



**DÉMARCHE PARTICIPATIVE**  
**« CENTRE ET RIVES »,**  
**VILLE DE NEUCHÂTEL**  
RÉSULTATS DES ATELIERS  
MOBILITE-ACCESSIBILITE-  
STATIONNEMENT

OCTOBRE 2014





Lausanne, le 27 octobre 2014

**DÉMARCHE PARTICIPATIVE**  
**« CENTRE ET RIVES »,**  
**VILLE DE NEUCHÂTEL**  
RÉSULTATS DES ATELIERS  
MOBILITE-ACCESSIBILITE-STATIONNEMENT

Régis Niederoest  
Anne-Sylvie Weinmann  
Jérôme Chenal

## **REMERCIEMENTS**

Nos chaleureux remerciements vont à l'ensemble des participants aux ateliers M-A-S; à M. Olivier Arni, Conseiller communal et directeur de l'urbanisme de la Ville de Neuchâtel; aux collaborateurs de la section d'urbanisme: M. Olivier Neuhaus, chef de la section d'urbanisme, M. Fabien Coquillat, architecte communal adjoint, M. Pietro Jaeggli, Mme Odile Porte, Mme Marie-Claire Pétremand et Mme Claudia Turci; aux membres du groupe technique: M. Pierre-Olivier Aragno, M. Antoine Benacloche, M. Jean-Marc Boerlin, M. Pascal Christe et M. Pierre Hobi.

## **IMPRESSUM**

Référencement recommandé

Régis Niederoest, Anne-Sylvie Weinmann et Jérôme Chenal (2014)

Démarche participative « Centre et Rives », Ville de Neuchâtel, Résultats des ateliers M-A-S, Lausanne: CEAT [23 p.].

## **MANDANT**

Ville de Neuchâtel

## **MANDATAIRE**

**Equipe de projet :** R. Niederoest, A-S. Weinmann, J. Chenal, L. Vodoz, S. Guinand

Communauté d'études pour l'aménagement du territoire (CEAT)

Ecole polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL)

### **Commande du document :**

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

T +41 (0)21 693 41 65 · F +41 (0)21 693 41 54 · secretariat.ceat@epfl.ch · ceat.epfl.ch



# TABLE DES MATIÈRES

<b>1. RÉSUMÉ</b>	<b>7</b>
<b>2. INTRODUCTION</b>	<b>8</b>
<b>3. OBJECTIFS DE LA DÉMARCHE CENTRE ET RIVES ET DES ATELIERS M-A-S</b>	<b>9</b>
<b>4. MÉTHODOLOGIE DES ATELIERS ET D'ANALYSE DES RÉSULTATS</b>	<b>10</b>
<b>5. RÉSULTATS : OBJECTIFS GÉNÉRAUX M-A-S</b>	<b>15</b>
<b>6. RÉSULTATS : STRATÉGIES ET MESURES CONCRÈTES</b>	<b>16</b>
6.1 MOBILITÉ TIM ET STATIONNEMENT	16
6.2 MOBILITÉ DOUCE ET PMR	19
6.3 TRANSPORTS PUBLICS	22
6.4 COMMUNICATION DE L'OFFRE EN MOBILITE	22
<b>7. CONCLUSION :</b>	
<b>70 PROPOSITIONS DE MESURES, 9 STRATÉGIES PARTAGÉES</b>	<b>23</b>



# 1. RÉSUMÉ

Dans le cadre de la démarche participative « Centre et Rives » lancée par la Ville de Neuchâtel par l'intermédiaire de la Direction de l'Urbanisme de la Ville en mars 2014, une consultation a été proposée pour affiner et consolider la stratégie de la Ville en matière de mobilité, d'accessibilité et de stationnement (stratégie M-A-S) dans un périmètre élargi comprenant les secteurs à réaménager (Port-Piaget et Jeunes-Rives) ainsi que leurs liens avec d'autres secteurs de la ville. Cette consultation a été menée auprès d'organismes neuchâtelois concernés par les questions de mobilité. Trois soirées d'atelier ont été organisées à cet effet. Le présent rapport consigne les résultats de cette consultation.

Les trois soirées d'atelier ont vu les participants échanger sur le diagnostic actuel et les enjeux M-A-S pour le centre-ville et les rives, ainsi que formuler un peu plus de 70 propositions de mesures concrètes. Au travers des débats ce sont 9 stratégies partagées par la plupart des organismes représentés qui se dégagent en vue du développement du centre et des rives de Neuchâtel.

L'ensemble des propositions faites par les participants est remis à la Ville de Neuchâtel, c'est l'objet du présent rapport. Sur cette base, la Ville de Neuchâtel et le Conseil communal en particulier va ensuite étudier les propositions et préciser lesquelles seront prises en compte dans la suite des projets.



## 2. INTRODUCTION

En mars 2014, la Direction de l'Urbanisme de la Ville de Neuchâtel a donné le lancement de la démarche participative « Centre et Rives ». Cette démarche porte sur le réaménagement de trois secteurs en devenir de la ville ainsi que sur la thématique transversale mobilité-accessibilité-stationnement (M-A-S) :

- le secteur Jeunes-Rives (avant-projet Ring) a fait l'objet d'une exposition et la consultation s'est faite sous forme de questionnaires, de rencontres et d'un livre d'or ;
- le secteur Port-Piaget, incluant le Port, la place du Port et la place Alexis-Marie Piaget (résultats concours « Neuch'Forever » et projet de Grand magasin) a fait l'objet de quatre ateliers destinés au grand public ;
- la thématique mobilité-accessibilité-stationnement (M-A-S) traite d'un périmètre élargi comprenant les premiers secteurs à réaménager (Port-Piaget et Jeunes-Rives) ainsi que leurs liens avec d'autres secteurs de la ville ; elle fait l'objet du présent rapport ;
- les places Numa-Droz et Pury et leur lien avec le centre-ville donneront lieu à une consultation en 2015.

La volonté de la Ville est d'intégrer la population ainsi que les acteurs clés de l'aménagement urbain dans la réflexion sur les objectifs de développement des avant-projets liés à ces secteurs. L'objectif est d'obtenir une vision partagée entre la population et la Ville, c'est pourquoi les projets font l'objet d'une large participation.

Le présent rapport livre les résultats de la consultation sur les questions de mobilité, accessibilité et stationnement (M-A-S). Il présente dans un premier temps les objectifs de la démarche « Centre et Rives » et des ateliers M-A-S. Dans un deuxième temps il montre la méthodologie utilisée pour mener la consultation et pour analyser les résultats. Enfin, dans un troisième temps, il présente les résultats et les recommandations pour mener la suite des projets.

## 3. OBJECTIFS DE LA DÉMARCHE CENTRE ET RIVES ET DES ATELIERS M-A-S

### 3.1 OBJECTIFS DE LA DÉMARCHE CENTRE ET RIVES

Pour mémoire, les enjeux de la démarche de participation « Centre et Rives » sont :

- diffuser des informations claires auprès des différents acteurs quant à la stratégie globale de la Ville en matière d'espaces publics pour les rives et le centre-ville ;
- améliorer et consolider le projet Ring (aménagement secteur des Jeunes-Rives) ;
- mettre en discussion et préciser le projet de réaménagement du secteur Port-Piaget ;
- instaurer des modalités participatives complémentaires pour le secteur Pury/Numa-Droz.

Dès lors, différentes modalités ont été retenues selon le degré de participation souhaité (information, consultation, concertation, coproduction) au regard de l'état d'avancement des différents projets mais aussi selon les acteurs ou le public concerné. L'objectif majeur est de tendre vers l'acceptabilité des projets de la Ville en affinant et adaptant ces derniers en fonction des avis et besoins des différents acteurs.

### 3.2 OBJECTIFS DE LA CONSULTATION M-A-S

Au sein de la démarche « Centre et Rives », la consultation M-A-S est destinée aux organismes concernés par les questions de mobilité. Elle a deux objectifs :

- affiner et consolider la stratégie de la Ville en matière de mobilité, d'accessibilité et de stationnement dans le périmètre élargi comprenant les secteurs à réaménager (Port-Piaget et Jeunes-Rives) ainsi que les liens avec d'autres secteurs de la ville ;
- aboutir à une vision partagée des participants sur les enjeux M-A-S.

Pour répondre à ce double objectif, les ateliers M-A-S doivent à la fois dégager des propositions de mesure et des objectifs partagés parmi les participants.

Lorsque nous évoquons ici les thèmes mobilité-accessibilité-stationnement, nous nous référons à l'accessibilité par les différents modes de transport au centre-ville et aux rives, à l'organisation du stationnement, et à la cohabitation entre les divers modes en présence.



## 4. MÉTHODOLOGIE DES ATELIERS ET D'ANALYSE DES RÉSULTATS

### 4.1 PARTICIPANTS

Un groupe de base a été constitué sur invitation. Il est composé de 25 personnes représentant 22 organismes neuchâtelois concernés par la thématique M-A-S.

- Association transports et environnement (ATE), section Neuchâtel
- Association alentours place du Port (AAPP)
- Association cantonale des horlogers bijoutiers
- Association Neuchâtel Centre
- Association du Quartier des Beaux-Arts
- Automobile Club de Suisse (ACS), section Neuchâtel
- Centrevue
- Commerce indépendant de détail (CID)
- Communauté d'Intérêt pour les Transports Publics (CITRAP-NE)
- GastroNeuchâtel
- Groupe professionnel TaxiSuisse - Taxicab
- Parking du Port
- Parking du Seyon
- Parking Pury
- Parlement des Jeunes de Neuchâtel
- Pro Infirmis - Secrétariat constructions sans obstacles
- Pro Vélo Neuchâtel
- Réseau urbain neuchâtelois (RUN)
- Service cantonal de l'aménagement du territoire
- Service cantonal des transports
- Touring Club Suisse (TCS), section neuchâteloise
- Transports Publics Neuchâtelois SA

## 4.2 DÉROULEMENT DES ATELIERS M-A-S

Trois ateliers ont été organisés : les mardis 27 mai, 24 juin et 16 septembre 2014, au Muséum d'histoire naturelle de Neuchâtel, de 18h à 22h. Le soir du premier atelier 25 personnes étaient présentes, 16 lors du deuxième atelier, puis 11 lors du dernier atelier.

Le processus comprenant les trois soirées d'ateliers a été organisé de sorte à répondre aux buts énoncés ci-avant (voir chapitre objectifs) et à aboutir à des objectifs, stratégies et mesures concrètes, partagées par les participants, à transmettre à la Ville de Neuchâtel. Au cours de ce processus, le premier atelier a ouvert les échanges sur le diagnostic actuel et les enjeux de mobilité, d'accessibilité et de stationnement dans les secteurs du centre et des rives ; le deuxième atelier a permis d'informer les participants sur les principes de développement M-A-S souhaités par la Ville, d'ouvrir la discussion à leur sujet et de recueillir les propositions de mesures concrètes ; le troisième atelier a permis de consolider les propositions de mesures.

Le premier atelier, le 27 mai 2014, a ouvert la discussion concernant le diagnostic sur l'état actuel et les enjeux identifiés par la Ville. L'atelier a débuté par des présentations de la Ville et de mandataires sur les questions de mobilité durable (mobilité douce et transports publics), de circulation et de stationnement. Les participants ont été ensuite répartis en deux groupes de travail pour formuler leurs questions, compléments et divergences à la fois sur le diagnostic et les enjeux identifiés par la Ville et ses mandataires.

Le deuxième atelier, le 24 juin 2014, a débuté par une synthèse des enjeux prioritaires identifiés lors du premier atelier M-A-S ainsi que des enjeux de mobilité issus des ateliers publics, menés en parallèle sur le secteur Port-Piaget. La Ville a ensuite présenté ses bases de développement en matière de mobilité, accessibilité et de stationnement ; la présentation a été complétée par une explication des principes de mixité ou de séparation des flux par un mandataire. Les participants ont pu ensuite travailler à des propositions de mesures sur les thèmes du stationnement, de la mobilité douce et du transport individuel motorisé (TIM).

Le troisième atelier, le 16 septembre 2014, était destiné à consolider une série de mesures proposées qui représentaient des options importantes, mais dont le taux d'adhésion des participants n'était pas clair. La soirée a donc consisté, dans un premier temps, à discuter ces propositions dites « ouvertes » en petits groupes, à permettre à chacun de les comprendre et, si nécessaire, à les préciser. Dans un deuxième temps, les participants ont exprimé leur appréciation de chaque proposition sur une échelle graduée.

Lors de ces travaux, des collaborateurs de l'administration communale et des mandataires spécialisés étaient présents pour répondre aux questions des participants. Chaque soirée a donné lieu à un procès-verbal remis avant l'atelier suivant aux participants, leur permettant ainsi de poursuivre le développement du processus.

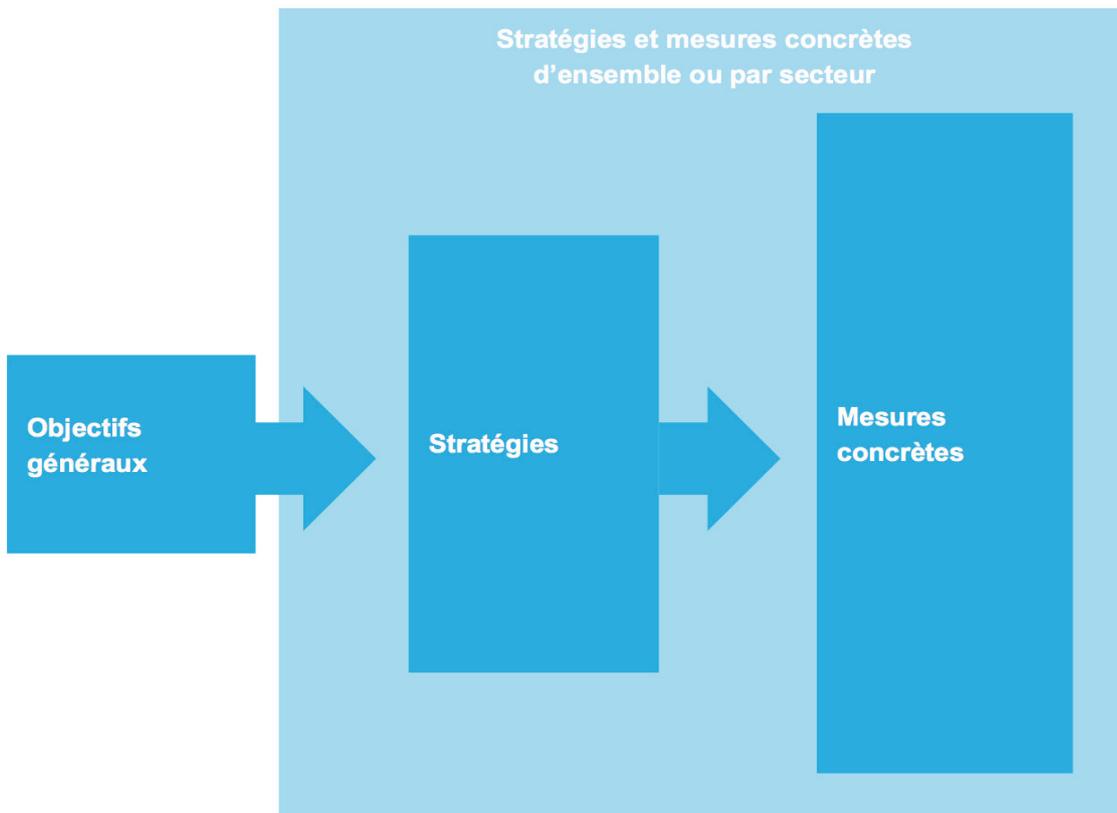
## 4.3 ANALYSE DES RÉSULTATS EN OBJECTIFS, STRATÉGIES ET MESURES CONCRÈTES

L'objectif des ateliers M-A-S est de formuler une vision et des mesures partagées. En conséquence, notre analyse des discussions est effectuée sur trois niveaux à même d'articuler vision et mesures concrètes : 1) des objectifs généraux ; 2) des stratégies de réalisation de ces objectifs ; 3) des mesures spécifiques et concrètes. Cette analyse sur trois niveaux est, en outre, complétée par une évaluation du taux d'adhésion des participants sur les propositions de mesures concrètes.

Les objectifs identifiés, encore abstraits, représentent la diversité des participants et de leurs domaines respectifs.

Les stratégies servent quant à elles à préciser les objectifs en proposant d'agir sur certains thèmes ou secteurs particuliers, sans toutefois préciser de mesure concrète et spécifique. Plusieurs mesures peuvent en effet répondre à une stratégie.

Les mesures sont quant à elles des propositions d'actions concrètes. Elles sont ici présentées de manière exhaustive. Pour comprendre la mesure du taux d'adhésion des participants sur les propositions, nous vous renvoyons au point 4.5 du rapport expliquant la présentation des résultats.



#### 4.4 EVALUATION DU TAUX D'ADHÉSION SUR LES PROPOSITIONS

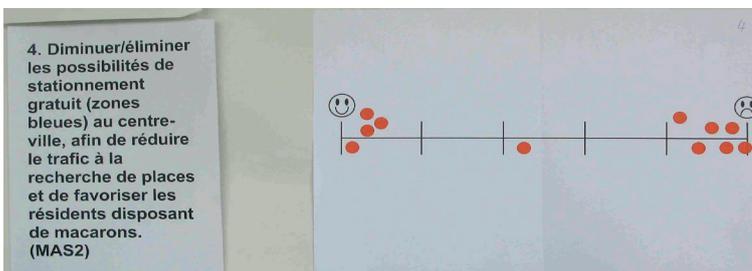
Pour répondre à l'objectif de formuler une vision partagée des questions M-A-S, il a été décidé de mesurer le taux d'adhésion des participants sur leurs propositions, et en particulier sur des propositions qui présentent des options divergentes voire exclusives : par exemple sur l'acceptation des vélos dans les espaces piétonniers, ou sur la priorité des transports publics dans le trafic, etc.

##### A. EVALUATION LORS DES DEUX PREMIERS ATELIERS

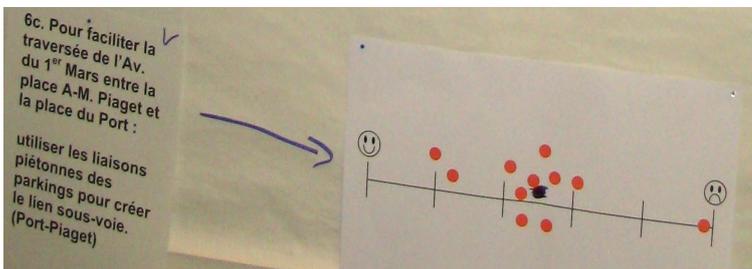
Lors des deux premiers ateliers M-A-S, les participants ont pu proposer des mesures M-A-S et les soumettre à discussion. Des propositions sont alors apparues comme faisant clairement consensus ou comme étant clairement rejetées et minoritaires. D'autres propositions ont alors soulevé un débat mais sans dégager de tendance claire. Enfin, une série de propositions n'a quant à elle pas soulevé de débat, a donné lieu à peu de réactions clairement positives ou négatives.

B. EVALUATION LORS DU DERNIER ATELIER

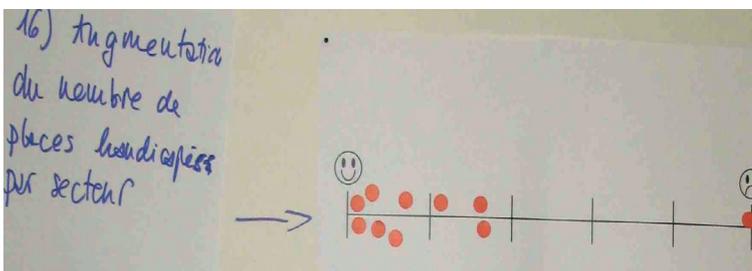
Le troisième et dernier atelier M-A-S a permis de vérifier l'adhésion sur des propositions importantes qui n'avaient pas dégagé de tendance claire auparavant. Une sélection de propositions issues des deux premiers ateliers M-A-S ont été soumises aux participants, ainsi que des propositions issues des ateliers Port-Piaget et touchant à la mobilité. Les participants ont alors pu se prononcer sur les propositions dites « ouvertes » en indiquant leur avis sur une échelle, à l'aide de gommettes. Cette méthode de mesure nous permet de dire si les avis sont positifs, négatifs, partagés ou moyens. Voir les exemples ci-dessous :



Taux d'adhésion : avis positifs 4/11, avis moyens 1/11, avis négatifs 6/11.



Taux d'adhésion : avis positifs 2/11, avis moyens 8/11, avis négatif 1/11.



Taux d'adhésion : avis positifs 9/10, avis négatif 1/10.

### C. REPRÉSENTATIVITÉ DE L'ÉVALUATION LORS DU DERNIER ATELIER

L'évaluation du taux d'adhésion lors du dernier atelier apporte des tendances significatives parmi les groupes d'intérêt concernés. Si 11 personnes sur 25 étaient présentes uniquement, ces 11 personnes représentaient un éventail large des intérêts concernés. Les participants comptaient, en effet, 2 représentants d'intérêts liés à l'automobile et aux parkings, 2 représentants de commerçants, 2 représentants d'associations pour la mobilité durable, 1 représentant de transports publics, 2 représentants d'autorités publiques, 1 représentant d'association d'habitants et 1 représentant des personnes à mobilité réduite.

## 4.5 METHODE DE PRESENTATION DES RÉSULTATS

Ainsi, les mesures qui ont fait consensus dès les deux premiers ateliers présentent le terme « Consensus » dans la colonne taux d'adhésion. Celles qui ont été rejetées à ce stade présentent un « Minoritaire » dans cette même colonne.

Les mesures qui ont été soumises à évaluation lors du dernier atelier présentent une appréciation basée sur l'échelle présentée précédemment (au point 4.4), ainsi qu'un nombre de voix pour chaque avis. L'échelle d'appréciation est traduite dans nos tableaux de résultats de cette manière : pour les deux premiers segments « avis positif », pour le segment du milieu « avis moyen », pour les deux derniers segments « avis négatif ». Le taux d'adhésion est donc présenté ainsi (exemple) : 8 voix positives sur un total de 11 voix => Avis positif 8/11.

Les mesures qui n'ont pas donné lieu à des avis clairs des participants lors des deux premiers ateliers et n'ont pas été soumis à évaluation lors du troisième atelier présentent « Pas évalué » dans la colonne taux d'adhésion. Ces propositions ne perdent toutefois pas en force ou en intérêt et méritent également d'être analysées par l'autorité communale.

### Exemple :

Stratégies		Mesures concrètes	Taux d'adhésion
Encourager l'utilisation des parkings en ouvrage	Secteur	Développer et promouvoir les actions spéciales et partenariales entre parkings, commerces, etc.	Consensus
		Pour les parkings en ouvrage, mettre en place une politique tarifaire attractive, claire, cohérente ainsi qu'une communication efficace.	Avis positifs 10/11
		Prévoir des places de courte durée à des prix abordables en surface.	Pas évalué

## 5. RÉSULTATS : OBJECTIFS GÉNÉRAUX M-A-S

Les objectifs identifiés représentent la diversité des participants et de leurs domaines respectifs. Encore abstraits, les objectifs ne donnent pas lieu à de profondes divergences, ils donnent toutefois des repères pour les discussions et permettent de les comprendre.

### A. ASSURER L'ACCESSIBILITÉ TOUS MODES AU CENTRE-VILLE ET AUX RIVES

Le centre et les rives du chef-lieu neuchâtelois doivent être dynamiques et bénéficier d'une forte fréquentation. Pour ce faire, ils doivent être accessibles par tous les modes de déplacement : TIM, transports publics, vélos et piétons. C'est un des objectifs primordiaux des projets de renouvellement urbains neuchâtelois.

### B. DÉVELOPPER LES MODES DE DÉPLACEMENT DURABLES : TRANSPORTS PUBLICS, VÉLO ET MARCHÉ

Cet objectif s'inscrit dans une perspective de développement durable : développer des moyens de transport plus respectueux de l'environnement, moins consommateurs d'espace, et favorables en terme de santé. Cet objectif rassemble en outre de nombreuses demandes concrètes des participants comme du grand public.

### C. DÉVELOPPER LES LIAISONS PIÉTONNES ENTRE LE CENTRE-VILLE ET LE LAC

La thématique des liaisons piétonnes entre le centre-ville et le lac est une thématique récurrente et incontournable dans les débats urbanistiques neuchâtelois. Elle soulève de grandes attentes de la population en faveur de liaisons piétonnes facilitées et sûres.

### D. PROMOUVOIR L'INTERMODALITÉ POUR ACCÉDER AU CENTRE-VILLE ET AUX RIVES

L'intermodalité signifie que plusieurs modes de transports sont combinés pour un trajet. Par exemple, transports publics et marche peuvent être combinés à l'usage de l'automobile, en début et fin de parcours. Nombre de propositions vont dans le sens de l'intermodalité.

### E. GARANTIR LE PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC

La sécurité des piétons par rapport à l'automobile et aux vélos, et des cyclistes par rapport à l'automobile, est une préoccupation récurrente des participants et du grand public. Les participants ont pu donner leurs propositions et avis sur certains aspects de la thématique.

## 6. RÉSULTATS : STRATÉGIES ET MESURES CONCRÈTES

Les stratégies et mesures sont présentées à travers un tableau exhaustif des propositions ainsi qu'une synthèse des principales tendances identifiées. Trois thématiques sont distinguées : Mobilité TIM et stationnement ; Mobilité douce et mobilité des personnes à mobilité réduite (PMR) ; Transports publics. Les secteurs concernés sont précisés ainsi : « Centre » pour le centre-ville et le secteur Port-Piaget, « Jeunes-Rives » et « Ville » pour des propositions qui concernent l'ensemble de la ville ou d'autres secteurs spécifiques.

### 6.1 MOBILITÉ TIM ET STATIONNEMENT

Stratégies		Mesures concrètes	Taux d'adhésion
Diminuer le trafic automobile (en particulier le transit) au centre-ville.  Faciliter la recherche de places de stationnement et diminuer le trafic « parasite » qu'il occasionne.	Ville	1. Prévoir une gestion du trafic par contrôle d'accès en amont du centre-ville.	Consensus
		2. Améliorer la signalisation routière et diriger le trafic de transit sur les itinéraires appropriés tels que l'auto-route.	Consensus
		3. Aménager des giratoires à l'Est et à l'Ouest du centre-ville pour éviter le transit.	Pas évalué
		4. Favoriser le report des pendulaires dans les P+R	Avis positifs 10/11
		5. Les P+R doivent être moins chers que les parkings au centre-ville. Diminuer le prix des abonnements aux P+R	Pas évalué
		6. Eviter le passage au centre-ville pour accéder de la gare à l'autoroute.	Pas évalué
		7. Informer en temps réel du nombre de places de stationnement disponibles dans les parkings en ouvrage, à l'aide de signalisation et d'une application mobile.	Consensus
		8. Installer en amont du centre-ville un système de signalisation des places de stationnement libres en vue d'éviter les détours.	Consensus
		9. Orienter les accès aux principaux parkings : Pury à l'Ouest et Port à l'Est.	Avis positifs 5/10 moyens 2/10 négatifs 3/10
Diminuer le trafic automobile (en particulier le transit) au centre-ville.	Centre	10. Problème d'accès aux Faubourgs qui obligent de passer par Numa-Droz.	Pas évalué
		11. Diminuer/éliminer les possibilités de stationnement gratuit (zones bleues) au centre-ville, afin de réduire le trafic à la recherche de places et de favoriser les résidents disposant de macarons.	Avis positifs 4/11 moyens 1/11 négatifs 6/11

Encourager l'utilisation des parkings en ouvrage.	Centre	12. Développer et promouvoir les actions spéciales et partenariales entre parkings, commerces, etc.	Consensus
		13. Pour les parkings en ouvrage, mettre en place une politique tarifaire attractive, claire, cohérente ainsi qu'une communication efficace.	Avis positifs 10/11
		14. Créer des abonnements spécifiques pour les différents types d'utilisateurs (nuit, week-end, pendulaires, etc.).	Pas évalué
Offrir suffisamment de places de stationnement TIM à proximité piétonne du centre et des rives.	Centre	15. Conserver les places de parc en surface pour les clients des commerces (par exemple à durée limitée).	Avis positifs 5/9 moyens 3/9 négatif 1/9
		16. Prévoir des places de courte durée à des prix abordables en surface.	Pas évalué
	Rives	17. Compenser l'éventuelle fermeture du parking des Jeunes-Rives par la création d'autres places de stationnement TIM, en surface ou en ouvrage, accessibles à pied depuis le centre-ville.	Avis positifs 10/11
		18. Veiller à garantir une offre en stationnement suffisante pour accéder les dimanches ensoleillés aux Jeunes-Rives. En particulier en cas de réalisation du projet Ring.	Avis positifs 6/11 négatifs 5/11
Favoriser certains usagers pour les places de stationnement.	Ville	19. Prioriser les places de parc en surface (affectation et attribution) : 1 mobilité réduite, 2 résidents, 3 visiteurs.	Avis positifs 7/11 moyens 1/11 négatifs 3/11
		20. Permettre dès 19h l'accès gratuit aux résidents aux zones de stationnement avec horodateur.	Pas évalué
		21. Renforcer l'offre de stationnement gratuit pour les touristes.	Pas évalué
Tester des dispositifs de circulation avec des aménagements temporaires.	Centre	22. Tester un tronçon de la rue des Terreaux en zone mixte.	Avis positifs 10/11
		23. Tester un tronçon de l'avenue du 1 <sup>er</sup> Mars en zone mixte.	Avis positifs 9/11
		24. Tester la fermeture provisoire de la place d'Armes aux TIM.	Consensus
Développer des alternatives.	Centre	25. Créer davantage de places de car-sharing (Mobility).	Pas évalué
		26. Développer un système de livraison à domicile et à vélo pour les achats à la zone piétonne et au GM.	Pas évalué



## **Mobilité TIM et stationnement : principales tendances**

### **A. AGIR CONTRE LE TRAFIC AUTOMOBILE INUTILE AU CENTRE-VILLE**

Une condition essentielle pour rendre le centre-ville attractif et accessible par tous les modes est d'en supprimer le trafic automobile inutile : le trafic de transit ainsi que le trafic à la recherche de places de parc. Pour cela, les participants proposent, entre autres, deux solutions de manière unanime : le contrôle d'accès aux entrées de la ville, de sorte à orienter le trafic automobile dans les tunnels ; l'information en temps réel quant aux places de stationnement disponibles dans les différents parkings de la ville.

### **B. OPTIMISER L'OFFRE DES PARKINGS EN OUVRAGE**

Une condition pour à la fois rendre le centre-ville attractif et diminuer les places de parc en surface, est d'assurer une offre attractive de stationnement dans les parkings en ouvrage. C'est pourquoi les attentes sont importantes envers les sociétés de parking neuchâteloises quant à leur politique tarifaire, leur communication, et aux différentes offres.

### **C. CONSERVER DES PLACES DE STATIONNEMENT EN SURFACE À PROXIMITÉ PIÉTONNE DU CENTRE-VILLE ET DES RIVES**

L'évolution vers un centre-ville et des rives davantage dédiés aux piétons, avec un usage croissant des parkings en ouvrage, ne doit pas faire oublier les attentes de places en surface et à tarif abordable à proximité piétonne du centre-ville, des rives et des zones d'habitation. C'est d'ailleurs, dans un premier temps, aussi une des conditions pour assurer la fréquentation du centre-ville comme des rives.

### **D. TESTER DES DISPOSITIFS DE CIRCULATION**

Les participants sont unanimement d'accord pour que de nouveaux dispositifs de circulation soient testés à l'aide d'aménagements provisoires avant d'être réalisés de manière définitive. Les principales propositions de test sont la création de tronçons en zone mixte sur la rue des Terreaux et l'avenue du 1er Mars, ainsi que la fermeture de la place d'Armes.

## 6.2 MOBILITÉ DOUCE ET PMR

Stratégies		Mesures concrètes	Taux d'adhésion
<p>Développer les liaisons et espaces piétonniers.</p> <p>Faciliter la traversée de la rue des Terreaux et de l'avenue du 1<sup>er</sup> Mars.</p>	Centre	1. Combiner les parkings place A.-M. Piaget et du Port, avec un accès (entrée et sortie) automobile unique.	Avis positifs 10/11
		2. Prévoir un passage pour piétons et vélos entre la Maison du concert et les Brasseurs.	Avis positifs 10/11
		3. Créer une zone mixte, 20km/h et priorité aux piétons, à la hauteur de la Maison du Concert.	Avis positifs 8/11
		4. Créer une zone mixte, 20km/h et priorité aux piétons, entre la pl. A.-M. Piaget et la pl. du Port.	Avis positifs 8/11
		5. Utiliser les liaisons piétonnes des parkings (Port et Piaget) pour créer une traversée souterraine.	Avis moyens (ni positifs/ni négatifs) 8/11
		6. Liaison piétonne entre place du Port et place A.-M. Piaget à aménager en sous-voie ou en passerelle.	Minoritaire
<p>Encourager la pratique du vélo.</p> <p>Sécuriser les parcours vélos.</p> <p>Sécuriser les rapports vélos/piétons.</p>	Ville	7. Faire cohabiter piétons et cyclistes au pas dans les rues et espaces publics piétonniers ; si nécessaire améliorer cette cohabitation par des marquages et une signalétique appropriés.	Avis positifs 8/9
		8. Pour les cyclistes rapides (pendulaires, etc.) compléter le réseau vélo par des voies réservées continues et rapides à l'écart des piétons.	Avis positifs 2/9 moyens 3/9 négatifs 4/9
		9. Réfléchir à la présence de vélos électriques dans les zones piétonnes.	Pas évalué
		10. Compléter le réseau cyclable par des itinéraires tenant compte de la topographie.	Pas évalué
		11. Améliorer les traversées Nord-Sud pour la mobilité douce.	Pas évalué
		12. Promouvoir les véhicules électriques.	Pas évalué
		13. Transporter les vélos gratuitement dans le funiculaire.	Pas évalué
		14. Créer des abris vélos couverts dans les P+R.	Pas évalué
		15. Compléter le jalonnement (signalétique verticale et au sol) des itinéraires cyclables.	Pas évalué
		16. Indiquer les contre-sens cyclables également au sol.	Pas évalué
		17. Éviter que les aménagements cyclables soient utilisés par les scooters.	Pas évalué
		18. Coordonner l'offre de vélos en libre-service avec les autres modes de transport.	Pas évalué

Encourager la pratique du vélo. Sécuriser les parcours vélos. Sécuriser les rapports vélos/piétons.	Centre-ville	19. Permettre l'accès des vélos à la rue du Seyon par la rue St-Maurice.	Avis positifs 5/8 moyens 2/8 négatifs 1/8
		20. Autoriser/aménager une traversée vélo Est-Ouest dans la zone piétonne.	Pas évalué
		21. Créer des stations d'entretien pour les vélos au centre-ville.	Pas évalué
		22. Aménager des supports vélos proches des commerces en zone piétonne.	Pas évalué
		23. Améliorer ou faire davantage connaître l'offre de recharges pour vélos électriques au centre-ville.	Pas évalué
	Jeunes-Rives	24. Prévoir une meilleure répartition du stationnement vélo sur les Jeunes-Rives.	Pas évalué
		25. Améliorer les déplacements piétons et vélo sur l'esplanade Léopold-Robert et devant l'hôtel Beaulac (emplacement des cubes en béton, voitures hors cases, taxis, cars, manque bande cyclable, etc.).	Pas évalué
Promouvoir les offres de mobilité durable	Ville	26. Créer un plan de ville « mobilité durable » pour répertorier toutes les informations spatiales.	Pas évalué
Garantir l'accessibilité des personnes à mobilité réduite (PMR)	Ville	27. Indiquer les aménagements en faveur des PMR.	Pas évalué
		28. Abaisser les trottoirs partout où cela est nécessaire.	Consensus
		29. Augmenter le nombre de places PMR par secteur.	Avis positifs 9/10
		30. Prévoir des WC Eurokey dans les nouveaux aménagements.	Pas évalué
		31. Mettre aux normes PMR l'arrêt de bus situé avant l'Université.	Pas évalué

## **Mobilité douce et PMR : principales tendances**

### **A. PRIVILÉGIER LES TRAVERSÉES PIÉTONNES EN SURFACE**

Pour améliorer les traversées piétonnes sur les deux axes principaux, rue des Terreaux et avenue du 1er Mars, les participants des ateliers M-A-S, comme les participants des ateliers Port-Piaget, proposent en majorité de privilégier les traversées piétonnes en surface, plutôt qu'en sous-voie ou en passerelle. Une majorité a approuvé la proposition de créer des zones mixtes sur la rue des Terreaux et l'avenue du 1er Mars. C'est enfin à la quasi unanimité qu'a été demandé la création d'un passage piéton sur la rue des Terreaux entre la Maison du Concert et les Brasseurs.

### **B. ACCEPTER ET AMÉLIORER LA COHABITATION ENTRE PIÉTONS ET CYCLISTES EN PROMENADE DANS LES ESPACES PUBLICS**

Les réflexions menées par le grand public, dans les ateliers Port-Piaget, sur la cohabitation vélos et piétons ont été soumises dans les ateliers M-A-S. Les participants M-A-S approuvent en grande majorité de faire cohabiter piétons et cyclistes en promenade dans les espaces publics piétonniers en prévoyant des marquages et une signalétique appropriés.

### **C. FACILITER L'ACCÈS ET LES DÉPLACEMENTS DES PMR**

Pour faciliter l'accès au centre-ville et aux Jeunes-Rives et les déplacements des personnes à mobilité réduite, une série d'aménagements est souhaitée : une augmentation des places de stationnement PMR dans les secteurs, un abaissement des trottoirs aux endroits nécessaires, une adaptation des bus et arrêts de bus, etc.

### 6.3 TRANSPORTS PUBLICS

Stratégies		Mesures concrètes	Taux d'adhésion
Développer le réseau de transports publics. Garantir leur progression. Améliorer le confort d'utilisation. Communiquer de manière efficace sur l'offre existante.	Ensemble de la ville	1. Prolonger le tramway à l'Est en direction de Marin.	Avis positifs 7/11 négatifs 4/11
		2. Pour garantir la progression des TP vers et au centre-ville, donner la priorité aux transports publics dans le trafic, à l'aide par exemple de voies de bus.	Avis positifs 10/11
		3. Compléter le réseau actuel par des lignes rapides de type bus à haut niveau de service.	Pas évalué
		4. Augmenter le confort et la convivialité des arrêts de bus.	Consensus
		5. Améliorer l'information en temps réel sur le trafic TP, dans les bus, aux arrêts de transports publics ainsi que par l'intermédiaire d'une application mobile.	Consensus
		6. Mieux signaler les arrêts de transports publics aux P+R.	Pas évalué

#### Transports publics : principales tendances

##### A. DÉVELOPPER L'OFFRE DE TRANSPORTS PUBLICS ET ASSURER LEUR PROGRESSION DANS LE TRAFIC.

Le développement des transports publics, en complémentarité ou en alternative aux TIM, est soutenu de manière claire par les participants. Ils proposent de manière presque unanime de donner la priorité aux transports publics dans le trafic, à l'aide par exemple de voies de bus. Les discussions quant à la modération du trafic TIM au centre-ville ont aussi montré leur soutien à la politique des P+R. Enfin, les participants souhaitent également que le développement du réseau TP soit étudié et en particulier la création de lignes rapides (bus à haut niveau de service et tram).

### 6.4 COMMUNICATION DE L'OFFRE EN MOBILITE

##### A. AMELIORER LA COMMUNICATION DE L'OFFRE EN MOBILITE POUR FAIRE EVOLUER LES MODES DE DEPLACEMENT.

Les participants aux ateliers M-A-S ont également proposé, dans tous les domaines de la mobilité, d'améliorer la communication des offres actuelles et futures. Ils estiment, en effet, que la communication est un levier pour faire évoluer les modes de déplacement, que nombre d'offres actuelles sont méconnues et que de nouvelles informations doivent être mises à disposition du public. Cet effort de communication devrait ainsi toucher les tarifs, les offres spéciales et les places libres dans les parkings en ouvrage, les dispositifs et itinéraires liés à la mobilité durable, les horaires des transports publics, les offres touristiques, etc. Divers supports de communication peuvent être utilisés : web, mobiles, brochures, signalétique, marquage, etc.

## 7. CONCLUSION : 9 STRATÉGIES PARTAGÉES

Les ateliers M-A-S ont donné lieu à un peu plus de 70 propositions de mesures concrètes. Comme le prévoit cette démarche de consultation, il est attendu que l'autorité exécutive de la Ville de Neuchâtel, le Conseil communal, réponde aux propositions formulées dans les ateliers M-A-S et précise quelles propositions la Ville compte intégrer aux différents projets.

Outre cet ensemble de 70 propositions, les ateliers avaient pour but d'aboutir à une vision M-A-S partagée parmi les participants et à en faire part à la Ville. Cet objectif a pu être atteint, car au-delà d'objectifs généraux et abstraits, facilement acceptables par tous, un certain nombre de propositions plus concrètes, des stratégies et même des mesures, ont donné lieu à des consensus au sein du groupe. Enfin de compte, ce sont donc principalement 9 stratégies partagées par les acteurs concernés qui peuvent être identifiées. Détaillées dans le chapitre précédent, ces stratégies méritent d'être récapitulées en conclusion ; elles sont les suivantes :

- a. agir contre le trafic automobile inutile au centre-ville ;
- b. optimiser l'offre des parkings en ouvrage ;
- c. conserver des places de stationnement abordables en surface à proximité piétonne du centre-ville et des rives ;
- d. privilégier les traversées piétonnes en surface ;
- e. accepter et améliorer la cohabitation entre piétons et cyclistes en promenade dans les espaces publics ;
- f. faciliter l'accès et les déplacements des PMR ;
- g. développer l'offre de transports publics et assurer leur progression dans le trafic ;
- h. améliorer la communication de l'offre en mobilité pour faire évoluer les modes de déplacement ;
- i. tester des dispositifs de circulation.

Ces 9 stratégies partagées sont celles qui ont pu être observées durant les trois ateliers M-A-S, ce sont les premières d'une liste qui pourrait en compter d'autres à l'avenir.