaces publics dédiés aux piétons**

De l'avis général, les espaces existants dans le périmètre de la gare sont trop étroits, voire étriqués. Suite à ce constat, les propositions autour d'un élargissement de la surface à disposition sont nombreuses. A plusieurs reprises, il est envisagé de revoir le schéma de circulation. Pourquoi ne pas complètement supprimer le trafic devant la gare ? Mettre l'ensemble de l'avenue de la Gare à sens unique ? Faudrait-il définitivement supprimer le stationnement en surface ? Pourquoi ne pas détruire le bâtiment de la poste pour donner plus de respiration à la place de la Gare et offrir des vues sur le lac par la même occasion ? Un second point faisant l'unanimité est le manque de lisibilité de la zone de la gare. Selon les participants, la signalétique est entièrement à revoir, un concept clair et uniforme doit être développé.

Une constatation générale est faite quant à la nécessité de réduire le trafic individuel motorisé aux abords de la gare. Les plus convaincus proposent de piétonniser la zone allant de la place de la Gare à l'espace de l'Europe avec comme mesure d'accompagnement la remise en circulation bidirectionnelle de la rue du Crêt-Taconnet. D'autres souhaitent plutôt agir sur les générateurs. Pourquoi ne pas simplement supprimer les commerces dans la gare afin qu'ils évitent d'attirer des automobilistes en fin de journée et les weekends ? Il en va de même pour la poste. Pourquoi ne pas la déplacer ailleurs dans le quartier ? Plusieurs stratégies en vue de maintenir l'accessibilité aux parkings souterrains tout en évitant la circulation juste devant la gare sont élaborées. Pourquoi ne pas créer un accès souterrain direct depuis la rue de Gibraltar ? Toujours en vue de diminuer le trafic au débouché direct de la gare, un groupe de participants propose de prévoir une nouvelle zone de dépose minute autour du galet, au nord des voies ou encore à l'extrémité sud de la gare à savoir au bas du Fun'ambule. Parallèlement à cela, plusieurs participants rappellent que des mesures doivent être prises pour faire respecter les zones de modération du trafic, principalement sur la rue du Crêt-Taconnet qui est jugée dangereuse pour les piétons et les cyclistes.



### **Réorganiser les traversées piétonnes et cyclistes du domaine ferroviaire**

Conséquemment au diagnostic fonctionnel posé préalablement, les quatre tables ont formulé des propositions et solutions par modes. Concernant la mobilité douce, les traversées du domaine ferroviaire doivent être repensées et complétées. Ainsi, certains proposent de créer une nouvelle passerelle au nord-est de la gare alors que d'autres souhaiteraient une couverture complète des voies. De plus, la problématique de l'accès aux quais est soulevée à maintes reprises. Un seul passage inférieur donnant accès direct aux quais n'est pas suffisant, des solutions alternatives doivent être étudiées. Il faut absolument que les propositions qui seront faites tiennent compte de l'accessibilité piétonne, mais également de celle des cyclistes ainsi que des personnes à mobilité réduite. Les pentes existantes doivent être revues pour plus de confort. Peut-être faudrait-il créer des ascenseurs avec accès direct aux quais ? Il manque des places de stationnement pour les cyclistes. Une vélo-station supplémentaire est à prévoir au sud de la gare et il faudrait autoriser l'accès aux cyclistes dans les parkings souterrains existants. La rue du Crêt-Taconnet doit absolument pouvoir accueillir une circulation bidirectionnelle des deux-roues non motorisés. Le réseau de pistes et bandes cyclables doit être complété.

### **Réorganiser l'accessibilité en transports publics de la gare**

Le besoin de réorganiser l'accessibilité en transports publics du périmètre de la gare se fait également sentir. Pour certains, les bus devraient être placés au plus près des quais pour une meilleure lisibilité et connectivité et, pour d'autres, il faudrait créer une véritable gare routière en dehors de la place de la Gare. Des propositions de nouvelles lignes sont également formulées. Certains participants souhaiteraient disposer d'une ligne à parcours circulaire desservant à la fois le centre-ville, la gare et Microcity alors que d'autres voudraient pouvoir se rendre directement de la gare à la Maladière. Plusieurs participants souhaitent voir l'accès au sud via le Fun'ambule être renforcé avec, pourquoi pas, l'installation de commerces dans cette zone. L'opportunité de rendre gratuit l'accès au Fun'ambule doit être étudiée. Un participant juge qu'un effort de communication sur les gares régionales devrait être fait. En effet, de nombreux voyageurs accédant directement à la gare principale de Neuchâtel (souvent en voiture) pourraient privilégier une gare locale (où le stationnement est même parfois encore gratuit).

### **Mettre en valeur le paysage et le patrimoine**

Enfin, deux thèmes supplémentaires ont été succinctement abordés par plusieurs participants au cours de la soirée : la nature et le patrimoine. De nombreux participants souhaitent voir plus de verdure aux abords de la gare. Des arbres pourraient être plantés le long de la HE-Arc et les arbres existants devant la gare pourraient être ramenés au centre de la chaussée actuelle pour une meilleure visibilité. La valeur patrimoniale du bâtiment de la gare devrait également être (re)mise en évidence.



## RESUME PAR SECTEUR

### SECTEUR PLACES PURY ET NUMA-DROZ ET CENTRE HISTORIQUE

Sont restituées ici les principales attentes formulées dans les deux groupes qui ont travaillé sur le secteur places Pury et Numa-Droz et centre historique.

- Améliorer les liaisons piétonnes entre la ville et le lac (sur l'axe quai Philippe-Godet, Place Pury, rue de la Place-d'Armes, Place Numa-Droz), sur l'axe Terreaux/Hôtel-de-Ville, voire la traversée de la rue du Seyon. Diminuer la circulation automobile et en particulier le trafic de transit ; permettre la montée au tunnel Prébarreau depuis le quai Philippe-Godet en venant de l'ouest ; prévoir un usage mixte des chaussées. L'amélioration de ces liaisons piétonnes permettra également de retrouver les liens historiques de la ville avec l'extérieur (à travers les portes et les faubourgs) ainsi que le cours du Seyon vers le lac avec son delta dès la place Pury ;
- Revaloriser les éléments paysagers (arbres et Seyon) entre la ville et le lac et en particulier dans la zone piétonne jugée trop minérale ;
- Veiller davantage aux piétons dans la zone piétonne en limitant les livraisons et en limitant voire en sortant les bus de la zone ; veiller également à la cohabitation entre cyclistes et piétons ;
- Rendre les espaces publics plus accueillants pour les piétons, plus conviviaux et y mettre en valeur les éléments paysagers et patrimoniaux ; déplacer le nœud de transports hors de la place Pury et y prévoir des abris et espaces de rencontre ; rendre le haut de la rue du Seyon plus attractif pour les visiteurs ; le long des routes agrandir les trottoirs pour utiliser les rez-de-chaussée des immeubles et transformer des places de parc de surface en espaces publics ;
- Privilégier le stationnement en ouvrage (à des prix accessibles) plutôt que les places de parc de surface ; transformer nombre de places de surface en espaces publics et garder essentiellement des places dépose-minute ;
- Réorganiser les transports publics : déplacer le nœud de transports publics hors de la place Pury, prolonger le train/tram vers l'est et le rendre plus facilement accessible à pied ; améliorer significativement la liaison en transports publics entre la gare et le centre-ville notamment de sorte à assurer la vie des commerces du centre-ville ;
- Améliorer les parcours cyclistes : rendre plus fluide la traversée est-ouest de la ville et la liaison entre le centre-ville et la gare ; améliorer la sécurité des cyclistes dans le trafic et par rapport au train/tram, laisser accéder les vélos dans les transports publics ; développer le réseau velospot.



## **SECTEUR ECLUSE/BERCLES/AVENUE DE LA GARE**

Sont restituées ici les principales attentes formulées dans les groupes qui ont travaillé sur le secteur Ecluse/Bercles/Avenue de la Gare.

- Améliorer la sécurité et les traversées des piétons et vélos qui ont du mal à trouver leur place dans le secteur et se sentent parfois en danger ; organiser un meilleur partage de l'espace public à travers, par exemple, une diminution de la circulation automobile, des zones 30 et la suppression de places de parc pour élargir les trottoirs ;
- Revoir le partage de la chaussée de l'avenue de la Gare (les bus bloquent la circulation automobile et sont « coincés dans les bouchons ») et du trottoir (trottinettes, skates descendent très vite) ;
- Créer des transversalités piétonnes pour relier le lac perpendiculairement à l'avenue de la Gare (vers faubourg de l'Hôpital, Université) ;
- Améliorer la fluidité et la sécurité des vélos qui sont confrontés à une circulation importante et stressante, en particulier le carrefour Terreaux-Bercles qui est dangereux. L'avenue de la gare est aussi dangereuse et dissuasive pour les cyclistes : prévoir, par exemple, une piste cyclable en montée (et/ou un bike-lift) et en descente dans le couloir de bus. Faciliter également l'accès au centre-ville depuis la rue des Bercles et la chaussée de la Boine ;
- Aménager des espaces vivants et conviviaux : au carrefour avec la rue du Seyon donner plus de place aux piétons ; placer des bancs à divers endroits ; mieux intégrer la rue de l'Ecluse à la zone piétonne et valoriser les commerces existants ; aménager une place vivante et conviviale au carrefour Prébarreau et réhabiliter le City Centre (terrasses sur la place) ;
- Mettre en valeur le paysage et patrimoine : installer un éclairage plus urbain à l'avenue de la Gare pour créer une continuité entre la gare et le centre-ville et pour mettre en valeur les façades ; aménager le haut de l'escalier de la rue de la Serre pour admirer la vue sur les alpes ; verdir la rue de l'Ecluse et le carrefour de Prébarreau.



## SECTEUR ALENTOURS DE LA GARE

Sont restituées ici les principales attentes formulées dans les deux groupes qui ont travaillé sur le secteur alentours de la gare CFF.

- Améliorer l'accessibilité à la gare depuis le centre-ville, le lac et depuis le nord, notamment en transports publics et à pied, améliorer l'écoulement des véhicules et diminuer le trafic de transit ;
- Développer la gare et ses espaces extérieurs comme une porte d'entrée touristique de la ville ; les rendre moins exigus, plus confortables, plus accueillants et améliorer la signalisation ;
- Donner plus de place aux piétons autour de la gare ; agrandir les espaces piétonniers extérieurs ; diminuer voire supprimer le trafic automobile sur certains tronçons aux abords de la gare ; diminuer le stationnement en surface existant ;
- Améliorer les traversées en mobilité douce de la gare et des voies ainsi que l'accès aux quais : prévoir au moins une passerelle large enjambant les voies, avec accès direct aux quais (avec ascenseurs), accessible aux personnes à mobilité réduite et éventuellement ouverte aux vélos ; améliorer la cohabitation dans le passage sous voie ouest ;
- Réorganiser les transports : améliorer la liaison avec le centre-ville ainsi qu'avec Microcity et la Maladière ; réorganiser le parcours des bus en boucle autour de la gare ou créer une gare souterraine ; résoudre le problème de fiabilité du Fun'ambule et le rendre gratuit ;
- De manière générale il faudrait plus d'espaces verts, de biodiversité et de convivialité dans les alentours de la gare ;
- Mettre davantage en valeur la place de la Gare et le bâtiment de la gare ainsi que la vue et le dégagement potentiel ; pour ce faire, déplacer l'entrée/sortie du parking ;
- Résoudre le problème de l'engorgement et des conflits entre modes de transport de la place Blaise-Cendrars.



## CONCLUSIONS

En conclusion – provisoire car le processus débute –, les propositions et les débats issus des différents secteurs et groupes de travail démontrent des attentes proches parmi les participants, des attentes dans les termes suivants : **accessibilité, sécurité, fluidité et qualité**.

**Accessibilité** à la gare, aux commerces, aux différents secteurs de la ville. Ils doivent être accessibles pour une utilisation optimale et cela pour tous les modes de transport.

**Sécurité** pour les vélos et les piétons dans les différentes situations de déplacement. Il s'agit d'améliorer la sécurité de chacun dans la zone piétonne, le long ou lors de traversées d'axes routiers ainsi que dans les espaces combinant vélos et piétons.

**Fluidité** que l'on soit à pied ou en TP, les parcours doivent être simples et rapides. Ceci demande une réorganisation des transports publics dans certains secteurs, une réorganisation des traversés de route pour ne citer que ces deux exemples.

**Qualité** des espaces publics, accueillants et conviviaux pour les piétons, qui mettent en valeur les éléments paysagers, naturels et le patrimoine bâti de la ville et qui renforcent l'attractivité de Neuchâtel pour ses propres habitants, mais également pour les habitants du canton et pour les touristes.

## CEAT Octobre 2015 - Ville de Neuchâtel: Démarche Centre et Gare - Propositions 23 septembre

PND: Secteur Pury/Numa-Droz/Centre Centre-ville: propositions générales ou non localisées pour le secteur Pury/Numa-Droz/Centre historique  
EBG: Secteur Ecluse/Bercles/Av. gare Ecluse -Av. Gare: propositions générales ou non localisées pour le secteur Ecluse/Bercles/Av. Gare  
GAR: Secteur Alentours de la Gare Alentours Gare: propositions générales ou non localisées pour le secteur Alentours de la Gare

Secteur	Salle	Carte	No.	Post-it	Lieu	Contenu
EBG-	1	A	15	EBG-1A15	Avenue de la Gare	Avenue de la Gare : montée à vélo: dangereuse/stressante ; bloque voiture + bus. Proposition: déplacer voie bus sur voie voiture (direction centre-ville) ; ajouter bande cyclable ; 30km/h pour ralentir voitures très rapides en direction centre-ville
EBG-	1	A	16	EBG-1A16	Avenue de la Gare	Avenue de la Gare : bus coincés dans les bouchons
EBG-	1	A	17	EBG-1A17	Avenue de la Gare	Avenue de la Gare : Quelle place pour les vélos et trottinettes qui "dévalent l'avenue de la Gare"?
EBG-	1	A	18	EBG-1A18	Avenue de la Gare	Rue Louis-Favre: valorisation et possibilité que la rue Louis-Favre soit à 30km/h et piéton et cycliste
EBG-	1	A	19	EBG-1A19	Avenue de la Gare	Avenue de la Gare : transversales entre avenue de la Gare - fbg de l'Hôpital - av. de l'Université? Continuité piétonne à développer
EBG-	1	A	20	EBG-1A20	Avenue de la Gare	Avenue de la Gare : déplacement de l'arrêt de bus
EBG-	1	B	14	EBG-1B14	Avenue de la Gare	Avenue de la Gare : piste cyclable
EBG-	1	B	14	EBG-1B14	Avenue de la Gare	Avenue de la Gare : sens unique
EBG-	1	B	14	EBG-1B14	Avenue de la Gare	Avenue de la Gare : places de parc
EBG-	1	B	15	EBG-1B15	Avenue de la Gare	Avenue de la Gare : circulation dans un sens sur l'avenue de la Gare + pistes cyclables (au moins dans le sens de la montée)
EBG-	1	B	16	EBG-1B16	Avenue de la Gare	Avenue de la Gare : ajouter un passage piéton avec îlot rue de la Serre
EBG-	1	B	17	EBG-1B17	Avenue de la Gare	Avenue de la Gare : remettre l'escalier entre l'avenue de la Gare et la rue de la Serre
EBG-	1	B	17	EBG-1B17	Avenue de la Gare	Avenue de la Gare : en-haut escalier rue de la Serre, installer quelque chose sur cette espèce de placette, il manque un banc pour admirer les Alpes
EBG-	1	B	18	EBG-1B18	Avenue de la Gare	Avenue de la Gare : escalier vers Hôtel du Peyrou signaler chemin piéton vers le lac, idem en bas
EBG-	1	B	19	EBG-1B19	Avenue de la Gare	Avenue de la Gare : plan lumière
EBG-	1	B	20	EBG-1B20	Avenue de la Gare	Avenue de la Gare (haut): suppression de places de parc car trop près du rond-point
EBG-	1	B	21	EBG-1B21	Avenue de la Gare	Avenue de la Gare : réduire la charge de trafic de 12 000 à 6 000 véhicules par jour. Plus de place aux cyclistes et piétons, réduction bruit et pollution de l'air
EBG-	1	B	22	EBG-1B22	Avenue de la Gare	Rue Louis-Favre: aménager en vraie zone de rencontre: supprimer trottoirs ; signaler comme trajet pour piétons qui veulent se rendre au centre-ville = alternative à l'Av. de la Gare ; suppression le 50% de trafic transit qui évite Blaise-Cendrars
EBG-	1	B	23	EBG-1B23	Avenue de la Gare	Avenue de la Gare : éclairer les façades pour mettre en valeur le patrimoine - ouvrir sur rue. Plan lumière pour l'avenue de la Gare
EBG-	1	B	24	EBG-1B24	Avenue de la Gare	Avenue de la Gare : créer des vraies pistes cyclables à l'avenue de la Gare à la montée et accepter la descente sur la ligne de bus
EBG-	1	A	13	EBG-1A13	Carrefour Bercles/Terreux/Av. Gare	Carrefour Bercles-Terreux-Av.Gare: trop long de devoir s'arrêter 2x aux feux piétons pour traverser 1 carrefour
EBG-	1	A	14	EBG-1A14	Carrefour Bercles/Terreux/Av. Gare	Carrefour Bercles-Terreux-Av.Gare: réduire le délai d'attente piétons
EBG-	1	A	20	EBG-1A20	Carrefour Bercles/Terreux/Av. Gare	Carrefour Bercles-Terreux-Av.Gare: --> meilleure gestion passage piéton --> diminution
EBG-	1	A	21	EBG-1A21	Carrefour Bercles/Terreux/Av. Gare	Carrefour Bercles-Terreux-Av.Gare: Tunnel pour le passage rue des Bercles - av. de la Gare pour les véhicules
EBG-	1	A	22	EBG-1A22	Carrefour Bercles/Terreux/Av. Gare	Carrefour Bercles-Terreux-Av.Gare: réaménagement espace public (mise à niveau) + revêtement glissant en période de pluie
EBG-	1	B	12	EBG-1B12	Carrefour Bercles/Terreux/Av. Gare	Carrefour Bercles-Terreux-Av.Gare: Rond-point --> zone visible pour les piétons.

Secteur	Salle	Carte	No.	Post-it	Lieu	Contenu
EBG-	1	B	13	EBG-1B13	Carrefour Bercles/Terreaux/Av. Gare	Carrefour Bercles-Terreaux-Av.Gare: créer un rond-point au carrefour av. Gare/ Bercles/ Boine
EBG-	1	B	14	EBG-1B14	Carrefour Bercles/Terreaux/Av. Gare	Carrefour Bercles-Terreaux-Av.Gare: rond-point
EBG-	1	B	25	EBG-1B25	Carrefour Bercles/Terreaux/Av. Gare	Carrefour Bercles-Terreaux-Av.Gare: zone 20 ou rond-point
EBG-	1	B	26	EBG-1B26	Carrefour Bercles/Terreaux/Av. Gare	Carrefour Bercles-Terreaux-Av.Gare: carrefour av. Gare - Boine: sas pour vélo
EBG-	1	B	27	EBG-1B27	Carrefour Bercles/Terreaux/Av. Gare	Carrefour Bercles-Terreaux-Av.Gare: permettre aux vélos de tourner à droite Boine-Bercles
EBG-	1	A	24	EBG-1A24	Carrefour Ecluse/Seyon/Bercles	Carrefour Ecluse-Seyon-Bercles: pas assez de place sur la terrasse du bar King + dangereux avec les voitures qui passent tout près
EBG-	1	A	25	EBG-1A25	Carrefour Ecluse/Seyon/Bercles	Carrefour Ecluse-Seyon-Bercles: il manque un espace de chargement et de déchargement vers le parking du Seyon
EBG-	1	B	28	EBG-1B28	Carrefour Ecluse/Seyon/Bercles	Carrefour Ecluse-Seyon-Bercles: réaménager complètement le carrefour
EBG-	1	B	4	EBG-1B4	Carrefour Ecluse/Seyon/Bercles	Devant parking Seyon --> zone de rencontre
EBG-	1	B	32	EBG-1B32	Centre-ville	Centre-ville: arrêt CFF centre-ville
EBG-	1	A	1	EBG-1A1	Rue de l'Ecluse	Rue de l'Ecluse: meilleure gestion du sous-voie. Possibilité de faire passer les piétons et vélos
EBG-	1	A	2	EBG-1A2	Rue de l'Ecluse	Rue de l'Ecluse: valorisation du restau et de la place
EBG-	1	A	26	EBG-1A26	Rue de l'Ecluse	Rue de l'Ecluse: mise en valeur du funiculaire
EBG-	1	A	26	EBG-1A26	Rue de l'Ecluse	Rue de l'Ecluse: Place City-Centre (zone de loisirs, réaménagement)
EBG-	1	A	26	EBG-1A26	Rue de l'Ecluse	Rue de l'Ecluse: le stationnement tout au long de la rue de l'Ecluse, les trottoirs
EBG-	1	A	27	EBG-1A27	Rue de l'Ecluse	Rue de l'Ecluse: sortie de parking City-Centre dangereux pour les gens qui marchent sur le trottoir au moment où les voitures sortent à plein gaz
EBG-	1	A	3	EBG-1A3	Rue de l'Ecluse	Rue de l'Ecluse: plus de place et plus de sécurité pour les piétons
EBG-	1	A	3	EBG-1A3	Rue de l'Ecluse	Rue de l'Ecluse: sortie du parking City-Centre dangereux
EBG-	1	A	3	EBG-1A3	Rue de l'Ecluse	Rue de l'Ecluse: passages piétons dangereux
EBG-	1	A	3	EBG-1A3	Rue de l'Ecluse	Rue de l'Ecluse: trottoirs mal entretenus
EBG-	1	A	3	EBG-1A3	Rue de l'Ecluse	Rue de l'Ecluse: trop de circulation
EBG-	1	A	4	EBG-1A4	Rue de l'Ecluse	Rue de l'Ecluse: pas possible d'accéder aux commerces/restos à vélo (trottoir très étroit, route dangereuse à circuler et à traverser ou pour passer entre des voitures garées) ; trottoirs trop étroits
EBG-	1	A	4	EBG-1A4	Rue de l'Ecluse	Rue de l'Ecluse: remplacer une ou deux places de parc pour voitures par quelques places de stationnement VELO
EBG-	1	A	5	EBG-1A5	Rue de l'Ecluse	Rue de l'Ecluse: meilleure gestion des trottoirs et réfection
EBG-	1	A	6	EBG-1A6	Rue de l'Ecluse	Rue de l'Ecluse: circulation difficile aux heures de pointe
EBG-	1	B	1	EBG-1B1	Rue de l'Ecluse	Rue de l'Ecluse: réaménager l'espace (place) vers City-Centre. C'est moche!
EBG-	1	B	1	EBG-1B1	Rue de l'Ecluse	Rue de l'Ecluse: des arrêts de bus dignes de ce nom
EBG-	1	B	2	EBG-1B2	Rue de l'Ecluse	Rue de l'Ecluse: rajouter un passage piéton
EBG-	1	B	3	EBG-1B3	Rue de l'Ecluse	Rue de l'Ecluse: installer des espaces pour des terrasses --> Feu de bois
EBG-	1	B	30	EBG-1B30	Rue de l'Ecluse	Rue de l'Ecluse: verdier le chemin piéton le long de City-Centre
EBG-	1	B	34	EBG-1B34	Rue de l'Ecluse	Rue de l'Ecluse: réparer les trottoirs
EBG-	1	B	35	EBG-1B35	Rue de l'Ecluse	Rue de l'Ecluse: en zone 30
EBG-	1	B	36	EBG-1B36	Rue de l'Ecluse	Rue de l'Ecluse: réduire la vitesse: 30 et augmenter les possibilités de traverser pour les piétons
EBG-	1	B	37	EBG-1B37	Rue de l'Ecluse	Rue de l'Ecluse: suppression places de parc latérales, agrandissement trottoir / piste cyclable. Prolonger le "Seyon historique"
EBG-	1	B	38	EBG-1B38	Rue de l'Ecluse	Rue de l'Ecluse: supprimer le stationnement sur rue dans la rue de l'Ecluse, élargir les trottoirs. Recoudre cette partie commerciale avec la zone au centre
EBG-	1	B	39	EBG-1B39	Rue de l'Ecluse	Rue de l'Ecluse: créer une " place du village" en haut de la rue de l'Ecluse
EBG-	1	A	11	EBG-1A11	Rue des Bercles	Rue des Bercles: énormément de circulation ; dangereux + stressant à vélo --> surtout à la montée, difficulté de démarrer, pas de place. Solution: sens unique, zone 30km/h
EBG-	1	A	12	EBG-1A12	Rue des Bercles	Rue des Bercles: trottoir trop étroit
EBG-	1	A	23	EBG-1A23	Rue des Bercles	Rue des Bercles: accès au centre-ville difficile car pas autorisé de tourner sur rue du Seyon + pas possible de tourner sur rue des Bercles et Chaussée de la Boine --> donc grand détour pour accéder au centre-ville
EBG-	1	B	29	EBG-1B29	Rue des Bercles	Rue des Bercles: élargissement voie: souterrain ou passage sur le muret supprimé
EBG-	1	B	29	EBG-1B29	Rue des Bercles	Rue des Bercles: arcade
EBG-	1	A	10	EBG-1A10	Rue du Seyon	Rue du Seyon: bus ou pas bus?
EBG-	1	A	7	EBG-1A7	Rue du Seyon	Rue du Seyon: dispositif d'avoir les bus en ville

Secteur	Salle	Carte	No.	Post-it	Lieu	Contenu
EBG-	1	A	7	EBG-1A7	Rue du Seyon	Rue du Seyon: positif d'avoir ajouté quelques bancs et chaises pour s'asseoir ; positif les aménagements "nature" verts même s'ils sont provisoires (quand il n'y en a pas, ça manque vraiment d'arbres et de verdure)
EBG-	1	A	7	EBG-1A7	Rue du Seyon	Rue du Seyon: !! trafic le matin très fréquent, soi-disant pour la livraison mais pas toujours
EBG-	1	A	8	EBG-1A8	Rue du Seyon	Rue du Seyon: eau sur la rue qui rappelle la rivière, mais utilité?
EBG-	1	A	9	EBG-1A9	Rue du Seyon	Rue du Seyon: eau très jolie mais prend de la place ; sentiment plus "agréable" en ce moment (eau couvert pour fête des vendanges) --> sans eau, plus de place pour bus, vélos, piétons
EBG-	1	B	31	EBG-1B31	Rue du Seyon	Rue du Seyon: assainir les passages "à pipi" parking Seyon
EBG-	1	B	33	EBG-1B33	Rue du Seyon	Place devant le parking du Seyon: réaménagement de la place; mise en valeur du patrimoine ; terrasse digne de ce nom au Feu de bois
EBG-	1	B	5	EBG-1B5	Rue du Seyon	Rue du Seyon: contrôler STRICTEMENT les horaires de livraison
EBG-	1	B	6	EBG-1B6	Rue du Seyon	Rue du Seyon: + + + de bancs publics
EBG-	1	B	7	EBG-1B7	Rue du Seyon	Rue du Seyon: livraison limitée (horaires)
EBG-	1	B	8	EBG-1B8	Rue du Seyon	Rue du Seyon: garder bus sur la rue du Seyon (proximité aux commerces)
EBG-	1	B	9	EBG-1B9	Rue du Seyon	Rue du Seyon: pas de livraison à la rue du Seyon après 10h
EBG-	1	B	10	EBG-1B10	Zone piétonne	Place Caves du Palais: verdier la place derrière les Caves du Palais
EBG-	1	B	11	EBG-1B11	Zone piétonne	Place Caves du Palais: élargir trottoir en supprimant le mur vers la place derrière les Caves du Palais
GAR-	1	A	29	GAR-1A29	Alentours Gare	Alentours Gare : Gare : réactiver la navette transports publics TransN Gare - Place-Pury - Gare (existante il y a quelques années)
GAR-	1	A	36	GAR-1A36	Alentours Gare	Alentours Gare : améliorer la convivialité, la verdure des places
GAR-	1	A	8	GAR-1A8	Alentours Gare	Alentours Gare : Bus 120 : prolonger depuis la gare vers le pont du mail, Unimail, Microcity (+CPLN) ,Gibraltar, Crêt-Taconnet
GAR-	1	B	13	GAR-1B13	Alentours Gare	Alentours Gare : Problème général : trop de voitures de particuliers, résoudre le problème à la source, par ex. : installation de parc+ride à l'extérieur, augmentation des transports publics vers la ville ; fermer les routes à la circulation motorisée individuelle + autorisations payées
GAR-	1	B	16	GAR-1B16	Alentours Gare	Alentours Gare : Mobilité piétonne à améliorer entre gare et quartier Uni → pourquoi aucun passage entre ruelle Vaucher et Crêt-Taconnet pour descendre/montre ? Avoir des axes direction Uni, Hôpital, Cité
GAR-	1	B	4	GAR-1B4	Alentours Gare	Alentours Gare : plus de tram partout qui peut circuler sur la route comme à Berne, Zurich !
GAR-	1	C	1	GAR-1C1	Alentours Gare	Alentours Gare : Bus 120 : continuer vers Uni jusqu'à pont du Mail, descente par rond-point Maladière et remonter par Crêt-Taconnet → liaison en transports publics gare-CPLN/CSEM/Microcity et vice-versa
GAR-	1	C	10	GAR-1C10	Alentours Gare	Alentours Gare : mettre des poubelles !!
GAR-	1	C	14	GAR-1C14	Alentours Gare	Alentours Gare : Augmenter l'offre de places vélo couvertes et munies d'arceaux pour sécuriser (par ex. devant la poste). Clarifier les zones vélos vs motos + scooters
GAR-	1	C	28	GAR-1C28	Alentours Gare	Alentours Gare : créer une piste cyclable ouest-est. Quand la place ne suffit pas des bandes cyclables peuvent suffire. Réduire le nombre de places de parc et les magasins qui gênent le trafic
GAR-	1	C	31	GAR-1C31	Alentours Gare	Alentours Gare : passage de la ligne « piscines » des TransN par le Crêt-Taconnet dans le sens Est-Ouest. P.P. → Piscines → Gare → P.P.
GAR-	1	C	39	GAR-1C39	Alentours Gare	Alentours Gare : création d'un « Ring » : Crêt-Taconnet-Gare-Blaise-Cendrars-Faubourg de la Gare-Fahys-Gibraltar
GAR-	1	D	10	GAR-1D10	Alentours Gare	Alentours Gare : TransN : des bus au Sud de la Gare pour désengorger le Nord
GAR-	1	D	15	GAR-1D15	Alentours Gare	Alentours Gare : Accès bus pas logique pour le voyageur occasionnel qui souhaite se rendre au centre-ville
GAR-	1	D	16	GAR-1D16	Alentours Gare	Alentours Gare : La gare comporte des commerces indispensables aux voyageurs : maintenir
GAR-	1	D	26	GAR-1D26	Alentours Gare	Alentours Gare : Faire + de parcs pour motos, vélos scooter à côté l'OFS, esp. de l'Europe et vers la poste
GAR-	1	D	27	GAR-1D27	Alentours Gare	Alentours Gare : des parkings pour les vélos de chaque côté de la gare sûrs et abrités
GAR-	1	D	28	GAR-1D28	Alentours Gare	Alentours Gare : des espaces verts conviviaux, invitants, des endroits pour s'asseoir le temps d'une pause
GAR-	1	D	29	GAR-1D29	Alentours Gare	Alentours Gare : plus de verdure au niveau du petit parc face OFS, améliorer place de l'Europe + de verdure
GAR-	1	D	7	GAR-1D7	Alentours Gare	Alentours Gare : l'accès à la gare par le nord n'est pas agréable et mal dimensionné
GAR-	2	A	25	GAR-2A25	Alentours Gare	Alentours Gare : redonner plus d'espace libre dans le périmètre d'étude en supprimant les places de stationnement de surface
GAR-	2	A	27	GAR-2A27	Alentours Gare	Alentours Gare : améliorer la signalétique pour les touristes
GAR-	2	A	29	GAR-2A29	Alentours Gare	Alentours Gare : améliorer la dépose minute à la gare
GAR-	2	A	31	GAR-2A31	Alentours Gare	Alentours Gare : planifier et aménager une vraie gare routière
GAR-	2	A	7	GAR-2A7	Alentours Gare	Alentours Gare : absence de signalisation claire
GAR-	2	B	20	GAR-2B20	Alentours Gare	Alentours Gare : utiliser les gares régionales et leurs parkings moins chers voire gratuits
GAR-	2	B	22	GAR-2B22	Alentours Gare	Alentours Gare : améliorer la fluidité du trafic sur les axes nord-sud (hormis centre-ville) pour désengorger le Crêt-Taconnet et l'avenue de la Gare
GAR-	2	B	4	GAR-2B4	Alentours Gare	Alentours Gare : aucune piste cyclable menant à la gare, pas assez de stationnement vélos, mauvaise visibilité par les automobilistes en plusieurs endroits (problèmes de sécurité)

Secteur	Salle	Carte	No.	Post-it	Lieu	Contenu
GAR-	2	B	5	GAR-2B5	Alentours Gare	Alentours Gare : augmenter les places de stationnement pour les deux roues en général
GAR-	2	C	19	GAR-2C19	Alentours Gare	Alentours Gare : accès plus direct entre la gare et le centre-ville en bus à créer
GAR-	2	C	2	GAR-2C2	Alentours Gare	Alentours Gare : ligne de bus circulaire, sud de la gare, Microcity, avenue du Premier-Mars, avenue de la Gare
GAR-	2	C	21	GAR-2C21	Alentours Gare	Alentours Gare : indiquer que les parkings souterrains sont gratuits pendant 20 minutes pour inciter les gens à les utiliser
GAR-	2	C	32	GAR-2C32	Alentours Gare	Alentours Gare : rendre l'accès à la gare depuis le centre plus attractif pour les piétons et les cyclistes (aménagement de bandes cyclables)
GAR-	2	D	10	GAR-2D10	Alentours Gare	Alentours Gare : manque généralisé de parkings à vélo
GAR-	2	D	18	GAR-2D18	Alentours Gare	Alentours Gare : penser la gare comme un nouveau centre
GAR-	2	D	4	GAR-2D4	Alentours Gare	Alentours Gare : revoir le réseau de bandes cyclables au sud de la gare
GAR-	2	D	6	GAR-2D6	Alentours Gare	Alentours Gare : créer un giratoire géant en mettant à sens unique les rues autour de la gare, avenue de la Gare, Crêt-Taconnet, Gibraltar, Fahys dans le sens inverse des aiguilles d'une montre
GAR-	1	A	13	GAR-1A13	Avenue de la Gare	Avenue de la Gare : utiliser les parcs motos à l'extérieur et non sous les voies
GAR-	1	A	14	GAR-1A14	Avenue de la Gare	Avenue de la Gare : piste cyclable à la montée
GAR-	2	A	1	GAR-2A1	Avenue de la Gare	Avenue de la Gare : améliorer l'aménagement du giratoire à l'ouest de l'avenue de la Gare d'un point de vue esthétique
GAR-	2	A	2	GAR-2A2	Avenue de la Gare	Avenue de la Gare : rassembler toutes les places de stationnement 2RM du périmètre d'étude entre la gare et le giratoire de l'avenue de la Gare
GAR-	2	C	33	GAR-2C33	Avenue de la Gare	Avenue de la Gare : sens unique avenue de la gare - rue de la Boine - rue des Sablons pour permettre plus de place pour les pistes cyclables
GAR-	2	C	34	GAR-2C34	Avenue de la Gare	Avenue de la Gare : prévoir une piste cyclable à la montée de l'avenue de la Gare (à la place de la voie bus à la descente) car dangereux
GAR-	1	A	26	GAR-1A26	Chemin des Grands-Pins	Chemin des Grands-Pins : haut de la rue des Grands-Pins (+ rue du Rocher) : zone 20, piétons prioritaires (plusieurs maisons donnent directement sur la route!)
GAR-	2	D	2	GAR-2D2	Conservatoire	Conservatoire : conflits piétons-vélos devant le conservatoire à supprimer
GAR-	1	A	47	GAR-1A47	Crêt-Taconnet	Crêt-Taconnet : création d'un passage jusqu'à Maladière-Lac accessible piéton, vélo... « mobilité douce »
GAR-	1	A	50	GAR-1A50	Crêt-Taconnet	Crêt-Taconnet : création d'une passerelle « mobilité douce » entre HE-Arc et Fahys
GAR-	1	A	51	GAR-1A51	Crêt-Taconnet	Crêt-Taconnet : décharger le trafic piéton Crêt-Taconnet en « poussant » vers la rue Clos-Brochet + mieux signaler la descente Ed. de Reynier
GAR-	1	A	54	GAR-1A54	Crêt-Taconnet	Crêt-Taconnet : circulation cycliste descendante sur le Crêt-Taconnet
GAR-	1	B	12	GAR-1B12	Crêt-Taconnet	Crêt-Taconnet : une passerelle aérienne pour cycliste et piétons ; circulation bidirectionnelle
GAR-	1	B	17	GAR-1B17	Crêt-Taconnet	Crêt-Taconnet : changement de la direction ?
GAR-	1	B	18	GAR-1B18	Crêt-Taconnet	Crêt-Taconnet : autoriser deux sens pour cyclistes ; augmenter la place pour cyclistes et piétons ; diminuer circulation motorisée (P+R/transit en bas de la ville)
GAR-	1	C	24	GAR-1C24	Crêt-Taconnet	Crêt-Taconnet : indiquer aux vélos d'aller sur la passerelle au lieu de prendre le sens-unique haut du Crêt-Taconnet
GAR-	1	C	27	GAR-1C27	Crêt-Taconnet	Crêt-Taconnet : circulation Crêt-Taconnet-Europe-Gare en sens unique pour voitures ; taxis et bus autorisés jusqu'à Europe.
GAR-	1	C	35	GAR-1C35	Crêt-Taconnet	Crêt-Taconnet : trouver une solution pour permettre aux vélos de rouler dans les deux sens. Idée : sens unique à la descente, vélos qui montent sur le trottoir, séparés des piétons
GAR-	1	C	37	GAR-1C37	Crêt-Taconnet	Crêt-Taconnet : modifier le passage piétons devant la sortie du parking (les voitures arrivent vite!) (Crêt-Taconnet 19)
GAR-	1	D	31	GAR-1D31	Crêt-Taconnet	Crêt-Taconnet : accès autoroute Crêt Taconnet ; piétons + vélos ne prennent plus Crêt-Taconnet (passerelle aérienne)
GAR-	1	D	32	GAR-1D32	Crêt-Taconnet	Crêt-Taconnet : prévoir un nouveau passage piéton vélo (souterrain ?) Pour permettre réouverture 2 sens
GAR-	1	D	33	GAR-1D33	Crêt-Taconnet	Crêt-Taconnet : aménager un double-sens en sécurisant les piétons
GAR-	1	D	34	GAR-1D34	Crêt-Taconnet	Crêt-Taconnet : dans l'autre sens
GAR-	1	D	35	GAR-1D35	Crêt-Taconnet	Crêt-Taconnet : rétablir le double sens du trafic pour désengorger toute la ville et permettre l'accès aux tunnels
GAR-	1	D	37	GAR-1D37	Crêt-Taconnet	Crêt-Taconnet : refaire la rue du Crêt-Taconnet pour sécuriser les piétons
GAR-	1	D	38	GAR-1D38	Crêt-Taconnet	Crêt-Taconnet : voie parallèle pour piétons et vélos (trottoir sécurisé)
GAR-	2	A	19	GAR-2A19	Crêt-Taconnet	Crêt-Taconnet : accès direct au parking souterrain des CFF et du conservatoire depuis la haut de la ruelle du Crêt-Taconnet
GAR-	2	A	28	GAR-2A28	Crêt-Taconnet	Crêt-Taconnet : rétablir la circulation bidirectionnelle des véhicules sur la rue du Crêt-Taconnet
GAR-	2	B	23	GAR-2B23	Crêt-Taconnet	Crêt-Taconnet : élargir le trottoir sur la rue du Crêt-Taconnet et le rehausser pour garantir la sécurité des piétons
GAR-	2	C	3	GAR-2C3	Crêt-Taconnet	Crêt-Taconnet : autoriser l'accès cycliste à la descente du Crêt-Taconnet
GAR-	2	C	4	GAR-2C4	Crêt-Taconnet	Crêt-Taconnet : prévoir une piste cyclable à la montée sur la rue du Crêt-Taconnet car dangereux actuellement
GAR-	2	C	8	GAR-2C8	Crêt-Taconnet	Crêt-Taconnet : prolongement du sens unique sur Crêt-Taconnet jusqu'à la fin de l'avenue de la Gare (récupération d'espace pour les piétons)
GAR-	2	D	3	GAR-2D3	Crêt-Taconnet	Crêt-Taconnet : double sens cyclable sur la rue du Crêt-Taconnet
GAR-	2	D	5	GAR-2D5	Crêt-Taconnet	Crêt-Taconnet : faire respecter le 30km/h sur la rue du Crêt-Taconnet et dans l'Espace de l'Europe

Secteur	Salle	Carte	No.	Post-it	Lieu	Contenu
GAR-	2	D	8	GAR-2D8	Crêt-Taconnet	Crêt-Taconnet : supprimer le sens unique sur Crêt-Taconnet pour fluidifier le trafic
GAR-	1	A	12	GAR-1A12	Emprise des voies CFF	Emprise des voies CFF : passage sous-voie ouest : mettre des barrières croisées aux deux entrées pour forcer motos/scooters/vélos à poser le pied à terre et rouler au pas → dangereux pour les piétons !
GAR-	1	A	21	GAR-1A21	Emprise des voies CFF	Emprise des voies CFF : sous-voie CFF : triste, prévoir mosaïque, quelque chose pour rendre plus convivial
GAR-	1	A	27	GAR-1A27	Emprise des voies CFF	Emprise des voies CFF : passerelle : accès direct aux quais, piétons+vélos
GAR-	1	A	28	GAR-1A28	Emprise des voies CFF	Emprise des voies CFF : élargissement passerelle et accès vélos
GAR-	1	A	33	GAR-1A33	Emprise des voies CFF	Emprise des voies CFF : Gare : créer un accès direct aux voies avec plusieurs passerelles et des ascenseurs
GAR-	1	A	4	GAR-1A4	Emprise des voies CFF	Emprise des voies CFF : passage sous-voie : créer un parc à vélo-scooter
GAR-	1	A	45	GAR-1A45	Emprise des voies CFF	Emprise des voies CFF : P+R2 : sortie sur la rue des Fahys
GAR-	1	A	48	GAR-1A48	Emprise des voies CFF	Emprise des voies CFF : liaison routière sud-nord gare : créer une passerelle routière entre Rocher et HE-Arc
GAR-	1	A	5	GAR-1A5	Emprise des voies CFF	Emprise des voies CFF : Gare routière sous les voies ouest avant le pont avec sortie à l'est
GAR-	1	B	14	GAR-1B14	Emprise des voies CFF	Emprise des voies CFF : capacité-engorgement passages sous-voies ouest : vélo-scooter-piétons ; passerelle : vélo, chaise-roulante
GAR-	1	B	15	GAR-1B15	Emprise des voies CFF	Emprise des voies CFF : étudier la possibilité de couvrir les voies CFF et d'y aménager des parkings et les arrêts pour les transports publics + dépose-minute
GAR-	1	B	6	GAR-1B6	Emprise des voies CFF	Emprise des voies CFF : passerelle par dessus des voies accessible par les voitures aussi pour rejoindre la rue des Fahys
GAR-	1	B	9	GAR-1B9	Emprise des voies CFF	Emprise des voies CFF : passerelle : rendre accessible aux cyclistes et personnes à mobilité réduite
GAR-	1	C	13	GAR-1C13	Emprise des voies CFF	Emprise des voies CFF : couvrir les voies CFF et créer des passages piétons-voitures
GAR-	1	C	3	GAR-1C3	Emprise des voies CFF	Emprise des voies CFF : sous-voie ouest : laisser le passage uniquement aux piétons
GAR-	1	C	33	GAR-1C33	Emprise des voies CFF	Emprise des voies CFF : passerelle entre Fahys et HE-Arc + Conservatoire
GAR-	1	D	22	GAR-1D22	Emprise des voies CFF	Emprise des voies CFF : la passerelle est désuète
GAR-	1	D	23	GAR-1D23	Emprise des voies CFF	Emprise des voies CFF : nouvelle(s) passerelle(s) au-dessus des voies avec accès aux quais
GAR-	1	D	24	GAR-1D24	Emprise des voies CFF	Emprise des voies CFF : passerelle : agrandir + accès voies poussettes + vélos
GAR-	1	D	5	GAR-1D5	Emprise des voies CFF	Emprise des voies CFF : sous-voie : obliger à pied, vélos à pousser
GAR-	1	D	6	GAR-1D6	Emprise des voies CFF	Emprise des voies CFF : offrir aux motos/scooters des places de parc différentes de celles des vélos (pas dans les sous-voies piétons!)
GAR-	2	A	24	GAR-2A24	Emprise des voies CFF	Emprise des voies CFF : créer une nouvelle passerelle large (pouvant accueillir vélos, poussettes, valises, etc.) entre le secteur de la Gare et la rue des Fahys
GAR-	2	A	29	GAR-2A29	Emprise des voies CFF	Emprise des voies CFF : créer un accès direct aux voies CFF depuis le sous-voies (ouest?) existant
GAR-	2	A	31	GAR-2A31	Emprise des voies CFF	Emprise des voies CFF : accès direct aux voies depuis la passerelle existante
GAR-	2	A	4	GAR-2A4	Emprise des voies CFF	Emprise des voies CFF : créer un accès direct au quai depuis le passage sous-voie situé à l'ouest de la gare
GAR-	2	B	11	GAR-2B11	Emprise des voies CFF	Emprise des voies CFF : couverture des voies CFF avec ajout de places pour les bus
GAR-	2	B	18	GAR-2B18	Emprise des voies CFF	Emprise des voies CFF : concernant la passerelle existante, supprimer les marches d'accès, ajouter un escalier pour accès à chaque quai, l'élargir, sécuriser le débouché sur la route des Fahys
GAR-	2	B	21	GAR-2B21	Emprise des voies CFF	Emprise des voies CFF : créer de nouveaux parkings souterrains sous les voies CFF
GAR-	2	B	9	GAR-2B9	Emprise des voies CFF	Emprise des voies CFF : limiter l'utilisation du sous-voie aux seuls utilisateurs de la gare, du funambule et des commerces
GAR-	2	C	13	GAR-2C13	Emprise des voies CFF	Emprise des voies CFF : rendre la passerelle accessible aux vélos et poussettes
GAR-	2	C	14	GAR-2C14	Emprise des voies CFF	Emprise des voies CFF : permettre un accès aux voies depuis la passerelle
GAR-	2	C	15	GAR-2C15	Emprise des voies CFF	Emprise des voies CFF : créer une vélo-station au sud des voies avec accès direct aux voies
GAR-	2	C	16	GAR-2C16	Emprise des voies CFF	Emprise des voies CFF : accès à vélo et stationnement vélos plus proches des voies
GAR-	2	C	17	GAR-2C17	Emprise des voies CFF	Emprise des voies CFF : couvrir les voies pour aménager un espace d'arrêt pour les bus, taxis, etc. afin de pouvoir piétonniser le sud de la gare
GAR-	2	C	18	GAR-2C18	Emprise des voies CFF	Emprise des voies CFF : aménagement du passage inférieur entre la place Blaise-Cendrars et la ruelle Vaucher à améliorer

Secteur	Salle	Carte	No.	Post-it	Lieu	Contenu
GAR-	2	C	26	GAR-2C26	Emprise des voies CFF	Emprise des voies CFF : élargir le passage souterrain de la gare pour améliorer la circulation des piétons, aménager des galeries marchandes et donner de la lumière et de la clarté à ce souterrain sombre et sale
GAR-	2	C	27	GAR-2C27	Emprise des voies CFF	Emprise des voies CFF : aménager un accès direct au passage souterrain indépendant du hall de la gare
GAR-	2	C	30	GAR-2C30	Emprise des voies CFF	Emprise des voies CFF : prévoir un accès au quai direct depuis le passage souterrain ouest et la passerelle est existants
GAR-	2	C	31	GAR-2C31	Emprise des voies CFF	Emprise des voies CFF : améliorer le passage souterrain ouest qui est aujourd'hui moche, repoussant et dangereux
GAR-	2	D	15	GAR-2D15	Emprise des voies CFF	Emprise des voies CFF : rendre l'accès aux voies possible depuis la passerelle est
GAR-	2	D	16	GAR-2D16	Emprise des voies CFF	Emprise des voies CFF : réserver l'accès au sous-voie CFF donnant accès aux voies uniquement aux voyageurs
GAR-	2	D	19	GAR-2D19	Emprise des voies CFF	Emprise des voies CFF : passerelle à l'est des voies non utilisée
GAR-	2	D	20	GAR-2D20	Emprise des voies CFF	Emprise des voies CFF : prévoir un accès à la passerelle est pour les modes doux à roues
GAR-	2	D	21	GAR-2D21	Emprise des voies CFF	Emprise des voies CFF : pas d'accès direct aux quais depuis la passerelle est, à compléter
GAR-	2	D	22	GAR-2D22	Emprise des voies CFF	Emprise des voies CFF : revoir l'aménagement du passage souterrain à l'ouest de la gare
GAR-	2	D	23	GAR-2D23	Emprise des voies CFF	Emprise des voies CFF : accès au passage souterrain ouest trop étroit pour les piétons, arbres gênent les flux
GAR-	2	D	24	GAR-2D24	Emprise des voies CFF	Emprise des voies CFF : passage souterrain ouest non accueillant, mixité pose des problèmes de partage de l'espace
GAR-	2	D	8	GAR-2D8	Emprise des voies CFF	Emprise des voies CFF : passerelle extérieure à rendre accessible aux vélos et poussettes
GAR-	1	A	34	GAR-1A34	Espace de l'Europe	Espace de l'Europe : supprimer obligation de rebrousser chemin au giratoire → créer une sortie vers le nord : sous/sur/le long des rails
GAR-	1	A	35	GAR-1A35	Espace de l'Europe	Espace de l'Europe : suppression de l'espace (qui n'est plus piétonnier) pour améliorer les accès routier (entre OFS et rond-point)
GAR-	1	A	42	GAR-1A42	Espace de l'Europe	Espace de l'Europe : déplacer les passages piétons
GAR-	1	A	46	GAR-1A46	Espace de l'Europe	Espace de l'Europe : rond-point à la fin du cul-de-sac vers HE-Arc
GAR-	1	B	10	GAR-1B10	Espace de l'Europe	Espace de l'Europe : supprimer le cul-de-sac et établir un seul sens de circulation (arrivée depuis l'avenue de la Gare et évacuation par la rue du Crêt-Taconnet
GAR-	1	B	11	GAR-1B11	Espace de l'Europe	Espace de l'Europe : Espace de l'Europe/OFS/HES : rendre plus conviviale, plus de verdure, moins de goudron. Aspect biodiversité: enlever les plantes invasives (laurier cerise).
GAR-	1	B	7	GAR-1B7	Espace de l'Europe	Espace de l'Europe : problème de sécurité pour piétons+cyclistes ; déplacer le rond-point à la place du « galet » voir plus bas ; sens unique direction est-ouest ; supprimer places de parc
GAR-	1	C	15	GAR-1C15	Espace de l'Europe	Espace de l'Europe : éliminer le parcage sauvage car dangereux pour la mobilité douce
GAR-	1	C	16	GAR-1C16	Espace de l'Europe	Espace de l'Europe : déplacement des taxis sur l'Espace de l'Europe
GAR-	1	C	17	GAR-1C17	Espace de l'Europe	Espace de l'Europe : enlever les trottoirs en grillage car glissants
GAR-	1	C	22	GAR-1C22	Espace de l'Europe	Espace de l'Europe : garages à vélos sur Espl. de l'OFS en mauvais état + sous-dimensionnés
GAR-	1	C	23	GAR-1C23	Espace de l'Europe	Espace de l'Europe : Esplanade de l'OFS sous-exploitée
GAR-	1	C	32	GAR-1C32	Espace de l'Europe	Espace de l'Europe : entre place devant Conservatoire et la gare : pas clair ou on peut passer à vélo, besoin de zigzaguer entre bacs à fleurs + piquets mal signalés et dangereux
GAR-	1	C	8	GAR-1C8	Espace de l'Europe	Espace de l'Europe : tout mettre en zone 20 ! Comme la place centrale de Bienne → les piétons traversent partout → la circulation est plus fluide
GAR-	1	D	17	GAR-1D17	Espace de l'Europe	Espace de l'Europe : taxis à la place de la Coop ! La Coop ailleurs
GAR-	1	D	20	GAR-1D20	Espace de l'Europe	Espace de l'Europe : devant la gare : fermer à la circulation individuelle motorisée → chaque véhicule repart par où il est venu (sauf vélos, bus, pompiers et taxis?)
GAR-	1	D	25	GAR-1D25	Espace de l'Europe	Espace de l'Europe : +parc à la Coop
GAR-	2	A	11	GAR-2A11	Espace de l'Europe	Espace de l'Europe : piétonisation de tout l'espace s'étendant de la place de la Gare à l'espace de l'Europe
GAR-	2	A	12	GAR-2A12	Espace de l'Europe	Espace de l'Europe : repenser la circulation sur l'espace de l'Europe
GAR-	2	A	13	GAR-2A13	Espace de l'Europe	Espace de l'Europe : dynamiser la poste pour rendre la vue sur le lac
GAR-	2	A	15	GAR-2A15	Espace de l'Europe	Espace de l'Europe : ajouter des parkings vélos sécurisés au sud de la gare
GAR-	2	A	16	GAR-2A16	Espace de l'Europe	Espace de l'Europe : parking vélos et 2RM devant l'OFS est moche et entrave le flux piéton
GAR-	2	A	17	GAR-2A17	Espace de l'Europe	Espace de l'Europe : revoir la végétalisation de l'espace de l'Europe, déplacer les arbres
GAR-	2	A	18	GAR-2A18	Espace de l'Europe	Espace de l'Europe : assurer la progression des cycles au sud de la gare (faire en sorte qu'ils ne soient plus pris dans le trafic)
GAR-	2	A	27	GAR-2A27	Espace de l'Europe	Espace de l'Europe : mise en valeur du stationnement vélos existant devant l'OFS
GAR-	2	A	6	GAR-2A6	Espace de l'Europe	Espace de l'Europe : arbres alignés sur l'espace de l'Europe créent un axe visuel désagréable
GAR-	2	A	6	GAR-2A6	Espace de l'Europe	Espace de l'Europe : réduire le trafic motorisé sur l'espace de l'Europe
GAR-	2	B	12	GAR-2B12	Espace de l'Europe	Espace de l'Europe : déplacer la COOP hors du périmètre de la gare
GAR-	2	B	14	GAR-2B14	Espace de l'Europe	Espace de l'Europe : remettre arrêt de bus au sud de la gare

Secteur	Salle	Carte	No.	Post-it	Lieu	Contenu
GAR-	2	B	15	GAR-2B15	Espace de l'Europe	Espace de l'Europe : déplacer la poste pour moins de circulations
GAR-	2	B	16	GAR-2B16	Espace de l'Europe	Espace de l'Europe : transformer la petite place théoriquement interdite à la circulation au sud de la COOP Pronto en stationnement vélos
GAR-	2	B	17	GAR-2B17	Espace de l'Europe	Espace de l'Europe : transformer l'abri-moto qui est au nord-ouest de l'OFS en grand stationnement à vélos, si possible à plusieurs étages
GAR-	2	C	10	GAR-2C10	Espace de l'Europe	Espace de l'Europe : supprimer la COOP Pronto
GAR-	2	C	12	GAR-2C12	Espace de l'Europe	Espace de l'Europe : supprimer les horribles couverts à vélo devant la tour de l'OFS
GAR-	2	C	20	GAR-2C20	Espace de l'Europe	Espace de l'Europe : déplacer la COOP Pronto au sud ouest de la gare pour éviter le trafic devant la gare
GAR-	2	C	6	GAR-2C6	Espace de l'Europe	Espace de l'Europe : supprimer la circulation au sud de la gare (avenue de la Gare, espace de l'Europe, rue du Crêt-Taconnet)
GAR-	2	C	7	GAR-2C7	Espace de l'Europe	Espace de l'Europe : prévoir un transport direct et une signalisation adéquate pour le trajet gare-hôpitaux
GAR-	2	C	9	GAR-2C9	Espace de l'Europe	Espace de l'Europe : manque de places de stationnement vélos sur l'espace de l'Europe
GAR-	2	D	12	GAR-2D12	Espace de l'Europe	Espace de l'Europe : stationnement vélo couvert réel, interdire l'accès aux deux roues motorisés, prévoir des arceaux pour cadenasser de manière efficace les vélos
GAR-	2	D	13	GAR-2D13	Espace de l'Europe	Espace de l'Europe : réaménager l'espace devant l'OFS
GAR-	2	D	8	GAR-2D8	Espace de l'Europe	Espace de l'Europe : zone de dépose minute à créer sur l'espace de l'Europe
GAR-	2	D	9	GAR-2D9	Espace de l'Europe	Espace de l'Europe : parkings vélos sécurisés et abrités à créer proche des accès aux voies
GAR-	1	A	25	GAR-1A25	Funambule	Funambule : Funambule : gratuité, également pour les vélos
GAR-	1	A	30	GAR-1A30	Funambule	Funambule : faire un dépose-minute à l'avenue Premier-Mars pour aller à la gare en Funambule gratuit
GAR-	1	A	31	GAR-1A31	Funambule	Funambule : améliorer la convivialité et signalétique de l'accès au Funambule + la sécurité
GAR-	1	A	37	GAR-1A37	Funambule	Funambule : entrée Sud ok, seulement : 1) gratuit (escaliers roulants), 2) fiable, 3) rapide et utilisable de manière individuelle (pas envie d'attendre 5 minutes pour aller acheter du pain!)
GAR-	1	A	38	GAR-1A38	Funambule	Funambule : Si KO, mieux aiguiller l'utilisateur sur les autres moyens de transports ou l'accès à pied
GAR-	1	A	39	GAR-1A39	Funambule	Funambule : panneau « Funambule en fonction » : plutôt y mettre le décompte de temps avant le prochain départ, c'est plus utile pour les usagers
GAR-	1	B	8	GAR-1B8	Funambule	Funambule : accessibilité à la gare par piétons depuis l'av. du Premier-Mars quand Funambule est en panne, bus direct
GAR-	1	C	18	GAR-1C18	Funambule	Funambule : sécurité du Funambule
GAR-	1	C	19	GAR-1C19	Funambule	Funambule : fiabilité du Funambule
GAR-	1	C	20	GAR-1C20	Funambule	Funambule : gratuité du Funambule
GAR-	1	C	21	GAR-1C21	Funambule	Funambule : bas du Funambule : continuer le tram de Boudry jusque là pour une bonne connexion à la gare
GAR-	1	D	18	GAR-1D18	Funambule	Funambule : dépose-minute au bas du Funambule à développer. Gratuité du Funambule
GAR-	1	D	19	GAR-1D19	Funambule	Funambule : accès Sud à la gare via le Funambule → inclus dans prix du billet de train/gratuit ?
GAR-	1	D	21	GAR-1D21	Funambule	Funambule : gratuité au funiculaire
GAR-	2	A	10	GAR-2A10	Funambule	Funambule : le funambule doit être l'entrée sud de la gare, vraie gare routière et dépose minute à planifier en aval du funambule
GAR-	2	A	8	GAR-2A8	Funambule	Funambule : accès en ascenseur au funambule sans passer par l'ECAP
GAR-	2	A	9	GAR-2A9	Funambule	Funambule : Funambule et art à développer
GAR-	2	B	2	GAR-2B2	Funambule	Funambule : dépose-minute à créer en bas du funambule
GAR-	2	B	2	GAR-2B2	Funambule	Funambule : gratuité du funambule
GAR-	2	B	6	GAR-2B6	Funambule	Funambule : dépose-minute à créer en bas du funambule
GAR-	2	C	1	GAR-2C1	Funambule	Funambule : ajouter du stationnement vélos au sud du Funambule
GAR-	2	D	1	GAR-2D1	Funambule	Funambule : accès bus et funambule trop éloignés
GAR-	2	B	1	GAR-2B1	Maladière	Maladière : prolongement du Littorail jusqu'au stade de la Maladière
GAR-	2	B	3	GAR-2B3	Maladière	Maladière : détourner un bus sur deux de la ligne 109 vers un nouveau terminus au stade de la Maladière
GAR-	2	B	3	GAR-2B3	Maladière	Maladière : maintenir l'itinéraire 109 Gare-St-Honoré pour ensuite rejoindre la Maladière (majorité des passagers descendent à St-Honoré en arrivant de la gare)
GAR-	1	C	36	GAR-1C36	Passerelle du Millénaire	Passerelle du Millénaire : côté Ouest passerelle du millénaire : muret dangereux, risque de chute (grave) à vélo + pour petits enfants
GAR-	1	C	38	GAR-1C38	Passerelle du Millénaire	Passerelle du Millénaire : remplacer par une passerelle à voiture pour désengorger la gare
GAR-	1	D	39	GAR-1D39	Passerelle du Millénaire	Passerelle du Millénaire : passerelle du Millénaire : un bienfait ! Permettre le passage direct en face entre les immeubles
GAR-	2	A	18	GAR-2A18	Passerelle du Millénaire	Passerelle du Millénaire : assurer une continuité cycliste d'est en ouest depuis la passerelle du Millénaire en direction de la gare
GAR-	2	A	22	GAR-2A22	Passerelle du Millénaire	Passerelle du Millénaire : supprimer le sens unique pour vélos à l'est de la passerelle du Millénaire
GAR-	2	A	29	GAR-2A29	Passerelle du Millénaire	Passerelle du Millénaire : créer des escaliers depuis la passerelle du Millénaire ainsi qu'une liaison piétonne directe vers l'hôpital

Secteur	Salle	Carte	No.	Post-it	Lieu	Contenu
GAR-	2	A	31	GAR-2A31	Passerelle du Millénaire	Passerelle du Millénaire : mieux mettre en valeur la passerelle du Millénaire
GAR-	1	A	10	GAR-1A10	Place Blaise-Cendrars	Place Blaise-Cendrars : déplacer l'arrêt de bus 120 et le mettre de l'autre côté (vers le « Next stop ») pour désengorger le passage
GAR-	1	A	11	GAR-1A11	Place Blaise-Cendrars	Place Blaise-Cendrars : Pl. Blaise-Cendrars, arrêt de bus Sud : augmenter l'espace entre l'abri et la route ; maintenir un passage derrière l'abri
GAR-	1	A	15	GAR-1A15	Place Blaise-Cendrars	Place Blaise-Cendrars : mettre un rond-point ? Pour améliorer la circulation
GAR-	1	A	16	GAR-1A16	Place Blaise-Cendrars	Place Blaise-Cendrars : déplacer le parc à vélos (qui est sur le trottoir) pour désengorger le passage.
GAR-	1	A	20	GAR-1A20	Place Blaise-Cendrars	Place Blaise-Cendrars : déplacer en arrière l'arrêt des bus qui vont vers Hauterive pour faire plus de place aux usagers
GAR-	1	A	3	GAR-1A3	Place Blaise-Cendrars	Place Blaise-Cendrars : mettre de la verdure car c'est très gris
GAR-	1	A	6	GAR-1A6	Place Blaise-Cendrars	Place Blaise-Cendrars : déplacer arrêts du 120 vers l'est (vers la passerelle), créer un giratoire
GAR-	1	A	7	GAR-1A7	Place Blaise-Cendrars	Place Blaise-Cendrars : enlever les places de parc privées
GAR-	1	A	9	GAR-1A9	Place Blaise-Cendrars	Place Blaise-Cendrars : circulation des piétons mieux signalée et sécurisée pour les enfants ; → chemins dessinés au sol ; → feu au passage piéton ; → trottoirs sécurisés (pas devant une place de parc)
GAR-	1	B	1	GAR-1B1	Place Blaise-Cendrars	Place Blaise-Cendrars : augmenter la sécurité pour piétons
GAR-	1	C	2	GAR-1C2	Place Blaise-Cendrars	Place Blaise-Cendrars : arrêt pour Peseux : le mettre ailleurs
GAR-	1	C	25	GAR-1C25	Place Blaise-Cendrars	Place Blaise-Cendrars : déplacement arrêts de bus TN à la rue des Fahys. Circulation par le faubourg Gare autos/vélos avec giratoire ; création d'une passerelle Rue des Fahys-HE-Arc
GAR-	1	C	4	GAR-1C4	Place Blaise-Cendrars	Place Blaise-Cendrars : suppression du trottoir Place Blaise-Cendrars 1-3-5
GAR-	1	C	5	GAR-1C5	Place Blaise-Cendrars	Place Blaise-Cendrars : trottoir arrêt Sud direction Ville : trop encombré
GAR-	1	C	9	GAR-1C9	Place Blaise-Cendrars	Place Blaise-Cendrars : revoir les passages piétons de la place Blaise-Cendrars. Passer sous le fbg de la Gare avec une sortie sur les actuels Jardins du 1-3-5 du fbg de la Gare laissant le trafic piétons sur le côté nord.
GAR-	1	D	1	GAR-1D1	Place Blaise-Cendrars	Place Blaise-Cendrars : supprimer priorité de droite pour désengorger le trafic
GAR-	1	D	3	GAR-1D3	Place Blaise-Cendrars	Place Blaise-Cendrars : trop de passages pour piétons tue les passages. Laisser max 2 passages pour permettre une meilleure fluidité du trafic
GAR-	1	D	4	GAR-1D4	Place Blaise-Cendrars	Place Blaise-Cendrars : supprimer priorité de droite Blaise-Cendrars → Rond-point
GAR-	2	C	29	GAR-2C29	Place Blaise-Cendrars	Place Blaise-Cendrars : les nombreuses traversées piétonnes au niveau de la place Blaise-Cendrars pénalisent l'écoulement du trafic et la progression des bus. Déplacer les arrêts de bus.
GAR-	2	D	17	GAR-2D17	Place Blaise-Cendrars	Place Blaise-Cendrars : priorité de droite non respectée sur la place Blaise-Cendrars, nombreux engorgements
GAR-	2	D	25	GAR-2D25	Place Blaise-Cendrars	Place Blaise-Cendrars : trottoirs de la place Blaise-Cendrars trop étroits pour les piétons, danger
GAR-	2	D	25	GAR-2D25	Place Blaise-Cendrars	Place Blaise-Cendrars : manque de lisibilité sur la place Blaise-Cendrars entre les zones de stationnement, d'attente pour les bus, les restaurants et les passages piétons
GAR-	2	D	26	GAR-2D26	Place Blaise-Cendrars	Place Blaise-Cendrars : zone de dépose minute sur le trottoir
GAR-	1	A	17	GAR-1A17	Place de la Gare	Place de la Gare : Place de la Gare : dépose-minute
GAR-	1	A	18	GAR-1A18	Place de la Gare	Place de la Gare : arasement de l'entrée du parking P+R1
GAR-	1	A	22	GAR-1A22	Place de la Gare	Place de la Gare : aménager la place, sortie de la gare
GAR-	1	A	23	GAR-1A23	Place de la Gare	Place de la Gare : Gare : signalétique des accès, des transports, accès lac à noter, accès centre-ville à noter
GAR-	1	A	24	GAR-1A24	Place de la Gare	Place de la Gare : taxis : déplacer le long de la rue à l'espace de l'Europe ; laisser la place à un dépose-minute en épis
GAR-	1	B	3	GAR-1B3	Place de la Gare	Place de la Gare : supprimer le galet « Design » de la Place de la Gare
GAR-	1	B	5	GAR-1B5	Place de la Gare	Place de la Gare : stationnement des taxis est à maintenir à la place actuelle, à l'instar de ce qui se fait dans d'autres villes
GAR-	1	C	11	GAR-1C11	Place de la Gare	Place de la Gare : déplacement places 2 min. + car postal ; taxis sur place de l'Europe
GAR-	1	C	6	GAR-1C6	Place de la Gare	Place de la Gare : arrêt Car postal sur trottoir Sud des voies CFF en descente (Ouest Gare)
GAR-	1	C	7	GAR-1C7	Place de la Gare	Place de la Gare : dépose-minute sur place des taxis actuelle (sortie ouest gare) ; utiliser le galet comme rond-point
GAR-	1	D	11	GAR-1D11	Place de la Gare	Place de la Gare : « aplanir » le parking pour permettre pose/dépose en voiture des voyageurs
GAR-	1	D	12	GAR-1D12	Place de la Gare	Place de la Gare : dépose-minute côté Est. Voir parallèlement aux taxis → désengorger Espace de l'Europe
GAR-	1	D	13	GAR-1D13	Place de la Gare	Place de la Gare : dépose-minute à la place des taxis
GAR-	1	D	2	GAR-1D2	Place de la Gare	Place de la Gare : déplacer les taxis au Nord de la gare
GAR-	1	D	8	GAR-1D8	Place de la Gare	Place de la Gare : verrue : déplacer les taxis pour créer un dépose-minute
GAR-	1	D	9	GAR-1D9	Place de la Gare	Place de la Gare : supprimer le galet → fluidifie le trafic

Secteur	Salle	Carte	No.	Post-it	Lieu	Contenu
GAR-	2	A	14	GAR-2A14	Place de la Gare	Ch. de la Recorbe : suppression des marches au chemin de la Recorbe pour améliorer l'accessibilité vélo, mieux mettre ce passage en valeur
GAR-	2	A	3	GAR-2A3	Place de la Gare	Place de la Gare : déplacer les arbres situés au sud de la gare qui sont plantés trop près les uns des autres et obstruent la vue sur le lac
GAR-	2	A	30	GAR-2A30	Place de la Gare	Place de la Gare : mettre en valeur le hall de la gare, développer l'art dans ce secteur pour le tourisme
GAR-	2	A	5	GAR-2A5	Place de la Gare	Ruelle Vaucher : creuser dans le sommet de la ruelle Vaucher pour agrandir la Place de la Gare
GAR-	2	A	7	GAR-2A7	Place de la Gare	Ruelle Vaucher : mieux entretenir les arbres et le lierre afin de rendre le haut de la ruelle Vaucher plus conviviale
GAR-	2	A	8	GAR-2A8	Place de la Gare	Ch. de la Recorbe : suppression des marches au chemin de la Recorbe pour améliorer l'accessibilité vélo
GAR-	2	B	10	GAR-2B10	Place de la Gare	Place de la Gare : place de stationnement du car postal côté sud mal placée (obstrue la visibilité du passage piétons)
GAR-	2	B	20	GAR-2B20	Place de la Gare	Place de la Gare : profiter des 20 minutes gratuites de stationnement dans les parkings souterrains de la gare (plutôt que de rester en surface), étendre de 20 à 30 minutes la période gratuite?
GAR-	2	B	6	GAR-2B6	Place de la Gare	Place de la Gare : dépose-minute à créer autour du galet
GAR-	2	B	7	GAR-2B7	Place de la Gare	Place de la Gare : place de la gare sous-utilisée, entrée et sortie du parking trop gourmand en espace
GAR-	2	C	22	GAR-2C22	Place de la Gare	Place de la Gare : repenser l'accès transports publics par le sud, supprimer le galet
GAR-	2	C	23	GAR-2C23	Place de la Gare	Place de la Gare : rendre l'entrée du parking souterrain plus harmonieuse, trouver un moyen de supprimer le galet ou alors le végétaliser ou le recouvrir d'une mosaïque
GAR-	2	C	23	GAR-2C23	Place de la Gare	Place de la Gare : repenser la zone d'attente des taxis, supprimer la marque inutile
GAR-	2	C	24	GAR-2C24	Place de la Gare	Place de la Gare : amener les transports publics juste devant la gare
GAR-	2	C	25	GAR-2C25	Place de la Gare	Place de la Gare : raser le galet et réaménager complètement la Place de la Gare pour en faire une place ouverte, piétonne et conviviale
GAR-	2	C	28	GAR-2C28	Place de la Gare	Place de la Gare : détruire le galet (entrée et sortie du parking souterrain) ou le végétaliser
GAR-	2	D	11	GAR-2D11	Place de la Gare	Place de la Gare : créer des parkings vélos sur la Place de la Gare
GAR-	2	D	14	GAR-2D14	Place de la Gare	Place de la Gare : créer un sens unique voiture d'ouest en est sur la Place de la Gare pour récupérer de l'espace devant la gare
GAR-	1	A	52	GAR-1A52	Rue de Gibraltar	Rue de Gibraltar : Gibraltar-Fahys : priorité de droite ?
GAR-	1	A	53	GAR-1A53	Rue de Gibraltar	Rue de Gibraltar : feux en haut de Gibraltar/Fahys
GAR-	1	C	40	GAR-1C40	Rue de Gibraltar	Rue de Gibraltar : ajouter des bandes cyclables sur la rue de Gibraltar
GAR-	1	C	41	GAR-1C41	Rue de Gibraltar	Rue de Gibraltar : circulation uniquement en montée
GAR-	1	D	40	GAR-1D40	Rue de Gibraltar	Rue de Gibraltar : un ascenseur piétons et vélos entre le giratoire Gibraltar et esplanade HE-Arc
GAR-	2	A	19	GAR-2A19	Rue de Gibraltar	Rue de Gibraltar : sortie du parking souterrain des CFF et du conservatoire directement sur la rue de Gibraltar
GAR-	2	A	20	GAR-2A20	Rue de Gibraltar	Rue de Gibraltar : accès direct au parking souterrain du conservatoire depuis la rue de Gibraltar en vue de diminuer le trafic sur la place de l'Europe
GAR-	2	A	21	GAR-2A21	Rue de Gibraltar	Rue de Gibraltar : accès gare et parking souterrain directement en tunnel depuis l'est par la rue de Gibraltar
GAR-	2	A	27	GAR-2A27	Rue de Gibraltar	Rue de Gibraltar : nouvelle entrée est en tunnel pour le parking souterrain depuis la rue de Gibraltar
GAR-	1	A	19	GAR-1A19	Rue des Fahys	Rue des Fahys : créer places « dépose-minute » au nord de la gare → élargissement chaussée au sud par dessus les voies (les 7-8 voies CFF sont-elles vraiment encore indispensables?)
GAR-	1	A	32	GAR-1A32	Rue des Fahys	Rue des Fahys : trottoir uniquement côté « lac » = peu de sécurité si accès aux bâtiments côté « montagnes »
GAR-	1	A	40	GAR-1A40	Rue des Fahys	Rue des Fahys : passage piétons du carrefour Fahys-Rocher est dangereux. Améliorer la visibilité ? Passerelle ?
GAR-	1	A	41	GAR-1A41	Rue des Fahys	Rue des Fahys : voie sortante/entrante véhicule automobile sous les voies vers les Fahys
GAR-	1	A	43	GAR-1A43	Rue des Fahys	Rue des Fahys : rue des Fahys sous le giratoire du Rocher : réserver aux TP/mobilité douce + dépose-minute + nouvelle passerelle
GAR-	1	A	49	GAR-1A49	Rue des Fahys	Rue des Fahys : passerelle depuis les voies du train aux Fahys → déplacer le trafic des bus !
GAR-	1	C	12	GAR-1C12	Rue des Fahys	Rue des Fahys : sortie nord de la gare, escalier est : endroit idéal pour étoffer l'offre de places de parcage vélo, sur une plateforme à créer en prolongeant le haut des escaliers du sous-voie
GAR-	1	D	14	GAR-1D14	Rue des Fahys	Rue des Fahys : dépose-minute au Nord de la gare et aménagement d'une passerelle
GAR-	2	A	26	GAR-2A26	Rue des Fahys	Rue des Fahys : déviation du trafic motorisé existant sur la rue des Fahys par le giratoire du faubourg de la Gare. Autoriser la circulation sur la rue des Fahys pour les cycles et les bus
GAR-	2	B	13	GAR-2B13	Rue des Fahys	Rue des Fahys : dépose-minute au nord des voies CFF
GAR-	2	B	19	GAR-2B19	Rue des Fahys	Rue des Fahys : ralentir le trafic en créant une zone 30km/h du giratoire de l'avenue de la Gare au giratoire des Rochers
GAR-	2	B	19	GAR-2B19	Rue des Fahys	Rue des Fahys : agrandir le trottoir sud de la rue des Fahys
GAR-	2	B	6	GAR-2B6	Rue des Fahys	Rue des Fahys : dépose-minute à créer au nord des voies
GAR-	2	B	8	GAR-2B8	Rue des Fahys	Rue des Fahys : prolonger le passage sous-voies principal sous la route des Fahys pour éviter que le flux piétons n'entrave la progression des bus

Secteur	Salle	Carte	No.	Post-it	Lieu	Contenu
GAR-	2	C	11	GAR-2C11	Rue des Fahys	Rue des Fahys : élargir le trottoir rue des Fahys
GAR-	1	A	1	GAR-1A1	Rue des Sablons	Rue des Sablons : mieux utiliser les grandes places de parking au bout des Sablons
GAR-	1	A	2	GAR-1A2	Rue des Sablons	Rue des Sablons : enlever le céder le passage à la rue des Sablons. Le faubourg de la Gare doit être prioritaire. Ne pas bloquer les bus qui descendent. Moins de monde utilisera la rue des Sablons, sachant que cela sera difficile d'en sortir !
GAR-	1	C	29	GAR-1C29	Zone de rencontre OFS/HES	Zone de rencontre OFS/HES : déplacement de la place des CARS devant HE-Arc
GAR-	1	C	30	GAR-1C30	Zone de rencontre OFS/HES	Zone de rencontre OFS/HES : Sud OFS : bel espace ensoleillé et en partie couvert, très utilisé par les étudiants. Couvert pour les vélos de l'OFS = tip top
GAR-	1	C	34	GAR-1C34	Zone de rencontre OFS/HES	Zone de rencontre OFS/HES : mixité vélos et piétons dangereux : devant conservatoire de musique
GAR-	1	D	30	GAR-1D30	Zone de rencontre OFS/HES	Zone de rencontre OFS/HES : passerelle + route à 20km/h très bien pour vélos + piétons. Pb quand on arrive au rond-point Espace de l'Europe
GAR-	1	D	36	GAR-1D36	Zone de rencontre OFS/HES	Zone de rencontre OFS/HES : trouver une 2e sortie voitures, ex. : tunnel, en sous-sol, depuis parking OFS
GAR-	2	A	23	GAR-2A23	Zone de rencontre OFS/HES	Zone de rencontre OFS HES : supprimer les places de stationnement dans le secteur de la zone de rencontre OFS HES au profit d'arbres, de zones de verdure, de terrasses, etc. en vue d'améliorer la convivialité du lieu
GAR-	2	A	31	GAR-2A31	Zone de rencontre OFS/HES	Zone de rencontre OFS HES : végétalisation du secteur de la zone de rencontre entre l'OFS et la HE-Arc
GAR-	2	C	5	GAR-2C5	Zone de rencontre OFS/HES	Zone de rencontre OFS HES : ajouter de la verdure sur la place derrière l'OFS
GAR-	2	D	7	GAR-2D7	Zone de rencontre OFS/HES	Zone de rencontre OFS HES : faire respecter le 20km/h dans la zone de rencontre OFS HES, repenser l'aménagement (couleur au sol)
PND-	2	D	10	PND-2D10	alentours Gare	alentours Gare : construire un téléphérique Place-Pury - Gare et créer un énorme parking sur les voies CFF à la gare ! Cela supprimera de nombreux bus Gare-Neuchâtel et résoudra la question du parking à Neuchâtel
PND-	1	D	13	PND-1D13	Avenue Premier-Mars	Avenue du Premier-Mars : amélioration du passage piéton en face de la poste / Premier-Mars
PND-	2	B	11	PND-2B11	Avenue de la Gare	Avenue de la Gare : l'avenue de la Gare est l'avenue de la mort pour le cycliste : suffisant pour renoncer à l'usage de la petite reine.
PND-	1	D	1	PND-1D1	Bord du lac	Baie de l'Evoles : pourquoi pas développer la baie de l'Evoles (Dans une vision futuriste)!
PND-	2	B	9	PND-2B9	Bord du lac	Rues du Musée/Bassin : aménagement de la petite place du Bassin (espace vert) ; lien avec le quai Osterwald veiller à la sécurité des enfants et des étudiants du lycée
PND-	2	D	3	PND-2D3	Bord du lac	Bord du lac : cohabitation difficile des vélos, piétons, enfants au bord du lac. Faut-il une voie séparée pour les vélos qui vont toujours plus vite?
PND-	2	D	4	PND-2D4	Bord du lac	Baie de l'Evoles : agrandir le parking sur la baie de l'Evoles.
PND-	2	B	10	PND-2B10	Carrefour Bercles/Terreaux/av. Gare	Carrefour Bercles/Terreaux/av. Gare : très dangereux pour les cyclistes qui montent ; il est impossible de passer le feu en restant au « vert ».
PND-	1	A	1	PND-1A1	Carrefour Ecluse/Seyon/Bercles	Carrefour Ecluse/Seyon/Bercles : réaménagement très important = aménagement qualitatif qui "attire" le monde vers le haut de la rue du Seyon
PND-	1	A	2	PND-1A2	Carrefour Ecluse/Seyon/Bercles	Carrefour Ecluse/Seyon/Bercles : repositionner l'arrêt de bus de l'Ecluse vers la rue du Seyon (au Nord) et supprimer d'arrêt de la Croix-du-Marché
PND-	1	A	14	PND-1A14	Centre-ville	Centre-ville: prolonger le tram jusqu'à Marin
PND-	1	A	21	PND-1A21	Centre-ville	Centre-ville : accessibilité vélos depuis ouest Neuchâtel délicat -> sens interdit vers château
PND-	1	A	7	PND-1A7	Centre-ville	Centre-ville : faire appel à une aide extérieure pour apporter des idées ou des solutions novatrices et créatives
PND-	1	A	9	PND-1A9	Centre-ville	Centre-ville : un espace culturel de "nuit" pour animer le centre le soir
PND-	1	B	1	PND-1B1	Centre-ville	Centre-ville : à quel niveau se trouve le centre, les liaisons est-ouest? -> fbg du Lac? fbg Hôpital? av. Gare?
PND-	1	B	12	PND-1B12	Centre-ville	Centre-ville : train/tram: prolongement tram?! Conséquence sur voie? Traversée piétonne? Vitesse?
PND-	1	B	13	PND-1B13	Centre-ville	Centre-ville: taux occupation des parkings en ouvrage [surface?] pour les autres? Seyon/Pury/Port
PND-	1	B	14	PND-1B14	Centre-ville	Centre-ville (non localisé): parking indication de dispo (panneaux)
PND-	1	B	16	PND-1B16	Centre-ville	Centre-ville: doit devenir un tram, pas train
PND-	1	B	16	PND-1B16	Centre-ville	Centre-ville: accessibilité du tram/train à la mobilité réduite
PND-	1	B	19	PND-1B19	Centre-ville	Centre-ville : mise en place d'un système de vélib plus performant au centre-ville
PND-	1	B	2	PND-1B2	Centre-ville	Centre-ville: capacité parkings Pl. Pury Seyon Port insuffisante
PND-	1	B	25	PND-1B25	Centre-ville	Centre-ville: saturation des parkings en ouvrage!
PND-	1	B	5	PND-1B5	Centre-ville	Centre-ville : quelle capacité de pl. de parc centre ville (Numa-Droz - Place Pury) hors parking?
PND-	1	B	7	PND-1B7	Centre-ville	Centre-ville : importante présence de l'automobile et des places de parc -> perte qualité liaison et piétonne
PND-	1	B	7	PND-1B7	Centre-ville	Centre-ville: manque d'espace public, de rencontre
PND-	1	B	7	PND-1B7	Centre-ville	Centre-ville: beaucoup d'espace minéral, peu "végétation"
PND-	1	B	7	PND-1B7	Centre-ville	Centre-ville : vision à moyen, long terme! Futur de la prochaine génération
PND-	1	B	8	PND-1B8	Centre-ville	Liaisons centre-lac : Centre<->Lac mobi. réduite zone 20km/h

Secteur	Salle	Carte	No.	Post-it	Lieu	Contenu
PND-	1	C	1	PND-1C1	Centre-ville	Centre-ville : report trafic du centre sur axes périphériques
PND-	1	C	3	PND-1C3	Centre-ville	Centre-ville: parkings performants (capacité, localisation (facilité accès))
PND-	1	C	4	PND-1C4	Centre-ville	Centre-ville : performance réseau TP?
PND-	1	C	5	PND-1C5	Centre-ville	Centre-ville: accessibilité commerces?
PND-	1	D	11	PND-1D11	Centre-ville	Centre-ville : livraison vélo "gratuite" centre ville: parking ou habitation
PND-	1	D	14	PND-1D14	Centre-ville	Centre-ville : diminuer le prix des parkings souterrains
PND-	1	D	15	PND-1D15	Centre-ville	Centre-ville : problème de traversée piétons, connexion ville-lac
PND-	1	D	3	PND-1D3	Centre-ville	Centre-ville: emplacement des taxis à redéfinir
PND-	1	D	5	PND-1D5	Centre-ville	Centre-ville : le coût des transports publics est trop élevé
PND-	1	D	7	PND-1D7	Centre-ville	Centre-ville (non localisé): réfléchir à une zone mixte 20km/h (piétons-transport) à la rue sans nom (ouest de la BCN)
PND-	2	A	15	PND-2A15	Centre-ville	Centre-ville : valoriser le patrimoine bâti, éclairage, signalétique pour aller au Musée
PND-	2	A	18	PND-2A18	Centre-ville	Centre-ville : mettre les places de parc sous terre
PND-	2	A	19	PND-2A19	Centre-ville	Centre-ville : il faut des tarifs préférentiels dans les parkings sous-terrain pour les courtes durées (les tarifs actuels sont dissuasifs).
PND-	2	A	20	PND-2A20	Centre-ville	Centre-ville : il faut clarifier les entrées et sorties des itinéraires cyclables vers le centre-ville (piste cyclable continue, signalisation), et prévoir le faubourg du Lac à double sens pour les vélos.
PND-	2	A	21	PND-2A21	Centre-ville	Centre-ville : quelle place pour les vélos dans le centre-ville ? il faudrait organiser la cohabitation piétons/vélos à l'aide notamment de panneaux « Cycles autorisés ».
PND-	2	A	8	PND-2A8	Centre-ville	Centre-ville : développer l'aide dans les bus, pour les personnes âgées, les poussettes et les enfants seuls, de sorte à encourager l'usage des transports publics.
PND-	2	A	X	PND-2AX	Centre-ville	Centre-ville: sécurité enfants: beaucoup d'écoles, les passages piétons ne sont pas adaptés, varier le temps des feux selon le moment de la journée (temps plus long pour les écoles) et créer plus de passages sous-voies.
PND-	2	B	13	PND-2B13	Centre-ville	Centre-ville : I have a dream : partager – aller en vélo – à pieds en TP, tout le reste est rafistolage.
PND-	2	B	3	PND-2B3	Centre-ville	Centre-ville : le fossé qui nous sépare du lac est presque infranchissable ; il y a trop de trafic ; les parkings d'échange sont-ils utilisés ?
PND-	2	C	1	PND-2C1	Centre-ville	Centre-ville : supprimer les places de parc près du lac
PND-	2	C	1	PND-2C1	Centre-ville	Centre-ville : revoir les lignes de bus de façon décentralisée (quadrillage des lignes) plutôt que centralisation à la Place Pury, revoir lignes directes également (trop d'arrêts).
PND-	2	C	1	PND-2C1	Centre-ville	Centre-ville : aménagement de parkings pour les cycles
PND-	2	C	10	PND-2C10	Centre-ville	Centre-ville : il faudrait arrêter de mélanger les cycles avec les autres usagers (améliorer la sécurité) (favoriser l'emploi du vélo par rapport à la voiture)
PND-	2	C	12	PND-2C12	Centre-ville	Centre-ville : en général manque de sécurité et d'espaces réservés aux cycles ; proposition de créer des pistes cyclables réservées (marquage, couleur, bordure) continues et fléchées ; création de feux pour cycles afin de démarrer avant les véhicules motorisés ; séparer espaces TP et cycles.
PND-	2	C	13	PND-2C13	Centre-ville	Centre-ville : espace trop imperméabilisé, végétalisation contre les îlots de chaleur ; uniformité des matériaux et des couleurs entraîne une banalisation du centre-ville ; doublement des voies en fonction des horaires.
PND-	2	C	14	PND-2C14	Centre-ville	Centre-ville : rendre visible un circuit des parkings
PND-	2	C	15	PND-2C15	Centre-ville	Centre-ville : je souhaiterais accéder facilement au lac sans quitter la zone piétonne
PND-	2	C	16	PND-2C16	Centre-ville	Centre-ville : améliorer les qualités paysagères (plus d'arbres) aux Terreaux, pl. Numa-Droz, pl. d'Armes
PND-	2	C	17	PND-2C17	Centre-ville	Centre-ville : durabilité des décisions à prendre : vision à long terme, par opposition aux réactions et décisions prises pouvant aboutir à certains effets négatifs ultérieurs
PND-	2	C	22	PND-2C22	Centre-ville	Centre-ville : j'ai besoin de traverser la ville d'Est en Ouest efficacement à vélo.
PND-	2	C	22	PND-2C22	Centre-ville	Centre-ville : j'ai besoin d'accéder plus facilement à la gare en passant par le centre à vélo.
PND-	2	C	22	PND-2C22	Centre-ville	Centre-ville : j'ai besoin de sécurité à vélo.
PND-	2	C	27	PND-2C27	Centre-ville	Centre-ville : le centre-ville devrait être une zone de rencontre et pas que de transit
PND-	2	C	4	PND-2C4	Centre-ville	Centre-ville : revoir lignes de bus de façon non-centralisée, pas de bus dans le centre historique.
PND-	2	C	8	PND-2C8	Centre-ville	Centre-ville : donner plus de convivialité pour les mobilités douces à la rue des Terreaux, rue de l'Hôtel-de-Ville, Numa-Droz, Pl. d'Armes, aspect moins routier !
PND-	2	D	1	PND-2D1	Centre-ville	Centre-ville : accès au bus à vélo
PND-	2	D	11	PND-2D11	Centre-ville	Centre-ville : maintenir des commerces en ville = accès possibles pour des transports « lourds » ou on aura des boutiques qui font faillite. Quel rôle pour le centre-ville ?
PND-	2	D	14	PND-2D14	Centre-ville	Centre-ville : toute la circulation en ville doit être vue de façon globale ! Pury - Place d'Armes - Numa-Droz - Hôtel-de-Ville dépend de Ecluse-Bercles-av. de la Gare.
PND-	2	D	7	PND-2D7	Centre-ville	Centre-ville : maintenir une bonne desserte TP du centre, de tous les points cruciaux. Il en va de la vie de notre centre.
PND-	2	D	7	PND-2D7	Centre-ville	Centre-ville : favoriser la circulation des transports publics, au détriment du transit, notamment à la Place Pury direction Marin

Secteur	Salle	Carte	No.	Post-it	Lieu	Contenu
PND-	2	C	23	PND-2C23	Faubourg de l'Hôpital	Faubourg de l'Hôpital : zone 30km/h ; cycles autorisés à circuler à contre-sens ou tolérés ; pas de marquage entraîne l'insécurité !
PND-	2	C	24	PND-2C24	Faubourg du Lac	Faubourg du Lac : les cycles sont autorisés à passer à contre-sens, mais il n'y a aucune signalisation claire pour sécuriser la circulation des cycles ; flèches, pistes marquées.
PND-	2	C	8	PND-2C8	Faubourg du Lac	Faubourg du Lac : Permettre traversée mobilité douce au fbg du Lac (autoriser contre-sens et traversée vélo)
PND-	1	A	12	PND-1A12	Place Numa-Droz	Place Numa-Droz : mieux indiquer les places pour 2-roues et séparer vélo et moto
PND-	1	A	13	PND-1A13	Place Numa-Droz	Place Numa-Droz : réduire le trafic rue de la Pl. d'Armes / Place Numa-Droz
PND-	1	B	6	PND-1B6	Place Numa-Droz	Place Numa-Droz: trop dédiée à la voiture!
PND-	1	B	6	PND-1B6	Place Numa-Droz	Place Numa-Droz: coupure centre-lac
PND-	1	C	6	PND-1C6	Place Numa-Droz	Place Numa-Droz : revenir à la proposition de zone 20 km/h sans signalisation Numa-Droz
PND-	1	C	8	PND-1C8	Place Numa-Droz	Place Numa-Droz: fermer transit par Numa-Droz - ouverture possible pour [déviation] N9
PND-	1	C	9	PND-1C9	Place Numa-Droz	Place Numa-Droz : fermer le transit en surface de Numa-Droz et le limiter à 20 ou 30km/h pour aller à la gare.
PND-	1	C	9	PND-1C9	Place Numa-Droz	Place Numa-Droz : faire passer le transit en tunnel sous Numa-Droz
PND-	1	D	10	PND-1D10	Place Numa-Droz	Place Numa-Droz: carrefour à redéfinir
PND-	1	D	6	PND-1D6	Place Numa-Droz	Place Numa-Droz: zone 20km/h
PND-	1	D	8	PND-1D8	Place Numa-Droz	Place Numa-Droz: bouchons pour que les voitures passent par les tunnels
PND-	2	A	22	PND-2A22	Place Numa-Droz	Place Numa-Droz: réaménagement
PND-	2	B	15	PND-2B15	Place Numa-Droz	Place Numa-Droz : le carrefour infernal, parcours du combattant pour le piéton avec arrêts intermédiaires, à supprimer !
PND-	2	B	16	PND-2B16	Place Numa-Droz	Place Numa-Droz : Numa-Droz - Poste - Terreaux, réaménager tout le carrefour pour une fluidité piétonne ;
PND-	2	B	17	PND-2B17	Place Numa-Droz	Place Numa-Droz : réaménagement paysager de la place de parking devant l'Hôtel... (sous les platanes). Pourquoi des places à cet endroit ? Donnerait plus d'attractivité et de lien entre la ville et le port.
PND-	2	B	18	PND-2B18	Place Numa-Droz	Place Numa-Droz: amélioration de l'accessibilité des commerces côté lac (en face du lycée) et agrandir les trottoirs au lieu des places de parc
PND-	2	C	14	PND-2C14	Place Numa-Droz	Places Numa-Droz : la place Numa-Droz est un carrefour et pas une place
PND-	2	C	19	PND-2C19	Place Numa-Droz	Place Numa-Droz : où doivent passer les cycles pour aller au centre depuis le lac ? Idem pour les piétons. Propositions : réduire le trafic ? ; rond-point ? ; prioriser les piétons et les cycles ?
PND-	2	C	20	PND-2C20	Place Numa-Droz	Place Numa-Droz : changer la place Numa-Droz (priorité marche/vélos).
PND-	2	C	21	PND-2C21	Place Numa-Droz	Place Numa-Droz : immense espace dédié à la circulation, peut-être aménagé pour plus d'espace partagé.
PND-	2	C	25	PND-2C25	Place Numa-Droz	Places Numa-Droz : supprimer le parking de la place Numa-Droz et réinvestir cet espace.
PND-	2	D	14	PND-2D14	Place Numa-Droz	Place Numa-Droz : trop de possibilité de choix d'itinéraires pour les voitures.
PND-	2	D	17	PND-2D17	Place Numa-Droz	Place Numa-Droz : guidage des cycles : plus précis entre la poste et la place Numa-Droz
PND-	1	A	15	PND-1A15	Place Pury	Place Pury: pas d'abri
PND-	1	A	15	PND-1A15	Place Pury	Place Pury pas conviviale
PND-	1	A	15	PND-1A15	Place Pury	Place Pury : à l'endroit de la station D. de Pury, rendre l'endroit + ouvert
PND-	1	A	16	PND-1A16	Place Pury	Place Pury : bus en boucle
PND-	1	B	10	PND-1B10	Place Pury	Place Pury : esthétique Place Pury à repenser!
PND-	1	B	9	PND-1B9	Place Pury	Liaisons centre-lac: depuis Pl. Pury, passage-liaison sous route (sous-voie) peu enviable
PND-	1	B	9	PND-1B9	Place Pury	Place Pury : coupure zone piétonne centre-lac (continuité Seyon) due à la route 50km/h
PND-	1	D	4	PND-1D4	Place Pury	Place Pury : rendre la Place Pury plus attractive, plus sexy (Pavillon et place statue revêtement du sol compris)
PND-	2		26	PND-226	Place Pury	Place Pury : place triste dédiée aux bus; square de la Place Pury = coupe-gorge = moche = symbole de la ville?
PND-	2	A	6	PND-2A6	Place Pury	Place Pury : la Place Pury est dangereuse pour les piétons et manque de convivialité ; il faudrait créer des îlots sécurisés ; prévoir une signalisation bus, vélos, piétons.
PND-	2	B	4	PND-2B4	Place Pury	Place Pury : manque de mise en valeur de l'espace libre ; la Place Pury est trop bruyante pour être agréable ; il faut inverser le « coin vert » et le centre des bus.
PND-	2	C	5	PND-2C5	Place Pury	Place Pury : depuis la Place Pury, des accès facilités au lac pour les piétons via des passerelles ou des sous-voies.
PND-	2	C	6	PND-2C6	Place Pury	Place Pury : grande place emblématique vide qui manque d'animation.
PND-	2	D	6	PND-2D6	Place Pury	Place Pury : à la Place Pury et autour, insécurité à cause du bus qui est trop rapide
PND-	2	D	8	PND-2D8	Place Pury	Place Pury : passage direct Place Pury - lac sur toute la place.
PND-	2	D	9	PND-2D9	Place Pury	Place Pury : rendre plus convivial le sud de la Place Pury
PND-	1	A	17	PND-1A17	Quai Philippe-Godet	Quai Philippe-Godet: traversée en surface pour accéder au tram
PND-	1	A	18	PND-1A18	Quai Philippe-Godet	Quai Philippe-Godet : mieux diriger le trafic avant le centre ville
PND-	1	B	15	PND-1B15	Quai Philippe-Godet	Quai Philippe-Godet : diminuer la vitesse à 30km/h?!
PND-	1	B	16	PND-1B16	Quai Philippe-Godet	Quai Philippe-Godet : train/tram: inverser ligne tram et piste cyclable -> sécurité, qualité!

Secteur	Salle	Carte	No.	Post-it	Lieu	Contenu
PND-	1	B	17	PND-1B17	Quai Philippe-Godet	Quai Philippe-Godet: gestion des places de stationnement le long du quai Philippe-Godet
PND-	1	B	20	PND-1B20	Quai Philippe-Godet	Quai Philippe-Godet : accessibilité depuis [Serrières] spécifiquement aux heures de [pointe]?
PND-	1	B	21	PND-1B21	Quai Philippe-Godet	Quai Philippe-Godet : traversée et relation piéton entre le tissu urbain et le lac - lié avec le remaniement du carrefour
PND-	1	C	2	PND-1C2	Quai Philippe-Godet	Quai Philippe-Godet: décourager le transit
PND-	2	A	4	PND-2A4	Quai Philippe-Godet	Quai Philippe-Godet : la liaison du train/tram vers Colombier pourrait être prolongée vers les autres transports publics.
PND-	2	B	1	PND-2B1	Quai Philippe-Godet	Quai Philippe-Godet : ajouter un passage piéton vers le lac
PND-	2	B	2	PND-2B2	Quai Philippe-Godet	Quai Philippe-Godet : dès l'entrée en ville par le quai Philippe-Godet, il faut rendre l'entrée moins attractive au trafic motorisé en limitant la vitesse à 30km/h et en incitant à utiliser les tunnels.
PND-	2	C	27	PND-2C27	Quai Philippe-Godet	Quai Philippe-Godet : créer des traversées piétonnes sûres au-dessus du quai Philippe-Godet
PND-	2	D	2	PND-2D2	Rue de l'Ecluse	Rue de l'Ecluse : accès direct rue de l'Ecluse à l'entrée d'autoroute par la voie police
PND-	2	A	5	PND-2A5	Rue de la Place d'Armes	Rue de la Place d'Armes : Interdire les voitures TIM sur la rue de la Place d'Armes (dédiée aux transports publics et aux cyclistes (services du feu et ambulances peuvent passer).
PND-	2	A	7	PND-2A7	Rue de la Place d'Armes	Rue de la Place d'Armes : il faudrait relier le centre-ville au lac ; la rue de la Place d'Armes devrait être réservée aux bus pendant la journée.
PND-	2	D	15	PND-2D15	Rue des Bercles	Rue des Bercles : prendre d'autres axes
PND-	1	A	19	PND-1A19	Rue du Seyon	Rue du Seyon : uniquement piétonnier
PND-	1	A	20	PND-1A20	Rue du Seyon	Rue du Seyon: arrêter avec les pancartes/pub des commerces qui gênent la circulation des piétons notamment quand le bus passe
PND-	1	A	22	PND-1A22	Rue du Seyon	Rue du Seyon: des terrasses sur la rue du Seyon!
PND-	1	A	22	PND-1A22	Rue du Seyon	Rue du Seyon: de la verdure!
PND-	1	A	3	PND-1A3	Rue du Seyon	Rue du Seyon: problème avec bus...
PND-	1	A	3	PND-1A3	Rue du Seyon	Rue du Seyon : étalement de la durée des livraisons -> encombrement de la rue du Seyon
PND-	1	A	6	PND-1A6	Rue du Seyon	Rue du Seyon: enlever les bus sur la rue du Seyon ou [faire?] que dans un sens
PND-	1	B	23	PND-1B23	Rue du Seyon	Rue du Seyon : surcharge du trafic sur la rue du Seyon (7h30-12h)
PND-	1	C	7	PND-1C7	Rue du Seyon	Rue du Seyon: suppression des bus rue du Seyon
PND-	2	A	10	PND-2A10	Rue du Seyon	Rue du Seyon: installer des bancs le long de la rue du Seyon, il n'y a pas d'endroit convivial.
PND-	2	A	11	PND-2A11	Rue du Seyon	Rue du Seyon : à la rue du Seyon il faut d'abord un aménagement pour les piétons, la circulation des bus est possible selon leur taille et avec des protections.
PND-	2	B	6	PND-2B6	Rue du Seyon	Rue du Seyon : la rue du Seyon doit être d'accès libre pour les piétons et d'accès plus restrictif pour les véhicules de livraison et de particuliers.
PND-	2	B	7	PND-2B7	Rue du Seyon	Rue du Seyon : le « canal » du Seyon à conserver et à valoriser davantage (nature dans la ville).
PND-	2	C	9	PND-2C9	Rue du Seyon	Rue du Seyon : trop d'arrêts de bus
PND-	2	D	12	PND-2D12	Rue du Seyon	Rue du Seyon : le ruisseau du Seyon est un élément agréable
PND-	2	D	13	PND-2D13	Rue du Seyon	Rue du Seyon: insécurité due à la mixité piétons/bus
PND-	1	B	18	PND-1B18	Rues Promenade-Noire/Château	Rue de la Promenade-Noire: capacité (largeur) de la chaussée en sous-exploitation
PND-	2		27	PND-227	Rues Promenade-Noire/Château	Rues Promenade-Noire/Château : fermer à la circulation la rue du Château
PND-	2	A	1	PND-2A1	Rues Promenade-Noire/Château	Rues Promenade-Noire/Château : faire respecter les interdictions de circuler (riverains autorisés à la rue du Château) et les limitations de vitesse (zone 20km/h à la rue du Pommier et rue du Château).
PND-	2	A	2	PND-2A2	Rues Promenade-Noire/Château	Rues Promenade-Noire/Château : problème de circulation des voitures sur la Promenade-Noire, si les conducteurs ne trouvent pas de place de parc, ils se retournent au début de la rue du Pommier/ rue de la Balance et mettent ainsi en danger les piétons et les vélos.
PND-	2	A	3	PND-2A3	Rues Promenade-Noire/Château	Rues Promenade-Noire/Château : arrêts de bus entre la Promenade-Noire et la Place Pury, améliorer la sécurité des piétons (pas assez de place à l'arrêt et sur les trottoirs) et des vélos.
PND-	2	C	2	PND-2C2	Rues Promenade-Noire/Château	Rues Promenade-Noire/Château : Promenade-Noire : places de parc en bataille dangereuses, engorgement de voitures qui veulent stationner, celles qui sortent ne voient pas, bouchons
PND-	2	C	3	PND-2C3	Rues Promenade-Noire/Château	Carrefour Promenade-Noire, Place des Halles, place des TN : danger entre cycles et véhicules ; propositions de prolonger la piste cyclable jusqu'à la Place Pury, en parallèle du passage piéton, prévoir une allée de passage sur la place TN
PND-	2	D	5	PND-2D5	Rues Promenade-Noire/Château	Rues Promenade-Noire/Château : empêcher le demi-tour à la Promenade-Noire, un danger physique
PND-	1	A	4	PND-1A4	Rues Terreaux/Hôtel-de-Ville	Rues Terreaux/Hôtel-de-Ville : priorisation du piéton rue de l'Hôtel-de-Ville / rue des Terreaux
PND-	1	A	5	PND-1A5	Rues Terreaux/Hôtel-de-Ville	Rues Terreaux/Hôtel-de-Ville : permettre la perméabilité de la rue de l'Hôtel-de-Ville/rue des Terreaux pour étendre le centre-ville
PND-	1	A	8	PND-1A8	Rues Terreaux/Hôtel-de-Ville	Rues Terreaux/Hôtel-de-Ville : passage piéton entre le Café du Théâtre et l'Hôtel-de-Ville
PND-	1	B	1	PND-1B1	Rues Terreaux/Hôtel-de-Ville	Rues Terreaux/Hôtel-de-Ville : définir limite vitesse, passage piéton

Secteur	Salle	Carte	No.	Post-it	Lieu	Contenu
PND-	1	B	3	PND-1B3	Rues Terreaux/Hôtel-de-Ville	Rues Terreaux/Hôtel-de-Ville : route à 50km/h à diminuer, faire des tests
PND-	1	B	3	PND-1B3	Rues Terreaux/Hôtel-de-Ville	Rues Terreaux/Hôtel-de-Ville : coupure piétonne due au trafic
PND-	1	B	4	PND-1B4	Rues Terreaux/Hôtel-de-Ville	Rues Terreaux/Hôtel-de-Ville : place de marché couverte (dimanche - hiver)
PND-	2	B	12	PND-2B12	Rues Terreaux/Hôtel-de-Ville	Rues Terreaux/Hôtel-de-Ville : la traversée entre l'Hôtel-de-Ville et le faubourg de l'Hôpital est chronophage pour le piéton ; l'attente est quasiment assurée ; le temps de traversée est trop court ; faut-il un passage sous-terrain pour les voitures ?
PND-	2	B	14	PND-2B14	Rues Terreaux/Hôtel-de-Ville	Rues Terreaux/Hôtel-de-Ville : créer un passage piéton entre l'Hôtel-de-Ville et le faubourg du Lac ; revoir les passages piétons de la place Numa-Droz ;
PND-	2	C	14	PND-2C14	Rues Terreaux/Hôtel-de-Ville	Rues Terreaux/Hôtel-de-Ville : espace routier détaché du centre-ville
PND-	2	C	14	PND-2C14	Rues Terreaux/Hôtel-de-Ville	Rues Terreaux/Hôtel-de-Ville : rue trop large, trop de voies, pas assez d'espaces en pied d'immeuble (pour commerces, piétons, etc.)
PND-	2	C	17	PND-2C17	Rues Terreaux/Hôtel-de-Ville	Rues Terreaux/Hôtel-de-Ville : élargissement des trottoirs de la rue de l'Hôtel-de-Ville
PND-	2	D	16	PND-2D16	Rues Terreaux/Hôtel-de-Ville	Rues Terreaux/Hôtel-de-Ville : pas de passage entre rue de l'Hôtel-de-Ville et faubourg du Lac c'est contre-nature !
PND-	2	D	1	PND-2D1	Serrières	Serrières : à Serrières (haut) pas de vélospot pour accéder au centre-ville
PND-	1	A	10	PND-1A10	Zone piétonne	Zone piétonne : enlever le bus Saint-Honoré - déplacer Numa-Droz
PND-	1	A	19	PND-1A19	Zone piétonne	Zone piétonne : livraison semaine -> 10h, samedi -> 9h
PND-	1	B	11	PND-1B11	Zone piétonne	Zone piétonne : gestion accès livraison Z.P. + Bus Pury/Seyon
PND-	1	B	22	PND-1B22	Zone piétonne	Zone piétonne : problème sur le contrôle d'accès des véhicules utilitaires à la zone piétonne (déchargement, livraison, ... pendant les heures de forte exploitation)
PND-	1	B	24	PND-1B24	Zone piétonne	Zone piétonne : déviation TP?!
PND-	1	D	12	PND-1D12	Zone piétonne	Zone piétonne : bornes de limitation d'accès
PND-	1	D	2	PND-1D2	Zone piétonne	Zone piétonne : livraisons seulement aux heures autorisées
PND-	1	D	9	PND-1D9	Zone piétonne	Zone piétonne : problématique de la traversée des bus à la rue des Epancheurs - St. Honoré
PND-	2	A	12	PND-2A12	Zone piétonne	Zone piétonne : en général, demander aux bus d'actionner leur signal sonore quand ils sont en zone piétonne.
PND-	2	A	13	PND-2A13	Zone piétonne	Zone piétonne : organiser un système de livraison pour les commerces du centre-ville.
PND-	2	A	14	PND-2A14	Zone piétonne	Zone piétonne : prévoir une consigne pour les livraisons des commerces et les commissions des clients.
PND-	2	A		PND-2A14	Zone piétonne	Centre-ville : prévoir un « couvert » au centre-ville, il n'y a pas d'arcade abritée à part devant la Migros.
PND-	2	A	15	PND-2A15	Zone piétonne	Zone piétonne : prévoir espace convivial, bancs publics dans zones piétonne, ex. place Coquillon (une réussite)
PND-	2	A	16	PND-2A16	Zone piétonne	Quartiers Temple du bas, Hôtel-de-Ville, Hôpital, etc. à mettre en valeur
PND-	2	A	17	PND-2A17	Zone piétonne	Zone piétonne : rue du Concert (Place de l'Hôtel-de-Ville) suppression des voitures (exclusion de la zone piétonne).
PND-	2	A	9	PND-2A9	Zone piétonne	Zone piétonne : rues du Seyon, des Epancheurs et de St-Honoré, conserver les transports publics de proximité.
PND-	2	A	X	PND-2AX	Zone piétonne	Zone piétonne : sécurité enfants: place du Marché le samedi matin beaucoup d'enfants jouent et beaucoup de véhicules de livraison: danger
PND-	2	B	5	PND-2B5	Zone piétonne	Zone piétonne : ce n'est pas une vraie zone piétonne du fait du passage des bus.
PND-	2	B	8	PND-2B8	Zone piétonne	Zone piétonne : les bus font bon ménage avec les piétons
PND-	2	C	1	PND-2C1	Zone piétonne	Zone piétonne : faire du centre-ville piéton un vrai centre-ville piéton, interdire le trafic motorisé y compris bus, police, livraison à 8h, etc.)
PND-	2	C	11	PND-2C11	Zone piétonne	Zone piétonne : trop de véhicules autorisés à circuler dans le centre-ville piéton; transports publics n'ont pas leur place dans le centre-ville piéton (c'est encore pire lorsqu'il y a des concerts à la Place Pury!); proposition de dévier les bus en périphérie du centre-ville et mettre des bornes de contrôle d'accès pour limiter vraiment la circulation au centre-ville.
PND-	2	C	15	PND-2C15	Zone piétonne	Zone piétonne : je souhaiterais que les secteurs piétons soient interdits aux véhicules motorisés
PND-	2	C	15	PND-2C15	Zone piétonne	Zone piétonne : je souhaiterais étendre le secteur piéton
PND-	2	C	18	PND-2C18	Zone piétonne	Zone piétonne : les places de parc derrière l'Hôtel-de-Ville sont dangereuses, trafic au centre-ville créer des conflits avec les piétons et les cycles au carrefour avec la rue des Terreaux
PND-	2	C	7	PND-2C7	Zone piétonne	Zone piétonne : un centre-ville piéton, pas de véhicules motorisés (horaires)
PND-	2	C	8	PND-2C8	Zone piétonne	Zone piétonne : évaluer s'il est possible de sortir les bus de la zone piétonne, uniquement si ne péjore pas offre /attractivité des TP
PND-	2	C	8	PND-2C8	Zone piétonne	Zone piétonne : réduire les nuisances de véhicules dans la zone piétonne.