

Ville de Neuchâtel

Démarche participative Centre et Gare : mobilité & espaces publics

## Atelier spécialisé « Mobilité en ville », mardi 24.11.2015 – Synthèse –



Photo 1 : atelier A, élaboration des principes pour la suite de la démarche

### 1. Introduction

Après la soirée initiale de consultation publique du 23 septembre 2015, la démarche participative « Centre et Gare : mobilité & espaces publics » se poursuit à travers cinq soirées d'ateliers de novembre 2015 à mai 2016. Ce premier atelier destiné aux acteurs spécialisés invités s'est déroulé le mardi 24 novembre au Muséum d'histoire naturelle de Neuchâtel, de 18h30 à 22h30. Il a réuni 24 participants sur 40 inscrits et plus de 60 invités par la Ville, les techniciens de la section d'urbanisme de la Ville de Neuchâtel (Olivier Neuhaus, Fabien Coquillat, Odile Porte, Marie-Claire Pétremand, Silvia Almeida, Claudia Turci, Christophe Egger), les techniciens de la Ville en charge des questions de mobilité, infrastructures et stationnement (Pierre Olivier Aragno, Antoine Benacloche, Pierre Hobi, Bernard Chassot, Olivier Kessler), le délégué au centre-ville (Jean-Marc Boerlin), le mandataire Christe & Gygax Ingénieurs (Pascal Christe), le Service cantonal des transports (Maira Vuillomenet), les collaborateurs de la CEAT/EPFL (Jérôme Chenal, Laetitia Bettex, Pascal Paté, Philipp Schweizer).

- **Objectifs de l'atelier**

Les objectifs de l'atelier sont : présenter les documents cadres de mobilité et d'aménagement de la Ville de Neuchâtel ; élaborer des principes consensuels de mobilité et d'aménagement pour l'ensemble des trois secteurs concernés qui constitueront le référentiel commun des prochains ateliers ; présenter deux études en cours et de récolter les réactions et suggestions à leurs sujets.

- **Programme de l'atelier**

La soirée s'est déroulée en trois parties distinctes :

- Introduction : présentation et validation du processus et des règles du jeu ; présentation des objectifs généraux et des instruments de planification de la Ville de Neuchâtel.
- Groupes de travail atelier A : définition des principes de mobilité et d'aménagement.
- Groupes de travail atelier B : présentation et discussion de l'étude « Perspectives en transports publics » du Service des transports du Canton et de l'étude « Étude circulation du centre-ville diagnostic et concept » de la Ville de Neuchâtel.

## **2. Présentation et validation du processus et des règles du jeu**

L'animateur de la CEAT accueille cordialement les participants au nom de la CEAT et de la Ville de Neuchâtel et les remercie de leur présence. Il introduit la soirée et présente succinctement les points suivants :

- L'avancement actuel de la démarche, à savoir les résultats issus de la soirée publique de lancement du 23 septembre : 565 notes individuelles ; 5 synthèses effectuées dans les groupes de travail ; 5 synthèses rédigées par la CEAT ; 20 propositions de principes issues des synthèses et rédigées par la CEAT.
- La suite du processus est constituée de cinq ateliers destinés aux acteurs spécialisés (présentation du schéma du processus), dont les objectifs sont les suivants :
  - Construire une vision partagée des évolutions à mener ;
  - Élaborer des propositions communes de principes et de mesures en vue de la réorganisation de la mobilité et le réaménagement des espaces publics dans les trois secteurs concernés.
- Le travail des cinq ateliers se fera sur la base de connaissances et attentes des acteurs spécialisés, des propositions du public récoltées le 23 septembre 2015, des études et projets existants ou en cours ainsi que des objectifs politiques de la Ville.
- Les règles du jeu doivent permettre de travailler de manière constructive et d'arriver à des résultats concrets. Ces règles sont les suivantes :
  - Échanger dans un esprit d'ouverture et de confiance mutuelle ;
  - Partager les discussions au sein de chaque organisation, afin d'enrichir le processus et de lui assurer une assise la plus large possible ;

- Transmettre les documents uniquement à l'interne de chaque organisation représentée, car il s'agit de documents de travail.
- Les rôles différenciés des différents acteurs impliqués dans le processus :
  - La Ville initie la démarche, ouvre le dialogue, étudie les propositions et *in fine* prend les décisions, celle-ci étant soumise au cadre du fonctionnement des institutions politiques ;
  - Les participant-e-s s'engagent dans un travail collectif, partagent leurs attentes et leurs propositions.
- Les résultats et documents utiles seront publiés à intervalle régulier sur la plateforme d'échange de la démarche <https://demarche-participative.ne.ch>

### 3. Présentation des objectifs généraux de la Ville de Neuchâtel

Olivier Neuhaus, architecte-urbaniste de la Ville, prend la parole pour présenter le cadre de référence, à savoir d'une part les objectifs généraux issus de la Charte pour une mobilité urbaine durable et du programme politique communal 2014-2017, et d'autre part, les principes issus des plans de mobilité douce, de circulation et de stationnement (tableau complet disponible sur la plateforme d'échange) :

- **Les objectifs**

Les objectifs résultent de la mise en commun de la Charte pour une mobilité urbaine durable, signée par la Ville de Neuchâtel en 2010, et du programme politique 2014-2017 de la Ville de Neuchâtel qui fixe les objectifs stratégiques et les orientations fortes que le Conseil communal entend donner à sa politique. Ces objectifs ne sont pas discutés en ateliers puisqu'ils résultent de prises de position antérieures à la démarche. Ils servent de base pour la réflexion dans les ateliers qui suivront. Ces objectifs sont les suivants :

- Développement durable : développer les modes de transport en tenant compte des différents facteurs d'utilisation du développement durable: l'environnement, l'économie et la société.
- Urbanisme et espaces publics : valoriser les espaces publics et le patrimoine en répondant aux divers usages ; développer une approche coordonnée de la mobilité et des projets d'urbanisme afin d'obtenir une vision cohérente et globale.
- Mobilité multimodale : favoriser les concepts d'utilisation fondés sur le principe de la coexistence des modes de transport (trafic mixte à faible vitesse) ; accorder une grande importance au développement d'une mobilité multimodale.
- Mobilité douce : proposer des réseaux pédestres et cyclistes attrayants, cohérents et assurant la sécurité pour l'ensemble des usagers.
- Transports publics : proposer un réseau de transports publics prioritaire et performant couvrant un maximum de lieux et de plages horaires afin d'offrir une alternative à l'automobile.
- Transports individuels motorisés : favoriser l'usage des parkings couverts dans les centre-ville, de manière à réduire le nombre de places de stationnement dans les

rues ; développer et exploiter le réseau routier de manière à éviter le trafic de transit, pris en charge par des contournements.

- **Les principes**

Les principes sont issus de différentes sources :

- Les principes issus de l'atelier Mobilité-Accessibilité-Stationnement (MAS) 2014 et adoptés par le Conseil communal à la fin de la démarche participative « Centre et Rives » sont pris en compte dans la démarche « Centre et Gare » afin d'assurer un suivi.
- Les principes des outils de planification communaux suivants : le plan de circulation (1992) ; le plan directeur communal des déplacements (1994) ; la 3<sup>ème</sup> étape du plan de stationnement (2008) ; le plan directeur de la mobilité douce (2010).

#### **4. Groupes de travail atelier A « définition des principes de mobilité et d'aménagement » : déroulement**

- **Objectif**

Élaborer des principes consensuels de mobilité et d'aménagement pour l'ensemble des trois secteurs concernés qui constitueront le référentiel commun des prochains ateliers.

- **Méthodologie des groupes de travail**

Les participants sont séparés en 2 groupes équilibrés, tant au niveau du nombre que de leur composition.

L'animateur présente les principes un à un par thématique et répond aux questions de compréhension au fur et à mesure. L'animateur ouvre ensuite la discussion par thématique et les propositions qui posent problème ou sont proches sont éliminées ou reformulées ; de nouveaux principes peuvent être formulés ; il faut un consensus dans le groupe sur chaque principe à conserver.

Le travail se fait sur la base des propositions de la population (synthèse du 23 septembre), formulées en 19 propositions de principes. Ces principes sont organisés selon cinq thématiques: urbanisme et espaces publics, mobilité multimodale, mobilité douce, transports publics, transports individuels motorisés.

- **Méthodologie en plénum**

Les propositions de principes des deux groupes sont présentées en plénum par les animateurs de la CEAT. Les propositions redondantes ou qui se recoupent sont regroupées. Les contradictions sur le fond (et non la forme) sont mises en discussion, les propositions qui reçoivent des oppositions sont écartées. Sur proposition des participants dans l'un des groupes, les principes retenus ont été classés en deux catégories de priorités, soit première priorité (A) ou deuxième priorité (B).

- **Discussions dans les groupes de travail et en plénum**

Les discussions se sont déroulées dans de bonnes conditions et dans un esprit constructif d'écoute mutuelle. Le groupe 1 a surtout cherché à préciser les propositions de principes, alors

que le groupe 2 a mis beaucoup d'importance sur la formulation des propositions, afin que celles-ci restent au niveau de principes et ne soient pas déjà des mesures.

En plénum, la plupart des propositions de modification, émanant de l'un ou de l'autre des deux groupes, ont été acceptées. Deux désaccords sont apparus principalement sur deux propositions, à savoir la possible création de nouveaux tunnels et la réduction du stationnement de surface, principes finalement écartés en l'absence de consensus. Il est précisé que ce choix n'exclut pas ces principes des actions futures de la Ville, mais les élimine des principes sur lesquels s'appuiera l'élaboration des mesures lors des quatre ateliers à venir.

Pour le détail des discussions, se référer aux procès-verbaux en annexe et disponibles sur la plateforme d'échange.

## **5. Groupes de travail atelier A « définition des principes de mobilité et d'aménagement » : principes retenus**

Les propositions de départ sont reprises ci-dessous et mises en regard des principes retenus ou des raisons du rejet. La liste complètes des propositions. La liste des propositions de départ se trouve également dans le tableau récapitulatif des objectifs et principes disponible sur la plateforme d'échange.

- **Urbanisme et espaces publics**

Proposition : mise en valeur du patrimoine bâti par l'aménagement des espaces publics et leur mise en lumière.

Principe retenu : mise en valeur du patrimoine bâti par l'aménagement des espaces publics et de leur mise en lumière, notamment par l'éclairage et la sécurisation.

Proposition : valorisation et développement des éléments paysagers dans les espaces publics (espaces verts, arbres, ruau du Seyon, points de vue).

Principe retenu : valorisation et développement des éléments paysagers dans les espaces publics (espaces verts, arbres, ruau du Seyon, points de vue).

Proposition : création d'espaces de rencontre plus accueillants et conviviaux abrités et équipés de mobilier.

Principe retenu : création et valorisation d'espaces de rencontre plus accueillants et conviviaux abrités, protégés (des dangers de la circulation) et éclairés (notamment des bancs placés sur les axes piétons et au bord de l'eau).

- **Mobilité multimodale**

Proposition : réorganisation du trafic autour de la gare afin de faciliter la cohabitation et l'accessibilité pour tous les modes de transports.

Principe retenu : réorganisation du trafic autour de la gare afin de faciliter la cohabitation et l'accessibilité pour tous les modes de transport en veillant particulièrement à la sécurité des piétons.

Proposition : développement de la signalétique aux alentours de la gare afin de favoriser les itinéraires mobilité douce et les transports publics.

Principe retenu : développement de la signalétique et de l'orientation aux alentours de la gare afin de favoriser les itinéraires de mobilité douce et les transports publics.

- **Mobilité douce**

Proposition : création de liaisons piétonnes continues par l'amélioration des traversées centre-ville/lac et gare/lac.

Proposition : priorité aux piétons par des trottoirs plus généreux et des traversées d'axes routiers sûres et rapides.

Principe retenu : promotion et création du réseau et des infrastructures pour les piétons.

Proposition : meilleure coexistence entre les piétons/cyclistes et les véhicules de livraison en zone piétonne.

Principe retenu : meilleure coexistence entre les piétons d'une part et les vélos et véhicules de livraison d'autre part.

Proposition : meilleur franchissement des voies de chemin de fer grâce à des traversées cyclables et piétonnes de qualité.

Principe non retenu, l'esprit de la proposition est couvert par les principes de mobilité multimodale.

Proposition : promotion de la pratique du vélo par la création de stationnement facile d'accès et situé à proximité des interfaces multimodales et des liaisons est-ouest fluides et sûres.

Principe retenu : promotion et création du réseau et des infrastructures pour les cyclistes.

Proposition : augmentation des possibilités et de la capacité d'accès aux quais de la gare pour les piétons, personnes à mobilité réduite et modes doux.

Principe non retenu, l'esprit de la proposition est couvert par les principes de mobilité multimodale.

Proposition : développer l'offre de vélos en libre service.

Principe non retenu, car contenu dans le principe concernant le vélo

- **Transports publics**

Proposition : priorité aux transports publics dans le trafic entre le centre-ville et la gare.

Principe retenu : priorité aux transports publics dans le trafic entre le centre-ville et la gare.

Proposition : redéfinition du réseau des transports publics pour libérer la zone piétonne (priorité et sécurité aux piétons) sans diminuer sa desserte.

Principe retenu : réétudier le réseau des transports publics, évaluer la faisabilité de libérer la zone piétonne (priorité et sécurité aux piétons) sans péjorer sa desserte.

Proposition : redéfinition du réseau des transports publics autour de la gare, pour améliorer la vitesse et la desserte depuis et vers la gare.

Principe retenu : redéfinition du réseau des transports publics autour de la gare pour améliorer la vitesse et la desserte depuis et vers la gare.

Proposition : renforcement des transports publics sur le littoral vers l'est.

Principe retenu : prolongement des transports publics sur le littoral vers l'Est.

### **Transports individuels motorisés**

Proposition : réduction de l'emprise des espaces routiers et du stationnement automobile pour consacrer plus de place à des espaces publics plus généreux, principalement en encourageant l'utilisation des parkings en ouvrage.

Principe non retenu, car il n'y avait pas consensus.

Proposition : redéfinition des usages (taxis, bus, stationnement, dépose-minute) autour de la gare afin d'éviter l'engorgement entre la place de la Gare et l'Espace de l'Europe.

Principe non retenu, l'esprit est couvert par le premier principe de mobilité multimodale.

Proposition : réduction du trafic de transit en encourageant l'utilisation des tunnels et par la création de nouveaux tunnels dans le secteur de la gare.

Principe retenu : réduction du trafic de transit en encourageant l'utilisation des tunnels existants.

*Notes hors principes : faire respecter les règles existantes de stationnement (cf rue du Seyon) ; étudier la faisabilité économique des mesures ; privilégier les partenariats public-privé.*



Photo 2 : atelier A, présentation des propositions de principes pour la suite de la démarche

## 6. Ateliers A : vue d'ensemble des principes retenus

Tableau récapitulatif des principes retenus. Sur proposition des participants dans l'un des groupes, les principes retenus ont été classés en deux catégories de priorité, soit première priorité (A) ou deuxième priorité (B).

Thème	Réf.	Principe	Priorité	Secteur
Urbanisme et espaces publics	1	Mise en valeur du patrimoine bâti par l'aménagement des espaces publics et de leur mise en lumière.	B	Tous
	2	Valorisation et développement des éléments paysagers dans les espaces publics (espaces verts, arbres, cours du Seyon, points de vue).	B	Tous
	3	Création et valorisation d'espaces de rencontre plus accueillants et conviviaux abrités, protégés et éclairés (notamment des bancs placés sur les axes piétons et au bord de l'eau).	A	Tous
Mobilité multimodale	4	Réorganisation du trafic autour de la gare afin de faciliter la cohabitation et l'accessibilité pour tous les modes de transport en veillant particulièrement à la sécurité des piétons.	A	Alentours gare
	5	Développement de la signalétique et de l'orientation aux alentours de la gare afin de favoriser les itinéraires de mobilité douce et les transports publics.	A	Alentours gare
Mobilité douce	6	Promotion et création du réseau et des infrastructures pour les piétons.	A	Tous
	7	Meilleure coexistence entre les piétons d'une part et les vélos et véhicules de livraison d'autre part.	A	Tous
	8	Promotion et création du réseau et des infrastructures pour les cyclistes.	A	Tous
Transports publics	9	Priorité aux transports publics dans le trafic entre le centre-ville et la gare.	A	Alentours gare
	10	Réétudier le réseau des transports publics, évaluer la faisabilité de libérer la zone piétonne (priorité et sécurité aux piétons) sans péjorer sa desserte.	A	Pury/Numa Droz/ Centre historique
	11	Redéfinition du réseau des transports publics autour de la gare pour améliorer la vitesse et la desserte depuis et vers la gare.	B	Pury/Numa Droz/ Centre historique
	12	Prolongement des transports publics sur le littoral vers l'Est.	B	Tous
TIM	13	Réduction du trafic de transit en encourageant l'utilisation des tunnels existants.	A	Tous

## 7. Groupes de travail atelier B : présentation des études et discussion

- **Objectif**

Présenter, d'une part, le diagnostic et les principes de l'étude sur la circulation du centre-ville, et d'autre part, les perspectives de développement futur pour les transports publics du Service cantonal des transports. Récolter les réactions des participants.

- **Méthodologie des groupes de travail**

Après la présentation, les participants peuvent poser des questions de compréhension puis l'animateur ouvre la discussion et inscrit les réactions au fur et à mesure sur un tableau comportant les colonnes suivantes : Principe ; Réactions positives ; Réactions négatives ; Propositions alternatives et/ou complémentaires ? ; Questions ouvertes ?

- **Discussions dans les groupes de travail**

Dans l'ensemble, les présentations ont principalement suscité des questions, mais peu de discussions. Les grands principes de l'étude de circulation au centre-ville ont été approuvés par l'ensemble des participants. La pertinence des perspectives en matière de transports publics a en revanche été plus fortement remise en question. Les principales questions soulevées sont la pertinence et l'opérabilité du fonctionnement avec deux pôles (la gare et la place Pury), la cohérence avec la diamétralisation (suppression du terminus à la place Pury, lignes plus longues effectuant des diamétrales) et l'intégration du Fun'ambule dans le concept des transports publics.

Pour le détail des discussions, se référer aux procès-verbaux en annexe et disponibles sur la plateforme d'échange.



Photo 3 : atelier B, présentation de l'étude « Circulation du centre-ville diagnostic et perspectives »

## 8. Ateliers B : vue d'ensemble des réactions aux études présentées

Les tableaux suivants résument les réactions, suggestions et questions suscitées par chaque présentation dans les deux groupes.

### Étude « Circulation du centre-ville diagnostic et perspectives »

Principe	Réactions positives	Réactions négatives	Propositions alternatives et/ou complémentaires	Questions ouvertes
Centre-ville à protéger	<i>Essayer un centre-ville libéré du trafic, c'est l'adopter</i>			<i>Qu'en est-il du rôle de la gare ?</i>
Accessibilité aux parkings renforcée	<i>Réalizable</i>			
Parkings échanges		<i>Quartiers du Nord de la ville : comment rentrer chez soi en voiture ?</i>	<i>Sortie autoroute au Nord</i>	<i>Transit du Nord possible par Maladière pour décharger Prébarreau ? Non, car Prébarreau est une route nationale)</i>
Trafic individuel motorisé modéré				
Confort des modes doux			<i>Traversées piétonnes comme à Köniz</i>	
Général	<i>Va dans le sens discuté</i>		<i>Travailler avec 2 pôles : gare et centre-ville historique (cf TP)</i>	

**Étude « Perspectives en transports publics »**

<b>Principe</b>	<b>Réactions positives</b>	<b>Réactions négatives</b>	<b>Propositions alternatives et/ou complémentaires</b>	<b>Questions ouvertes</b>
Système à 2 pôles (gare et Pl. Pury)	<i>Intensification des relations entre les 2 pôles  Le Fun'ambule comme opportunité d'entrée Sud de la gare</i>	<i>Difficulté de l'aménagement et de la desserte de la place Pury</i>	<i>Regroupement des 2 pôles ?  Mise en valeur des pôles ?  Pourquoi seulement 2 pôles ?</i>	<i>Quelle collaboration avec les CFF, acteur important du dév. du pôle de la gare ?  Rôle du Fun'ambule (niveau de service) ?</i>
Augmenter la vitesse commerciale		<i>Limitation de la vitesse commerciale dans les zones de modération des vitesses de trafic (réponse : cadence et ponctualité sont plus importantes)  Faisabilité ? Diminution du nombre d'arrêts ?</i>	<i>Le but doit être les cadences (fréquence)  Proposition d'adapter la taille des bus</i>	
Diamétralisation	<i>Effet positif de la suppression du terminus à la Place Pury (temps d'attente)</i>			<i>Est-ce cohérent avec le système à 2 pôles ?</i>
Général		<i>Pertinence de prévoir des lignes transversales qui passent par les deux pôles (détour).</i>		<i>Fiabilité du Fun'ambule</i>

La séance est levée à 22h35.

**9. Conclusion**

Ce premier atelier spécialisé, consacré à la mobilité en ville de manière globale, a permis aux représentants des acteurs spécialisés présents, d'une part, de définir de manière consensuelle 13 principes partagés de mobilité et d'aménagement pour l'ensemble des trois secteurs concernés. Ces principes constituent désormais le référentiel commun qui guidera les discussions des quatre prochains ateliers consacrés aux mesures dans les secteurs. Les participants ont, d'autre part, pu prendre connaissance et réagir aux études en cours portant sur la vision d'ensemble de la mobilité en ville de Neuchâtel.

Rédaction de la synthèse : CEAT/Philipp Schweizer