

Motion : Pour une véritable piste cyclable entre St-Blaise et La Tène

Introduction:

Cette motion demande au Conseil communal de réaliser une piste cyclable continue entre les communes de St-Blaise et de la Tène. Une attention particulière sera observée pour que le trajet serve les 2 bâtiments scolaires. Le tracé doit être coordonné entre les 2 communes, et une motion identique va être déposée à St Blaise.

La réalisation de ce projet doit se faire dans un délai utile, mais au plus tard jusqu'à 3 ans après l'acceptation de cette motion par le Conseil général, une demande de crédit pour sa réalisation devra être déposée.

Pour la Commune de La Tène
Laurent Amez-Droz
Conseiller général PLRT

Marin, le 10.2.21

L. Amez-Droz

Avec le soutien de :

L'Association des parents d'élèves de la Tène
Pro Vélo Neuchâtel



*Un exemple de la politique de mobilité douce Bâloise, vers Dreirosenbrücke
Crédit photo: Vincent Pickert (CG St Blaise)*

Développement:

Depuis maintenant de nombreuses années, des discussions sur une piste cyclable entre les communes de St-Blaise et de La Tène ne cessent de revenir. Il y a quelques années, des démarches avaient commencées, mais le projet n'a jamais abouti.

Les raisons pour le dépôt de cette motion sont les suivantes:

- L'absence de cette piste dans le nouveau plan de circulation de St-Blaise
- Le délai de réalisation à la Tène. Le projet est inscrit dans la révision de la CRPAL de la commune. Toutefois, il n'y a aucune garantie que ce projet ne venait pas à être retiré, et l'aboutissement de cette révision aura lieu en 2026. Ceci laisse à supposer une attente d'au minimum 8 ans avant la réalisation de la piste
- L'absence de cette piste dans le plan directeur cantonal "Mobilité 2030"
- La nécessité d'offrir aux écoliers des 2 communes un chemin sûr pour leurs déplacements entre les 2 bâtiments scolaires
- L'intérêt toujours plus fort pour la mobilité douce, en particulier avec l'essor des vélos électriques, amplifié depuis la crise du Covid 19
- La dangerosité de cette route dans l'état actuel, plusieurs tronçons se trouvant sur des routes principales, voir même une sortie d'autoroute
- L'irrégularité de la piste: à plusieurs endroits, la piste est tout simplement inexistante et le chemin à prendre non indiqué pour les cyclistes
- L'exclusion de tout problème de collaboration entre les autorités politiques, les législatifs des 2 communes engageant leur exécutif dans le même projet
- L'absence de planning défini pour la réalisation de la piste

La page 3 présente plus en détails la situation technique et politique actuelle de ce projet.

Manque de rythme:

Nous relevons de bons progrès à la Tène avec la récente construction de la voie de mobilité douce entre les Motteresses et le carrefour venant du Petit Montmirail et l'interdiction de circuler à la rue de la Cité Martini pour les véhicules à moteur, rendant ainsi ce parcours plus attractif pour les cyclistes. Il reste toutefois une grosse lacune pour nous raccorder correctement à St Blaise via le chemin de la Raye et je constate avec satisfaction que dans le rapport du budget 2021 p.12 ch. 3.10, le Conseil communal planifie une étude de l'aménagement de la piste de mobilité douce au ch de la Raye. La présente motion a donc pour objectif de légitimer son action et de bien la coordonner avec la Commune de St-Blaise. L'exemple de la Rue de la Musinière, où aucun aménagement cyclable n'est construit alors qu'elle est considéré comme tronçon cycliste montre une notion étrange de mobilité douce.

La piste cyclable entre les les 2 communes ne demande qu'à être terminée. C'est un projet réaliste, en accord avec les nouvelles tendances de mobilité et indispensable pour offrir un cadre sécuritaire pour les écoliers et les cyclistes. Des investissements conséquents ont eu lieu dans les 2 communes pour la formation (construction ou rénovation des collèges) et cette piste ira dans le sens de ces investissements. Naturellement, celle-ci bénéficiera à l'ensemble du trafic cycliste et il est à espérer que ce projet encouragera une augmentation de ce type de mobilité douce.

Tous les documents utiles à cette motion se trouvent ici:



Détails techniques:

Ce chapitre est consacré à la situation politique et technique actuelle en relation avec cette motion. Il est le fruit d'une communication entre le SPCH, Pro Vélo Neuchâtel et Shirley Hofmann.

La situation de cette motion est plutôt complexe. En effet, selon le trajet choisi, la piste passe soit sur un territoire avec responsabilité d'une des 2 communes, soit la responsabilité du Canton avec la RC5. Aussi, les 3 niveaux de gouvernance Suisse (confédération, canton et commune) sont concernés directement ou indirectement par le projet.

Voici un résumé des différents acteurs qui sont concernés, ainsi que leur contribution

Confédération Suisse:

Dans le cadre du plan " projet d'agglomération de 3^e génération", qui souhaite entre autre une amélioration substantielle du fonctionnement de l'agglomération, la Confédération soutiendrait par exemple le projet de requalification de la RC5 à hauteur de 40%, toutefois avec une contrainte temporelle : les projets qui n'auront pas au moins démarré 6 ans et 3 mois après la validation formelle par la Confédération (horizon automne 2025) perdront leur financement. Il est donc crucial que ce projet soit démarré avant cet horizon.

Canton:

Le Grand conseil a accepté en 2019 le rapport du Conseil d'état intitulé "PROGRAMME D'IMPULSION ET DE TRANSFORMATIONS 18.045 " qui englobe le projet d'agglomération de 3^e génération. Dans ce rapport est mentionnée la requalification de la RC5 (soutenue donc à 40% par la Confédération) et complétée à 10% de subventions par le Canton. Un nouvel aménagement de la RC5 étant un projet plusieurs fois mentionné, ce programme d'impulsion couplé de subventions est une belle opportunité pour combiner plusieurs projets.

Le trajet cantonal entre les 2 communes emprunte la rue de la Musinière et la rue Louis de Meuron, le Canton considère donc la piste complète et n'entamera pas plus de travaux. Il est toutefois problématique que les autorités cantonales considèrent que la Rue de le Musinière ne nécessite pas d'aménagements supplémentaires, car ce passage peut s'avérer dangereux et aucune sécurité n'est offerte aux cyclistes.

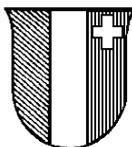
Communes:

Les communes ont le plus de capacité d'action dans ce domaine. C'est elles qui pourront implémenter les mesures concrètes pour l'amélioration, c'est à dire dessiner des pistes cyclables et discuter avec les autorités cantonales pour améliorer les installations existantes. Selon le SPCH, c'est le projet intercommunal de piste de mobilité douce au nord des voies ferroviaires dans le secteur des Champs Montant qui est avant tout concerné par cette motion. Comme indiqué dans la liste des arguments, la volonté du dépôt de cette motion dans les 2 communes souhaite pousser celle-ci à planifier ensemble le trajet.

Actions concrètes

L'application de la motion étant une compétence du Conseil communal, cette liste ne présente que des idées de mesures:

- Sécuriser la rue de la Musinière avec des aménagements cyclables
- Aménager le chemin de la Raye et faire du petit sentier ou le trottoir un passage uniquement cycliste



Rapport du Conseil d'État au Grand Conseil à l'appui :

- d'un projet de décret portant octroi, dans le cadre d'un programme d'impulsion et de transformations, de sept crédits d'engagement relatifs au soutien et à la réalisation de divers projets, pour un montant cumulé de 70'800'000 francs ;
- d'un projet de décret portant attribution d'un montant de 22'000'000 francs à la réserve de politique conjoncturelle.

(Du 3 décembre 2018)

Monsieur le président, Mesdames et Messieurs,

RÉSUMÉ

Annoncé avec le programme de législature, le programme d'impulsion et de transformations accompagne les nombreuses réformes en cours, qui visent à accroître l'attractivité et la santé financière du canton de Neuchâtel. Il n'est pas conçu comme un programme de relance économique, mais comme un programme de stimulation et d'accélération.

Il s'articule en deux volets. Le premier vise à stimuler l'investissement, principalement de tiers de façon à maximiser l'impact des montants engagés par le canton en recherchant un effet multiplicateur. Les ressources sollicitées permettront d'accompagner les régions et les communes dans la réalisation des mesures prioritaires des accords de positionnement stratégique conclus avec l'État à la fin de la précédente législature, dans la concrétisation de celles du projet d'agglomération et dans l'adaptation des arrêts de bus aux exigences de la législation (LHand). Les PME seront soutenues par des prêts visant à accélérer la modernisation et le développement de leurs capacités industrielles. Enfin, Microcity sera appuyé dans ses objectifs de développement.

Ce premier volet consacre également quelques ressources à la préparation des investissements futurs de l'État, dont le volume est appelé à s'accroître au cours des prochaines années si le Grand Conseil suit les propositions que lui a adressées le Conseil d'État pour réviser les mécanismes de maîtrise des finances. Il s'agit de préparer au mieux la réalisation du RER neuchâtelois, le développement des infrastructures de l'Université, la rationalisation et l'assainissement des bâtiments de l'enseignement post-obligatoire ainsi que la modernisation et l'adaptation des infrastructures des établissements médico-sociaux aux exigences posées par le vieillissement de la population.

Le deuxième volet est consacrée aux ressources nécessaires pour mener et réussir les réformes en cours dans plusieurs départements ainsi que pour poursuivre le programme de réformes de l'État, en direction de la digitalisation progressive des prestations publiques, d'une meilleure transversalité et d'une plus grande intégration des services et prestations de l'État, respectivement d'une meilleure conduite des partenariats.

L'entier du programme prévoit des dépenses brutes de 70.8 millions de francs, envisagées sur une période de 7 ans (et 54.9 millions de dépenses nettes compte tenu des remboursements de prêts qui interviendront sur la période). Sur ce montant global, plus de 49 millions de francs sont destinés à soutenir l'investissement de tiers et vont générer un effet multiplicateur significatif. À noter que 14,1 millions de francs de crédits annoncés comme crédits à solliciter lors de la présentation du budget 2019 ont été intégrés à ce programme, par souci de cohérence.

L'ensemble sera comptabilisé dans les comptes d'investissement et de résultat de l'État. Les dépenses de fonctionnement seront neutralisées dans le compte de résultat via un prélèvement équivalent à la réserve de politique conjoncturelle, alimentée spécifiquement à cette fin à hauteur de 22 millions de francs.

Les retombées de ce programme sont attendues par la dynamisation de l'action des communes et régions, l'amélioration de l'attractivité des espaces urbains, la modernisation des infrastructures de transports, le renforcement du tissu économique tourné vers l'innovation et l'accélération des transformations des structures publiques de notre canton. Le « retour sur investissement » des mesures proposées est ainsi attendu aussi bien dans des économies directes dans les charges de fonctionnement de l'État que dans la stimulation de la prospérité, et donc des recettes futures.

1. INTRODUCTION

Dès le début de l'actuelle législature, le Conseil d'État a annoncé son intention d'accompagner les programmes de réformes et d'assainissement financier d'un programme d'impulsion et de transformations. Il a confirmé cette intention avec la présentation de son programme de législature et à plusieurs occasions depuis lors.

Le présent rapport soumet à votre autorité un programme qui concrétise cette intention, et avec elle, la volonté d'accélérer et d'assurer le succès des réformes essentielles dont notre canton a besoin et celle de stimuler l'investissement.

Ce programme, composé de plusieurs volets, n'a pas pour vocation première de soutenir la conjoncture économique, mais d'accélérer les transformations de nos structures publiques et la modernisation des infrastructures du canton, respectivement de soutenir un renforcement structurel du canton fondé sur les atouts de toutes ses régions et de son tissu économique.

Le présent rapport fournit aussi l'occasion de dresser un bref état des lieux du programme des réformes de l'État et en propose la poursuite dans le cadre de ce programme d'impulsion et de transformations soumis à votre approbation.

2. STIMULATION DE L'INVESTISSEMENT

Si l'introduction du frein à l'endettement depuis une douzaine d'années dans la Constitution et dans la législation financière a conduit à une meilleure maîtrise des finances sous l'angle du compte de fonctionnement, elle a aussi freiné de façon excessive l'investissement et, par-là, retardé le renouvellement de nos infrastructures, la modernisation de notre canton et l'accompagnement des transformations de notre société. Elle a ainsi conduit à un affaiblissement progressif de l'attractivité du canton de Neuchâtel et limité l'engagement de ressources publiques au sein de l'économie neuchâteloise. Le Conseil d'État entend inverser cette tendance et a proposé au Grand Conseil une révision de la législation financière prévoyant la poursuite d'une gestion financière rigoureusement encadrée, assortie d'une plus forte priorisation des investissements.

Les ressources de l'État restant limitées, la volonté du Conseil d'État est en premier lieu de stimuler l'investissement de tiers, en comptant sur un effet multiplicateur des ressources engagées par l'État. La première partie de ce volet de soutien à l'investissement intervient donc, pour une part, sous la forme de subventions à l'investissement. Des prêts sont aussi envisagés dans ce cadre, de même que quelques subventions de fonctionnement contribuant directement à l'investissement de tiers.

S'agissant de l'investissement propre de l'État, les ressources budgétées à l'heure actuelle dans le respect des mécanismes du frein à l'endettement ne permettent pas de préparer les projets ni de conduire les études préalables nécessaires de façon satisfaisante. Ce premier volet du programme, consacré au soutien à l'investissement, prévoit donc aussi d'attribuer à la conduite de projets et d'études des moyens additionnels, de manière ciblée, afin de préparer des volumes d'investissements supplémentaires qui seront engagés dans les prochaines années et dans le cadre rénové des mécanismes du frein à l'endettement.

Ces enveloppes d'investissement sont pour la plupart sollicitées pour la période 2019 – 2025, soit jusqu'à la fin de la prochaine législature. Pour l'essentiel, elles s'inscrivent naturellement en complément aux investissements courants que l'État a présentés avec le budget de l'exercice 2019 et seront intégrées dans les prochains plans financiers.

Enfin, il convient de rappeler que les grands chantiers fédéraux relatifs aux infrastructures de mobilité devraient débiter dans la foulée de ceux annoncés dans le présent rapport. Ainsi le programme qui vous est présenté ici vise aussi à assurer d'ici là des capacités d'un bon niveau au sein des entreprises neuchâteloises, qui seront ainsi mieux à même le moment venu de répondre aux exigences de ces importants projets.

Comme sa dénomination l'indique et sous réserve de quelques mesures déjà annoncées avec le budget 2019, le programme d'impulsion et de transformations ne se substitue pas aux programmes « ordinaires » d'investissement de l'État, mais vise d'une part à les compléter en stimulant l'investissement de tiers, et d'autre part à les anticiper en préparant les programmes qui devront être présentés à futur si les autorités souhaitent éviter que les efforts d'assainissement et de rattrapage consentis actuellement soient suivis de nouveaux retards découlant d'un manque d'anticipation pour les prochaines années.

Ainsi, parallèlement à la préparation de ce programme d'impulsion et de transformations, le Conseil d'État a poursuivi la préparation des programmes « ordinaires » d'investissements et vous a d'ores et déjà soumis ou devrait, au cours de la présente législature, être en mesure de vous soumettre notamment :

- la demande de crédit relatif au projet de construction de la halte de la Fiaz, à La Chaux-de-Fonds ;
- divers projets d'assainissement routier (Clusette, Grand-Pont, RC 1310, H10, bruit routier) ;
- le projet de contournement routier Est de La Chaux-de-Fonds ;
- le projet de nouveau bâtiment pour les archives de l'État ;
- la demande de crédit d'engagement pour une première étape d'entretien et d'assainissement énergétique du patrimoine immobilier de l'État ;
- des demandes de crédits en vue de l'optimisation du logement l'administration cantonale, respectivement des autorités judiciaires et des structures de formation ;
- une demande de crédit d'engagement pour la modernisation du parc d'EMS de notre canton ;
- une demande de crédit d'engagement afin de soutenir le chantier de la numérisation de l'école neuchâteloise ; un programme d'équipement en faveur des écoles de la scolarité obligatoire et post-obligatoire sera notamment présenté ;
- une demande de crédits agricoles pour des travaux d'améliorations foncières, la modernisation de constructions rurales et un projet de développement régional.

Ces projets d'investissement à venir, même s'ils correspondent à l'esprit de ce programme d'impulsion et de transformations, feront, le moment venu, l'objet de demandes de crédit séparées, indépendamment du présent programme.

2.1. Soutien à l'investissement par des tiers

2.1.1. *Crédit d'engagement en faveur de la politique régionale cantonale (concrétisation des accords de positionnement stratégique des régions)*

En fin de législature écoulée, le Conseil d'État présentait à votre Autorité un rapport d'information (17.031) concernant la conclusion d'accords de positionnement stratégique avec les différentes régions du canton. Cette nouvelle génération d'accords visait à construire et à s'approprier un discours commun dans une optique de marketing territorial, tout en affirmant un positionnement clair de chacune des régions, dans une perspective de complémentarité. Des objectifs prioritaires de développement ont été définis et alignés dans une démarche partenariale, afin de permettre à toutes les régions de contribuer, par leur dynamique propre, au renforcement de l'attractivité cantonale.

Depuis lors, le travail s'est poursuivi conformément au processus fixé et des inventaires de mesures ont été élaborés conjointement avec les régions. Certaines mesures sont déjà déployées, d'autres en phase préparatoire. Certaines ne nécessitent aucune intervention particulière de l'État, tandis que d'autres impliquent une mobilisation ciblée de ressources d'accompagnement de projet ou d'instruments de soutien existants. Enfin, quelques mesures de grande importance ont été jugées prioritaires par les parties aux accords et la plupart ne trouveront une concrétisation que moyennant une implication particulière de l'État. Les mesures suivantes ont été définies comme prioritaires :

<p align="center">Région Neuchâtel Littoral <i>Qualité de vie au cœur de l'innovation</i></p>		
1. Positionnement pionnier de la région Neuchâtel Littoral en tant que « Smart Région »	Élaboration et mise en œuvre d'un programme de modernisation des relations entre les citoyens, les entreprises, les acteurs associatifs et les collectivités publiques, basé sur une utilisation innovante des nouvelles technologies (démarche de « Smart City » à l'échelle de la région)	Cofinancement des outils à déployer par des tiers et adaptation des outils mis à disposition par l'État via le présent crédit d'engagement. En outre, participation aux plateformes et ateliers, mises en relation avec les acteurs économiques du canton.
2. Lancement d'un pré-projet de centre de congrès de grande capacité	Études de faisabilité et de viabilité économique d'un nouveau centre de congrès en ville de Neuchâtel. Réalisation d'études comparatives de plusieurs sites d'implantation.	Cofinancement des études via le présent crédit d'engagement. Mobilisation ultérieure d'un prêt sans intérêt LPR en cas de réalisation.

<p align="center">Région Montagnes neuchâtelaises <i>Espaces de liberté et de création</i></p>		
3. Ouverture d'un zoo-musée au Bois du Petit-Château	Réouverture dans une forme revisitée du musée d'histoire naturelle de la Chaux-de-Fonds sur le site du Bois du Petit-Château et affirmation d'un rôle de « portail » du Parc naturel régional du Doubs	Dans la mesure où le projet est éligible LPR, le présent crédit d'engagement ne sera pas sollicité.
4. Création d'un centre permanent dédié aux arts de rue	Développement d'un projet de centre permanent dédié aux arts de la rue, susceptible de prendre à moyen terme une envergure nationale.	Cofinancement de la structure à mettre en place durant sa phase de lancement via le présent crédit d'engagement.
5. Rayonnement des Montagnes neuchâtelaises par l'évènementiel culturel	Soutien accru au rayonnement culturel entre 2019 et 2023, afin de développer le rayonnement au-delà des frontières cantonales, tout en fédérant les acteurs publics et privés du développement économique et culturel. Outre le renforcement d'image et d'attractivité de la région, l'objectif est de mettre la Chaux-de-Fonds en position de devenir la première « capitale culturelle suisse » en 2024, si le projet par l'association éponyme se concrétise. Le premier évènement sera la célébration du 10 ^e anniversaire de la reconnaissance UNESCO	Cofinancement de la démarche et de la promotion via le présent crédit d'engagement. En outre, participation au comité de pilotage mis en place par les villes de la Chaux-de-Fonds et du Locle.
6. Installation d'un centre d'archivage d'importance cantonale	Création d'un centre d'archivage pour répondre aux besoins de l'État, dans une logique de mutualisation avec d'autres besoins régionaux.	Projet porté par l'État, qui fera l'objet d'une demande de crédit spécifique. Pas de sollicitation du présent crédit d'engagement.

Région Val-de-Ruz <i>Écorégion</i>		
7. Création d'un pôle économique au Chillou	La création d'un pôle économique au Chillou est souhaitée par l'État et la commune de Val-de-Ruz dans l'optique d'y développer des activités économiques ayant spécifiquement besoin de s'implanter au cœur du canton (logistique, activités nécessitant des mouvements vers l'ensemble du territoire cantonal, etc).	Les activités du pôle ne répondant pas aux critères LPR, le canton mobilisera le présent crédit d'engagement pour mettre la commune au bénéfice des mêmes conditions que les autres pôles régionaux (prêts sans intérêt, soutien aux études).
8. Reconversion du site de Landeyeux permettant le maintien d'emplois	Si les réorganisations hospitalières aboutissent à ce que Landeyeux perde sa vocation actuelle, l'État s'engagera pour qu'une activité porteuse d'emplois s'y déploie.	Eventuelle sollicitation d'un prêt si un projet non-LPR porté par un tiers est implanté et qu'il n'est pas déjà éligible à d'autres sources de financement.

Région Val-de-Travers <i>Qualités naturelles</i>		
9. Plateforme de promotion commune du secteur touristique	Porté par Destination Val-de-Travers, ce projet vise à renforcer la professionnalisation du secteur touristique au travers d'une plateforme unique de promotion des activités. Il fait l'objet d'une demande de soutien dans le cadre du programme fédéral Innotour.	Participation financière du canton au projet
10. Revalorisation du site Dubied	Le site Dubied, à Couvet, présente un grand potentiel de valorisation en termes d'emploi et de valeur ajoutée. Avec le soutien de l'État, la commune a établi un concept de réhabilitation, qui vise à mobiliser l'investissement privé dans une revalorisation par étapes.	Subvention d'impulsion au projet (cofinancement) et mise à disposition de prêts sans intérêt pour les investissements qui ne seraient pas éligibles LPR.

En plus de ces 10 projets ancrés dans les différentes régions, deux projets s'inscrivent dans les objectifs transversaux partagés par toutes les régions : l'attractivité résidentielle à travers la définition et la mise en œuvre d'une stratégie de domiciliation, respectivement la circulation des richesses par un programme de soutien à l'innovation dans l'économie présenteielle (commerce de proximité, produits locaux et circuits courts).

Projets transversaux impliquant toutes les régions		
11. Innovation dans l'économie présenteielle	La volonté de l'État est de stimuler l'implication des régions dans cette thématique, en soutenant par un cofinancement plusieurs petits projets innovants dans les différentes régions du canton.	Financement d'une convention-programme au sens de l'art. 7 LADE.

12. Mise en œuvre d'une stratégie de domiciliation	Suite à la mise en place d'une cellule de pilotage du projet au niveau cantonal impliquant les différents services concernés, il conviendra de développer une « boîte à outils » commune et de stimuler la mobilisation des régions et des acteurs privés dans une approche similaire à celle décrite ci-dessus.	Mise en place d'une cellule, financement d'outils communs et soutiens financiers ponctuels aux projets de tiers (acteurs privés, régions) qui s'inscrivent dans la stratégie.
--	--	--

Au total, 9 à 10 des 12 projets mentionnés ci-avant nécessitent l'octroi d'un financement soutenu par le présent programme d'impulsion. Dans cette perspective, le Conseil d'État sollicite l'octroi d'un crédit d'engagement comprenant des prêts sans intérêt, des subventions directes à l'investissement ainsi que des frais d'investissement et d'exploitation pour un total de 14 millions de francs répartis comme suit :

Nature de dépense	Projets concernés	Montant de l'enveloppe
Prêts sans intérêt sur une durée de 25 ans	Projets 7, 10 et éventuellement 8	6 millions de francs
Subventions directes à l'investissement de tiers	Projets 1, 2, 4, 7	2 millions de francs
Subventions de soutien à des projets de tiers (hors investissement) et frais d'exploitation	Projets 1, 4, 5, 9, 10, 11, 12	6 millions de francs
Montant total du crédit d'engagement		14 millions de francs

Dans la mesure où les différents projets ne sont pas aujourd'hui à un niveau de maturité égal, le Conseil d'État doit pouvoir adapter la liste des projets soutenus, dans les limites des enveloppes financières octroyées. Par ailleurs, il est possible que l'un ou l'autre des projets soit abandonné ou n'atteigne pas le niveau de maturité requis pour prétendre à un soutien, de sorte que l'octroi du crédit d'engagement n'engage pas à la réalisation de l'ensemble des projets. Afin d'assurer un suivi régulier du déploiement du crédit d'engagement, un point de situation détaillé de la consommation des différentes enveloppes sera transmis annuellement à la commission de gestion.

Une fois octroyés, les prêts seront enregistrés au compte des investissements et portés au bilan comme créances, ainsi que cela se pratique déjà pour les mêmes mesures dans le cadre de la politique régionale. Les subventions directes à l'investissement seront elles aussi traitées dans le compte des investissements, tandis que les subventions de soutien à des projets de tiers ainsi que les frais d'exploitation seront pris en considération de la même façon que les dépenses prévues au chapitre 3, via le compte de résultats.

Dans la mesure où les soutiens à l'investissement et les prêts ne seront versés qu'à la réalisation des projets et sur la base de décomptes, l'échéance du crédit d'engagement est fixée en 2025.

Prévision	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Total
	en mios	en mios	en mios					
Prêts sans intérêt	-	1,5	0.5	2.0	1.0	0.5	0.5	6.0
Subventions à l'invest.	0.8	1.0	0.2	-	-	-	-	2.0
Subventions, exploitation	0.85	1.35	1.15	1.05	1.05	0.55	-	6.0
Total	1.65	3.85	1.85	3.05	2.05	1.05	0.5	14.0

2.1.2. Crédit d'engagement en faveur de l'accélération du projet d'agglomération

Le projet d'agglomération de 3^e génération (PA3) vise une amélioration substantielle du fonctionnement de l'agglomération. L'approche paysagère, la vision qualitative apportée à l'urbanisation, le renforcement des transports publics et de la mobilité douce, ainsi que la hiérarchisation du réseau routier devraient compenser les lacunes relevées par la Confédération dans les précédents projets. De plus, en se basant sur les projets inscrits au sein de la Conférence des transports de la Suisse occidentale (CTSO), le PA3 assure la coordination matérielle avec le projet de mobilité Neuchâtel 2030.

La concrétisation des mesures relève dans une large mesure de la compétence des communes et il est proposé à ce titre que le canton contribue à hauteur de 10% aux coûts des mesures du PA3 pour en accélérer la réalisation. À l'heure où l'urbanisation doit se concentrer vers « l'intérieur » tout en préservant la qualité de vie en agglomération et la qualité des espaces publics et où le canton doit prendre le virage de la mobilité douce, ce projet revêt une forte importance pour l'attractivité de l'agglomération neuchâteloise et pour la qualité de vie dans notre canton.

Tout en relevant la qualité du projet neuchâtelois, qu'elle projette de subventionner à hauteur de 40%, la Confédération a formulé des critiques sur le faible degré de réalisation des étapes précédentes. Pour la troisième génération, les projets qui n'auront pas au moins démarré 6 ans et 3 mois après la validation formelle par la Confédération (horizon automne 2025) perdront leur financement fédéral. En cela, le canton se calque sur la pratique de la Confédération qui a introduit des délais dans lesquels les mesures devront être initiées sous peine de voir annuler le cofinancement octroyé (en principe dans les quatre années suivant la signature de l'accord de prestations).

Il est ainsi proposé de permettre aux communes de compter sur un niveau de subvention de 50% pour les mesures qui seraient entamées d'ici l'automne 2025, en complétant le niveau de 40% assuré par la Confédération par 10% de subventions cantonales. Cette participation cantonale de 10% aux mesures de 3^e génération se monte à 6'836'000 francs hors TVA et renchérissement (7'000'000 avec la TVA à 8% sur les mesures non-forfaitaires). Un soutien cantonal dans une planification financière globale doit avoir un effet de levier pour encourager les communes dans leurs actions visant à améliorer la qualité urbaine et les espaces publics.

Dès lors qu'il s'agit de subventions à l'investissement, l'entier des dépenses relatives à ce chapitre sera pris en considération dans le cadre d'un crédit d'investissement.

Le résumé des mesures classées en priorité A par la Confédération et donc subventionnables à hauteur de 40% par celle-ci, à quoi il faut rajouter les 10% cantonaux prévus par le présent rapport, se trouve en annexe 4.

2.1.3. *Crédit d'engagement en faveur de l'adaptation des infrastructures de transports*

Il est proposé d'accélérer la mise en conformité à la Loi sur l'égalité pour les handicapés (LHand) des arrêts de bus du canton par un soutien de l'ordre de 7 millions de francs d'ici à 2023 aux communes, responsables de cette mise en conformité. Une part non négligeable des quelques 1'000 arrêts de bus que compte le canton devra en effet être adaptée d'ici à 2023 d'après la loi. Le besoin global pour la mise en conformité de l'ensemble de ces arrêts se monte à quelque 70 millions de francs. Toutefois, le Conseil d'État ne considère dans un premier temps que la moitié des arrêts, soit un montant d'environ 35 millions. Un cofinancement significatif de la part de l'État est nécessaire pour cela et le Gouvernement propose 20% de cofinancement avec un plafond de 20'000 francs par arrêt. Il sollicite ainsi, jusqu'en 2023, un crédit de 7 millions de francs pour un soutien financier aux communes. Cet effort particulier du canton vient également en concrétisation de la motion 14.173 adoptée par le Grand Conseil.

Pour information, le coût moyen d'un arrêt se situe autour de 70'000 francs. Cela signifie donc environ 14'000 francs à la charge de l'État par arrêt en moyenne.

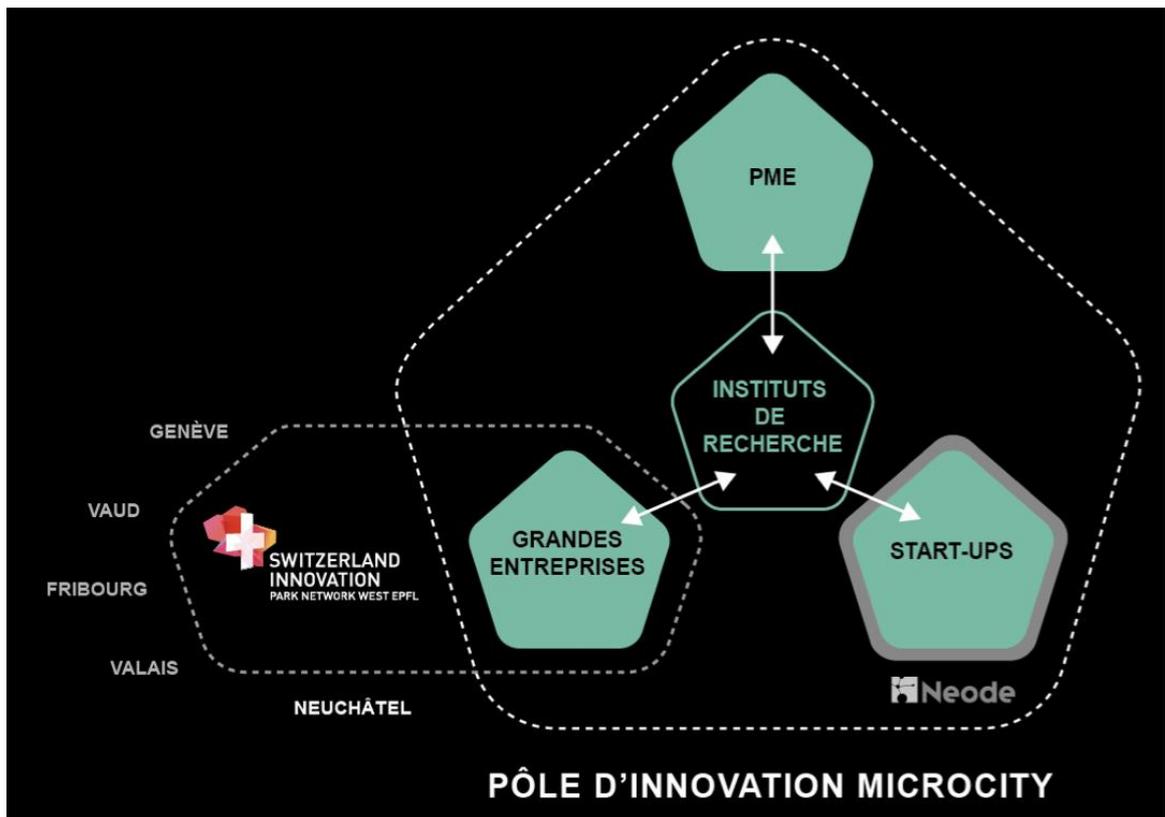
Dès lors qu'il s'agit de subventions à l'investissement, l'entier des dépenses relatives à ce chapitre sera pris en considération dans le cadre d'un crédit d'investissement.

2.1.4. *Crédit d'engagement en faveur du soutien à l'innovation*

L'État de Neuchâtel, avec toutes les parties prenantes du pôle d'innovation Microcity, a créé Microcity SA, une structure offrant un accès privilégié à l'ensemble des outils d'appui à l'innovation. Celle-ci permettra de dynamiser encore davantage les transferts de technologies entre les instituts de recherche, les start-up du pôle, les PME régionales et les grandes entreprises internationales.

La création d'une entité juridique répond non seulement à un besoin impératif pour inscrire le pôle dans le réseau Switzerland Innovation (SI), mais également à une demande de ses acteurs qui souhaitent une structure juridique propre à Microcity, afin de porter des projets concrets au niveau régional, national et international, ainsi que d'accélérer les échanges au sein de l'écosystème.

Pour ce faire, il a été prévu que l'incubateur Neode SA étende ses missions, jusqu'alors focalisées sur les start-ups, à l'appui des PME régionales, à l'accueil des entreprises internationales, ainsi qu'à la valorisation des compétences et des réalisations de tous les acteurs du pôle ; la société Neode SA a été renommée Microcity SA.



Pour les PME, cette nouvelle structure facilitera l'accès à la chaîne de valeur de Microcity, notamment au travers de mises en relation ou d'informations pertinentes. Les prestations publiques cantonales, intercantionales, nationales et européennes en matière de soutien à l'innovation seront également mieux valorisées, notamment en matière de coaching et de financement pour les start-up et pour les projets collaboratifs des PME.

La transformation de Neode SA permet également de s'appuyer sur une structure opérationnelle fonctionnelle, couvrant l'ensemble du territoire cantonal, permettant un déploiement rapide et évitant la création d'une structure supplémentaire. De plus, l'actionnariat déjà existant au sein de Neode SA constitue une base pertinente pour la nouvelle entité Microcity SA.

Le Pôle d'Innovation Microcity sera ainsi doté, dès le 1^{er} janvier 2019, d'une véritable structure juridique répondant à de multiples besoins et lui offrant plus de marge de manœuvre pour remplir ses divers rôles en lien avec la promotion et le soutien à l'innovation, ceci pour l'entier des entreprises innovantes du canton.

Les buts de la nouvelle société sont définis comme suit :

- Valoriser et promouvoir les compétences et les réalisations de tous les acteurs du pôle d'innovation ;
- Générer de la valeur pour l'économie à travers la création, le développement et l'amélioration de la compétitivité d'entreprises innovantes collaborant avec le pôle d'innovation ;
- Interconnecter, faciliter et accélérer l'innovation par des projets collaboratifs et de transferts technologiques dans les entreprises (start-up, PME, grandes entreprises) ;
- Fournir l'accès aux compétences et aux possibilités d'accueil aux start-up, PME et grandes entreprises ;

- Renforcer la marque et le positionnement « Microcity, Pôle d'Innovation Neuchâtel » au plan national et international.

Afin de remplir ses nouvelles missions en regard de celles couvertes aujourd'hui par Neode SA, un renforcement des ressources humaines et un accroissement des surfaces locatives sous gestion sont nécessaires. Cela aura pour conséquence de faire passer progressivement le budget annuel de 3 à 4 millions de francs, sachant que plus de la moitié des charges sont associées à la location de bureaux, de laboratoires et d'ateliers auprès de propriétaires immobiliers tiers. Ces locaux sont ensuite sous-loués aux entreprises (start-up, PME et grandes entreprises) désirant s'implanter dans le Pôle, à proximité immédiate des instituts de recherche.

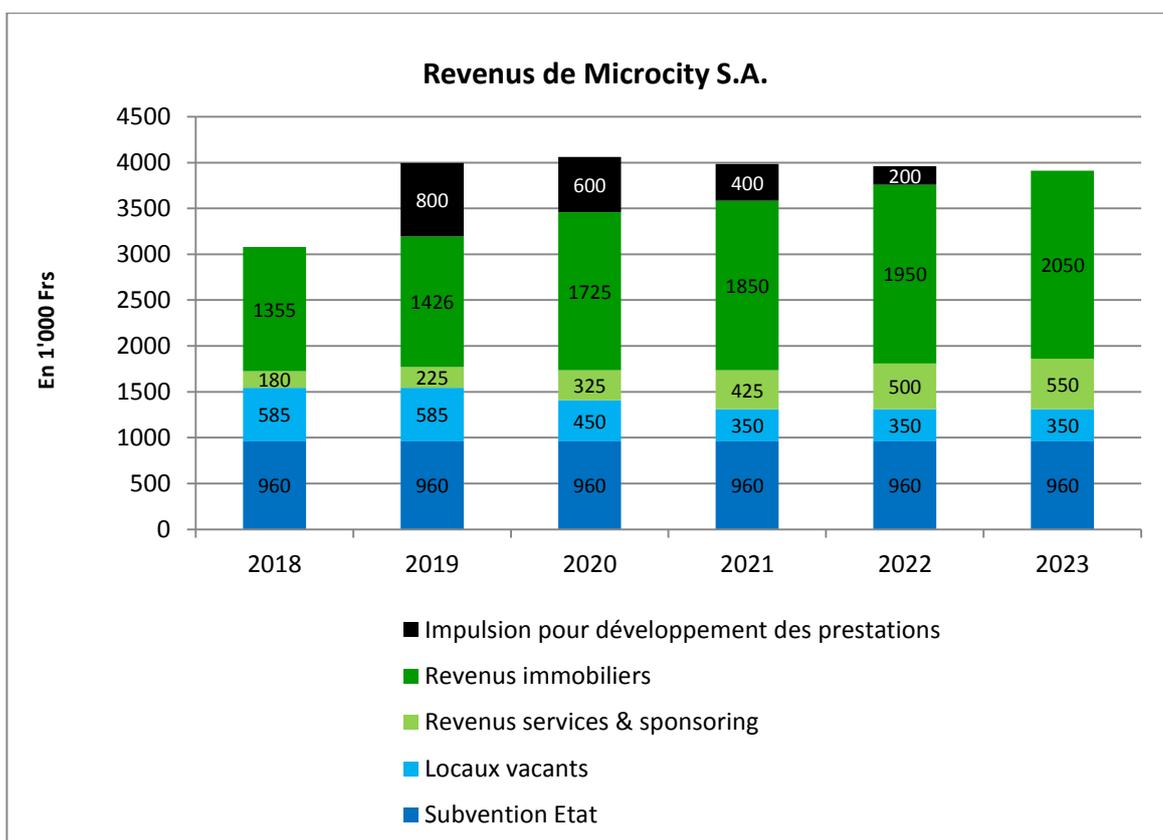
La société va générer un chiffre d'affaires croissant par l'intermédiaire de la vente de prestations de conseil et de services, ainsi que par ses activités de sous-location de locaux. La société pourra également bénéficier de financement provenant de donateurs ou de sponsors. D'ici 2022, les activités de conseil, de services et de sous-location couvriront plus de 60% du budget de Microcity SA.

La société, au vu de ses objectifs de soutien au développement économique du canton, bénéficiera, sur la durée, d'un soutien important de l'État sous forme d'un contrat de prestations. Cette société d'utilité publique pourra également bénéficier de contrats de prestations octroyés par des entités publiques intercantionales ou nationales, telles que Platinn ou Innosuisse, dans le cadre de ses activités de coaching de start-up et de soutien au montage de projets collaboratifs menés en partenariat avec les instituts académiques et de recherche.

L'augmentation de capital de la société, de 500'000 francs à 1 million de francs, portée de manière subsidiaire et minoritaire par l'État permettra de renforcer le fonds de roulement de la société, alors que la subvention étatique de base, identique à celle accordée jusqu'à ce jour à Neode, financera une partie des frais de fonctionnement. L'État continuera à fournir, en sus, des garanties pour couvrir le risque de locaux vacants, ces dernières devant toutefois connaître une évolution décroissante.

Afin de rendre possible une telle évolution de la société et de ses activités dans un délai raisonnable, il est indispensable pour Microcity SA de bénéficier d'un soutien unique d'impulsion, qui permettra de financer le développement de son offre de services élargie jusqu'à ce que celle-ci devienne autoporteuse financièrement. Un montant de 3 millions de francs est sollicité dans cette perspective, afin de financer :

- le développement de l'infrastructure d'accueil et des équipements ;
- la mise en place des prestations de valorisation et de soutien aux entreprises ;
- l'alimentation d'un fonds de soutien aux projets collaboratifs entre PME et Instituts de recherche.



Le schéma ci-dessus présente les sources de revenus de la société Microcity SA, en regard de la situation actuelle de Neode (colonne 2018). En l'espace de 5 ans, l'objectif est d'augmenter d'au moins un million de francs par an les revenus générés par la société, pour les porter d'un peu plus de 1,5 millions de francs par an à une cible de 2,6 millions de francs par an, de manière à ce que les charges d'exploitation évaluées à près de 4 millions de francs par an puissent être couvertes sans augmentation des subventions régulières. En outre, un soutien à l'investissement d'un million de francs interviendra en 2019, pour permettre l'équipement initial des surfaces supplémentaires.

En terme de nature de dépenses, le crédit se répartit entre 1 million de francs sous forme de subventions à l'investissement, traitées dans le cadre du compte des investissements, et 2 millions de francs de subventions directes, qui seront pris en considération de la même façon que les dépenses prévues au chapitre 3, via le compte de résultats, selon la planification temporelle suivante :

Prévision	2019	2020	2021	2022	Total
	en mios				
Soutien à l'investissement	1.0	-	-	-	1.0
Développement des prestations	0.8	0.6	0.4	0.2	2.0
Total	1.8	0.6	0.4	0.2	3.0

2.1.5. Crédit d'engagement en faveur du développement économique

La loi sur l'appui au développement économique du 29 septembre 2015, avalisée à l'unanimité par votre Autorité, prévoit à son article 8 la possibilité d'octroyer des aides financières sous forme de prêts et cautionnements. Or, depuis l'adoption de cette nouvelle loi, aucun crédit n'a été sollicité auprès du Grand Conseil pour mettre en œuvre ces instruments, le service de l'économie faisant exclusivement usage d'aides pécuniaires à fonds perdus (à noter que les prêts sans intérêt actuellement octroyés dans

le cadre de la politique régionale le sont au titre de la LELPR, dans le cadre restrictif prévu par la législation fédérale).

Durant les cinq dernières années, malgré sa volonté souvent affirmée d'intensifier les soutiens au développement économique, le Conseil d'État n'a pas eu d'autre solution que de réduire les budgets dévolus aux aides à fonds perdus dans le cadre des programmes d'assainissement successifs. En outre, les perspectives financières actuelles de l'État ne permettent pas d'envisager une évolution significative dans les années à venir. Le Conseil d'État considère dès lors qu'il est essentiel de mobiliser des instruments alternatifs tels que les prêts, afin d'apporter un soutien accru au développement économique sans impacter le compte de fonctionnement.

Dans ce but, le Conseil d'État prévoyait de solliciter un premier crédit de 8 millions de francs pour permettre, durant une période initiale de deux ans, l'octroi de prêts sans intérêt d'une durée de 5 ans (l'estimation des besoins porte en effet sur l'octroi d'un volume annuel de prêts de l'ordre de 4 millions de francs en moyenne). Cette intention, inscrite au budget 2019 du service de l'économie, devait être suivie en 2020 de la sollicitation d'un crédit d'engagement pour couvrir la mise en œuvre d'une politique de cautionnement jusqu'à un plafond donné. Le gouvernement propose d'accélérer le processus en inscrivant dans le programme d'impulsion un crédit d'engagement de 20 millions de francs pour l'octroi de prêts.

Le programme d'impulsion permettra ainsi d'opérationnaliser le nouvel outil de soutien plus rapidement. La volonté n'est pas d'octroyer davantage de prêts chaque année, mais de couvrir d'emblée une période s'étendant jusqu'en 2023 en lieu et place d'une période initiale de deux ans.

Le grand avantage d'une telle approche, pleinement en adéquation avec l'esprit du programme d'impulsion, est de couvrir l'entier de la phase de lancement jusqu'à atteindre, à l'horizon 2024, le stade lors duquel les remboursements des prêts du passé devraient atteindre un volume équivalent aux prêts nouvellement octroyés.

L'inscription du crédit relatif aux prêts dans le programme d'impulsion permettra au besoin d'éviter de pénaliser les futurs budgets d'investissement, y compris durant la phase de « lancement de la machine ». Cela se justifie pleinement, dans la mesure où il s'agit bien de prêts qui, certes, généreront à terme une charge annuelle d'intérêts de l'ordre de 200'000 à 250'000 francs, mais n'impliqueront pas d'amortissements.

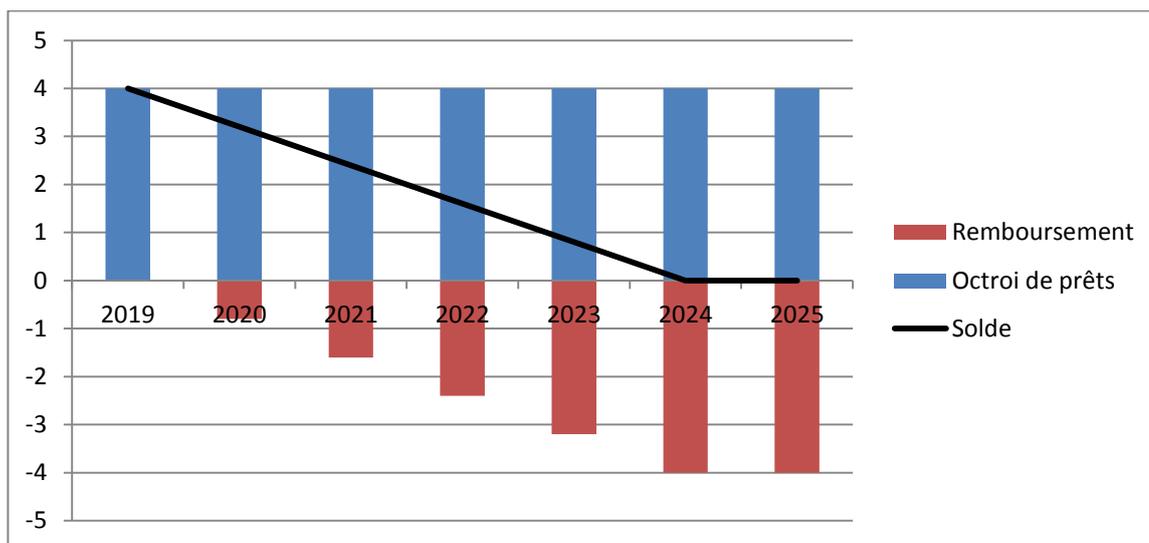
En outre, cela permettra de tirer un bilan en 2024, en même temps qu'il s'agira de renouveler le crédit, en ayant vérifié le bon fonctionnement de la mécanique sur un cycle complet et en connaissance des éventuelles pertes sur les montants à rembourser (au vu des expériences menées dans le domaine de la LPR ainsi que des expériences passées sous l'égide de l'ancienne loi sur la promotion de l'économie, le risque est faible).

Le nouvel outil de prêts s'inscrit en complémentarité aux outils existants et sera mobilisé pour soutenir entre 5 et 10 projets par an de PME souhaitant moderniser ou développer leurs capacités industrielles (investissement dans l'outil et les méthodes de production).

Les prêts sans intérêt demeureront subsidiaires. Leur montant moyen devrait se situer autour de 500'000 francs et un maximum qui ne devrait excéder le million de francs que de manière exceptionnelle. Dans de tels cas, la décision relèvera obligatoirement du Conseil d'État.

La mise en œuvre du nouvel outil permettra de réduire les montants précédemment octroyés sous forme d'aides à fonds perdus en faveur de projets d'industrialisation, afin de concrétiser de manière pérenne les réductions intégrées au PFT à hauteur de quelque 500'000 francs par an, tout en conservant un impact au moins équivalent à moindre coût.

Le schéma ci-dessous résume l'intention du Conseil d'État :



Les conséquences financières détaillées des mesures proposées dans ce chapitre 2.1. sont détaillées dans l'annexe 1.

2.2. Crédit d'engagement en faveur du financement d'études préalables à des investissements futurs

Les budgets de fonctionnement présentés se limitent dans de nombreux domaines à la couverture des besoins à très court terme et ne permettent ainsi plus d'engager les ressources nécessaires à la conduite d'études préalables pour la préparation des programmes d'investissements à moyen et long termes. Nombre de projets d'investissement nécessitent pourtant de consacrer de telles ressources à leur préparation.

Il est ainsi proposé de consacrer 5,8 millions de francs au cours des prochaines années à l'engagement d'études préalables en vue d'investissements futurs et à des mandats ou à des engagements temporaires pour la conduite de tels projets dans leur phase préalable, dans les domaines où les budgets de fonctionnement n'intègrent pas régulièrement ces dépenses.

2.2.1. Réalisation du RER neuchâtelois

Dans ce volet du programme, le Conseil d'État envisage par exemple le financement d'études techniques permettant de favoriser la réalisation la plus rapide possible du RER en préparant de façon la plus aboutie les études préalables, dans le même esprit que ce qui a été réalisé ces dernières années concernant les projets routiers (à l'exclusion toutefois des acquisitions foncières, qui se réaliseront le cas échéant au patrimoine financier puisque l'État ne sera vraisemblablement pas le maître d'ouvrage des infrastructures à construire). Ce volet intégrera également des études et mandats relatifs à la prolongation du Littorail ou l'ouverture de nouvelles gares sur le réseau RER.

Ligne directe

Les études pour lever les incertitudes sur les risques sont des études géologiques au droit de Chaumont et des Convers (zone de fracture avec sondage profonds, coûts environ 1,5 million de francs).

Le Conseil d'État propose de réserver 1,5 million de francs pour le tracé de la ligne directe.

Jonction Corcelles-Bôle

En cas de réalisation de la ligne directe, il est nécessaire de relier la ligne de Corcelles-Peseux à celle du Val-de-Travers pour une bonne desserte du littoral ouest notamment. Le projet de jonction entre Corcelles et Bôle doit encore faire l'objet d'études. Les coûts sont estimés à quelque 400'000 francs.

Prolongation du Littorail

Pour lancer des études concernant la prolongation du Littorail, il conviendrait de faire dans une première étape une étude préliminaire. Les coûts sont estimés à 300'000 francs. À ce stade, le Conseil d'État propose de prendre en charge les coûts de l'étude préliminaire par le biais du programme d'impulsion.

Création des gares RER de Perreux, Malakoff et la Léchère

Pour concrétiser à terme la réalisation de ces trois gares, des études sont nécessaires. En première priorité, il conviendrait de lancer une étude de faisabilité pour la halte de Perreux sur la ligne Neuchâtel-Gorgier – permettant de desservir le pôle économique cantonal – dont les coûts sont estimés à 500'000 francs.

Pour la halte de Malakoff sur la ligne La Chaux-de-Fonds-Les Ponts-de-Martel, une étude de faisabilité à hauteur de 200'000 francs doit être prévue.

Pour la halte des Léchère sur la ligne ferroviaire Neuchâtel-Buttes, les coûts inhérents à ce type d'étude se chiffrent à hauteur de 300'000 francs.

Dès lors, et à ce stade, le Conseil d'État propose de prendre en charge les coûts de ces études préliminaires pour ces gares RER à hauteur de 1 million de francs.

Au final, l'ensemble des études qui permettraient d'accélérer et de poursuivre la réalisation du projet de mobilité se monte à 3,2 millions de francs. À ce coût il convient d'ajouter celui des ressources nécessaires pour assurer un suivi de qualité de ces études, le canton étant le maître d'ouvrage. Le coût est estimé à 600'000 francs (2 EPT à raison de 150'000 francs tout compris par EPT durant 2 ans). Le besoin total pour mener ces études est ainsi de **3,8 millions** de francs.

2.2.2. Modernisation du parc des EMS du canton

Après le diagnostic posé récemment avec l'appui d'experts sur l'équipement de notre canton dans ce domaine, il s'agit désormais de préparer avec les acteurs concernés le programme de modernisation du parc d'EMS. Il s'agira en particulier de prendre partiellement en charge des études ou mandats permettant de préparer, avec les propriétaires, des projets concrets permettant de moderniser, d'assainir, de rationaliser et de développer ces infrastructures et de définir des priorités d'intervention. Le service de la santé publique devra de son côté s'appuyer sur des compétences spécifiques (architecte et commission d'experts notamment) pour analyser les projets déposés. Le renforcement temporaire du service entre 2019 et 2022 sera aussi nécessaire pour assurer la coordination des démarches et les relations avec les EMS et les mandataires, valider, prioriser et planifier les projets, préparer les demandes de crédit d'investissements, et assurer la gestion des subventions.

Un montant estimé à **1 million** de francs est prévu pour couvrir ces frais de mandats, études, commission et salaires durant quatre ans (à raison de 50% environ pour le financement de mandats dans les établissements appelés à investir, des mandats d'expertise confiés directement par le service de la santé publique et des activités d'une commission d'experts, les autres 50% étant consacrés au renforcement du service pendant 3 à 4 ans).

2.2.3 Soutien aux investissements de l'Université

Le Conseil d'État ayant obtenu des confirmations de principe de la part de la Confédération sur le soutien à la construction de nouveaux équipements (UniHub) permettant la rationalisation et le développement des infrastructures mises à disposition de l'Université par l'État, il entend s'engager en faveur de la préparation du projet, en conduisant les études préalables aux demandes de crédits d'études et de construction. Il sollicite ainsi les montants permettant d'assurer le financement de 1,5 poste de chef-fe de projet, réparti entre le DEF et le DFS, ainsi que le coût de mandats externes (150'000.-/EPT/an et 150'000.- de mandats). Sur une durée de 2 ans, c'est ainsi un montant de l'ordre de **600'000** francs qui est sollicité.

2.2.4 Assainissement des bâtiments de l'enseignement post-obligatoire

Le parc immobilier à disposition des Lycées, en particulier des Lycées Jean Piaget et Denis de Rougemont, est vétuste et géographiquement éclaté. Des investissements importants sont à engager pour en rationaliser l'organisation et, dans certains cas même pour maintenir la possibilité d'exploiter les locaux. La préparation de ces démarches mobilisera des ressources aussi bien au sein du DEF pour les questions relatives à l'organisation des entités et de la formation qu'au sein du DFS pour la préparation des études sous l'angle architectural et des demandes de crédits subséquentes. Le Conseil d'État sollicite ainsi les ressources permettant l'engagement de 1,1 EPT (0,6 au SBAT et 0,5 au SFPO, sur une base de 150'000 francs par EPT tous frais compris, soit 165'000 francs par an) pendant deux ans ainsi que des mandats externes (à hauteur de 70'000 francs). Sur une durée de deux ans, c'est ainsi un montant de **400'000 francs** qui est sollicité.

Vu leur lien avec des investissements à réaliser ensuite, les dépenses présentées dans ce chapitre seront elles-mêmes considérées comme dépenses d'investissement. Le Conseil d'État les intégrera en principe chaque année au programme usuel des investissements, respectivement examinera l'opportunité ou la nécessité de proposer de les prendre en considération en plus de l'enveloppe découlant des mécanismes du frein à l'endettement.

3. ACCÉLÉRATION DES RÉFORMES EN COURS ET NOUVELLE ÉTAPE DU PROGRAMME DE RÉFORMES DE L'ÉTAT

3.1. Accélération des réformes en cours

Avec la multitude de projets de réorganisations engagés au cours des dernières années, le Conseil d'État a eu l'occasion de constater nombre de faiblesses dans l'organisation de ces réformes, qui sont autant de sources de blocage, de ralentissement et de frustrations, et qui freinent par conséquent leur réalisation et conduisent à ce qu'elles soient vécues plus difficilement par les personnes concernées.

Ainsi, dans le but de favoriser un aboutissement aussi rapide, efficace et harmonieux que possible des réformes en cours, le Conseil d'État vous soumet un volet spécifique de ce programme d'impulsion et de transformations. Davantage orienté sur la conduite des projets et sur la levée des obstacles rencontrés pour les mener à terme, ce volet est donc conçu comme une impulsion aux transformations en cours dans les structures de l'État et les entités parapubliques. Il vise aussi, par-là, à stimuler les réformes permettant de concrétiser l'objectif d'un retour pérenne à l'équilibre financier du compte de résultat dès l'exercice 2020.

Comme la préparation des projets d'investissements présentée plus haut, la conduite des projets de réformes des organisations doit pouvoir s'appuyer sur des ressources spécifiques permettant d'assurer la planification du projet, la documentation des décisions, la mobilisation des ressources utiles, la coordination entre les acteurs concernés, la communication interne et externe, etc.

Par ailleurs, dans la mesure où elle modifie durablement les modes de faire, les relations entre partenaires et éventuellement les outils de travail et les prestations, la conduite de projets de réformes doit également pouvoir s'appuyer sur des ressources permettant d'accompagner toutes celles et tous ceux – collaboratrices et collaborateurs, usagers, partenaires, etc. – qu'elle concerne, en leur permettant de s'informer, de s'approprier les enjeux de la réforme, de s'y préparer et au besoin de se former.

En outre, plusieurs de ces projets impliquent, avant d'apporter les améliorations attendues, des périodes de transition durant lesquelles les charges nettes s'accroissent temporairement. Qu'il s'agisse de périodes durant lesquelles les recettes diminuent plus vite que les charges liées à une prestation appelée à se réduire, ou encore de dépenses ponctuelles supplémentaires liées à la mise en œuvre du projet (déménagement par exemple), ces circonstances impliquent de pouvoir financer des charges nettes supplémentaires. À défaut, l'absence de ressource conduit souvent à différer, à ralentir, voire même à renoncer au projet, pourtant reconnu comme essentiel. Des économies ou de nouvelles sources de recettes sont alors retardées.

Ainsi, le Conseil d'État sollicite dans ce volet du programme d'impulsion et de transformations un crédit d'engagement constitué en premier lieu de dépenses de fonctionnement à caractère extraordinaire et toutes clairement limitées dans le temps. Ce crédit d'engagement regroupera les catégories de dépenses évoquées ci-dessus, à savoir :

- charges relatives à la conduite de projet (responsable de projet, études utiles) ;
- charges relatives à l'accompagnement de projet (organisation, animation, formation) ;
- charges relatives à des coûts de transition (pertes de recettes, dépenses ponctuelles).

Les projets envisagés à ce jour dans le cadre de ce volet et les coûts y relatifs sont notamment les suivants :

– centre de formation professionnelle cantonale	1'100'000.–
– éducation numérique	1'760'000.–
– dispositif de soutien et de protection de la jeunesse (SPEJ)	1'545'000.–
– refonte du système de santé (amélioration de la coordination et de la continuité des soins, repositionnement du SCSP, instruments de pilotage, intégration des planifications SCSP-SAHA et éventuelle fusion d'entités)	645'000.–

– réorientation du dispositif d'hébergement médico-social	1'200'000.–
– pilotage par le SCSP du recentrage et du regroupement géographique des activités du centre neuchâtelois de psychiatrie	470'000.–
– dispositif cantonal en matière d'addiction (DNA)	1'000'000.–
– redéfinition des prestations sociales	880'000.–

La plupart de ces projets ne peuvent être pris en considération dans les volets précédents liés à l'investissement dès lors qu'ils portent pour l'essentiel sur des questions institutionnelles ou d'organisation et qu'ils ne débouchent pas sur des projets d'investissement.

Ces projets, ainsi que les dépenses envisagées pour chacun d'eux, font l'objet d'une fiche descriptive en annexe 2. À relever notamment que les indemnités dues pour des suppressions de postes ou des modifications de fonction en vertu de plans sociaux ou dans le cadre de conventions collectives de travail n'ont pas pu être prises en considération dans les montants retenus dans le présent rapport, faute de pouvoir, à ce stade, être chiffrées avec suffisamment de précision. Le Conseil d'État envisagera de cas en cas la façon dont ces montants doivent être pris en considération et octroiera ou sollicitera au besoin les crédits nécessaires dans le cadre des prochains budgets ou de crédits complémentaires. La sollicitation de la réserve de politique conjoncturelle en compensation de ces dépenses (voir ci-après pour la systématique retenue à ce sujet) fera elle aussi l'objet d'un examen au cas par cas le moment venu.

De la même manière, le renforcement indispensable des services des ressources humaines et financier et de l'office d'organisation pour assurer la mise en œuvre, la coordination, la cohérence et l'accompagnement des démarches évoquées dans ce chapitre ainsi que la gestion et le suivi budgétaire des crédits y relatifs, sera sollicité de façon usuelle dans les budgets et plans financiers à venir.

Pour l'ensemble de ces projets, c'est une dépense totale de **8,6 millions** de francs qui est sollicitée dans le cadre du présent programme, via le compte de résultat, comme précisé plus loin.

3.2. Nouvelle étape du programme de réformes de l'État

En second lieu, ce volet du programme d'impulsion et de transformations est aussi l'occasion de dresser un état des lieux des projets recensés sous l'égide du programme de réformes de l'État (PRE) et de solliciter les moyens nécessaires à leur continuation (NE 2.0), dès lors qu'il s'agit là aussi de concrétiser la volonté de poursuivre et accélérer les réformes en cours.

3.2.1 Bilan

Plus qu'un projet en tant que tel, le PRE a été imaginé par le Conseil d'État comme un programme d'évolution progressive des méthodes et outils de conduite et de gestion, composé de plusieurs projets de mise en œuvre. Les objectifs principaux du PRE, inscrits dans le décret 15.002 visaient (i) le redressement des finances, (ii) la réforme de l'administration et du gouvernement, (iii) l'harmonisation de la gouvernance des partenariats et (iv) la réforme des institutions. Entre temps, le redressement des finances a fait l'objet de programmes d'assainissements spécifiques et la réforme des institutions a abouti avec une première étape conduisant notamment à réduire le nombre de députés au Grand Conseil et à la constitution d'une seule circonscription électorale, impliquant la

suppression des anciens districts. Sept projets liés à l'organisation de l'État et de ses partenaires ont été lancés et composent le PRE actuel. Une synthèse des démarches effectuées à ce jour et de celles envisagées d'ici à 2022 est présentée en annexe 3 du présent rapport. Le résumé qui suit est donc naturellement très succinct.

Pendant la période allant de 2010 jusqu'à fin 2013, 3,3 millions de francs ont été dépensés à charge du crédit d'engagement de 16 millions de francs, notamment pour des renforts temporaires en ressources humaines dans différents services impliqués dans la conception et la mise en œuvre du programme.

Entre 2014 et 2018, 12,2 millions de francs auront été dépensés (estimation) en lien avec les sept axes du programme résumés ci-dessus. Cette somme a été utilisée notamment pour des honoraires, pour la rémunération de consultants externes et pour le financement de postes internes à l'administration.

Le solde de 500'000 francs sera principalement utilisé pour assurer les derniers développements du projet SIGE, principalement pour le volet *logistique* (centralisation des achats et des factures courant 2019) et pour un *reporting* financier facilité pour les services.

3.2.2. Poursuite du programme : NE 2.0

Afin de pouvoir bénéficier du plein effet des différents projets lancés, en particulier de tirer profit au plan organisationnel des nouveaux outils développés, et de réaliser l'ambition du PRE de poser les fondations d'une administration moderne et numérique, il est essentiel de poursuivre ce programme au-delà de 2018. Une intégration dans le programme d'impulsion prend tout son sens, le PRE étant considéré comme une plateforme d'optimisation de l'administration avec une vision orientée vers l'avenir.

Avec le PRE, l'administration cantonale est déjà entrée dans l'ère numérique. Nombre de processus ont été dématérialisés, la gestion financière partiellement automatisée, certaines prestations intégrées au Guichet unique (GU). Cependant, le domaine public suit une tendance générale vers une administration numérique encore plus développée, aux niveaux cantonal et communal ainsi qu'au plan fédéral. Afin de répondre et d'intégrer cette dynamique, l'accent doit être digital et le projet NE 2.0, en prenant le relais du PRE, en sera le fer de lance avec ses trois volets : SIGE, AccueilNE et Organisation/Regroupement. En parallèle à ces trois volets, NE 2.0 contribuera également à créer des conditions favorables à un gouvernement sans papier, par exemple en imaginant un système de dossier(s) électronique(s) pour le travail du gouvernement et les validations au Conseil d'État. La promotion du guichet unique sera aussi nettement intensifiée. Le volet relatif à la gouvernance des partenariats gagnera également en importance.

Pour mener à bien ces réformes, un crédit d'engagement de 5,4 millions de francs est sollicité. Celui-ci avait été inscrit pour un montant de 5 millions de francs au PFT depuis 2017 et a été intégré au présent programme, pour des raisons évidentes, tant la cohérence avec une démarche cherchant à accélérer les réformes de l'État est apparente. Les besoins financiers sont précisés ci-dessous, par projet, et détaillés dans l'annexe 3, relative au bilan et aux perspectives de ce programme :

NE 2.0	
- AccueilNE	450'000
- SIGE	1'850'000
- Organisation	375'000
PartenariatsNE	150'000
ConduiteNE	275'000
GestionNE / GEM	200'000
Communication, formation et accompagnement	200'000
Personnel	1'400'000
<i>Réserve</i>	500'000
Total	5'400'000

En termes de « Biens, services et marchandises », il est notamment prévu des honoraires pour des consultants externes, mais également des frais liés à des développements informatiques et/ou à l'acquisition de logiciels existants, étant donné le focus du programme des réformes 2.0 – la numérisation. Environ 74% du budget sera dédié aux BSM.

En termes de personnel, un budget sera nécessaire pour recruter des chef-fe-s de projet, surtout pour le projet NE 2.0. Il s'agira de développer le e-gouvernement, de renforcer l'accompagnement au changement et de développer les cockpits des services. Ces ressources et compétences n'existent pas dans l'équipe actuelle du programme des réformes, ni dans l'administration. Les besoins sont estimés entre 2.5 EPT en 2019 et 4.0 EPT pour la période 2020-2022. Cela représente environ 26% du budget.

3.2.3 Mise en œuvre et pilotage

L'office d'organisation ainsi que les services financier et des ressources humaines seront chargés d'assurer la cohérence des mesures financées par ce crédit d'engagement lié à l'accélération des réformes en cours et à la poursuite du programme des réformes de l'État. Ils assureront notamment le transfert d'expériences et une partie des mesures d'accompagnement. Ils devront dès lors aussi être renforcés pour ce faire, ce qui sera proposé à futur dans le cadre des budgets courants. Il est en outre prévu de confier la gestion formelle du crédit à une entité « centrale » (office d'organisation, ou service financier), à l'instar de ce qui prévaut depuis quelques années pour le programme des réformes de l'État et de façon à en assurer en permanence une vision globale. La coordination de l'ensemble sera assurée au sein d'un comité de pilotage associant les principaux services transversaux (organisation, finances, RH, bâtiments, informatique, etc.), sous la responsabilité du département des finances et de la santé.

3.2.4 Comptabilisation

Du point de vue financier, les charges envisagées dans ce chapitre (accélération des réformes en cours et poursuite du programme des réformes de l'État, jusqu'ici assimilées à des dépenses d'investissement), soit au total 14 millions de francs, sont clairement assimilables à des dépenses de fonctionnement. Même si elles permettent de préparer des améliorations futures dans le fonctionnement des structures publiques et parapubliques, elles ne peuvent en effet, comptablement, être considérées comme investissement. Pour autant, et comme évoqué plus haut, c'est notamment ce caractère

de charges de fonctionnement qui entrave souvent la mobilisation de ces ressources et retarde la mise en œuvre des réformes, vu les limites financières très restrictives qui prévalent actuellement et vu le risque de les voir détériorer temporairement le compte de résultat de l'État.

Compte-tenu de ce qui précède, le décret qui vous est soumis prévoit, pour ce volet du programme d'impulsions et de transformations, que les dépenses engagées émargent au compte de résultat, conformément à leur nature. De façon à permettre un effet d'impulsion effectif et à surmonter les obstacles mentionnés, il est aussi prévu qu'elles peuvent donner lieu à un prélèvement équivalent à la réserve de politique conjoncturelle, conformément à l'art. 50, al. 3, lettre d) révisé (voir rapport 18.033) de la LFinEC. Les éventuelles dépenses de fonctionnement intégrées aux crédits-d'engagement présentés sous rubriques 2.1.1 et 2.1.4 et celles présentées dans le présent chapitre seront traitées de la même manière.

Pour éviter que la réserve conjoncturelle ne soit épuisée par des dépenses qui ne sont pas liées à l'évolution de la conjoncture, le Conseil d'État vous propose de doter exceptionnellement cette réserve d'une attribution supplémentaire à celle proposée dans le cadre du rapport portant sur la révision des mécanismes de maîtrise des finances, équivalente au crédit d'engagement sollicité dans le présent chapitre et aux montants prévus pour des dépenses de fonctionnement dans les crédits d'engagement relatifs aux chapitres 2.1.1 et 2.1.4 ci-devant, soit au total 22 millions de francs. Cette alimentation sera prélevée sur le solde des opérations de retraitement du bilan (patrimoine administratif) effectuées lors du passage au MCH2.

4. SYNTHÈSE

L'ensemble des crédits sollicités se résume à 26 millions de prêts, 17 millions de subventions à l'investissement, 6 millions de subventions à l'exploitation, 5,8 millions d'investissements directs de l'État et 14 millions de dépenses dédiées à des études préliminaires et à la conduite et à l'accompagnement de projet de réformes, y compris poursuite de l'actuel programme des réformes de l'État.

Au total, ce sont ainsi 70,8 millions de francs qui sont sollicités au titre du programme d'impulsion et de transformations, dont 49 millions consacrés à soutenir l'intervention d'autres acteurs et profitant ainsi d'un effet multiplicateur. 21,8 millions de francs seront investis ou engagés directement par l'État dans des projets préparant les investissements futurs ou des réductions de dépenses via des réformes de structures.

De ces montants, il convient de rappeler encore que 14,1 millions figurant déjà au budget 2019 parmi les crédits à solliciter (5 mios pour NE 2.0, 1,1 mio sur les 2.9 mios annoncés pour le CPNE et 8 mios de prêts au NECO) ont été intégrés, dans un souci de cohérence et de façon à donner une vision aussi complète que possible au Grand Conseil.

Réunis dans un seul et même décret, les projets présentés aux chapitres 2.1. et 2.2. feront néanmoins l'objet de crédits séparés et seront gérés spécifiquement par chaque département concerné. Ceux envisagés sous chapitre 3, en revanche, s'ils feront chacun l'objet de conduites de projets distinctes, seront gérés au plan financier de façon centralisée, à l'instar de la gestion retenue depuis quelques années pour le crédit relatif à la conduite du programme des réformes de l'État. Comme indiqué plus haut, un comité de pilotage aura la charge d'assurer la vision d'ensemble et la cohérence de ces projets. Les services financier et des ressources humaines ainsi que l'office d'organisation assureront la coordination et la gestion budgétaire.

Les crédits relatifs à l'ensemble de ces projets seront intégrés dans les budgets, planifications financières et comptes ordinaires. Le Conseil d'État a en effet renoncé à solliciter d'emblée la prise en considération de ces crédits hors-frein à l'endettement. S'agissant des investissements, il a considéré que les nouvelles règles proposées au Grand Conseil devraient permettre d'intégrer ces dépenses dans les limites du frein à l'endettement pour la plupart des exercices et que, si tel n'était pas le cas, il conviendrait de motiver la prise en considération hors-frein le moment venu et en fonction des circonstances propres à l'exercice concerné. S'agissant des dépenses de fonctionnement, le mécanisme proposé, à savoir la neutralisation de ces charges par un prélèvement équivalent à la réserve de politique conjoncturelle, permet d'intégrer l'ensemble de ces dépenses dans le compte de fonctionnement sans en dégrader le résultat, de sorte que la question d'une prise en considération hors-frein ne se pose pas. Vu ce qui précède, un réel effet d'impulsion peut être attendu de ces engagements.

Pour permettre ce mécanisme sans affaiblir la réserve de politique conjoncturelle, le Conseil d'État propose d'alimenter celle-ci spécialement d'un montant équivalent aux dépenses de fonctionnement prévues, soit de 22 millions de francs, transférés de la réserve de retraitement du patrimoine administratif. Après les affectations aux amortissements excédentaires futurs (env. 406 millions), à l'amortissement du découvert (env. 255 millions), à la réserve de lissage des recettes (100 millions) et à la réserve de politique conjoncturelle (110 millions), et ce compte tenu des corrections de valeurs découlant de l'examen du retraitement du bilan par le contrôle cantonal des finances, le solde de cette réserve de retraitement devrait être d'environ 45 millions de francs au 1^{er} janvier 2018. Elle s'avère donc suffisante pour permettre l'alimentation envisagée dans le cadre du présent rapport, et ce sans devoir solliciter la réserve de retraitement du patrimoine financier (env. 113 millions de francs après correctifs tenant compte des remarques du contrôle cantonal des finances).

Le décret proposé par le Conseil d'État prévoit en outre de dresser un état des lieux annuel du déploiement de ce programme à l'attention de la commission de gestion, de façon à permettre au Grand Conseil d'exercer son rôle de surveillance et de disposer régulièrement d'une vision actualisée de l'état d'avancement des projets.

5. IMPACTS SUR LES FINANCES

De façon détaillée, l'impact financier des différentes mesures proposées dans le présent rapport est présenté dans les tableaux ci-dessous. Le premier recense les mesures du chapitre 2 et met en évidence une dépense d'investissement de 48,8 millions de francs sur la période 2019-2025, respectivement une dépense de fonctionnement de 8 millions de francs.

À noter que la dépense d'investissement est composée de prêts à hauteur de 26 millions de francs et que l'analyse complète imposerait de déduire près de 16 millions de remboursements planifiés sur la même période. À noter aussi que, sur le long terme, c'est l'intégralité des prêts qui sera remboursée, de sorte que cette partie du crédit d'investissement ne générera pas d'augmentation de l'endettement à long terme, et ce quel que soit le retour sur investissement attendu.

Les conséquences des mesures du chapitre 3 sont résumées dans le deuxième tableau, qui confirme une dépense totale de 14 millions de francs entre 2019 et 2025.

La synthèse est produite par le troisième tableau et confirme une dépense totale d'investissement de 48,8 millions de francs (dont à déduire les prêts de 26 millions selon l'analyse précisée ci-dessus) et une dépense de fonctionnement de 22 millions de francs.

En moyenne annuelle, la dépense est ainsi de l'ordre de 6,4 millions de francs par an (10 millions sans la déduction des prêts), soit à peine plus de 3 millions de francs par an d'investissements et des dépenses de fonctionnement du même ordre de grandeur.

Ces montants incluent en outre près de 14 millions d'ores et déjà annoncés avec le budget 2019 comme crédits à solliciter et présentés ici dans un souci de cohérence. Au final, sans ces montants et sans les prêts, le programme d'impulsion représente donc un volume de dépenses d'environ 30 millions de francs seulement, répartis sur 7 ans soit 4,4 millions de francs par an).

Vu les effets attendus, qu'il s'agisse des effets de levier par la mobilisation de dépenses ou de subventions d'autres sources, de la stimulation des revenus à long terme par la dynamique relancée ou le renforcement de l'attractivité, ou des économies escomptées à moyen terme par la rationalisation des structures et politiques publiques, des dépenses annuelles de cet ordre de grandeur, et pour une période somme toute assez limitée, sont raisonnables. Bien plus qu'une aggravation de l'endettement, elles devraient dans la durée au contraire produire une amélioration du compte de résultat de l'État.

Chapitre 2								
Compte des investissements :	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Totaux
Mandats, honoraires, charges salariales	885'000	1'215'000	1'700'000	700'000	650'000	650'000	0	5'800'000
Subventions cantonales	2'300'000	2'200'000	2'500'000	3'100'000	3'100'000	1'600'000	2'200'000	17'000'000
Subventions fédérales	0	0	0	0	0	0	0	0
Prêts	4'000'000	5'500'000	4'500'000	6'000'000	5'000'000	500'000	500'000	26'000'000
Subventions fédérales redistribuées	0	0	0	0	0	0	0	0
Remboursement prêts (25 ans)	0	-800'000	-1'660'000	-2'480'000	-3'360'000	-4'200'000	-3'420'000	-15'920'000
Dépenses nettes	7'185'000	8'115'000	7'040'000	7'320'000	5'390'000	-1'450'000	-720'000	32'880'000
Compte de fonctionnement :								
Amortissements	0	307'000	731'700	1'125'000	1'330'000	1'622'500	1'753'000	6'869'200
Charges salariales_30	100'000	150'000	150'000	150'000	150'000	150'000	0	850'000
BSM_31	350'000	400'000	300'000	50'000	50'000	0	0	1'150'000
Subventions_36	1'200'000	1'400'000	1'100'000	1'050'000	850'000	400'000	0	6'000'000
Total charges nettes	1'650'000	2'257'000	2'281'700	2'375'000	2'380'000	2'172'500	1'753'000	14'869'200
Compte de financement :								
Solde	8'835'000	10'065'000	8'590'000	8'570'000	6'440'000	-900'000	-720'000	40'880'000
Chapitre 3								
Compte de fonctionnement :								
Amortissements	0	0	0	0	0	0	0	0
Charges salariales_30	1'045'000	1'525'000	1'405'000	945'000	130'000	0	0	5'050'000
BSM_31	1'835'000	2'010'000	1'160'000	820'000	145'000	0	0	5'970'000
Subventions_36	1'160'000	960'000	560'000	300'000	0	0	0	2'980'000
Total charges nettes	4'040'000	4'495'000	3'125'000	2'065'000	275'000	0	0	14'000'000
Compte de financement :								
Solde	4'040'000	4'495'000	3'125'000	2'065'000	275'000	0	0	14'000'000
Consolidé Rapport								
Compte des investissements :								
Mandats, honoraires, charges salariales	885'000	1'215'000	1'700'000	700'000	650'000	650'000	0	5'800'000
Subventions cantonales	2'300'000	2'200'000	2'500'000	3'100'000	3'100'000	1'600'000	2'200'000	17'000'000
Prêts	4'000'000	5'500'000	4'500'000	6'000'000	5'000'000	500'000	500'000	26'000'000
Remboursement prêts	0	-800'000	-1'660'000	-2'480'000	-3'360'000	-4'200'000	-3'420'000	-15'920'000
Dépenses nettes	7'185'000	8'115'000	7'040'000	7'320'000	5'390'000	-1'450'000	-720'000	32'880'000
Compte de fonctionnement :								
Amortissements	0	307'000	731'700	1'125'000	1'330'000	1'622'500	1'753'000	6'869'200
Charges salariales_30	1'145'000	1'675'000	1'555'000	1'095'000	280'000	150'000	0	5'900'000
BSM_31	2'185'000	2'410'000	1'460'000	870'000	195'000	0	0	7'120'000
Subventions_36	2'360'000	2'360'000	1'660'000	1'350'000	850'000	400'000	0	8'980'000
Total charges nettes	5'690'000	6'752'000	5'406'700	4'440'000	2'655'000	2'172'500	1'753'000	28'869'200
Compte de financement :								
Solde	12'875'000	14'560'000	11'715'000	10'635'000	6'715'000	-900'000	-720'000	54'880'000

6. IMPACTS SUR LE PERSONNEL

Les impacts sur le personnel sont largement décrits dans le présent rapport dès lors que nombre des projets présentés sollicitent des ressources temporaires nouvelles pour la conduite et l'accompagnement de projets. Ce sont là les conséquences principales du programme qui vous est soumis.

Pour le surplus, ce sont essentiellement les services des ressources humaines et financier, ainsi que l'office d'organisation, qui devront être renforcés pour assurer la vision d'ensemble et la coordination des projets de réforme. Cela est notamment mentionné aux chapitres 3.2.3 et 4 ci-dessus et donnera lieu à de modestes augmentations d'effectifs qui seront inscrites de façon ordinaire dans les prochains budgets et plans financiers.

Le développement des réformes menées sous forme de projets, avec des organisations spécifiques et dédiées, ainsi que la désignation de chefs de projets dont la coordination sera assurée par les services dits transversaux, contribuera aussi pour l'État au développement de méthodes et d'une culture spécifique en matière de gestion de projets. Cela constituerait dans tous les cas un progrès important dans la direction de la modernisation de l'administration, encore peu familière de ce type d'approches. Cela permettra aussi de valoriser et de favoriser le transfert des compétences ainsi développées, avec les multiples avantages qui peuvent en être attendus.

7. IMPACTS SUR LES COMMUNES

Les communes tireront naturellement profit de toutes les dynamiques positives attendues des projets proposés. Au-delà, elles bénéficieront aussi naturellement de la concrétisation des projets de développement régional conçu et négociés avec l'État dans le cadre des accords de positionnement stratégique.

Parmi ces projets, le Conseil d'État envisage par exemple de soutenir la préparation d'un événement-phare en matière culturelle. À l'initiative de l'association « capitale culturelle suisse » et de son président, M. Daniel Rosselat, syndic de Nyon et fondateur du festival qui se déroule chaque année dans cette ville depuis plusieurs décennies, La Chaux-de-Fonds pourrait, au milieu des années 2020, devenir la première ville élue au rang de capitale culturelle suisse pendant un an. Il s'agit de mettre en valeur sa richesse culturelle à travers une multitude d'événements, voire de réalisations durables. Des retombées sont aussi attendues en termes d'image et d'activité économique. Une telle initiative est en tous points conforme aux orientations du programme de législature du Conseil d'État d'une part, et à celles des accords de positionnement stratégique conclus avec les régions d'autre part.

Des impulsions positives sont naturellement attendues d'une telle initiative, raison pour laquelle le Conseil d'État entend proposer à la Ville de La Chaux-de-Fonds de soutenir et appuyer la mise en valeur de la création culturelle et l'organisation d'événements à La Chaux-de-Fonds entre 2019, année du 10^e anniversaire de son inscription comme site du patrimoine mondial de l'Humanité, et 2024, année envisagée pour la tenue de cet événement exceptionnel. Il s'agit notamment de préparer l'année retenue par l'association « capitale culturelle suisse » par une lente « montée en puissance », de façon à en assurer le succès et les meilleures retombées. Il s'agit aussi d'affirmer plus clairement la légitimité de La Chaux-de-Fonds à affirmer sa vocation spécifique dans le domaine culturel, au bénéfice de tout le canton.

En outre, les communes verront également leurs charges allégées pour la concrétisation des mesures du projet d'agglomération et pour l'adaptation des infrastructures de transports à la loi sur l'égalité pour les handicapés.

Ces impacts bénéfiques ne nécessiteront aucune charge nouvelle pour les communes, si ce n'est la nécessité d'engager, durant la période concernée par le présent programme, les montants leur revenant de toute façon pour la réalisation des mesures concernées.

8. VOTE DU GRAND CONSEIL

Le premier décret proposé est soumis au vote à la majorité qualifiée, conformément à l'art. 36, alinéa premier, lettre a) LFinEC. Il requiert dès lors l'approbation de trois cinquièmes des membres du Grand Conseil.

Quant au second décret, relatif à l'alimentation de la réserve de politique conjoncturelle, il ne génère pas de dépense nouvelle et est dès lors soumis à la majorité simple.

9. CONCLUSION

Comme il l'a souvent martelé, le Conseil d'État est convaincu que la situation fragile du canton de Neuchâtel impose à la fois de s'en tenir à une grande rigueur de gestion et d'oser entreprendre, quitte à forcer le destin sur des perspectives optimistes et positives.

Après la présentation de programmes d'assainissement financier exigeants, qui se poursuivent, et en complément aux importantes réformes structurelles menées dans de nombreux domaines stratégiques (aménagement du territoire, mobilité, économie, recherche, formation, culture, institutions, gestion financière, fiscalité, organisation de l'État, etc.), le présent programme d'impulsion et de transformations a ainsi vocation à soutenir à la fois les efforts de réformes et de rationalisation et les dynamiques nouvelles dont notre canton a tant besoin.

Il propose ainsi d'accélérer et de faciliter les réformes en cours dans l'organisation de l'État et de ses partenaires et, simultanément, de susciter des volumes d'investissement supplémentaires contribuant à la modernisation de nos infrastructures et à l'attractivité du canton. Il profite au demeurant d'importants effets de levier en saisissant des occasions de soutien de la Confédération ou en stimulant l'investissement dans notre canton de la part d'autres acteurs, publics ou privés.

S'ils peuvent paraître conséquents lorsqu'ils sont cumulés sur les sept années prévues pour le déroulement de ce programme, les moyens sollicités dépassent à peine 6 millions de francs par an d'engagements durables (sans les prêts), dont 2 millions en moyenne étaient déjà planifiés et apparaissent au budget 2019 parmi les crédits à solliciter. Ils s'inscrivent par ailleurs en parfaite cohérence avec les nouvelles règles présentées récemment pour la conduite financière de l'État dès lors qu'ils sont orientés sur le développement de l'investissement et la rationalisation de l'activité publique. Ils interviennent aussi à un moment propice, puisqu'ils peuvent être financés à des conditions favorables, et ce même à moyen et long termes.

Les retours sur investissement attendus des propositions contenues dans le présent rapport sont à mesurer en termes de revenus nouveaux ou d'économies de fonctionnement, respectivement en termes d'activité économique et d'emplois, donc également de retours fiscaux. Ces propositions doivent ainsi contribuer à consolider un nouvel état d'esprit que les neuchâteloises et les neuchâtelois veulent entretenir pour le

canton. C'est dans le même esprit que tous les départements se sont impliqués et ont participé à l'élaboration des projets soumis à votre approbation.

En vous proposant de participer à ce nouvel élan et de soutenir les propositions limitées dans le temps qu'il vous soumet par ce rapport, le Conseil d'État n'entend pas pour autant se départir de la rigueur de gestion indispensable à l'atteinte des objectifs annoncés depuis plusieurs années : le retour durable à l'équilibre des comptes de l'État d'ici 2020. Ce programme doit y contribuer et nous vous remercions par avance du soutien que vous y accorderez.

Veillez agréer, Monsieur le président, Mesdames et Messieurs, l'assurance de notre haute considération.

Neuchâtel, le 3 décembre 2018

Au nom du Conseil d'État :

Le président,
L. KURTH

La chancelière,
S. DESPLAND

Décret

portant octroi, dans le cadre d'un programme d'impulsion et de transformations de sept crédits d'engagement relatifs au soutien et à la réalisation de divers projets, pour un montant cumulé de 70'800'000 francs

Le Grand Conseil de la République et Canton de Neuchâtel,

vu la loi sur les finances de l'État et des communes (LFinEC), du 24 juin 2014,

vu la loi sur l'appui au développement économique (LADE), du 29 septembre 2015,

sur la proposition du Conseil d'État, du 3 décembre 2018,

décète :

Article premier ¹Un crédit d'engagement de 14'000'000 francs est accordé au Conseil d'État durant les exercices 2019 à 2025 dans le cadre d'un programme d'impulsion et de transformations pour soutenir la concrétisation des accords de positionnement stratégique conclus avec les régions.

²Le crédit d'engagement visé à l'alinéa premier est destiné à :

- l'octroi de prêts, à hauteur de 6'000'000 francs ;
- l'octroi de subventions à l'investissement, à hauteur de 2'000'000 francs ;
- l'octroi de subventions et charges d'exploitation à hauteur de 6'000'000 francs.

Art. 2 ¹Un crédit d'engagement de 7'000'000 francs est accordé au Conseil d'État durant les exercices 2020 à 2025 dans le cadre d'un programme d'impulsion et de transformations pour accélérer la réalisation des mesures du projet d'agglomération de 3^e génération au sein des communes de l'agglomération neuchâteloise.

²Le crédit d'engagement visé à l'alinéa premier est destiné à l'octroi de subventions à l'investissement.

Art. 3 ¹Un crédit d'engagement de 7'000'000 francs est accordé au Conseil d'État durant les exercices 2019 à 2023 dans le cadre d'un programme d'impulsion et de transformations pour accélérer la mise en conformité des arrêts de bus du canton par un soutien aux communes.

²Le crédit d'engagement visé à l'alinéa premier est destiné à l'octroi de subventions à l'investissement.

Art. 4 ¹Un crédit d'engagement de 3'000'000 francs est accordé au Conseil d'État durant les exercices 2019 à 2022 dans le cadre d'un programme d'impulsion et de transformations pour soutenir le développement de la société Microcity SA et ses activités en faveur de l'innovation.

²Le crédit d'engagement visé à l'alinéa premier est destiné à :

- l'octroi de subventions à l'investissement, à hauteur de 1'000'000 francs ;

- l’octroi de subventions d’exploitation à hauteur de 2’000’000 francs.

Art. 5 ¹Un crédit d’engagement de 20’000’000 francs est accordé au Conseil d’État durant les exercices 2019 à 2025 dans le cadre d’un programme d’impulsion et de transformations pour soutenir des projets de modernisation ou de développement des capacités industrielles de PME (investissement dans l’outil et les méthodes de production).

²Le crédit d’engagement visé à l’alinéa premier est destiné à l’octroi de prêts sans intérêts.

Art. 6 ¹Un crédit d’engagement de 5’800’000 francs est accordé au Conseil d’État durant les exercices 2019 à 2024 dans le cadre d’un programme d’impulsion et de transformations, destiné au financement d’études préalables en vue d’investissements futurs dans les domaines de la mobilité, des établissements médico-sociaux, de l’Université et de l’enseignement post-obligatoire.

²Le crédit d’engagement visé à l’alinéa premier est destiné au financement d’études (charges salariales et mandats) préparant :

- la réalisation du projet cantonal de mobilité (RER, liaison Corcelles-Bôle, littorail, nouvelles gares), à hauteur de 3’800’000 francs ;
- la modernisation des établissements médico-sociaux, à hauteur de 1’000’000 francs ;
- le développement et la rationalisation des infrastructures de l’Université de Neuchâtel, à hauteur de 600’000 francs ;
- l’assainissement des bâtiments de l’enseignement post-obligatoire, à hauteur de 400’000 francs.

Art. 7 ¹Un crédit d’engagement de 14’000’000 francs est accordé au Conseil d’État dans le cadre d’un programme d’impulsion et de transformations pour permettre l’accélération des réformes en cours et la poursuite du programme des réformes de l’État.

²Le crédit d’engagement visé à l’alinéa premier est destiné au financement de biens et services, de charges salariales et de subventions :

- en faveur de la conduite, de l’accompagnement et de la réalisation de projets dans les domaines de la formation professionnelle et de l’éducation, du soutien et de la protection à la jeunesse, de la santé, et des addictions, durant les exercices 2019 à 2023, à hauteur de 8.600.000 francs ;
- en faveur de la poursuite, durant les exercices 2019 à 2022, du programme de réformes de l’État (NE 2.0), à hauteur de 5.400.000 francs.

Art. 8 ¹Les crédits visés par les articles 1 à 6, à l’exception des subventions et charges d’exploitation prévues par les articles premier et 4, sont enregistrés au compte des investissements, au besoin en dérogation aux limites prévues par les articles 30 et suivants de la LFinEC relatives au frein à l’endettement et conformément aux articles 30, al. 4 et 31 de la LFinEC.

²Ils sont amortis conformément aux dispositions de la LFinEC et de son règlement général d’exécution.

Art. 9 ¹Les dépenses engagées en vertu de l’article 7, ainsi que les subventions et charges d’exploitation prévues par les articles premier et 4, sont portées à charge du

compte de résultat et peuvent faire l'objet d'un prélèvement équivalent à la réserve de politique conjoncturelle prévue par l'art. 50 LFinEC¹.

Art. 10 ¹Le Conseil d'État décide de la répartition des engagements visés par les articles premier à 6 en crédits-cadres, en crédits d'objets, respectivement en crédits d'études.

²Il délègue la compétence d'exécution au département concerné pour chaque crédit d'objet ou crédit d'étude.

Art. 11 ¹Le Conseil d'État rend compte au moins une fois par an à la commission de gestion du Grand Conseil de l'engagement des dépenses prévues par le présent décret et de l'avancement des projets.

Art. 12 Le Conseil d'État est autorisé à se procurer, éventuellement par voie d'emprunt, les moyens nécessaires à l'exécution du présent décret.

Art. 13 ¹Le présent décret est soumis au référendum facultatif.

²Le Conseil d'État pourvoit, s'il y a lieu, à sa promulgation et à son exécution.

Neuchâtel, le

Au nom du Grand Conseil :
Le président, La secrétaire générale,

¹ 50, al. 3, lettre d) selon modification proposée au Grand Conseil dans rapport 18.033

Décret portant attribution d'un montant de 22'000'000 francs à la réserve de politique conjoncturelle

Le Grand Conseil de la République et Canton de Neuchâtel,
vu la loi sur les finances de l'État et des communes (LFinEC), du 24 juin 2014,
sur la proposition du Conseil d'État, du 3 décembre 2018,
décète :

Article premier Un montant de 22'000'000 francs est attribué à la réserve de politique conjoncturelle au sens de l'article 50 LFinEC, par le biais d'une réaffectation des plus-values comptables enregistrées lors du passage aux normes du MCH2 dans la réserve de retraitement du patrimoine administratif.

Art. 2 ¹Le Conseil d'État pourvoit à l'exécution du présent décret.

²Le présent décret n'entrera en vigueur que si le décret portant octroi, dans le cadre d'un programme d'impulsion et de transformations, de différents crédits d'engagement, adopté ce jour par le Grand Conseil, est promulgué. Dans ce cas, le Conseil d'État fixera la date d'entrée en vigueur du présent décret. Dans le cas contraire, le présent décret sera caduc de plein droit.

Neuchâtel, le

Au nom du Grand Conseil :
Le président, La secrétaire générale,

Conséquences financières des crédits d'engagements relatifs au soutien à l'investissement par des tiers

2.1.1. Crédit d'engagement en faveur de la politique régionale cantonale

Incidences financières liées à l'ouverture d'un nouveau crédit d'engagement (en francs)	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Totaux
Compte des investissements :								
Mandats, honoraires, charges salariales								-
Subventions cantonales	800'000	1'000'000	200'000	-	-	-	-	2'000'000
Subventions fédérales								
Prêts	-	1'500'000	500'000	2'000'000	1'000'000	500'000	500'000	6'000'000
- Subventions fédérales redistribuées	-	-	-	-	-	-	-	-
Remboursement prêts (25 ans)			-60'000	-80'000	-160'000	-200'000	-220'000	-720'000
Dépenses nettes	800'000	2'500'000	640'000	1'920'000	840'000	300'000	280'000	7'280'000
Compte de fonctionnement :								
Amortissements (15 années)		53'300	120'000	133'300	133'300	133'300	133'300	706'500
Charges salariales 30	100'000	150'000	150'000	150'000	150'000	150'000	-	850'000
BSM_31	350'000	400'000	300'000	50'000	50'000	-	-	1'150'000
Subventions_36	400'000	800'000	700'000	850'000	850'000	400'000	-	4'000'000
Total charges nettes	850'000	1'403'300	1'270'000	1'183'300	1'183'300	683'300	133'300	6'706'500
Compte de financement :								
Solde	1'650'000	3'850'000	1'790'000	2'970'000	1'890'000	850'000	280'000	13'280'000

2.1.2. Crédit d'engagement en faveur de l'accélération du projet d'agglomération

Incidences financières liées à l'ouverture d'un nouveau crédit d'engagement (en francs)	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Totaux
Compte des investissements :								
Mandats, honoraires, charges salariales								-
Subventions cantonales	-	200'000	800'000	1'100'000	1'100'000	1'600'000	2'200'000	7'000'000
Subventions fédérales	-	-	-	-	-	-	-	-
Prêts	-	-	-	-	-	-	-	-
- Subventions fédérales redistribuées	-	-	-	-	-	-	-	-
Remboursement prêts (25 ans)								-
Dépenses nettes	-	200'000	800'000	1'100'000	1'100'000	1'600'000	2'200'000	7'000'000
Compte de fonctionnement :								
Amortissements (20 années)		-	10'000	50'000	105'000	160'000	240'000	565'000
Charges salariales 30								-
BSM_31	-	-	-	-	-	-	-	-
Subventions_36	-	-	-	-	-	-	-	-
Total charges nettes	-	-	10'000	50'000	105'000	160'000	240'000	565'000
Compte de financement :								
Solde	-	200'000	800'000	1'100'000	1'100'000	1'600'000	2'200'000	7'000'000

2.1.3. Crédit d'engagement en faveur de l'adaptation des infrastructures de transports

Incidences financières liées à l'ouverture d'un nouveau crédit d'engagement (en francs)	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Totaux
Compte des investissements :								
Mandats, honoraires, charges salariales								-
Subventions cantonales	500'000	1'000'000	1'500'000	2'000'000	2'000'000	-	-	7'000'000
Subventions fédérales	-	-	-	-	-	-	-	-
Prêts	-	-	-	-	-	-	-	-
- Subventions fédérales redistribuées	-	-	-	-	-	-	-	-
Remboursement prêts (25 ans)	-	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses nettes	500'000	1'000'000	1'500'000	2'000'000	2'000'000	-	-	7'000'000
Compte de fonctionnement :								
								-
Amortissements (20 années)		25'000	75'000	150'000	250'000	350'000	350'000	1'200'000
Charges salariales_30								-
BSM_31	-	-	-	-	-	-	-	-
Subventions_36	-	-	-	-	-	-	-	-
Total charges nettes	-	25'000	75'000	150'000	250'000	350'000	350'000	1'200'000
Compte de financement :								
								-
Solde	500'000	1'000'000	1'500'000	2'000'000	2'000'000	-	-	7'000'000

2.1.4. Crédit d'engagement en faveur du soutien à l'innovation

Incidences financières liées à l'ouverture d'un nouveau crédit d'engagement (en francs)	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Totaux
Compte des investissements :								
Mandats, honoraires, charges salariales								-
Subventions cantonales	1'000'000	-	-	-	-	-	-	1'000'000
Subventions fédérales	-	-	-	-	-	-	-	-
Prêts								-
- Subventions fédérales redistribuées	-	-	-	-	-	-	-	-
Remboursement prêts (25 ans)								-
Dépenses nettes	1'000'000	-	-	-	-	-	-	1'000'000
Compte de fonctionnement :								
								-
Amortissements/subvention (15 années)		66'700	66'700	66'700	66'700	66'700	66'700	400'200
Charges salariales_30								-
BSM_31	-	-	-	-	-	-	-	-
Subventions_36	800'000	600'000	400'000	200'000	-	-	-	2'000'000
Total charges nettes	800'000	666'700	466'700	266'700	66'700	66'700	66'700	2'400'200
Compte de financement :								
								-
Solde	1'800'000	600'000	400'000	200'000	-	-	-	3'000'000

2.1.5. Crédit d'engagement en faveur du développement économique

Incidences financières liées à l'ouverture d'un nouveau crédit d'engagement (en francs)	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Totaux
Compte des investissements :								
Mandats, honoraires, charges salariales								-
Subventions cantonales	-	-	-	-	-	-	-	-
Subventions fédérales	-	-	-	-	-	-	-	-
Prêts	4'000'000	4'000'000	4'000'000	4'000'000	4'000'000	-	-	20'000'000
- Subventions fédérales redistribuées		-						-
Remboursement prêts (5 ans)	-	-800'000	-1'600'000	-2'400'000	-3'200'000	-4'000'000	-3'200'000	-15'200'000
Dépenses nettes	4'000'000	3'200'000	2'400'000	1'600'000	800'000	-4'000'000	-3'200'000	4'800'000
Compte de fonctionnement :								
								-
Amortissements (5 années)		-		-	-	-	-	-
Charges salariales_30								-
BSM_31	-	-	-	-	-	-	-	-
Subventions_36	-	-	-	-	-	-	-	-
Total charges nettes	-	-	-	-	-	-	-	-
Compte de financement :								
								-
Solde	4'000'000	3'200'000	2'400'000	1'600'000	800'000	-4'000'000	-3'200'000	4'800'000

À relever qu'une partie des prêts avait initialement été intégrée dans un crédit à solliciter de 8 millions de francs (dont 1 mio à engager sur l'exercice 2019), annoncé avec le budget 2019 du NECO et qui ne sera finalement pas sollicité. La volonté étant de couvrir d'emblée une période plus étendue.

Conséquences financières des crédits d'engagement relatifs au financement d'études préalables à des investissements futurs

2.2.1. Réalisation du RER neuchâtelois

Incidences financières liées à l'ouverture d'un nouveau crédit d'engagement (en francs)	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Totaux
Compte des investissements :								
Mandats, honoraires, charges salariales	200'000	600'000	1'250'000	450'000	650'000	650'000	-	3'800'000
Subventions cantonales								-
Subventions fédérales								-
Prêts								-
Subventions fédérales redistribuées								-
Remboursement prêts								-
Dépenses nettes	200'000	600'000	1'250'000	450'000	650'000	650'000	-	3'800'000
Compte de fonctionnement :								
Amortissements (4 années)		25'000	200'000	375'000	425'000	562'500	700'000	2'287'500
Charges salariales_30								-
BSM_31								-
Subventions_36	-	-	-	-	-	-	-	-
Total charges nettes	-	25'000	200'000	375'000	425'000	562'500	700'000	2'287'500
Compte de financement :								
Solde	200'000	600'000	1'250'000	450'000	650'000	650'000	-	3'800'000

2.2.2. Crédit d'engagement en faveur de la modernisation du parc EMS

Incidences financières liées à l'ouverture d'un nouveau crédit d'engagement (en francs) Modernisation du parc EMS	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Totaux
Compte des investissements :								
Mandats, honoraires, charges salariales	250'000	250'000	250'000	250'000				1'000'000
Subventions cantonales	-	-	-	-	-	-	-	-
Subventions fédérales								-
Prêts	-	-	-	-	-	-	-	-
- Subventions fédérales redistribuées	-	-	-	-	-	-	-	-
Remboursement prêts (25 ans)								-
Dépenses nettes	250'000	250'000	250'000	250'000	-	-	-	1'000'000
Compte de fonctionnement :								
Amortissements (5 années)		50'000	100'000	150'000	150'000	150'000	150'000	750'000
Charges salariales_30								-
BSM_31	-	-	-	-	-	-	-	-
Subventions_36								-
Total charges nettes	-	50'000	100'000	150'000	150'000	150'000	150'000	750'000
Compte de financement :								
Solde	250'000	250'000	250'000	250'000	-	-	-	1'000'000

Le budget 2019 annonçait un crédit à solliciter pour un montant de 30 millions de francs, destiné à soutenir la modernisation du parc d'EMS. Ce crédit ne sera sollicité qu'au terme des études et mandats envisagés dans le présent rapport vraisemblablement en 2020.

2.2.3. Crédit d'engagement « soutien aux investissements de l'Université »

Incidences financières liées à l'ouverture d'un nouveau crédit d'engagement (en francs)	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Totaux
Compte des investissements :								
Mandats, honoraires, charges salariales	200'000	200'000	200'000	-	-	-	-	600'000
- Subventions cantonales	-	-	-	-	-	-	-	-
- Subventions fédérales	-	-	-	-	-	-	-	-
- Prêts	-	-	-	-	-	-	-	-
- Subventions fédérales redistribuées	-	-	-	-	-	-	-	-
- Remboursement prêts (25 ans)	-	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses nettes	200'000	200'000	200'000	-	-	-	-	600'000
Compte de fonctionnement :								
								-
Amortissements (5 années)		40'000	80'000	120'000	120'000	120'000	80'000	560'000
Charges salariales_30								-
BSM_31								-
Subventions_36								-
Total charges nettes	-	40'000	80'000	120'000	120'000	120'000	80'000	560'000
Compte de financement :								
								-
Solde	200'000	200'000	200'000	-	-	-	-	600'000

2.2.4. Crédit d'engagement en faveur de l'assainissement des bâtiments de l'enseignement post-obligatoire

Incidences financières liées à l'ouverture d'un nouveau crédit d'engagement (en francs) Assainissements bâtiments	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Totaux
Compte des investissements :								
Mandats, honoraires, charges salariales	235'000	165'000	-	-	-	-	-	400'000
- Subventions cantonales	-	-	-	-	-	-	-	-
- Subventions fédérales	-	-	-	-	-	-	-	-
- Prêts	-	-	-	-	-	-	-	-
- Subventions fédérales redistribuées	-	-	-	-	-	-	-	-
- Remboursement prêts (25 ans)	-	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses nettes	235'000	165'000	-	-	-	-	-	400'000
Compte de fonctionnement :								
								-
Amortissements (5 années)		47'000	80'000	80'000	80'000	80'000	33'000	400'000
Charges salariales_30	-	-	-	-	-	-	-	-
BSM_31								-
Subventions_36								-
Total charges nettes	-	47'000	80'000	80'000	80'000	80'000	33'000	400'000
Compte de financement :								
								-
Solde	235'000	165'000	-	-	-	-	-	400'000

Mesures concernées par le crédit d'engagement relatif à l'accélération des réformes en cours (chapitre 3.1.)

Centre de formation professionnelle

Description du projet	<p>Dans le prolongement du pôle de formation professionnelle technique neuchâtelois en activité depuis la rentrée 2017, le Conseil d'État compte poursuivre le développement de synergies entre trois centres cantonaux de formation professionnelle existants. Il entend ainsi créer un Centre cantonal de formation professionnelle (CPNE), comprenant différents pôles de compétences organisés par domaines de formation. D'ici 2025, l'implémentation d'une nouvelle structure de gouvernance (direction et administration) sera effective. Ce projet s'inscrit dans le cadre du Programme de législature 2018-2021. Il aboutira à la création de pôles de compétences à l'échelle cantonale, confirmant ainsi la volonté du gouvernement d'organiser le canton comme un seul espace. Dans la conduite de ce projet, il s'agit aussi de rechercher une meilleure lisibilité dans l'offre de formations et de continuer à rationaliser les structures. Ces pôles de compétences remplaceront progressivement les structures existantes au profit d'un établissement de formation professionnelle multi-sites organisé à l'échelle cantonale. Ainsi, les appellations des structures existantes seront appelées à changer.</p> <p>Avec un peu plus de 7'000 élèves et un budget de environ 81 millions de francs, le CPNE comptera 670 postes de travail, soit une taille un peu supérieure à la police (470 postes), comparable au CNP (650 postes) et un peu inférieure à l'Université (780 postes).</p> <p>Avec la création du CPNE, le Conseil d'État réalise concrètement ses engagements annoncés en novembre 2015 dans le cadre de son plan d'action et des mesures d'assainissement financières. Ce projet vise aussi à continuer à promouvoir avec énergie la formation professionnelle, l'excellence et la pérennisation des savoir-faire neuchâtelois reconnus internationalement.</p>
Calendrier :	<p>Planification</p> <p>01/01/19 01/08/19 01/01/20 01/01/21 01/01/22 01/01/25</p> <p>Création du centre de profit CPNE + Logo</p> <p>Intégration pôle technique</p> <p>Définition des pôles et du planning d'implémentation</p> <p>Création des pôles et intégration dans CPNE</p> <p>Harmonisation des modes de fonctionnement et finalisation de la structure administrative CPNE</p> <p>Optimisation et finalisation</p> <p>19.09.2018 4</p>

Dépenses envisagées :	<p>Conduite de projet :</p> <ul style="list-style-type: none"> – chef-fe de projet à raison d'un EPT pendant 4 ans, soit 520'000 francs ; –mandats d'études à raison de 80'000 francs pendant 4 ans, soit 320'000 francs. <p>Accompagnement :</p> <ul style="list-style-type: none"> – accompagnement des collaboratrices et collaborateurs au changement, à raison de 65'000 francs pendant 4 ans, soit 260'000 francs <p>Soit au total 1'100'000 francs</p>
Retour sur invest. :	<p>Ce projet permettra notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> – d'optimiser l'organisation, à travers une rationalisation des processus et un ordonnancement des fonctions qui permettront de réduire les coûts en concentrant les moyens et les compétences ; – d'améliorer la lisibilité du système cantonal de la formation professionnelle (communication centralisée) ; – de favoriser l'orientation, le choix professionnel et la transition entre l'école obligatoire et la formation professionnelle ; – de redéfinir les rôles et des responsabilités des divers acteurs concernés ; – d'harmoniser les bonnes pratiques.
Remarques :	Modification législative nécessaire, inscription du CPNE dans le décret sur les établissements scolaires de la formation professionnelle

Incidences financières liées à l'ouverture d'un nouveau crédit d'engagement (en francs) CPNE	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Totaux
Compte de fonctionnement :								
Amortissements (5 années)		-	-	-	-	-	-	-
Charges salariales_30	-	130'000	130'000	130'000	130'000			520'000
BSM_31	-	145'000	145'000	145'000	145'000			580'000
Subventions_36								-
Total charges nettes	-	275'000	275'000	275'000	275'000	-	-	1'100'000
Compte de financement :								
Solde	-	275'000	275'000	275'000	275'000	-	-	1'100'000

À relever que ces dépenses avaient initialement été intégrées dans un crédit à solliciter de 2,9 millions de francs (dont 300'000.- à engager sur l'exercice 2019), annoncé avec le budget 2019 du SFPO et qui ne sera finalement pas sollicité. Les 1,8 millions de francs restants portaient sur des coûts de locaux et de déménagements et seront en principe intégrés aux budgets courants.

Éducation numérique

Description du projet	À l'instar des autres cantons romands, Neuchâtel se trouve face au défi majeur de préparer sa jeunesse à se faire une place en tant qu'acteur-trice social-e, culturel-le, civique et économique dans une société où le numérique omniprésent implique dès maintenant une prise de décisions dans un esprit d'équité.
Calendrier :	2019-2022
Dépenses envisagées :	<p>Conduite de projet :</p> <ul style="list-style-type: none"> – équipe de projet à raison de chef-fe-s de projet, 2 EPT, durant 4 ans, soit 1'040'000 francs. <p>Accompagnement :</p> <ul style="list-style-type: none"> – accompagnement du corps enseignant à raison de 25'000 francs pendant 4 ans, soit 100'000 francs ; – formation du personnel à raison de 125'000 francs pendant 4 ans, soit 500'000 francs ; – coordination et communication durant 4 ans : 120'000 francs <p>Soit au total 1'760'000 francs</p>
Retour sur invest. :	Pas chiffrable mais indéniable pour la société neuchâteloise dans son ensemble.
Remarques :	

Incidences financières liées à l'ouverture d'un nouveau crédit d'engagement (en francs)	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Totaux
Compte de fonctionnement :								
Amortissements		-	-	-	-	-	-	-
Charges salariales_30	385'000	385'000	385'000	385'000	-	-	-	1'540'000
BSM_31	55'000	55'000	55'000	55'000	-	-	-	220'000
Subventions_36	-	-	-	-	-	-	-	-
Total charges nettes	440'000	440'000	440'000	440'000	-	-	-	1'760'000
Compte de financement :								
Soide	440'000	440'000	440'000	440'000	-	-	-	1'760'000

Dispositif de soutien et de protection de la jeunesse (SPEJ)

Description du projet	<p>La modernisation initiée par le CE, menée en partenariat avec les institutions d'éducation spécialisée et les structures délivrant des prestations ambulatoires, induira à son terme une économie annuelle de 3 millions de francs.</p> <p>La période transitoire, qui se terminera en 2021, implique des dépenses supplémentaires afin de développer les prestations alternatives au placement en institution et mettre sur pied des mesures complémentaires destinées à renforcer le tissu familial.</p>
Calendrier :	2019-2021
Dépenses envisagées :	<p>Conduite de projet :</p> <ul style="list-style-type: none"> - conduite du volet « réforme du dispositif de placement » (1 EPT durant 3 ans), soit 390'000 francs ; - conduite des volets « soutien à la parentalité » et « familles d'accueil » (1 EPT durant 3 ans), soit 390'000 francs ; <p>Accompagnement :</p> <ul style="list-style-type: none"> - accompagnement des assistant-e-s sociaux/ales à raison de 25'000 francs par an durant 3 ans, soit 75'000 francs ; - Formation du personnel des institutions partenaires, à raison de 200'000 francs durant 3 ans, soit 600'000 francs ; - Coordination et communication durant 3 ans, soit 90'000 francs. <p>Soit au total 1'545'000 francs</p>
Retour sur invest. :	Economie annuelle de 3 millions.
Remarques :	

Incidences financières liées à l'ouverture d'un nouveau crédit d'engagement (en francs)	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Totaux
Compte de fonctionnement :								
Amortissements		-	-	-	-	-	-	-
Charges salariales_30	200'000	200'000	200'000	-	-	-	-	600'000
BSM_31	55'000	55'000	55'000	-	-	-	-	165'000
Subventions_36	260'000	260'000	260'000	-	-	-	-	780'000
Total charges nettes	515'000	515'000	515'000	-	-	-	-	1'545'000
Compte de financement :								
Solde	515'000	515'000	515'000	-	-	-	-	1'545'000

Refonte du système de santé

Description du projet	Amélioration de la coordination et de la continuité des soins, développement des instruments de pilotage et repositionnement du SCSP ainsi qu'intégration des méthodes de planification des domaines santé et hébergement adulte LAI.
Calendrier :	2019 – 2024 (en incluant les éventuels travaux de fusion d'entités)
Dépenses envisagées :	<p>Conduite de projet :</p> <ul style="list-style-type: none"> – chef de projet durant 3 ans, soit 435'000 francs – mandats d'études est. 30'000.-/an, soit 90'000 francs – <p>Accompagnement :</p> <ul style="list-style-type: none"> – accompagnement des collaboratrices et collaborateurs concernés : accompagnement du changement et formation à raison de 30'000 francs/an, soit 90'000 francs – Comité de pilotage 10'000 francs/an durant trois ans, soit 30'000 francs. <p>Soit au total : 645'000 francs</p>
Retour sur invest. :	<p>L'amélioration de la coordination et de la continuité des soins permet des interventions plus pertinentes auprès des patients et évite des journées d'hospitalisations ou d'institutionnalisation inutiles.</p> <p>Le renforcement du rôle de pilotage du SCSP permettra une meilleure affectation et une limitation de la croissance des ressources publiques.</p> <p>L'intégration des méthodes de planification doit également contribuer à une meilleure visibilité des moyens engagés, faciliter les choix politiques et, dans la durée, participer aussi à la limitation des charges publiques.</p>

Incidences financières liées à l'ouverture d'un nouveau crédit d'engagement (en francs) Refonte système de santé	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Totaux
Compte de fonctionnement :								
Amortissements		-	-	-	-	-	-	-
Charges salariales_30	-	30'000	30'000	30'000	-	-	-	90'000
BSM_31	-	180'000	180'000	195'000	-	-	-	555'000
Subventions_36	-	-	-	-	-	-	-	-
Total charges nettes	-	210'000	210'000	225'000	-	-	-	645'000
Compte de financement :								
Solde	-	210'000	210'000	225'000	-	-	-	645'000

Réorientation du dispositif d'hébergement médico-social :

Description du projet	<p>Au terme de l'analyse de la situation des établissements médico-sociaux du canton et de l'estimation de la valeur économique de leurs infrastructures, il est estimé que plus d'un quart des établissements actuels sont appelés à cesser leurs activités à moyen terme, pour des motifs liés à la retraite des propriétaires, à la vétusté des infrastructures, à des difficultés économiques et financières ou aux coûts excessifs à engager pour adapter les infrastructures aux besoins d'une population moins autonome et davantage atteinte dans sa santé.</p> <p>Le Conseil d'État entend anticiper et accompagner ce processus d'adaptation du dispositif de prise en charge médico-sociale et engager des ressources pour :</p> <p>a) soutenir les directions dans la définition d'un projet alternatif, une reconversion professionnelle ou la préparation de la retraite ;</p> <p>b) accompagner les personnels concernés dans la transition qui leur sera imposée, favoriser au besoin les reconversions ;</p> <p>c) accompagner les résidents et leur famille, au besoin et le moment venu, en vue d'éventuels transferts dans d'autres établissements;</p> <p>d) soutenir la valorisation des bâtiments dont l'exploitation est appelée à cesser en tant qu'établissement médico-social.</p>
Calendrier :	2019 - 2022
Dépenses envisagées :	<p>a) 400'000 francs, pour une quinzaine d'établissements</p> <p>b) 200'000 francs sans l'éventuelle participation à des indemnités pour suppression de poste</p> <p>c) 500'000 francs, pour une quinzaine d'établissements</p> <p>d) 100'000 francs.</p> <p>Soit au total, 1'200'000 francs</p>

Incidences financières liées à l'ouverture d'un nouveau crédit d'engagement (en francs) Réorientation dispositif médico-social	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Totaux
Compte de fonctionnement :								
Amortissements		-	-	-	-	-	-	-
Charges salariales_30		-	-	-	-	-	-	-
BSM_31		-	-	-	-	-	-	-
Subventions_36	300'000	300'000	300'000	300'000	-	-	-	1'200'000
Total charges nettes	300'000	300'000	300'000	300'000	-	-	-	1'200'000
Compte de financement :								
Solde	300'000	300'000	300'000	300'000	-	-	-	1'200'000

Centre neuchâtelois de psychiatrie

Description du projet	Le Centre neuchâtelois de psychiatrie recentre ses activités sur un seul site d'hospitalisation, favorise les prises en charge ambulatoires et les regroupe sur deux sites principaux, développe ses équipes mobiles et ses prestations d'expertise. Il transfère progressivement à d'autres partenaires ses activités d'hébergement et ses ateliers. Des réductions de coûts très importantes sont attendues de ces réformes, mais des coûts limités dans le temps sont à prévoir du fait des réductions de recettes qui interviennent avant les réductions de charges, des coûts de transformation, d'aménagement et de déménagement, des mesures d'accompagnement des personnels impliqués, des patients et de leurs familles. Des coûts de conduite de projet sont aussi attendus. Les coûts relatifs aux indemnités pour changement ou suppression de fonction ne peuvent pas être estimés à ce stade.
Calendrier :	2019 - 2022
Dépenses envisagées :	<p>Conduite de projet :</p> <ul style="list-style-type: none"> - chef-fe de projet durant 3 ans, soit 420'000 francs <p>Accompagnement :</p> <ul style="list-style-type: none"> - accompagner les personnel dans les phases de transition : à charge de l'institution, dans le cadre des budgets existants ; - accompagner les résidents et leur famille, au besoin et le moment venu, en vue d'éventuels transferts dans d'autres institutions, environ 50'000 francs <p>Coûts de transition :</p> <ul style="list-style-type: none"> - intégrés aux budgets courants <p>Soit au total : 470'000 francs</p>
Retour sur invest. :	Le recentrage du CNP sur un nombre restreint de lieux générera des économies dans ses coûts de fonctionnement, en particulier logistiques. Le développement des prises en charge ambulatoires réduira en outre les coûts hospitaliers et d'hébergement.
Remarques :	

Incidences financières liées à l'ouverture d'un nouveau crédit d'engagement (en francs) CNP									Totaux
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025		
Compte de fonctionnement :									
Amortissements		-	-	-	-	-	-	-	-
Charges salariales_30	140'000	140'000	140'000	-	-	-	-	-	420'000
BSM_31	50'000	-	-	-	-	-	-	-	50'000
Subventions_36		0	0	0	0	0	-	-	-
Total charges nettes	190'000	140'000	140'000	-	-	-	-	-	470'000
Compte de financement :									
Solde	190'000	140'000	140'000	-	-	-	-	-	470'000

Dispositif cantonal en matière d'addiction (DNA)

Description du projet	La mise en place du DNA a passé par la fusion de la Fondation Goéland et de la Fondation Neuchâtel Addictions, donnant naissance, début 2017, à la Fondation Addiction Neuchâtel (AN). Cette dernière a ensuite absorbé l'activité du Devens, une institution jusqu'ici tenue par l'Armée du Salut. L'objectif financier assigné à AN est une diminution des charges d'exploitation de 2,3 millions (sur plus de 12 millions en 2016). La suppression de 20 places résidentielles est en cours, contribuant, pour une part essentielle, à cette réduction des charges. Malgré l'encourageante progression de la restructuration, la suppression des places contribuant à la diminution des charges entraîne également une diminution des recettes. Or, ces deux phénomènes ne suivent pas le même rythme. Les charges de personnel interviennent progressivement. Pendant un temps, elles ne sont pas suffisantes pour compenser la baisse des recettes qui intervient, elle, immédiatement. Il en résulte une péjoration financière momentanée inhérente au processus de réforme en cours. D'autre part, la réunion des trois entités induit des frais importants de fusion et de transfert de patrimoine.
Calendrier :	2019 - 2020
Dépenses envisagées :	<ul style="list-style-type: none"> - pertes de recettes : 225'000 francs - reprise d'actifs (Devens) : 390'000 francs - coûts informatiques : 150'000 francs - Mesures transitoires RH : 120'000 francs - Frais administratifs : 100'000 francs - Frais immobiliers : 15'000 francs <p>Soit 1'000'000 francs, (à raison de 600'000.- en 2019 et 400'000.- en 2020).</p>
Retour sur invest. :	2,3 millions dès 2020

Incidences financières liées à l'ouverture d'un nouveau crédit d'engagement (en francs) DNA	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Totaux
Compte de fonctionnement :								
Amortissements		-	-	-	-	-	-	-
Charges salariales_30	-	-	-	-	-	-	-	-
BSM_31	-	-	-	-	-	-	-	-
Subventions_36	600'000	400'000	0	0	0	0	-	1'000'000
Total charges nettes	600'000	400'000	-	-	-	-	-	1'000'000
Compte de financement :								
Solde	600'000	400'000	-	-	-	-	-	1'000'000

Redéfinition des prestations sociales

Description du projet	<p>La redéfinition des prestations sociales sous condition de ressources est un train de réformes décrit dans le rapport d'information du Conseil d'État au Grand Conseil 18.034 actuellement en traitement au sein d'une commission ad hoc.</p> <p>L'ensemble du train de réformes est piloté par le DEAS et le SASO, en collaboration avec de nombreux partenaires étatiques, communaux, paraétatiques et privés. L'ambition est de déployer les quatre réformes qui le composent d'ici à la fin de la législature.</p> <p>Les enjeux globaux sont colossaux, puisqu'ils impactent fondamentalement :</p> <ul style="list-style-type: none">- des prestations délivrées à plus de 40'000 bénéficiaires- l'organisation du SASO, mais aussi des services sociaux communaux et des services sociaux du domaine de l'asile, qui totalisent plusieurs centaines de collaboratrices et collaborateurs- des flux financiers de plus de 250 millions de francs par an. <p>Les deux premières réformes (« briques ») portent sur les subsides d'assurance-maladie et les avances sur contribution d'entretiens. Elles ne nécessitent pas de modifications légales et se déploieront dès le 1^{er} janvier 2019. La conduite de ces réformes a été assumée sans ressource supplémentaire.</p> <p>Les deux réformes suivantes portent sur l'aide sociale (projet RAISONE) et l'introduction d'une prestation complémentaire cantonale. RAISONE est d'ores et déjà en cours et se déploiera progressivement jusqu'à l'introduction de la prestation complémentaire cantonale, qui est quant à elle en phase de conceptualisation en vue d'une implémentation à l'horizon 2020/2021.</p> <p>Afin de pouvoir respecter les délais très ambitieux fixés par le Conseil d'État, un renforcement ponctuel de la direction du service d'action sociale est indispensable. Il convient de dégager les disponibilités nécessaires à la conduite des projets en déchargeant plusieurs cadres du service, respectivement de renforcer temporairement les capacités de planification, de coordination et d'analyse.</p> <p>Parallèlement, des mandats d'étude doivent être engagés pour établir une conception détaillée et des analyses d'impact prévisionnelles de la future prestation complémentaire cantonale, respectivement pour préparer et accompagner les réorganisations induites du dispositif.</p> <p>Les éventuels investissements et coûts de transition seront analysés en fonction des options retenues et feront, au besoin, l'objet de sollicitations ultérieures parallèlement aux modifications de bases légales.</p>
-----------------------	--

Calendrier :	2019 - 2021.
Dépenses envisagées :	<p>Conduite de projet :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 2 EPT spécialisés pour une durée de 3 ans, en appui de la direction du SASO, soit 480'000 francs ; - Mandats d'étude et de conceptualisation portant sur la prestation complémentaire cantonale, ainsi que de préparation et d'accompagnement des réorganisations, soit 400'000 francs. <p>Soit au total 880'000 francs</p>
Retour sur invest. :	<p>La concrétisation des réformes doit permettre d'atteindre les objectifs fixés dans le programme de législature et dans le PFL, soit un impact total avoisinant 10 millions de francs par an, principalement au sein de la facture sociale harmonisée. Les économies générées se répartiront entre l'État les communes (60%/40% environ en fonction des options de détail qui seront retenues). De plus, un impact supplémentaire est attendu à moyen terme sur la dynamique d'évolution des besoins.</p>

Incidences financières liées à l'ouverture d'un nouveau crédit d'engagement (en francs) Redéfinition des prestations sociales	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Totaux
Compte de fonctionnement :								
Amortissements		-	-	-	-	-	-	-
Charges salariales_30	120'000	240'000	120'000	-	-	-	-	480'000
BSM_31	100'000	200'000	100'000	-	-	-	-	400'000
Subventions_36	-	-	-	-	-	-	-	-
Total charges nettes	220'000	440'000	220'000	-	-	-	-	880'000
Compte de financement :								
Solde	220'000	440'000	220'000	-	-	-	-	880'000

BILAN DU PROGRAMME DE RÉFORMES DE L'ÉTAT (PRE) - PERIODE 2010 – 2018 ET INTENTIONS POUR LA POURSUITE DE CE PROGRAMME ENTRE 2019 ET 2022 (CHAPITRE 3.2.)

1. Historique et rappel des objectifs

Destiné à optimiser le fonctionnement de l'État et la gouvernance des partenariats, le programme de réformes de l'État se base sur le rapport et le décret 10.002 « Redressement des finances et réforme de l'État » et le décret 15.002 « Redressement des finances et programme de réformes de l'État ». Après une première phase (2010-2013) qui se concentrait essentiellement sur le développement d'outils pour le redressement des finances, le Conseil d'État a décidé début 2014 d'accélérer la mise en œuvre des volets de la réforme de l'administration et du gouvernement ainsi que de la réforme de la gouvernance des partenariats.

Le programme de réformes de l'État tel que considéré actuellement (ci-après PRE) a réellement démarré entre fin 2014 et début 2015, suite au décret 15.002 et l'approbation par le Conseil d'État des conceptions générales des principaux projets constituant le PRE. Plus qu'un projet en tant que tel, le Conseil d'État a imaginé le PRE comme un programme d'évolution progressive des méthodes et outils de conduite et de gestion, composé de plusieurs projets de mise en œuvre. Il a aussi été décidé d'internaliser la direction du programme, celle-ci ayant été attribuée à l'office d'organisation (ci-après OORG).

Les objectifs principaux du PRE, inscrits dans le décret 15.002 visaient (i) le redressement des finances, (ii) la réforme de l'administration et du gouvernement, (iii) l'harmonisation de la gouvernance des partenariats et (iv) la réforme des institutions. Entre temps, le redressement des finances a fait l'objet de programmes d'assainissements spécifiques et la réforme des institutions a abouti avec une première étape conduisant notamment à réduire le nombre de députés au Grand Conseil et à la constitution d'une seule circonscription électorale, impliquant la suppression des anciens districts. Sept projets liés à l'organisation de l'État et de ses partenaires ont été lancés et composent le PRE actuel. Le prochain chapitre offre un bref descriptif de chaque projet ainsi qu'un bilan pour la période 2010-2018.

2. Bilan par projet

2.1 SIGE

Objectif Refonte du système d'information et de gestion de l'État.

Résultats L'année 2017 a été une année intense et charnière pour le projet SIGE. Les différents mandats du projet – finances, ressources humaines et logistique – sont arrivés à maturité en cours d'année, avec un an de décalage sur la planification initiale (le démarrage était initialement prévu au 01.01.2017). En un laps de temps qui s'est avéré très restreint, il a fallu développer les applications informatiques, les tester, former les collaborateurs et faire basculer l'entier de l'administration dans un nouvel environnement. Suite aux départs de personnes clés du projet, la mise en œuvre a dû être échelonnée, en priorisant les volets *finances* et *ressources humaines*. Il a été décidé de mettre en œuvre le volet *logistique* en deux étapes : déployer d'abord la facturation, puis la partie achat, les deux modules pouvant néanmoins être mis en œuvre courant 2019. Aujourd'hui SIGE (volets « *finances* » et « *ressources humaines* ») est fonctionnel et le démarrage n'a pas occasionné de problème systémique. Cependant, le passage a été difficile et même si techniquement les produits fonctionnent, il a fallu adapter des

processus, repenser les schémas organisationnels des services et accompagner un des plus importants changements que l'État ait vécus ces dernières années. Pour rappel, le passage à une comptabilité analytique et au format MCH2 a coïncidé avec le projet SIGE, mais était exclu du périmètre du projet.

À faire Les modules facturation et achat du volet *logistique* doivent être mis en œuvre en 2019. Ce volet comprend notamment la centralisation de la gestion administrative des achats et le scannage des factures entrantes fournisseurs au service d'achat, de logistique et des imprimés (SALI). En parallèle, bien que SIGE soit fonctionnel, il est nécessaire de le faire évoluer. Les corrections majeures ont eu lieu, mais il est essentiel d'améliorer la convivialité de l'outil et de répondre aux demandes des services, notamment en matière de rapports. L'aspect organisationnel doit également encore prendre sa pleine mesure pour répondre aux objectifs initiaux du projet SIGE et afin d'accompagner les services dans ces nouveaux processus.

2.2 GestionNE

Objectif Optimisation et standardisation des outils de gestion des services grâce à la définition d'objectifs annuels et de mandats de prestations.

Résultats À fin 2018, 44 services de l'État – ou 90% des services – seront estampillés GestionNE. Le projet GestionNE s'est généralisé et est aujourd'hui bien accueilli par l'ensemble des services, malgré le changement culturel qu'il a instauré. Les gains en flexibilité et en autonomie ont permis aux services de mieux répondre aux exigences des usager-ère-s, mais également aux fluctuations propres au service. Un audit du contrôle cantonal des finances (CCFI) effectué début 2018 a confirmé que, globalement, les services ont mis en œuvre de manière satisfaisante ce nouveau mode de gestion.

À faire Tel que prévu initialement, le projet finira d'intégrer les derniers services d'ici à 2020. Il faut cependant affiner le suivi, l'audit du CCFI ayant constaté des écarts entre les services dans la mise en œuvre du concept, qui peuvent créer des sentiment d'inégalités de traitement, voire même inciter à ne pas finaliser la démarche.

2.3 ConduiteNE

Objectif Optimisation de la conduite de l'État au travers d'objectifs cohérents et définis à long terme, mise en place de tableaux de bord.

Résultats En 2017, le rapport sur le budget a été revisité et validé par le Conseil d'État. Un tableau de bord (ci-après *cockpit*) pilote a également été développé et testé au DEAS. Le canevas du bilan de législature a été revu et publié en 2017 également, dressant le bilan de la législature 2014-2017 selon une nouvelle grille de lecture. Le programme de législature 2018-2021, présenté en décembre 2017, est aussi un fruit du projet. En 2018, l'organisation de projet a travaillé sur le tableau de bord du Conseil d'État (en particulier sur le suivi du programme de législature) et revu les rapports de gestion et de gestion financière. Ces derniers sortiront au printemps 2019 dans un nouveau format.

À faire Les *cockpits* des départements, de la chancellerie et des services doivent encore être développés et faire le lien avec les objectifs retenus dans le cadre des mandats « GestionNE ». Il faudra également affiner les rapports de gestion et de gestion financière suite à l'exercice 2018, en y intégrant éventuellement des automatisations, afin d'alléger les encodages manuels et ainsi diminuer les risques de mauvaise saisie. À terme, une publication *web* dynamique et interactive doit être envisagée.

2.4 PartenariatsNE

Objectif Définition, harmonisation et clarification de la gestion, y compris des rôles, des partenariats externes de l'État et des subventions.

Résultats La thématique des partenariats est hautement sensible, en raison des volumes financiers en jeu (745 millions de francs en 2016), du nombre de partenaires concernés (plus de 200 entités partenaires), des historiques très divers de chacun des partenariats et de ses implications politiques. Elle touche l'entier de l'administration. À cause de résistances internes et externes, il s'est jusqu'ici avéré difficile d'instaurer un système harmonisé de gestion des partenariats. Néanmoins, le projet a pu avancer dans ses approches opérationnelles, thématique et pilote. Le projet a développé des outils à destination des services, les plus significatifs étant le canevas pour les contrats de prestations (modèle de rédaction de contrat pour assurer les intérêts de l'État et du partenaire) et l'inventaire des partenariats (outil inédit pour la vue d'ensemble des partenariats). Le projet a également accompagné des services pilotes, afin de signer/renouveler les contrats de prestations de certains partenaires. 65% des contrats pilotes ont abouti. Après trois années de projet, le comité de pilotage a mandaté un rapport sur le projet afin d'améliorer le *modus operandi* du projet. Il est en effet vital que l'État se dote des outils nécessaires pour que les mandats confiés aux partenaires s'inscrivent clairement dans le cadre des objectifs de chacune des politiques sectorielles et transversales, pour que les intérêts de l'État soient clairement défendus, pour assurer la maîtrise des subventions, un suivi qualitatif des prestations et une meilleure transparence.

À faire Le rapport sur le projet doit être soumis au Conseil d'État début 2019. Une fois le rapport validé, le projet sera adapté afin d'accroître sa légitimité, sa capacité à accompagner le changement ainsi que ses canaux de communication. À terme, des modifications législatives seront envisagées, sur la gestion des subventions d'une part, et vraisemblablement en réponse à l'initiative sollicitant la constitution d'une Cour des comptes d'une part. Il s'agira clairement du projet le plus important du programme des réformes des prochaines années. Le recensement des partenariats doit également être repris dans SAP pour la centralisation et le suivi financier de ces derniers.

2.5 AccueilNE

Objectif Optimisation et modernisation des processus de délivrance des prestations aux usager-ère-s externes de l'administration cantonale.

Résultats Le projet comporte trois volets : le guichet unique (ci-après GU), l'accueil téléphonique et l'accueil physique. Pour le GU, le projet a permis d'intégrer en ligne un certain nombre de prestations basées sur des formulaires. En ce qui concerne les applications métiers plus complexes, un inventaire a été fait en 2016, mais peu ont été intégrées au GU, car ce travail nécessite beaucoup de ressources et une (r)évolution de la relation aux usager-ère-s. De nombreux services de l'administration ont dû prioriser la mise en œuvre des réformes propres à leur secteur d'activités ou dans le cadre des programmes d'assainissement financier. D'autres sont jusqu'ici parfois restés fébriles avec l'utilisation des nouvelles technologies et peinent à percevoir les améliorations possibles dans leur organisation. Concernant l'accueil téléphonique, une charte a été rédigée sur la base de l'exemple fribourgeois. Celle-ci sera testée par plusieurs services au cours des prochains mois et sera ensuite mise à disposition de tous les services de l'administration. Finalement, concernant l'accueil physique, aucune démarche n'a été entreprise, le projet de regroupement de l'administration sur un nombre restreint de sites devant, en parallèle au développement du guichet unique, donner lieu à une refonte complète des concepts d'accueil physique.

À faire Il faut relancer les réflexions autour de l'accueil physique de l'administration, en particulier autour des notions de numérisation et de dématérialisation des processus. Bien qu'il puisse paraître contradictoire de réunir les accueils physique et numérique, il faut adapter la délivrance des prestations aux habitudes des usager-ère-s qui tendent de plus en plus vers le digital. Il s'agira aussi de donner une nouvelle impulsion au GU, en renforçant la communication interne et externe. Le Conseil d'État présentera durant l'hiver 2018-2019 un projet de regroupement progressif de l'administration, qui permettra également d'envisager le partage de ressources dans ce domaine.

2.6 Organisation

Objectif Meilleure définition des rôles et des tâches des services centraux et optimisation des interactions entre les services centraux et les services métiers.

Résultats L'ambition résumée du projet – transformer l'administration en une seule et grande entreprise – s'est avérée trop grande ou la mise en œuvre trop brève. Bien que des résultats tangibles peuvent être mis en avant, notamment dans le cadre de SIGE, les services métiers ne sont aujourd'hui pas libérés des tâches transversales et une centralisation forte des tâches administratives vers les services centraux n'a fait que débiter. Néanmoins, les bases sont posées pour renforcer ces flux et ainsi améliorer l'expertise et l'efficacité des services. En parallèle, nombre de processus transversaux ont fait l'objet d'analyses et d'amélioration, par exemple le service de piquet, la réservation de salles ou encore le partage de véhicules.

À faire Concentrer encore plus les activités des services métiers sur leur cœur de métier en regroupant les tâches de support. Cela peut se faire et est envisagé via une centralisation plus forte des activités financières, logistiques et de gestion des ressources humaines. Une telle évolution devrait également tirer profit d'un regroupement de l'administration sur un nombre restreint de sites.

2.7. Intranet

Objectif Refonte de l'intranet de l'administration cantonale.

Résultats L'intranet de l'administration a été complètement revu et modifié et est entré en production en janvier 2018. La migration des contenus des services centraux sera finalisée à l'automne 2018. Bien que la plateforme soit nettement plus puissante que la précédente, les mœurs des utilisateur-trice-s doivent encore évoluer afin d'apporter une réelle plus-value au quotidien, via des informations pertinentes et des communications ciblées.

À faire Les sites intranet privés des services doivent encore migrer vers la nouvelle plateforme. Actuellement les services travaillent sur les deux environnements, mais il est vivement souhaité que l'entier des activités de documentation/ information se fasse de manière uniforme. La migration durera à minima 12 mois et aboutira au printemps 2019. Ce projet ne sera pas poursuivi, en tant que projet, au-delà de cette migration.

3. Utilisations des ressources financières

Pendant la période allant de 2010 jusqu'à fin 2013, 3,3 millions de francs ont été dépensés à charge du crédit d'engagement de 16 millions de francs, notamment pour des renforts temporaires en ressources humaines dans différents services impliqués dans la conception et la mise en œuvre du programme. Le suivi financier du PRE sur cette période ne répondant toutefois pas aux meilleures pratiques, il est aujourd'hui difficile de réconcilier avec précision les dépenses avec des projets précis.

Entre 2014 et 2018, 12,2 millions de francs auront été dépensés (estimation). Cette somme a été utilisée pour des « biens, services et marchandises » à hauteur de 7,3 millions, notamment pour des honoraires et pour la rémunération de consultants externes. Le financement de postes internes à l'administration en lien avec le PRE s'est lui élevé à 4,9 millions de francs sur ces cinq années. Le solde de 500'000 francs sera principalement utilisé pour assurer les derniers développements du projet SIGE, principalement pour le volet *logistique* (centralisation des achats et des factures courant 2019) et pour un *reporting* financier facilité pour les services.

Le projet SIGE aura d'ailleurs été le plus coûteux avec une consommation de ressources d'environ 11,5 millions de francs. Le recours à des consultants externes explique notamment cette somme, avec un pic fin 2017 afin d'assurer la bascule dans le nouveau système d'information et de gestion en janvier 2018.

4. Vision pour le programme NE 2.0

L'année 2018 est une année de consolidation et de transition pour le PRE, avec notamment la mise en production de SIGE et les développements supplémentaires liés au volet *logistique*. L'ambition du PRE – poser les fondations d'une administration moderne et numérique – implique des investissements importants. Pour cette raison, le crédit d'investissement de 16 millions de francs voté en 2010 sera entièrement dépensé d'ici à fin 2018, au plus tard au premier trimestre 2019.

Afin de pouvoir bénéficier du plein effet des différents projets lancés, et en particulier de tirer profit au plan organisationnel des nouveaux outils développés, il est essentiel de poursuivre le PRE au-delà de 2018. Une intégration dans le programme d'impulsion prend tout son sens, le PRE étant considéré comme une plateforme d'optimisation de l'administration avec une vision orientée vers l'avenir. Le futur programme (ci-après NE 2.0) doit non seulement permettre d'achever les chantiers en cours, mais doit également projeter l'administration publique dans le futur (numérisation, regroupement, centralisation des tâches répétitives). C'est avec ces objectifs en tête que les grandes lignes du NE 2.0 ont été dessinées. Ci-dessous est présenté chaque projet et dans le chapitre suivant sont énoncés les besoins financiers qui en découlent.

4.1. NE 2.0

Avec le PRE, l'administration cantonale est déjà entrée dans l'ère numérique. Nombre de processus ont été dématérialisés, la gestion financière partiellement automatisée, certaines prestations intégrées au GU. Cependant, le domaine public suit une tendance générale vers une administration numérique encore plus développée, aux niveaux cantonal et communal ainsi qu'au plan fédéral. Afin de répondre et d'intégrer cette dynamique, l'accent doit être digital et le projet NE 2.0 en sera le fer de lance avec ses trois volets : SIGE, AccueilNE et Organisation/ Regroupement. Le volet relatif à la gouvernance des partenariats devra également impérativement gagner en importance.

4.1.1. SIGE

Le volet SIGE sera encore important en 2019 et 2020 afin d'assurer une mise en œuvre complète du système et afin de répondre aux demandes d'amélioration des utilisatrices. Cependant, SIGE devra progressivement perdre son statut de « projet » et devenir un produit métier et ainsi ne plus être la focale du PRE. Pour la période 2019-2020, les besoins principaux sont résumés ci-dessous :

Finances Amélioration des flux de trésorerie et des outils de reporting/planification, modernisation des outils pour la gestion du contentieux, implémentation d'un outil de gestion des subventions, développement des e-factures et e-paiements et optimisation des interfaces entre SIGE et les applications métiers.

Par contre, l'intégration de la perception des impôts des personnes morales et la migration vers le nouvel environnement SAP Hana feront l'objet de projets dédiés.

Logistique Optimisation de la facturation (réduction de la consommation de papier), améliorations des processus achats dans l'environnement SAP (ex. gestion et impression des appels d'offres, évaluation fournisseurs dans SAP, etc.) afin d'avoir des processus logistiques dématérialisés (rapidité des traitements, diminution des risques d'erreurs, etc.) et réflexions à mener quant à une centralisation des économats du secondaire 2 afin de maximiser les économies d'échelle au niveau des achats.

Ressources humaines Automatisation des interfaces avec le secondaire 2, mise en place d'outils d'analyse pour la gestion des temps, implémentation d'un module de formation numérisé (catalogue de formation, suivi de parcours, entretiens de développement) et enrichissement des prestations disponibles depuis le portail SIGE.

4.1.2. AccueilNE

Le volet AccueilNE doit repenser la notion d'accueil physique et cela dans un environnement changeant et avec un éventuel regroupement de l'administration sur un nombre restreint de sites. Il s'agit de repenser les relations que les services entretiennent avec les usager-ère-s et de développer ou améliorer des outils multimédias (bornes, guichets généralistes, e-facture, e-documents). Une nette augmentation des utilisateur-trice-s de l'e-facture et/ ou d'une communication électronique avec les usager-ère-s via le GU permettrait de réduire les frais d'expédition, qui se montent aujourd'hui à 4 millions de francs par année. De plus, un effort supplémentaire doit encore être mené pour intégrer au GU les applications métiers des services, aujourd'hui encore peu numérisées dans de nombreux domaines, alors qu'on estime que 50% de la population neuchâteloise sera connectée au GU en 2022. Pour atteindre cet objectif, il s'agira de développer de nouvelles prestations (dans les domaines fiscal, des écoles, social, etc.), de revoir la tarification de certaines prestations et de soigner la communication auprès de nos citoyen-ne-s.

4.1.3. Organisation / Regroupement

Finalement, le volet Organisation/ Regroupement doit poursuivre les réflexions quant aux relations entre les services métiers et centraux et aux solutions envisageables pour concentrer les activités des services métiers sur leur cœur de métier en transférant les tâches de support. Il faut étudier les impacts d'une centralisation renforcée des activités financières, logistiques et de gestion des ressources humaines, notamment en lien avec un regroupement de l'administration.

4.1.4. Sensibilisation

En parallèle à ces trois volets, NE 2.0 contribuera également à créer des conditions favorables à un gouvernement sans papier, grâce à un travail de sensibilisation et via des projets concrets, par exemple en imaginant un système de dossier(s) électronique(s) pour le travail du gouvernement et les validations au Conseil d'État.

4.2. GestionNE / GEM

À fin 2018, 90% des services seront estampillés GestionNE. Tel que prévu initialement, le projet finira d'intégrer les derniers services d'ici à 2020. Le concept GestionNE s'est généralisé et aujourd'hui peut être considéré comme « l'ensemble des nouvelles règles de gestion » de l'État. Il est globalement bien accueilli par les services.

Sur la période 2019-2022, GestionNE devra évoluer et s'adapter à un environnement qui a lui changé depuis son introduction. Afin de répondre aux attentes du CCFI (suite à son

audit du printemps 2018) et à celles des secrétariats généraux, une démarche en deux étapes sera mise en place. Il s'agira d'abord de modifier les dispositions réglementaires actuelles pour corriger les contradictions identifiées par le CCFI. Ensuite, une conception plus large de la gestion opérationnelle des services sera proposée afin de permettre aux services de gagner encore plus en autonomie – l'idée étant de s'approcher d'une gestion par enveloppe et mandat (GEM). Cette autonomie accrue devra toutefois être réservée aux services qui rempliront des critères qualitatifs à définir. Cette nouvelle conception devra également respecter la volonté de numérisation et de simplification administrative. Les objectifs seront inchangés, soit garantir la philosophie d'amélioration continue, mettre en place un suivi plus strict des prérequis de QualitéNE² et offrir une plus grande autonomie aux services ayant atteint un niveau de maturité élevé.

4.3. ConduiteNE

Le projet ConduiteNE ne révèle pas de surprise pour la période 2019-2022, il s'agit principalement de poursuivre les grands axes actuels, soit les *cockpits* des départements, de la chancellerie et des services, ainsi que les rapports de gestion et de gestion financière. Ces projets se verront néanmoins précisés et intégreront de nouveaux éléments, brièvement décrits ci-dessous.

Les *cockpits* des départements, de la chancellerie et des services seront mis en production de manière échelonnée dès 2019, une fois que seront identifiés les besoins en termes d'indicateurs de pilotage dans les différents départements. La nouveauté consistera à prendre en compte les besoins des services en parallèle et de développer pour ces derniers des outils de gestion à destination des cadres avec notamment des indicateurs financiers et RH. L'ensemble des *cockpits* pourra ensuite évoluer au gré des besoins émis afin d'intégrer des outils supplémentaires (outils de veille, gestion des risques, rapports dynamiques).

Concernant les rapports de gestion et de gestion financière, une première version sera publiée au printemps 2019 pour l'exercice 2018. Il s'agira de prendre acte des expériences acquises et d'améliorer les rapports et leurs processus de rédaction en conséquence. Il est déjà prévu de développer un outil pour une publication *web* – dynamique et interactive – de ces rapports (et de celui sur le budget), dès l'exercice 2020. Finalement, en vue de la consolidation des comptes dès 2021, un outil devra être développé pour consolider les entités paraétatiques les plus importantes (i.e. HNE, UniNE).

4.4. PartenariatsNE

Au regard du volume des subventions versées (745 millions de francs en 2016), l'harmonisation de la gestion des partenaires et des partenariats doit être poursuivie afin d'assurer la maîtrise des subventions versées et des prestations confiées en regard des objectifs de chaque politique publique.

Malgré les résistances existantes face à ce projet, nourries généralement par l'historique et les particularités de certains partenariats, il convient désormais d'accompagner de manière étroite l'administration cantonale et les partenaires dans un changement de culture. Le projet doit affiner maintenant le *modus operandi* adéquat, sur la base des travaux déjà effectués et avancer. Après que le Conseil d'État aura validé le rapport mentionné au chapitre 2.4 de la présente annexe, la période 2019-2022 devra définir sur le plan législatif les principes applicables à la conclusion de contrats de prestations ainsi qu'à leur contenu, et en définir clairement et limitativement les exceptions, de manière à ce que le projet puisse à terme atteindre ses objectifs. Cela impliquera d'un point de vue

² Système de « management intégré » qui se base sur un système de contrôle interne permettant d'augmenter l'efficacité de l'administration avec notamment la description des processus.

légal la modification de lois voire la création d'une nouvelle base légale. D'un point de vue opérationnel, une bascule significative doit être effectuée avec une intégration échelonnée, mais ambitieuse des partenaires dans le système « contrat de prestations ». Ce projet permettra aussi d'apporter une réponse circonstanciée à l'initiative demandant l'instauration d'une Cour des comptes.

L'inventaire des partenariats devra également être intégré (ou maintenu à jour si la bascule se fait en 2018) dans l'environnement SAP de manière annuelle et ainsi permettre de la transparence sur le sujet.

5. Budget NE 2.0

Pour mener à bien ces réformes, un crédit d'engagement de 5,4 mios de francs est demandé. Celui-ci est inscrit pour 5 millions de francs au PFT depuis 2017. Les besoins financiers sont détaillés ci-dessous, par projet et par année.

	2019	2020	2021	2022	Total
NE 2.0					
- AccueilNE	50'000.–	100'000.–	150'000.–	150'000.–	450'000.–
- SIGE	1'100'000.–	750'000.–			1'850'000.–
- Organisation	50'000.–	75'000.–	150'000.–	100'000.–	375'000.–
PartenariatsNE	25'000.–	50'000.–	50'000.–	25'000.–	150'000.–
ConduiteNE	50'000.–	75'000.–	100'000.–	50'000.–	275'000.–
GestionNE / GEM	25'000.–	50'000.–	100'000.–	25'000.–	200'000.–
Communication, formation et accompagnement	50'000.–	50'000.–	50'000.–	50'000.–	200'000.–
Personnel	200'000.–	400'000.–	400'000.–	400'000.–	1'400'000.–
<i>Réserve³</i>	225'000.–	225'000.–	25'000.–	25'000.–	500'000.–
Total	1'775'000.–	1'775'000.–	1'025'000.–	825'000.–	5'400'000.–

En termes de « Biens, services et marchandises », il est notamment prévu des honoraires pour des consultants externes, mais également des frais liés à des développements informatiques et/ ou à l'acquisition de logiciels existants, étant donné le focus du programme des réformes 2.0 – la numérisation. Environ 74% du budget sera dédié aux BSM.

En termes de personnel, un budget sera nécessaire pour recruter des chef-fe-s de projet, surtout pour le projet NE 2.0. Il s'agira de développer le e-gouvernement, de renforcer l'accompagnement au changement et de développer les cockpits des services. Ces ressources et compétences n'existent pas dans l'équipe actuelle du programme des réformes, ni dans l'administration. Les besoins sont estimés entre 2.5 EPT en 2019 et 4.0 EPT pour la période 2020-2022. Cela représente environ 26% du budget.

³ Les montants de réserve incluent des dépenses prévues pour la promotion du Guichet unique, en particulier en 2019 et 2020.

Incidences financières :

Incidences financières liées à l'ouverture d'un nouveau crédit d'engagement (en francs) PRE 2.0	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Totaux
Compte de fonctionnement :								
Amortissements		-	-	-	-	-	-	-
Charges salariales_30	200'000	400'000	400'000	400'000	-	-	-	1'400'000
BSM_31	1'575'000	1'375'000	625'000	425'000	-	-	-	4'000'000
Subventions_36	-	-	-	-	-	-	-	-
Total charges nettes	1'775'000	1'775'000	1'025'000	825'000	-	-	-	5'400'000
Compte de financement :								
Solde	1'775'000	1'775'000	1'025'000	825'000	-	-	-	5'400'000

À relever que ces dépenses avaient initialement été intégrées dans un crédit à solliciter de 5.0 millions de francs (dont 1.5 mios à engager sur l'exercice 2019), annoncé avec le budget 2019 de l'OORG et qui ne sera finalement pas sollicité.

Projet d'agglomération : mesures classées en priorité A

Description des mesures	Communes concernées	Coût (en mios)	Part Confédération (en mios)	Part canton (en mios)
Création d'une interface bus-train à la halte St-Blaise BLS, et réaménagement du chemin de la Plage*	Saint-Blaise	3.275	1.31 1.4148**	0.3275 0.3537**
Amélioration interface bus-train, Gare de Neuchâtel : place Blaise Cendrars*	Neuchâtel	7.675	3.07 3.3156**	0.7675 0.8289**
Requalification de la RC5 : priorisation TP et aménagement de bandes cyclables, 1ère étape*	Neuchâtel / Hauterive / Saint-Blaise	6.775	2.71 2.9268**	0.6775 0.7317**
Elargissement de la chaussée à l'avenue des Pâquiers pour permettre le croisement des bus et la sécurisation des cheminements piétons*	Saint-Blaise	0.5	0.2 0.216**	0.050 0.054**
Aménagements de voiries et modification du schéma de circulation dans le centre du bourg de Colombier, en lien avec la restructuration du réseau TP (y compris réalisation de nouveaux arrêts de bus)*	Milvignes	1.825	0.73 0.7884**	0.1825 0.1971**
Priorisation TP à la rue de l'Ecluse : Champ-Coco (jonction H10) et au carrefour de Prébarreau*	Neuchâtel	0.2	0.08 0.0864**	0.02 0.0216**
Forfait mobilité douce Liste A	Diverses communes	15.38	6.15	1.538
Forfait valorisation de l'espace routier Liste A	Diverses communes	32.73	13.09	3.273
Total		68.36	27.36(40%) 27.99**	6.836 (10%) 7.00**

*Ces mesures ne font pas l'objet d'un forfait. Les montants présentés sur la 1^{ère} ligne ne tiennent donc pas compte du renchérissement ni de la TVA qui seront pratiqués au moment de leur réalisation. Afin de disposer d'une certaine prévisibilité, le Conseil d'Etat a décidé de maintenir un montant de cofinancement qui se base sur les coûts des mesures évalués par la Confédération en avril 2016 + TVA de 8%

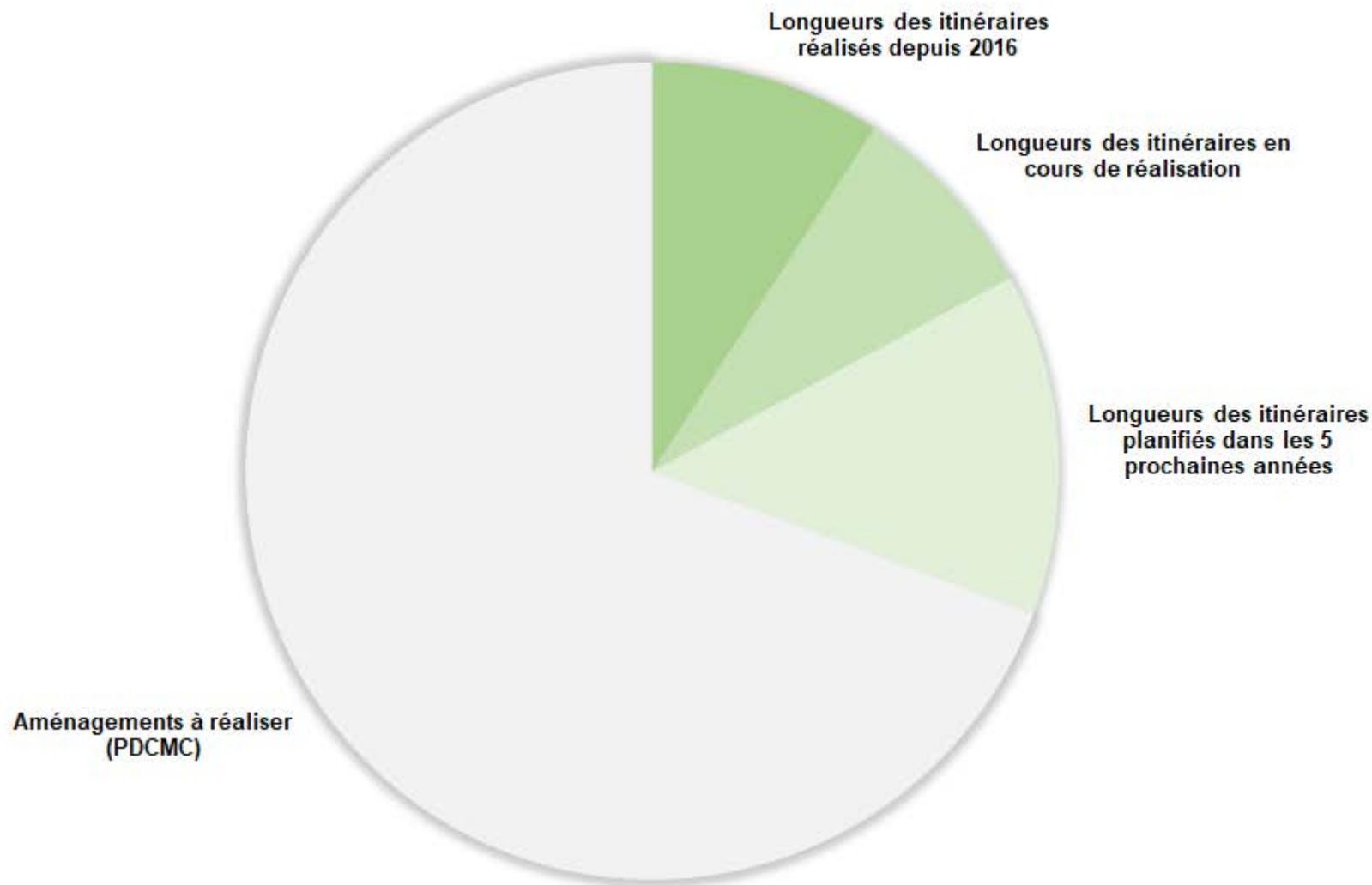
** y compris TVA 8% mais sans renchérissement

TABLE DES MATIÈRES

Pages

RÉSUMÉ	1
1. INTRODUCTION	2
2. STIMULATION DE L'INVESTISSEMENT	3
2.1. Soutien à l'investissement par des tiers.....	
2.2. Crédit d'engagement en faveur du financement de projets et d'études Préalables à des investissements futurs.....	4
3. ACCÉLÉRATION DES RÉFORMES EN COURS ET NOUVELLES ÉTAPE DU PROGRAMME DE RÉFORMES DE L'ÉTAT	14
3.1. Accélération des réformes en cours.....	16
3.2. Nouvelle étape du programme de réforme de l'État.....	18
4. SYNTHÈSE	21
5. IMPACTS SUR LES FINANCES	22
6. IMPACTS SUR LE PERSONNEL	24
7. IMPACTS SUR LES COMMUNES	24
8. VOTE DU GRAND CONSEIL	25
9. CONCLUSION	25
Décret portant octroi, dans le cadre d'un programme d'impulsion et de transformations, de sept crédits d'engagement relatifs au soutien et à la réalisation de divers projets, pour un montant cumulé de 70'800'000 francs	27
Décret portant attribution d'un montant de 22'000'000 francs à la réserve de la politique conjoncturelle	30
ANNEXES	
Annexe 1 : Conséquences financières des crédits d'engagements relatifs au soutien à l'investissement par des tiers.....	31
Annexe 1b : Conséquences financières des crédits d'engagement relatifs au financement d'études préalables à des investissements futurs.....	36
Annexe 2 : Mesures concernées par le crédit d'engagement relatif à l'accélération des réformes en cours et conséquences financières.....	46
Annexe 3 : Bilan du programme de réforme de l'État (PRE) – période 2010 – 2018 et intention pour la poursuite de ce programme entre 2019 et 2022.....	55
Annexe 4 : Projet d'agglomération : mesures classées en priorité A.....	

EN 2020, PLUS D'UN QUART DES AMÉNAGEMENTS PRÉVUS DANS LE PDCMC SONT RÉALISÉS OU PLANIFIÉS



Canton de Neuchâtel
Département du développement territorial et de l'environnement



Plan directeur cantonal de mobilité cyclable

14 juillet 2016

Plan Directeur cantonal de mobilité cyclable

Dossier complet

Edition

Canton de Neuchâtel – Département du développement territorial et de l'environnement

Auteur

Citec Ingénieurs Conseils SA

Groupe de suivi

Service des ponts et chaussées
Service des transports
Service de l'aménagement du territoire

Neuchâtel, 14 juillet 2016



INGENIEURS CONSEILS

Aménagements Régulation du trafic
Modélisation Transports urbains
Planification Etude d'impacts
Ferroviaire Large events

Citec Ingénieurs Conseils SA

Route des Gouttes-d'Or 40
CH-2000 Neuchâtel

Tél +41 (0)32 854 20 79 ■

Fax +41 (0)22 809 60 01 ■

e-mail: citec@citec.ch ■

www.citec.ch ■

Sommaire

1. Introduction	3
1.1. Contexte	3
1.2. Cadre légal et institutionnel	3
1.3. Portée du plan	4
1.4. Rappel de la stratégie de mobilité douce 2015	5
1.5. Processus participatif	5
2. Conception du réseau cantonal	7
2.1. Réseau cyclable d'importance cantonale	7
2.2. Les itinéraires utilitaires d'importance cantonale	7
2.3. Les itinéraires de cyclotourisme d'importance cantonale	9
2.4. Fiches de détail	10
3. Objectifs, principes et mesures	11
3.1. Objectifs	11
3.2. Principes d'aménagement	11
3.3. Mesures	11
4. Cartes sectorielles	13
5. Table des abréviations	27
6. Annexes	28
Annexe 1 : Fiches de détail sur les itinéraires cyclables	
Annexe 2 : Fiches de détail sur les points & pôles d'intermodalité	
Annexe 3 : Principes de conception et d'aménagement des itinéraires cyclables	

1. Introduction

1.1. Contexte

Le plan directeur cantonal de mobilité cyclable (PDCMC) s'inscrit dans la stratégie multimodale « **Neuchâtel Mobilité 2030** », dont la mobilité douce (MD) constitue l'un des quatre piliers, et met en œuvre les actions portant sur l'infrastructure listées dans la **Stratégie de mobilité douce cantonale élaborée en 2015** et intitulée « Pistes pour intensifier l'usage du vélo dans le canton » (ci-après « stratégie MD »). Cette stratégie MD, adoptée par le Grand Conseil, a ainsi servi de base à l'élaboration du PDCMC.

Conformément aux intentions du plan directeur cantonal, le PDCMC propose de répondre à la demande croissante de déplacement en **s'appuyant encore davantage sur la mobilité cyclable, en complémentarité avec les transports publics**. Il est d'autant plus pertinent d'agir sur le développement de la mobilité cyclable qu'elle nécessite relativement peu d'infrastructures. Ces dernières se doivent néanmoins d'être sensiblement améliorées et développées dans le canton, afin d'attirer de nouveaux usagers, qui délesteront d'autant les autres réseaux de transports ponctuellement saturés aux heures de pointe.

1.2. Cadre légal et institutionnel

Le présent document prend toute sa place dans les différents documents de planification de l'Etat de Neuchâtel portant sur les transports. Il s'agit d'un document **concret et opérationnel** à destination des autorités, dans le but d'améliorer la mobilité de l'ensemble des usagers cyclistes du canton.

Loi sur la mobilité douce (LMD)

Le plan directeur cantonal de mobilité cyclable met en œuvre la loi sur la mobilité douce (LMD).

Selon la loi, ledit plan **désigne le réseau cyclable d'importance cantonale** comprenant les itinéraires utilitaires et les itinéraires de cyclotourisme.

Lien avec le plan directeur cantonal (PDC)

Le PDC, dans sa version validée en juin 2013 par la Confédération, comprend une option forte en faveur de la **promotion de la mobilité douce (MD)** comme solution alternative aux transports individuels motorisés (TIM) et aux transports publics (TP), ceci pour les courtes et moyennes distances, en raison de ses avantages économiques et sociaux.

A cet égard, le PDCMC complète le PDC en ce qui concerne le trafic cycliste, conformément à la stratégie A.2 du Projet de territoire cantonal, selon laquelle il convient de **viser un report modal fort vers les TP et les MD**, en augmentant la part de la circulation piétonne et cycliste sur le canton par le biais notamment de la création de réseaux plus attractifs et plus sûrs.

Le PDCMC concrétise en particulier les objectifs des deux **fiches du PDC** suivantes :

- **A_21** « Viser un report modal fort vers les transports publics et la mobilité douce » ;
- **A_27** « Promouvoir la mobilité douce ».

1.3. Portée du plan

Conformément à l'article 15 de l'Ordonnance sur l'aménagement du territoire (OAT), les plans directeurs sont **liants** pour les autorités communales et cantonales. L'instrument peut distinguer la **portée des mesures** (contraignantes ou indicatives) et leur **état de coordination** (réglée, en cours, information préalable).

Le plan directeur cantonal de mobilité cyclable (PDCMC) est l'instrument de conduite, de planification et d'information du canton en matière de mobilité cyclable. Il est composé des documents suivants, qui n'ont pas tous la même portée :

- Le corps du présent rapport, constitué à la fois d'une **partie explicative non liante** (chapitres 1 et 2), faisant notamment la synthèse des études menées et explicitant la démarche, et d'une **partie liante** (chapitres 3 et 4) **énonçant les objectifs, principes et mesures** du PDCMC. Les **cartes sectorielles** déterminent le réseau cyclable d'importance cantonale à savoir l'ensemble des itinéraires utilitaires (qui comprennent les itinéraires A, B, C et D) et les itinéraires de cyclotourisme (E). Elles sont **également contraignantes** et définissent les aménagements-types des itinéraires.
- Trois annexes qui ne sont pas contraignantes :
 - L'annexe 1, qui est constituée du recueil des **fiches de détail sur les itinéraires cyclables** utilitaires d'importance cantonale.
 - L'annexe 2, qui est constituée du recueil des **fiches de détail sur les points & pôles d'intermodalité**, avec les aménagements cyclables et de stationnement qui y sont liés.
 - L'annexe 3, « Principes de conception et d'aménagement des itinéraires cyclables », qui précise les **critères** à prendre en compte dans le développement du réseau et les **exigences de qualité** de la planification des itinéraires cyclables assurant une fonction de réseau cantonal.

Conformément à la loi sur la mobilité douce, le PDCMC définit et fixe géographiquement les itinéraires cyclables constituant le réseau cyclable d'importance cantonale. Le chapitre 2 du présent document – « Conception du réseau cantonal » – explique la manière dont ce réseau a été défini. Le **choix des tracés** des itinéraires utilitaires d'importance cantonale (itinéraires A à D), ainsi que des itinéraires de cyclotourisme, est **en coordination réglée**. Les **aménagements-types** recommandés sur ces itinéraires (simple signalisation, bandes ou pistes cyclables) sont **en coordination en cours**. Les potentiels conflits avec d'autres intérêts relevant de l'aménagement du territoire ou de la protection de la nature ont été identifiés dans les fiches de détail des itinéraires. Leur prise en compte et leur traitement devront être faits lors de l'élaboration des plans d'alignement (ou au plus tard lors des plans routiers ou des demandes de permis de construire).

Le PDCMC désigne les itinéraires cyclables d'importance cantonale. Les régions et les communes peuvent compléter ce réseau dans le cadre d'une planification régionale (PDR) ou communale (plans directeurs communaux de mobilité cyclable et/ou plans d'affectation). Les itinéraires cyclables communaux définis dans ces planifications d'échelon inférieur **complètent le réseau d'importance cantonale** et en densifient le maillage. Ils se trouvent en général sur ou le long des routes communales et relèvent de la compétence des communes. A noter que le PDCMC a également fait l'objet d'une **coordination avec les projets prévus par le projet d'agglomération** de 3^{ème} génération du réseau urbain neuchâtelois (RUN).

Le PDCMC pourra faire l'objet de modifications mineures qui feront l'objet de décisions du Département du développement territorial et de l'environnement (DDTE). Ce dernier informera les autorités concernées. Pour les autres modifications, la **procédure d'adoption du plan** sera alors suivie.

1.4. Rappel de la stratégie de mobilité douce 2015

La stratégie MD définie en mai 2015 par le canton de Neuchâtel se décline à partir des **deux grands domaines d'intervention** pour inciter les usagers à se déplacer d'avantage à pied et à vélo, à savoir le développement de l'infrastructure et le soutien à une « culture de la mobilité douce ».

Le PDCMC concrétise, pour le domaine du trafic cycliste, les **trois lignes d'action de la stratégie MD portant sur les infrastructures**, à savoir :

- Définir un langage commun et des « standards d'équipement MD » à aménager en fonction des contextes (situation urbaine ou hors localité, volumes de trafic routier et régimes de vitesse, gabarits de chaussée, etc.) ;
- Viser le développement d'un réseau cyclable inter-urbain quotidien et de loisir le plus complet et cohérent possible en tenant compte des contraintes (financières et contextuelles) et des potentiels d'usagers (analyse coût-efficacité) ;
- Développer l'intermodalité TP+MD, les déplacements à pied et à vélos permettant d'alimenter le réseau et d'accroître de manière substantielle la zone de « chalandise » des arrêts TP.

1.5. Processus participatif

Le 23 mars 2016, **deux ateliers de consultation** ont été organisés et ont permis aux partenaires de tous horizons (associations, conseillères et conseillers communaux, représentant-e-s des services communaux et cantonaux, membres du RUN, entreprises de transports publics, etc.)¹ d'être informés de la démarche et de **s'exprimer sur les propositions de transcription des itinéraires sur le réseau routier**.

Les deux ateliers de consultation se sont déroulés de la même manière :

- Une première partie, plus théorique, avec un exposé sur l'avancement de la mise en œuvre de la stratégie MD et une présentation des premières options prises, notamment en termes de choix des tracés pour les itinéraires cyclables cantonaux.
- Une seconde partie, interactive, où les différents partenaires ont eu l'occasion de participer aux réflexions propres à chaque secteur géographique et de réagir sur les propositions d'itinéraires cyclables et d'aménagements-types.

Dans le cadre de ces ateliers, la question des infrastructures d'accueil mises à disposition des usagers sur les points & pôles d'intermodalité a également été débattue. En effet, l'attractivité d'un itinéraire cyclable de rabattement vers les transports publics est fortement dépendante de la qualité des aménagements de l'interface d'échange, notamment en ce qui concerne l'offre en stationnement pour vélos.

Toutes ces variables et les différents inputs récoltés dans le cadre du processus participatif **ont été intégrés à l'élaboration du PDCMC**.

¹ *Partenaires territoriaux (principales communes du canton, régions, RUN), services de l'administration cantonale (services des transports, de l'aménagement du territoire, des ponts et chaussées), opérateurs de transports publics (transN, CFF, BLS) et associations (ProVelo, ATE, TCS, SuisseMobile).*

2. Conception du réseau cantonal

La conception des itinéraires cyclables d'importance cantonale s'est basée sur la stratégie MD, dont notamment les passages suivants :

- « *L'existence d'itinéraires cyclables attrayants, sûrs, continus et les plus homogènes possibles est essentielle pour une utilisation plus fréquente du vélo dans les déplacements quotidiens [itinéraires cyclables utilitaires] et de loisir [itinéraires de cyclotourisme]. C'est pourquoi, il faut **améliorer prioritairement les sections dangereuses** ou peu attrayantes du réseau existant, tout en comblant les lacunes par l'aménagement des maillons manquants. »*
- « *Un itinéraire cyclable aménagé doit être sûr, visible et identifiable, ce qui plaide au minimum pour un jalonnement [signalisation] efficace, ainsi que du marquage [bandes cyclables] ou des aménagements en dur [pistes cyclables] lorsque les conditions l'exigent. Par ailleurs, il est préférable d'**assurer la continuité du type d'aménagement sur un itinéraire** (ou du moins sur des tronçons d'une certaine longueur). »*

2.1. Réseau cyclable d'importance cantonale

Le réseau cyclable d'importance cantonale est composé des itinéraires cyclables utilitaires et des itinéraires de cyclotourisme. Le PDCMC **définit le tracé des itinéraires envisagés** dans la stratégie MD et **met également en évidence les tronçons nécessitant une intervention** (aménagement de bandes cyclables ou séparation des trafics), ainsi que les tronçons a priori « cyclo-conformes », où les différents usagers de la chaussée circulent en mixité. Sur ces derniers tronçons, la pose de signalisation verticale et l'aménagement d'infrastructures cyclables ponctuelles peuvent toutefois potentiellement être rendus nécessaires pour assainir d'éventuels points noirs.

Les tracés des itinéraires cyclables d'importance cantonale, ainsi que les aménagements types recommandés, figurent sur les **cartes sectorielles** du PDCMD (cf. chapitre 4). Les autorités et services cantonaux et communaux concernés réalisent, selon les compétences définies par la LMD, les tronçons constituant les itinéraires utilitaires et de cyclotourisme selon les informations figurant sur ces cartes sectorielles. Des **fiches de détail** (cf. chapitre 2.4) présentant un caractère indicatif complètent ces cartes sectorielles.

2.2. Les itinéraires utilitaires d'importance cantonale

Choix des tracés

Le choix des tracés des itinéraires cyclables utilitaires d'importance cantonale a été effectué sur la base des étapes suivantes :

- en premier lieu, par la **détermination, sur le réseau routier cantonal, des lignes de désir** inter-localité définies dans la stratégie MD ;
- puis par la **mise en évidence des liaisons alternatives sur le réseau routier communal**, lorsque des itinéraires attrayants (volumes de trafic moins élevés et vitesses de circulation plus modérées) existent à l'écart de la route cantonale ;
- enfin par l'**intégration des remarques et inputs des différents partenaires** lors de la phase de consultation.

Ainsi, si les itinéraires constitutifs du réseau utilitaire d'importance cantonale, constitués pour l'essentiel de liaisons directes entre localités ou de rabattement sur les gares et haltes ferroviaires, se trouvent **en général sur ou le long des routes**

cantonales, ils peuvent aussi exceptionnellement emprunter des axes communaux, lorsque ceux-ci s'y prêtent mieux ou qu'un tracé le long de la route cantonale n'est pas pertinent (car imposant un détour par exemple). Pour assurer la continuité du réseau cyclable d'importance cantonale, les communes réaliseront les aménagements mais pourront bénéficier de subventions cantonales conformément à la LMD

L'opportunité des alternatives de tracés potentielles a été débattue avec les différents partenaires dans le cadre du processus participatif. Si des consensus ont généralement pu être trouvés, **certains arbitrages ont parfois dû être réalisés²**.

Hierarchisation des itinéraires

Conformément à la systématique définie dans le cadre de la stratégie MD, les itinéraires utilitaires d'importance cantonale sont hiérarchisés de la sorte :

- **Projets phares (A)** : liaisons cyclables de moins de 30 min les plus porteuses en termes de potentiel d'usagers et de génération de dynamique positive ;
- **Itinéraires utilitaires principaux (B)** : liaisons cyclables de moins de 30 min entre une centralité avec au moins 2'500 habitants, 1'000 emplois ou plusieurs points d'intérêts³ et (au minimum) une autre centralité.
- **Itinéraires utilitaires secondaires (C)** : liaisons cyclables de moins de 30 min entre centralités de moins de 2'500 habitants et moins de 1'000 emplois avec une fonction de rabattement vers une interface d'intermodalité.
- **Itinéraires de liaison (D)** : liaisons cyclables de plus de 30 min entre deux centralités.

Aménagement des itinéraires utilitaires

Sur les tronçons utilitaires « **cyclo-conformes** », aucun aménagement n'est a priori nécessaire. Des situations particulières ne sont cependant pas exclues selon :

- le type d'usagers (itinéraire d'accès à une école par exemple) ;
- la pente ;
- la volonté d'assurer une continuité d'aménagement avec les tronçons adjacents ;
- la présence de points noirs au niveau de la sécurité (franchissement d'un carrefour compliqué ou d'un axe routier plus important par exemple).

Dans cette catégorie de tronçons sont distingués sur les cartes sectorielles du chapitre 4 les **itinéraires en mixité** déjà signalisés (cf. traits pleins en violet) de ceux qui ne le sont pas (cf. traitillés violet). Sur ces derniers, avant de signaler les itinéraires, il s'agit de s'assurer que la cohabitation harmonieuse des différents usagers de la route est possible sans aménagement spécifique.

Sur les **tronçons non « cyclo-conformes »** du réseau utilitaire, un aménagement cyclable est nécessaire. Sur les cartes sectorielles du chapitre 4, on distingue les cas suivants pour les tronçons qui ne sont pas encore équipés :

- L'insertion de l'itinéraire peut se limiter au **marquage d'une bande cyclable** sur la chaussée (cf. traitillés oranges sur les cartes sectorielles) ;

² *Tel est le cas par exemple du projet du **Chemin des Rencontres**, dont le tronçon planifié entre le Crêt-du-Loche et la gare du Loche (site propre MD le long de la voie ferrée) n'a finalement pas été retenu dans le réseau utilitaire d'importance cantonale en raison des contraintes suivantes : déficit de desserte de l'entrée est et du coteau sud de la ville, emprises sur des prairies sèches comprises dans l'inventaire fédéral des prairies sèches, reports de charges trop importants sur la commune du Loche.*

³ *Les points d'intérêts sont constitués des principaux équipements publics (établissements hospitaliers, écoles, bâtiments administratifs, salles de spectacles, terrains de sport, etc.).*

- L'insertion de l'itinéraire nécessite la **réalisation d'une piste cyclable ou d'un site propre** en marge de la chaussée (cf. traitillés rouges sur les cartes).

A noter que les fiches de détail des itinéraires cyclables présentées en annexes donnent des **indications sur la faisabilité des différents types d'aménagement** (insertion possible de bandes ou pistes cyclables dans les gabarits existants ou nécessité d'élargir la chaussée). Les **principales contraintes et les points noirs** potentiels des itinéraires cyclables sont également répertoriés dans les fiches de détail. Y sont notamment identifiés les carrefours particulièrement dangereux pour les cyclistes ou présentant une problématique particulière⁴.

2.3. Les itinéraires de cyclotourisme d'importance cantonale

Itinéraires concernés

Lorsqu'on parle d'itinéraires de cyclotourisme d'importance cantonale, il s'agit pour l'essentiel des **itinéraires du réseau national et régional de SuisseMobile (E)**. La signalisation de ces itinéraires, dotés d'un numéro à un ou deux chiffres blanc sur fond bleu, est effectuée par le canton.

Le canton poursuit le développement du réseau d'itinéraires de cyclotourisme en **étroite collaboration avec SuisseMobile** et a pour objectif d'en améliorer de manière permanente la qualité. Les itinéraires sont fixés selon des critères touristiques et traversent autant que possible des paysages attractifs. Afin de pouvoir être utilisés par un large public incluant également les familles avec enfants, ces itinéraires doivent **éviter au maximum les tronçons dangereux** ou ceux où le trafic motorisé est trop dense.

Sur les cartes sectorielles du chapitre 4, **seuls les tracés existants des itinéraires SuisseMobile sont représentés**. Les nouveaux tracés envisagés sont également affichés à titre indicatif (en traitillés bleu).

Amélioration des itinéraires de cyclotourisme

Sur les itinéraires de cyclotourisme existants quelques propositions d'**aménagement ponctuels** (sécurisation des traversées de route ou des mouvements de tourne-à-gauche) ou d'alternatives de tracés (cf. traitillés bleus sur les cartes sectorielles du chapitre 4) sont faites, en conformité avec les mesures identifiées par SuisseMobile dans le cadre de son **programme d'actions « La Suisse à Vélo 2030 »**.

Il peut en effet être pertinent de dévier un itinéraire de cyclotourisme dans les cas où l'itinéraire alternatif envisagé offre un intérêt paysager accru ou qu'un tronçon de route (cantonale ou communale) voisin plus opportun a fait l'objet d'aménagements en faveur des cycles.

La pertinence de déplacer un itinéraire est toutefois à **réexaminer systématiquement avec les organisations concernées** (notamment Neuchâtel tourisme et SuisseMobile). Si des mesures de construction sont nécessaires afin de remanier les itinéraires ou de procéder à des améliorations, leur réalisation incombe au propriétaire de la route. Toutefois, conformément à la LMD, **le canton peut accorder des subventions** pour les investissements nécessités par l'entretien ou l'amélioration des itinéraires de cyclotourisme d'importance cantonale.

⁴ Les grands giratoires (ou les giratoires à double voie), ainsi que les carrefours non régulés à 3 ou 4 branches en dehors des localités constituent des cas typiques de non « cyclo-conformité ».

2.4. Fiches de détail

Les fiches de détail annexées complètent le plan du réseau cyclable cantonal. Ces fiches présentent un **caractère indicatif** et constituent, pour les autorités, des **aides à la mise en œuvre** du PDCMC. Elles constituent une base de référence pour les études sectorielles ou de détail à mener ultérieurement.

Fiches de détail sur les itinéraires cyclables (cf. annexe 1)

Pour chaque projet phare, itinéraire utilitaire principal et itinéraire utilitaire secondaire identifié, une **fiche technique** met en exergue les propriétés des différents tronçons constitutifs de l'itinéraire, les contraintes et difficultés principales du point de vue des cyclistes, ainsi que les pistes de solution envisagées.

Sur leur première page, les fiches proposent un extrait de plan permettant de localiser géographiquement l'itinéraire et ses différents tronçons. Ces derniers sont **systematiquement documentés** avec les éléments suivants (dans la mesure de leur disponibilité) :

- les caractéristiques techniques de l'axe cantonal emprunté ou situé à proximité (trafic journalier moyen, vitesse légale, gabarit moyen, etc.) ;
- leur « coloration » (tronçon d'itinéraire à vocation utilitaire, de cyclotourisme, de rabattement vers un point ou un pôle d'intermodalité avec les TP) ;
- la présence de l'itinéraire dans les mesures MD du projet d'agglomération ;
- l'existence ou le besoin d'aménagement cyclable (selon les catégories d'aménagements-types définies) ;
- les éventuelles contraintes et difficultés répertoriées avec une piste de solution pour les problèmes analysés.

La numérotation des tronçons des itinéraires du réseau cyclable cantonal utilitaire se base sur la numérotation des itinéraires, qui intègre une notion de niveau hiérarchique. Le format X1-a est utilisé, avec :

- X : la hiérarchie de l'itinéraire (« A » pour les projets phares, « B » pour les itinéraires utilitaires principaux, « C » pour les itinéraires utilitaires secondaires) ;
- 1, 2, ... : le numéro de l'itinéraire ;
- a, b, ... : le numéro du tronçon de l'itinéraire ;

Fiches de détail sur les points & pôles d'intermodalité (cf. annexe 2)

65 interfaces d'échange privilégiées entre le vélo et les TP ont été identifiées à l'échelle du territoire cantonal. Il s'agit de l'ensemble des gares et haltes ferroviaires du canton (y compris celles du Littorail), ainsi que les trois principaux pôles d'échange bus (PI. Pury à Neuchâtel, Cernier-Village et PI. du Marché au Locle).

Bien qu'appartenant aux réseaux TP de niveau supérieur, ces 65 interfaces n'ont bien sûr pas toutes la même importance. **Une distinction a ainsi été faite entre les « points d'intermodalité » et les « pôles d'intermodalité »**, sur la base du potentiel d'attractivité de l'arrêt (les arrêts avec plus de 400 mouvements de passagers par jour sont appelés « pôles d'intermodalité », les autres sont des « points d'intermodalité »).

La **qualité de l'offre TP** (lignes de bus et train, cadence et qualité de desserte basée sur l'Horaires 2016) et de l'offre en stationnement vélo actuelle sur ces différentes interfaces, ainsi que le potentiel d'usagers cyclistes et les mesures à entreprendre pour améliorer le rabattement vélo sur ces points & pôles d'intermodalité sont présentés dans les fiches de détail de l'annexe 2. Il s'agit essentiellement de **mesures portant sur l'amélioration** (qualitative et quantitative) **de l'offre en stationnement vélo**.

3. Objectifs, principes et mesures

3.1. Objectifs

Conformément à la stratégie MD, le PDCMC poursuit les deux objectifs généraux principaux suivants :

1. **Mettre en place un réseau cyclable cohérent et sûr** à l'échelle du canton, destiné prioritairement aux déplacements utilitaires ;
2. **Favoriser et intensifier le rabattement vélo sur les TP** (intermodalité TP/MD) ;

3.2. Principes d'aménagement

Afin d'offrir un réseau cyclable cantonal de qualité, les principes d'aménagement suivants sont définis par le PDCMC :

- 1.1 **Déterminer le réseau cyclable d'importance cantonale** (itinéraires utilitaires et itinéraires de cyclotourisme), tout en prenant en compte les itinéraires déjà existants ;
- 1.2 **Hierarchiser les itinéraires utilitaires** d'importance cantonale en fonction des potentiels d'usagers ;
- 1.3 **Définir des principes de conception et d'aménagement** des itinéraires cyclables, afin d'harmoniser les interventions à l'échelle du canton ;
- 1.4 **Déterminer les aménagements existants et ceux à créer** (mixité, bande cyclable, piste cyclable) pour chaque itinéraire utilitaire ;

Le renforcement de l'intermodalité vélo-TP se concentre quant à elle sur les trois démarches complémentaires suivantes dans le cadre du présent PDCMC :

- 2.1 **Déterminer les points et les pôles d'intermodalité** sur le territoire cantonal ;
- 2.2 **Desservir les points et pôles d'intermodalité** identifiés ;
- 2.3 **Déterminer les aménagements cyclables et de stationnement** à mettre en place à proximité des points et pôles d'intermodalité.

3.3. Mesures

Les mesures permettant de concrétiser les objectifs et principes prédéfinis sont les suivantes :

- **Développer progressivement le réseau utilitaire d'importance cantonale** en :
 - aménageant en principe les maillons manquants des itinéraires A et B de manière à prioriser les interventions les plus efficaces (réaliser les études de planification nécessaires et exécuter les projets d'aménagement par étape, en visant une réalisation des tronçons « faciles » à mettre en œuvre à l'horizon 2025, une réalisation des tronçons « moyens » à l'horizon 2030 et une réalisation des tronçons « difficiles » à l'horizon 2035) ;
 - réalisant les tronçons manquants du réseau utilitaire C et D au gré des opportunités (profiter des projets de réfection de chaussée et/ou des conduites et canalisation souterraines, des requalifications d'espaces publics, etc.).
- **Mettre en place une signalisation efficace et harmonisée** afin de permettre aux usagers d'identifier les itinéraires existants hors des axes à fort trafic.

- **Sécuriser les lieux les plus accidentogènes** sur les tronçons du réseau cyclable déjà existants Exploiter en analysant les données d'accidentologie recensées dans l'application « Accidents de la circulation » de Mistra (M-VU et DWH-VU).
- **Élaborer une stratégie de régulation des carrefours** visant à encourager la pratique du vélo en :
 - aménageant des sas vélo sur les voies de présélection des carrefours à feux, afin de permettre aux cyclistes de profiter du feu rouge pour se positionner devant les autres véhicules ;
 - étudiant les possibilités de passage facilité pour les tournes-à-droite (mouvements de tourne-à-droite au rouge autorisés pour les vélos), à l'image du projet-pilote mené à Bâle.
- **Optimiser les itinéraires de cyclotourisme** d'importance cantonale en intervenant sur les points durs ou les opportunités identifiées par SuisseMobile dans le cadre du programme d'actions « La Suisse à Vélo 2030 ».
- **Assurer l'entretien du réseau cyclable** d'importance cantonale en :
 - nettoyant les itinéraires d'importance cantonale en début de saison et en coordonnant les services d'entretien ;
 - améliorant la prise en compte de la mobilité cyclable lors de chantiers (maintien d'une continuité cyclable en déviant ou sécurisant les passages).
- **Garantir l'accessibilité vélo aux abords des principales interfaces TP** en :
 - réalisant les aménagements cyclables et de stationnement dans les pôles d'intermodalité à l'horizon 2030 ;
 - réalisant les aménagements cyclables et en stationnement dans les points d'intermodalité au gré des opportunités.
- **Communiquer sur les principes de conception et d'aménagement des itinéraires cyclables** à respecter en mettant à disposition et en tenant à jour un document de recommandation.
- **Garantir le financement des aménagements** cyclables à réaliser par le canton et subventionner ceux à réaliser par les communes

4. Cartes sectorielles

Pour des raisons de lisibilité et de cohérence, le découpage territorial retenu dans le cadre de la stratégie MD est repris dans le PDCMC.

Comme l'illustre la figure ci-dessous, le plan du réseau cyclable cantonal évoqué au chapitre 2.1 est découpé selon les **quatre grands secteurs** suivants⁵ :

- n° 1 : **Val-de-Travers / La Brévine** (cf. figure 2, page 15)
- n° 2 : **Le Locle / La Chaux-de-Fonds / La Sagne** (cf. figure 3, page 17)
- n° 3 : **La Béroche / Littoral Ouest** (cf. figure 5, page 21)
- n° 4 : **Val-de-Ruz / Littoral Est** (cf. figure 6, page 23)

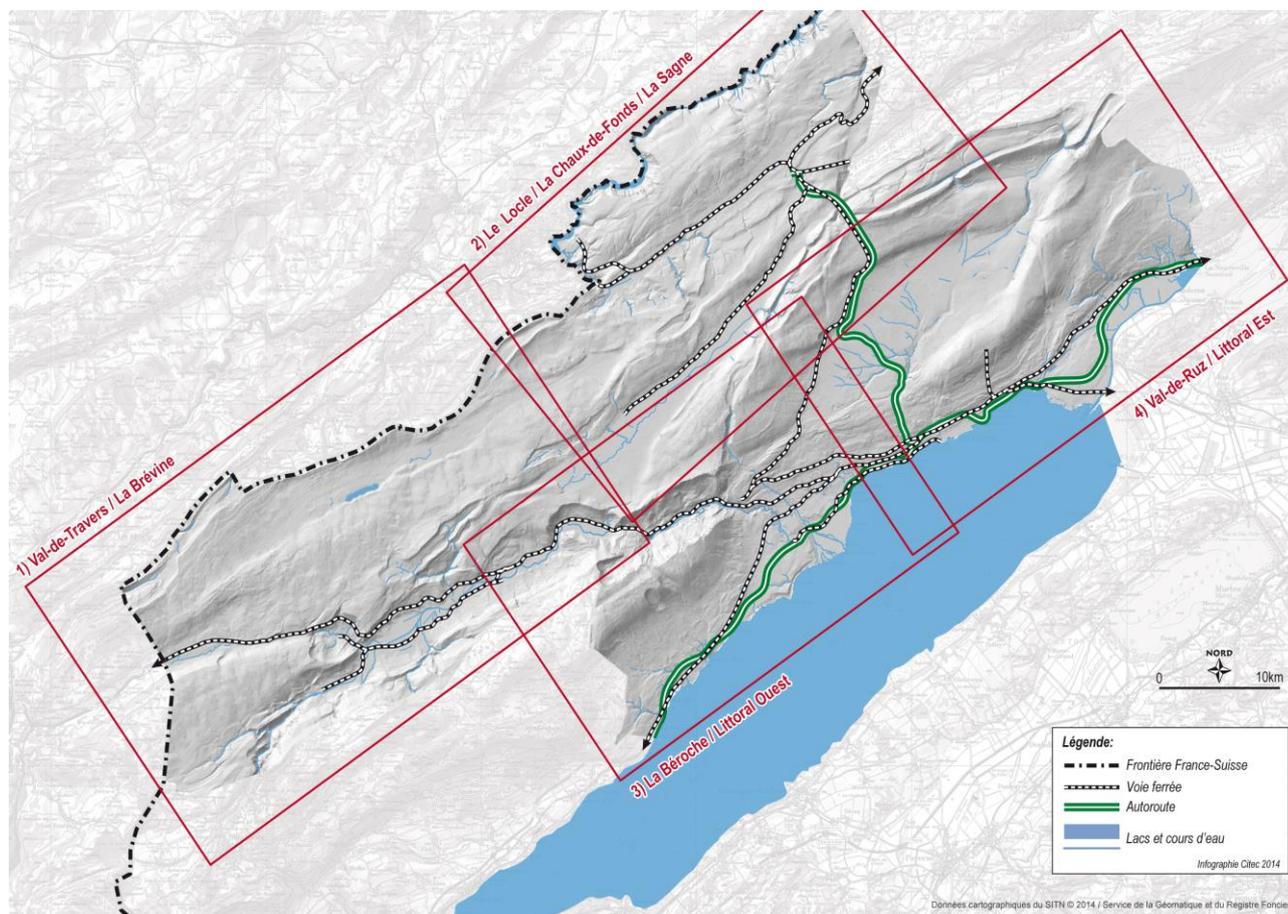


Figure 1 - Découpage du territoire cantonal en quatre secteurs

⁵ Nb : Des **zooms sur les trois principales villes** du canton sont également proposés (cf. figure 4, page 19, pour Le Locle et La Chaux-de-Fonds, et la figure 7, page 25, pour Neuchâtel).

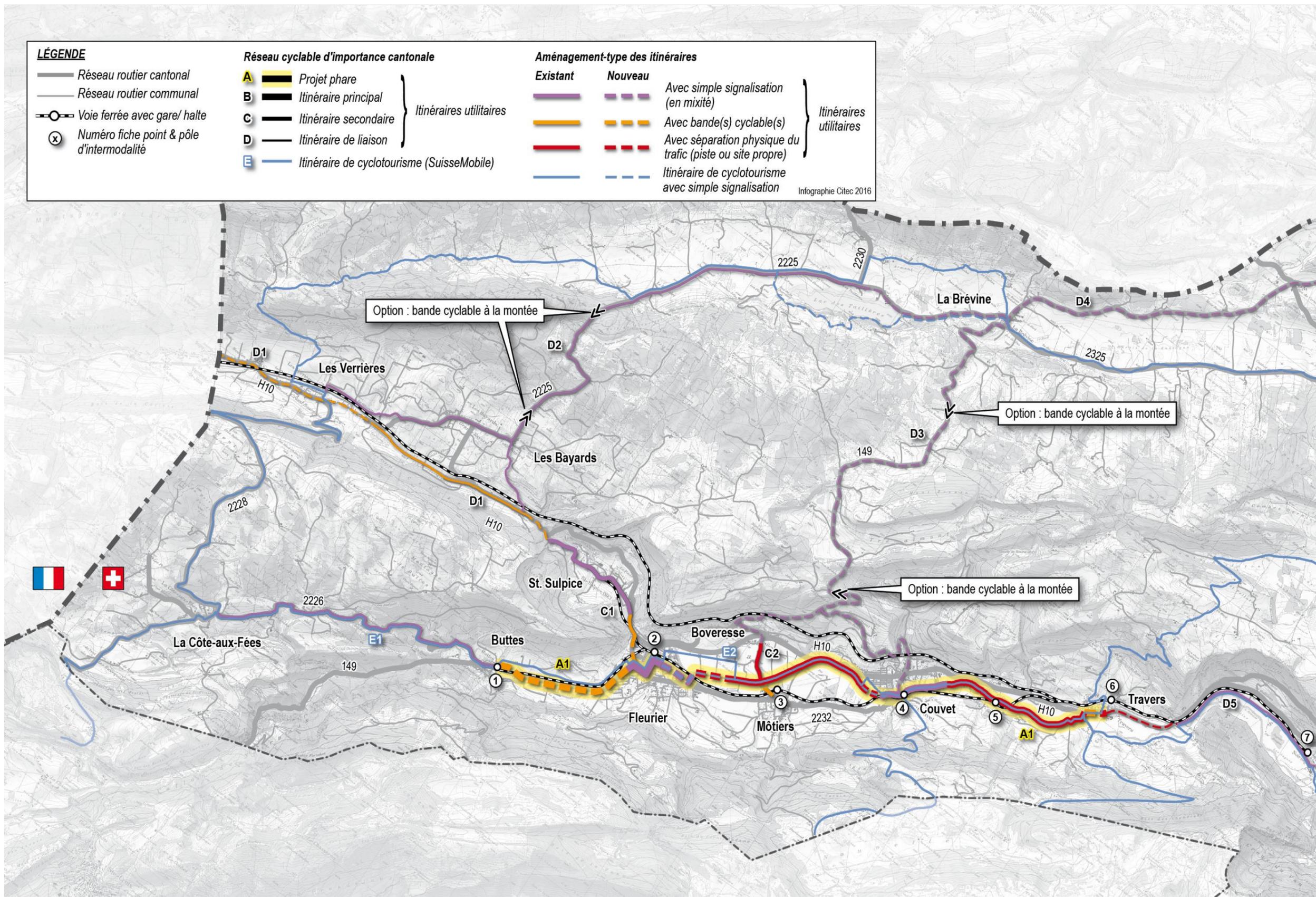


Figure 2 - Carte sectorielle n°1: Val-de-Travers / La Brévine

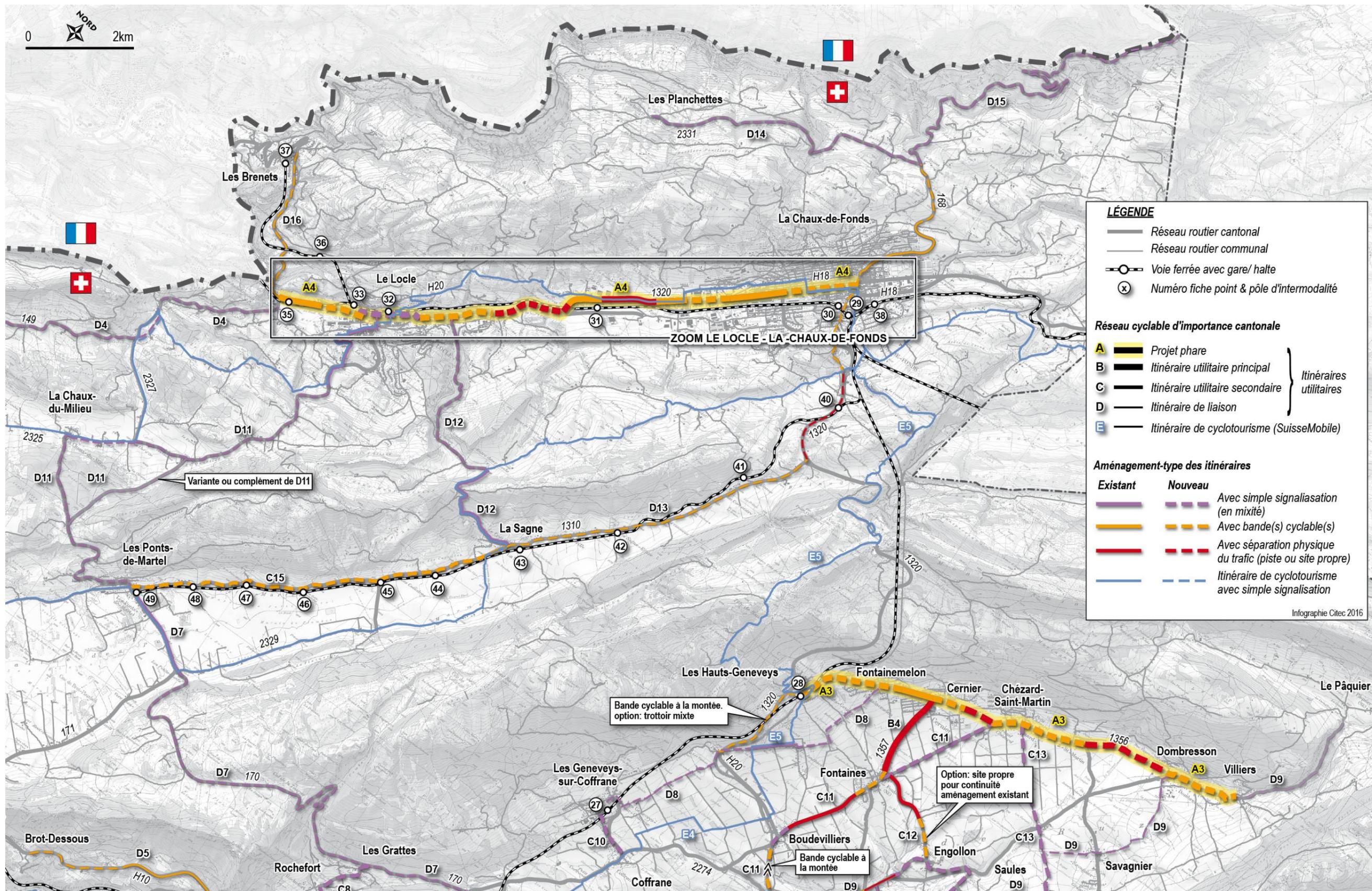


Figure 3 – Carte sectorielle n°2: Le Locle / La Chaux-de-Fonds / La Sagne

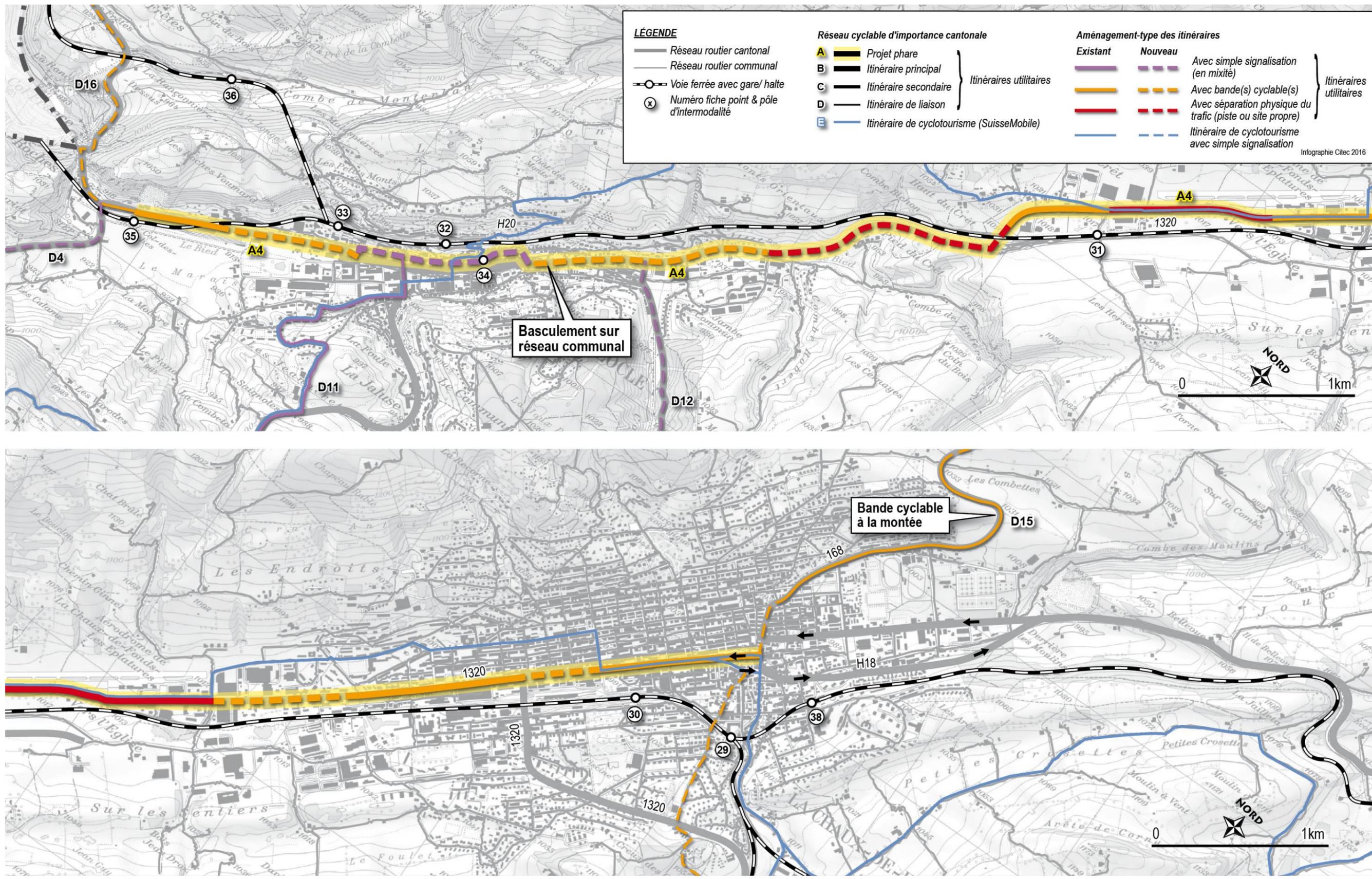


Figure 4 - Carte sectorielle n°2: Zooms sur les villes du Locle et de La Chaux-de-Fonds

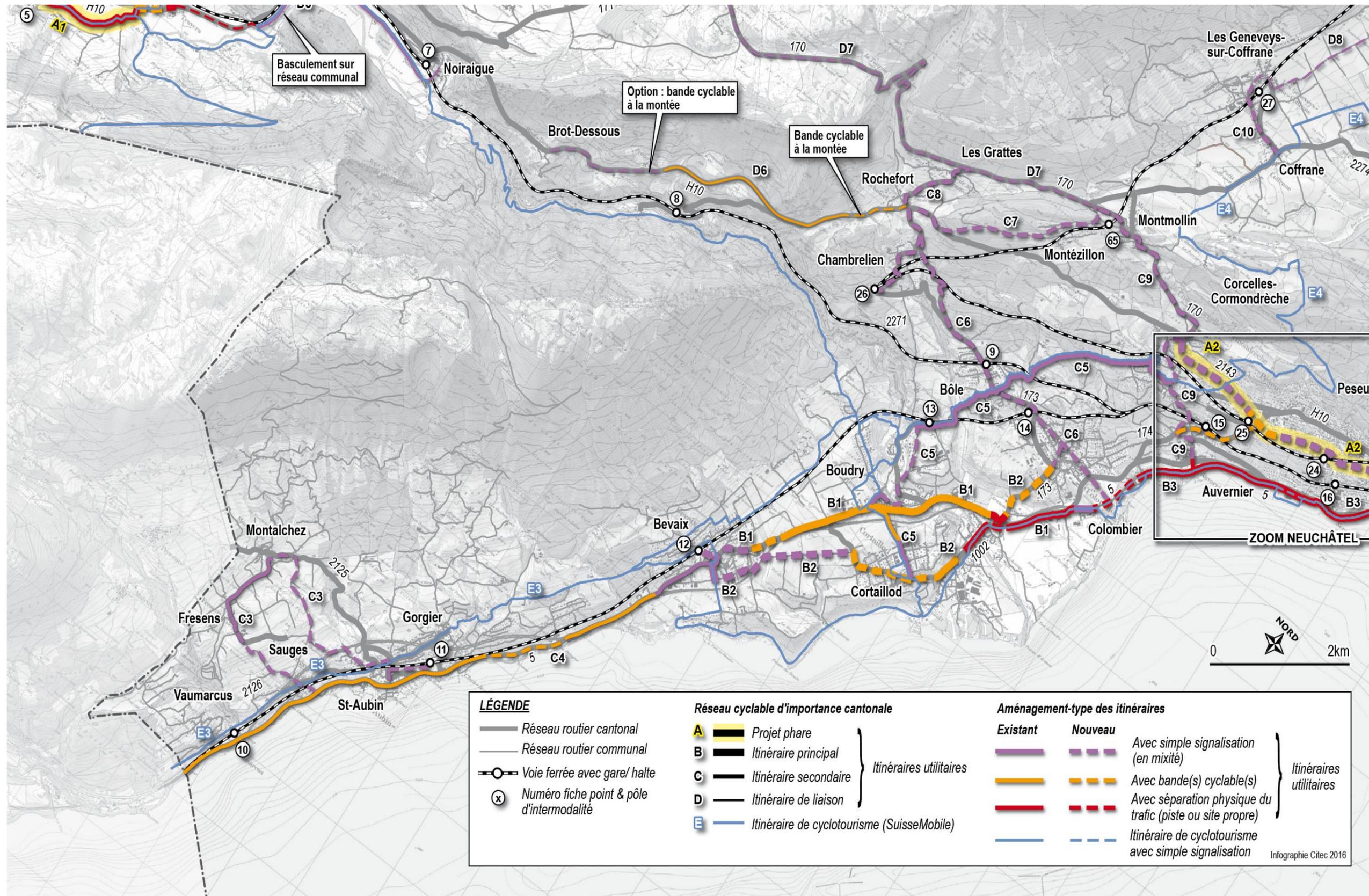


Figure 5 - Carte sectorielle n°3: La Béroche / Littoral Ouest

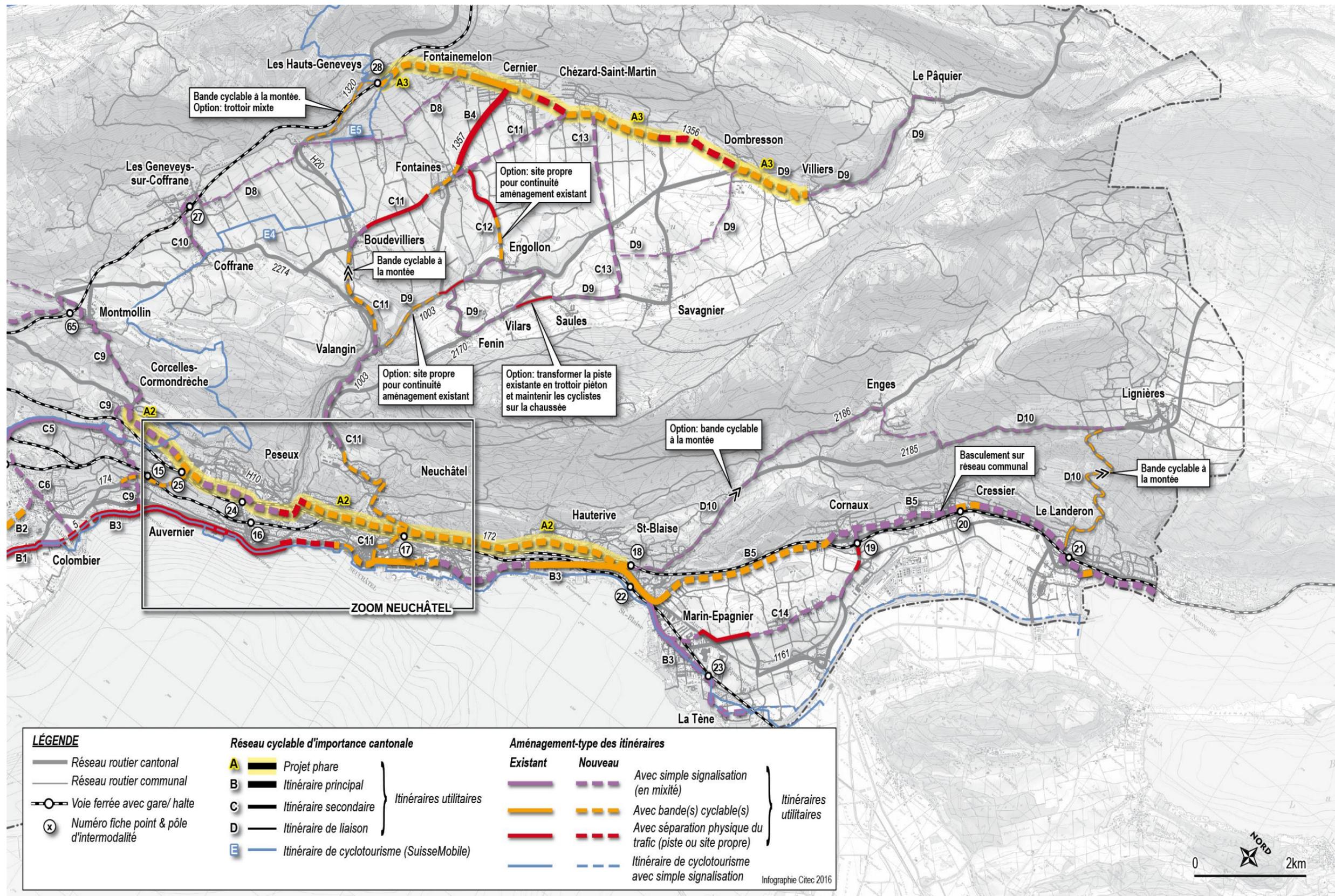


Figure 6 - Carte sectorielle n°4: Val-de-Ruz / Littoral Est

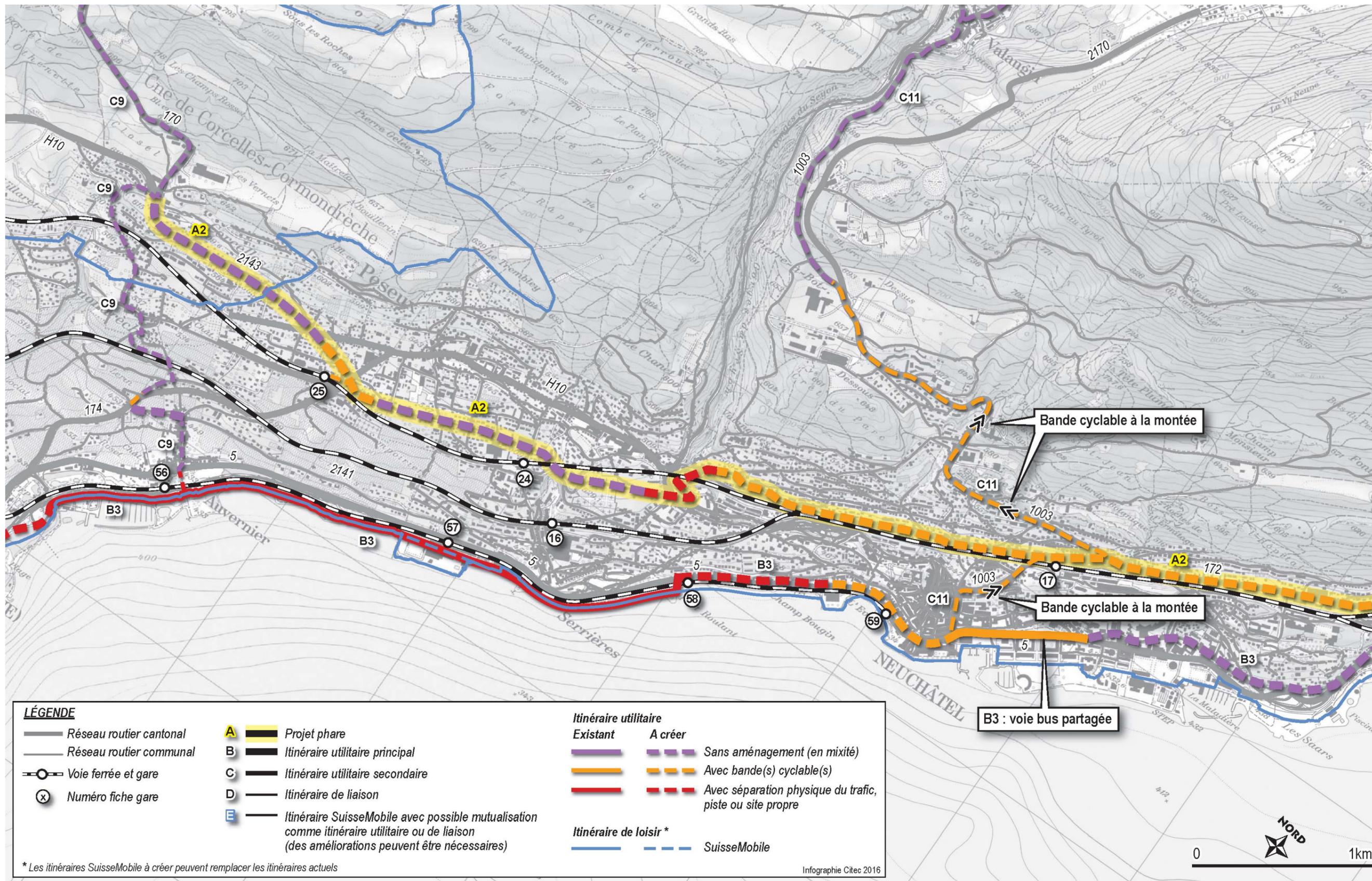


Figure 7 - Carte sectorielle n°4: Zoom sur la ville de Neuchâtel

5. Table des abréviations

Les abréviations utilisées dans le document sont listées et explicitées dans le tableau ci-dessous.

CRT	Conférence régionale des transports
FIF	Fonds d'infrastructure ferroviaire
LMD	Loi sur la mobilité douce
MD	Mobilités douces (marche à pied et vélo)
OAT	Ordonnance fédérale sur l'aménagement du territoire
PDC	Plan directeur cantonal
PDCMC	Plan directeur cantonal de mobilité cyclable
PDR	Plans directeurs régionaux
TIM	Transports individuels motorisés (voitures privées, motos, scooters)
TJM	Trafic journalier moyen
TP	Transports publics
RUN	Réseau urbain neuchâtelois

6. Annexes

Sommaire des annexes

Annexe 1 : Fiches de détail sur les itinéraires cyclables

Annexe 2 : Fiches de détail sur les points & pôles d'intermodalité

Annexe 3 : Principes de conception et d'aménagement des itinéraires cyclables

Canton de Neuchâtel
Département du développement territorial et de l'environnement



Fiches de détail sur les points & pôles d'intermodalité

14 juillet 2016

Plan Directeur de mobilité cyclable

Annexe 2 : Fiches de détail des pôles d'intermodalité

Edition

Canton de Neuchâtel – Département du développement territorial et de l'environnement

Auteur

Citec Ingénieurs Conseils SA

Groupe de suivi

Service des ponts et chaussées

Service des transports

Service de l'aménagement du territoire

Neuchâtel, 14 juillet 2016



INGENIEURS CONSEILS

Aménagements Régulation du trafic
Modélisation Transports urbains
Planification Etude d'impacts
Ferroviaire Large events

Citec Ingénieurs Conseils SA

Route des Gouttes-d'Or 40
CH-2000 Neuchâtel

Tél +41 (0)32 854 20 79 ■

Fax +41 (0)22 809 60 01 ■

e-mail: citec@citec.ch ■

www.citec.ch ■

Sommaire

1. Introduction	2
2. Listing des interfaces d'échange	3
3. Synthèse des mesures	6
4. Recueil de fiches	11

1. Introduction

But du document

Dans le but de mettre en œuvre les principes d'aménagement liés au deuxième objectif du PDCMC, qui consiste à « **favoriser et intensifier le rabattement vélo sur les TP** (intermodalité TP/MD) », le PDCMC préconise notamment la mesure suivante :

- *Garantir l'accessibilité vélo aux abords des principales interfaces TP en :*
 - *réalisant les aménagements cyclables et de stationnement dans les pôles d'intermodalité à l'horizon 2030 ;*
 - *réalisant les aménagements cyclables et de stationnement dans les points d'intermodalité au gré des opportunités.*

Le présent document permet aux autorités compétentes en la matière, à savoir les communes, de **réaliser, avec l'appui du canton, cette mesure importante du PDCMC**. En effet, l'attractivité d'un itinéraire cyclable de rabattement vers les TP est fortement dépendante de la qualité des aménagements de l'interface d'échange, notamment en ce qui concerne l'offre en stationnement pour vélos.

Si, à l'intérieur du périmètre des gares, ce sont propriétaires du fond privé¹ qui sont chargés de mettre en place les infrastructures, en veillant notamment à ce qu'elles soient mises en conformité avec les prescriptions de la LHand (Loi sur l'égalité pour les handicapés), il est du devoir des collectivités de **veiller à ce que des aménagements cyclables de qualité et une offre en stationnement vélo suffisante soient mis en place** aux abords immédiats des principales interfaces TP.

Interfaces TP prises en compte

65 interfaces d'échange privilégiées entre le vélo et les TP ont été identifiées à l'échelle du territoire cantonal (cf. liste du chapitre 2 et carte synoptique de la page 5). Il s'agit de l'**ensemble des gares et haltes ferroviaires** (y compris les haltes du Littoral), ainsi que les **trois principaux pôles d'échange bus** du canton (Place Pury à Neuchâtel, Cernier-Village et Place du Marché au Locle).

Bien qu'appartenant, pour l'essentiel d'entre elles, aux réseaux TP de niveau supérieur, ces 65 interfaces n'ont bien sûr pas toutes la même importance. **Une distinction a ainsi été faite entre les « points d'intermodalité » et les « pôles d'intermodalité »**, sur la base du potentiel d'attractivité de l'arrêt TP².

Contenu des fiches de détail

La **qualité de l'offre TP** (lignes de bus et train, cadence et qualité de desserte basée sur l'Horaires 2016) et de l'offre en stationnement vélo actuelle sur ces différentes interfaces, ainsi que le potentiel d'usagers cyclistes et les mesures d'optimisation à entreprendre pour améliorer le rabattement vélo sur les points & pôles d'intermodalité sont présentés dans les fiches de détail du chapitre 4. Il s'agit essentiellement de **mesures portant sur l'amélioration** (qualitative et quantitative) **de l'offre en stationnement vélo**.

L'ensemble des mesures à entreprendre pour améliorer le rabattement vélo sur ces points/pôles d'intermodalité sont également reprises et listées au chapitre 3.

¹ Il s'agit essentiellement des CFF ou de la BLS.

² Les arrêts avec **plus de 400 mouvements de passagers par jour** sont appelés « pôles d'intermodalité » (en gras dans la liste du chapitre 2 et en grisé sur la carte synoptique en page 5), les autres sont des « points d'intermodalité ».

2. Listing des interfaces d'échange

L'ensemble des 65 interfaces d'échange vélo-TP sont listées ci-après et représentés géographiquement sur la figure 1, page 5.

Nb : Les 33 « pôles d'intermodalité » apparaissent en gras.

N°	Nom pôle	Commune	Type
1	Buttes	Val-de-Travers	Train
2	Fleurier	Val-de-Travers	Train
3	Môtiers	Val-de-Travers	Train
4	Presta Mines d'asphalte	Val-de-Travers	Train
5	Couvet	Val-de-Travers	Train
6	Travers	Val-de-Travers	Train
7	Noiraigue	Val-de-Travers	Train
8	Champ-du-Moulin	Rochefort	Train
9	Bôle	Milvignes	Train
10	Vaumarcus	Vaumarcus	Train
11	Gorgier St-Aubin	Gorgier	Train
12	Bevaix	Bevaix	Train
13	Boudry	Boudry	Train
14	Colombier	Milvignes	Train
15	Auvernier	Milvignes	Train
16	Neuchâtel-Serrières	Neuchâtel	Train
17	Neuchâtel	Neuchâtel	Train
18	St-Blaise CFF	St-Blaise	Train
19	Cornaux	Cornaux	Train
20	Cressier NE	Cressier	Train
21	Le Landeron	Le Landeron	Train
22	St-Blaise Lac	St-Blaise	Train
23	Marin-Epagnier	La Tène	Train
24	Les Deurres	Neuchâtel	Train
25	Corcelles-Peseux	Milvignes	Train
26	Chambrelieu	Rochefort	Train
27	Geneveys-sur-Coffrane	Val-de-Ruz	Train
28	Les Hauts-Geneveys	Val-de-Ruz	Train
29	Chaux-de-Fonds Grenier	Chaux-de-Fonds	Train
30	La Chaux-de-Fonds	Chaux-de-Fonds	Train

N°	Nom pôle	Commune	Type
31	Le Crêt-du-Loclc	Chaux-de-Fonds	Train
32	Le Locle	Le Locle	Train
33	Le Chalet NE	Le Locle	Train
34	Place du Marché	Le Locle	Bus
35	Le Locle-Col-des-Roches	Le Locle	Train
36	Les Frêtes	Les Brenets	Train
37	Les Brenets	Les Brenets	Train
38	La Chaux-de-Fonds Est	Chaux-de-Fonds	Train
39	La Cibourg	Chaux-de-Fonds	Train
40	Le Reymond	Chaux-de-Fonds	Train
41	La Corbatière	La Sagne	Train
42	La Sagne-Eglise	La Sagne	Train
43	La Sagne	La Sagne	Train
44	Les Coeudres-Est	La Sagne	Train
45	Les Coeudres	La Sagne	Train
46	Petit-Martel Est	Ponts-de-Martel	Train
47	Petit-Martel	Ponts-de-Martel	Train
48	Le Stand	Ponts-de-Martel	Train
49	Les Ponts-de-Martel	Ponts-de-Martel	Train
50	Boudry Littorail	Boudry	Tram-Train
51	Tuilrière	Boudry	Tram-Train
52	Les Isles Littorail	Boudry	Tram-Train
53	Areuse Littoral	Boudry	Tram-Train
54	Les Chézards	Milvignes	Tram-Train
55	Colombier NE	Milvignes	Tram-Train
56	Bas des Allées	Milvignes	Tram-Train
57	Auvernier TN	Milvignes	Tram-Train
58	Serrières-Ruau	Neuchâtel	Tram-Train
59	Port-de-Serrières	Neuchâtel	Tram-Train
60	Champ-Bougin	Neuchâtel	Tram-Train
61	Evole	Neuchâtel	Tram-Train
62	Place Pury Littorail	Neuchâtel	Tram-Train
63	Place Pury	Neuchâtel	Bus
64	Université Funambule	Neuchâtel	Funi
65	Cernier Centre	Cernier	Bus

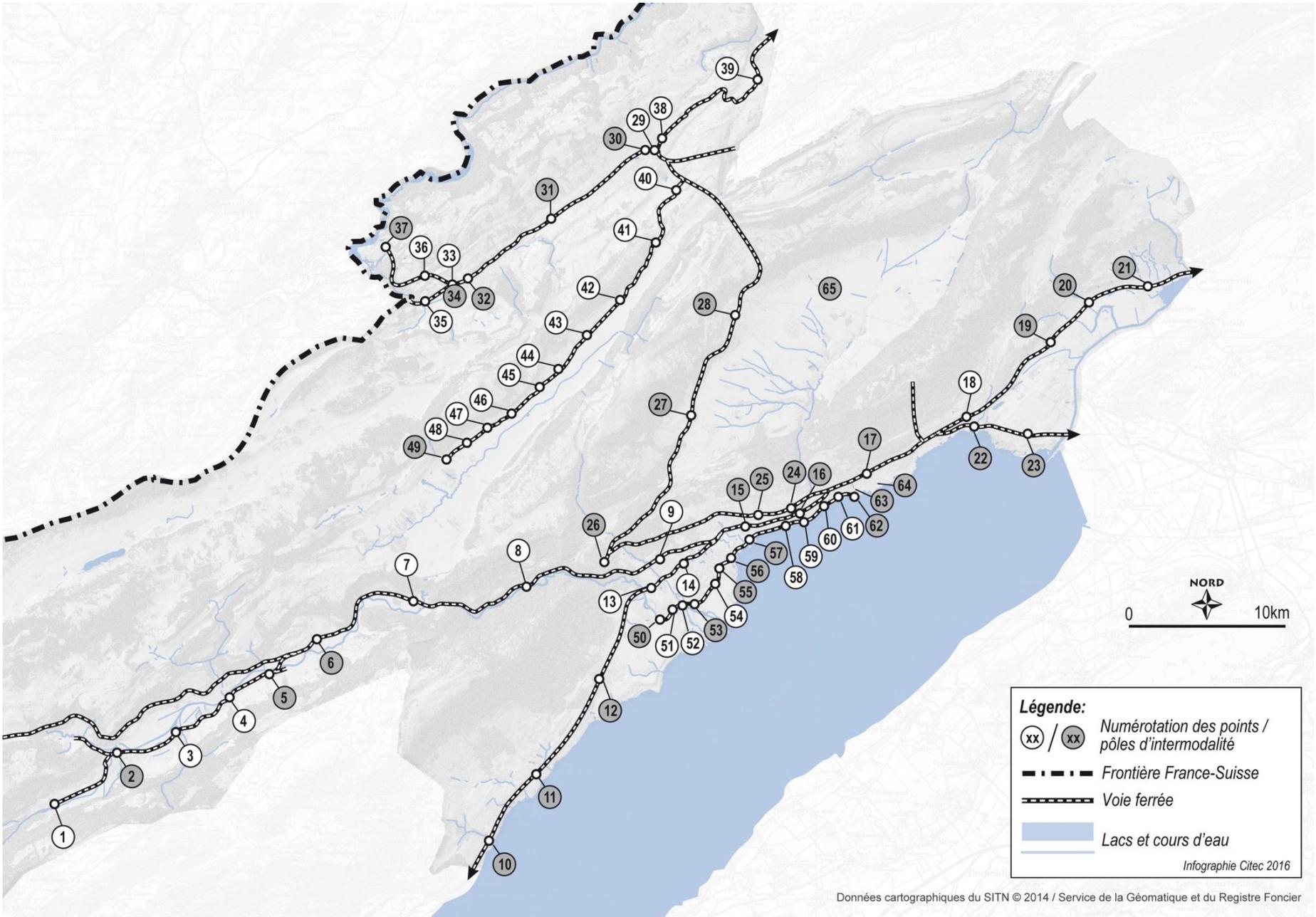


Figure 1 - Localisation des pôles d'intermodalité TP-vélos cantonaux

3. Synthèse des mesures

L'ensemble des 98 mesures d'amélioration de l'accueil des deux-roues au droit des points et pôles d'intermodalité cantonaux sont référencées dans les pages suivantes.

Nb : Les **41 mesures surlignées en gris** sont celles ayant été comme étant des mesures **prioritaires**.

N°	Nom pôle	Commune	Type
1	Buttes	Val-de-Travers	Train
	BU-1	Aménager un abri à vélos de 15 places	
2	Fleurier	Val-de-Travers	Train
	FLE-1	Aménager 30 places vélos abritées et sécurisées	
	FLE-2	Réserver du terrain permettant l'aménagement de 30 places vélos supp.	
3	Môtiers	Val-de-Travers	Train
	-	-	
4	Presta Mines d'asphalte	Val-de-Travers	Train
	PRST-1	Installer contre l'abri un support pour vélos permettant d'accrocher 3 vélos	
5	Couvet	Val-de-Travers	Train
	CVTB-1	Aménager 30 places vélos abritées et sécurisées	
6	Travers	Val-de-Travers	Train
	TR-1	Couvrir le parking à vélo existant	
7	Noiraigue	Val-de-Travers	Train
	NOI-1	Aménager un abri vélo et y déplacer les attaches à vélos existantes	
8	Champ-du-Moulin	Rochefort	Train
	CDM-1	Créer une offre en stationnement vélos de 5 places	
	CDM-2	Améliorer la signalétique	
9	Bôle	Milvignes	Train
	BOLE-1	Créer une offre en stationnement vélos de 5 places	
10	Vaumarcus	Vaumarcus	Train
	VAU-1	Créer une offre en stationnement vélo de 5 places	
11	Gorgier St-Aubin	Gorgier	Train
	GOR-1	Rénover les parkings vélos couverts en y intégrant des systèmes d'attache	
12	Bevaix	Bevaix	Train
	BV-1	Aménager 30 places vélos (dont au moins 15 couvertes)	
	BV-2	Aménager une station VLS avec 10 vélos	
13	Boudry	Boudry	Train
	BDR-1	Installer un abri-vélo de 15 places	
	BDR-2	Aménager une station VLS avec 5 vélos	

N°	Nom pôle	Commune	Type
14	Colombier	Milvignes	Train
	CLB-1	Installer un abri-vélos de 15 places	
	CLB-2	Aménager une station VLS avec 5 vélos	
15	Auvernier	Milvignes	Train
	AUV-1	Aménager un abri vélo de 15 places	
	AUV-2	Installer un rail vélo sur les escaliers du passage supérieur	
16	Neuchâtel-Serrières	Neuchâtel	Train
	NESE-1	Améliorer la signal. et installer un rail vélo sur les escaliers du sous-voie	
	NESE-2	Aménager un abri-vélo de 15 pl. et réserver l'abri existant pour les motos	
	NESE-3	Aménager une station VLS avec 10 vélos	
17	Neuchâtel	Neuchâtel	Train
	NE-1	Remettre le parking vélo couvert en état	
	NE-2	Doublé l'offre en stationnement vélos autour de la gare	
	NE-3	Aménager une station VLS avec 15 vélos	
18	St-Blaise CFF	St-Blaise	Train
	SBL-1	Aménager un abri-vélo de 15 places	
	SBL-2	Equiper les escaliers du passage sous-voie d'un rail pour vélos	
19	Cornaux	Cornaux	Train
	CORN-1	Créer une offre en stationnement vélo de 30 places, dont 15 couvertes	
20	Cressier NE	Cressier	Train
	CRNE-1	Créer une offre en stationnement vélo de 30 places, dont 15 couvertes	
	CRNE-2	Equiper les escaliers du passage sous-voie d'un rail pour vélos	
21	Le Landeron	Le Landeron	Train
	LD-1	Augmenter l'offre en stationnement vélo à 30 places, dont 15 couvertes	
22	St-Blaise Lac	St-Blaise	Train
	SBLB-1	Aménager 30 places vélos supplémentaires, dont 15 couvertes	
23	Marin-Epagnier	La Tène	Train
	MEP-1	Installer des arceaux pour vélos dans le parking couvert nord	
	MEP-2	Aménager une station VLS avec 15 vélos	
24	Les Deurres	Neuchâtel	Train
	DEU-1	Couvrir l'offre en stationnement vélo existante	
	DEU-2	Aménager une station VLS avec 5 vélos	
25	Corcelles-Peseux	Milvignes	Train
	CP-1	Créer une offre en stationnement vélos de 20 places, dont 10 couvertes	
	CP-2	Aménager une station VLS avec 5 vélos	
26	Chambrelieu	Rochefort	Train
	CHN-1	Aménager un abri-vélos de 15 pl. et réserver l'abri existant pour les motos	

N°	Nom pôle	Commune	Type
27	Geneveys-sur-Coffrane	Val-de-Ruz	Train
	GEC-1	Réserver du terrain permettant l'aménagement de 15 places vélos supp.	
28	Les Hauts-Geneveys	Val-de-Ruz	Train
	HGV-1	Aménager 30 places vélos supplémentaires, dont 15 couvertes	
29	Chaux-de-Fonds Grenier	Chaux-de-Fonds	Train
	CFG-1	Prévoir de nouvelles infrastructures d'accueil	
	CFG-2	Installer contre l'abri un système d'attache pour 3 à 5 vélos	
30	La Chaux-de-Fonds	Chaux-de-Fonds	Train
	CF-1	Aménager une vélostation d'une centaine de places	
	CF-2	Aménager une cinquantaine de places vélos extérieures	
31	Le Crêt-du-Loclé	Chaux-de-Fonds	Train
	CRET-1	Aménager un abri vélo de 15 places	
	CRET-2	Aménager une station VLS avec 10 vélos	
32	Le Locle	Le Locle	Train
	LOC-1	Aménager une vélostation de 30 places	
	LOC-2	Aménager 30 places de stationnement vélo, dont 15 couvertes	
33	Le Chalet NE	Le Locle	Train
	CHET-1	Installer des attaches pour vélos permettant le stationnement de 3 vélos	
34	Place du Marché	Le Locle	Train
	PDM-1	Créer une offre en stationnement vélo de 30 places, dont 15 couvertes	
	PDM-2	Installer une station VLS avec 10 vélos	
35	Le Locle-Col-des-Roches	Le Locle	Train
	COL-1	Aménager un abri-vélo de 5 places	
36	Les Frêtes	Les Brenets	Train
	FRET-1	Améliorer la signalétique	
	FRET-2	Installer un système d'attache permettant le stationnement de 3 vélos	
37	Les Brenets	Les Brenets	Train
	BREN-1	Améliorer la signalétique	
	BREN-2	Créer une offre en stationnement vélo de 15 places	
38	La Chaux-de-Fonds Est	Chaux-de-Fonds	Train
	CFES-1	Aménager un abri-vélo de 10 places	
39	La Cibourg	Chaux-de-Fonds	Train
	CIB-1	Indiquer le parking vélo couvert et installer des arceaux	
40	Le Reymond	Chaux-de-Fonds	Train
	REYM-1	Améliorer la visibilité	
	REYM-2	Installer un système d'attache vélo permettant le stationnement de 3 vélos	

N°	Nom pôle	Commune	Type
41	La Corbatière	La Sagne	Train
	COBA-1	Améliorer la signalétique	
	COBA-2	Installer un système d'attache vélo permettant le stationnement de 3 vélos	
42	La Sagne-Eglise	La Sagne	Train
	SAEG-1	Installer un système d'attache vélo permettant le stationnement de 3 vélos	
43	La Sagne	La Sagne	Train
-	-	-	-
44	Les Coeudres-Est	La Sagne	Train
	COED-1	Installer un système d'attache pour le stationnement de 3 à 5 vélos	
45	Les Coeudres	La Sagne	Train
	COEU-1	Ajouter des arceaux dans le parking vélo	
46	Petit-Martel Est	Ponts-de-Martel	Train
	PTME-1	Installer un système d'attache pour le stationnement de 3 à 5 vélos	
47	Petit-Martel	Ponts-de-Martel	Train
	-	-	-
48	Le Stand	Ponts-de-Martel	Train
	STD-1	Installer un système d'attache pour le stationnement de 3 à 5 vélos	
49	Les Ponts-de-Martel	Ponts-de-Martel	Train
	PDM-1	Remplacer le parking vélo couvert par un nouvel abri-vélos de 15 places	
50	Boudry Littorail	Boudry	Tram-Train
	BDRL-1	Améliorer la visibilité des parkings vélos	
	BDRL-2	Réservations de terrain pour l'aménagement de 30 places vélos supp.	
51	Tuilière	Boudry	Tram-Train
	TUI-1	Créer une offre en stationnement vélo de 5 places	
52	Les Isles Littorail	Boudry	Tram-Train
	ISL-1	Aménager un abri-vélos de 10 places	
53	Areuse Littoral	Boudry	Tram-Train
	ARE-1	Couvrir les 10 places vélos actuellement non protégées	
	ARE-2	Planifier l'aménagement de 30 places vélos supp., dont 15 couvertes	
54	Les Chézards	Milvignes	Tram-Train
	LCH-1	Couvrir une partie de l'offre en stationnement vélo	
	LCH-2	Installer une station VLS avec 3 vélos	
55	Colombier NE	Milvignes	Tram-Train
	CLBL-1	Remplacer le parking vélo couvert, prévoir 30 places	
	CLBL-2	Installer une station VLS avec 5 vélos	

N°	Nom pôle	Commune	Type
56	Bas des Allées	Milvignes	Tram-Train
	BDA-1	Améliorer les infrastructures de stationnement vélo en couvrant 10 places	
	BDA-2	Améliorer la signalisation de la station VLS	
57	Auvernier TN	Milvignes	Tram-Train
	AUVL-1	Réservations de terrain permettant d'aménager 15 places vélos supp.	
58	Serrières-Ruau	Neuchâtel	Tram-Train
	SRU-1	Améliorer la visibilité	
	SRU-2	Créer une offre en stationnement vélo de 15 places	
59	Port-de-Serrières	Neuchâtel	Tram-Train
	PDS-1	Prévoir l'aménagement de 5 places vélos	
	PDS-2	Installer une station VLS avec 3 vélos	
60	Champ-Bougin	Neuchâtel	Tram-Train
	CBO-1	Créer une offre en stationnement vélos de 5 places	
	CBO-2	Installer une station VLS avec 3 vélos	
61	Evole	Neuchâtel	Tram-Train
	EVO-1	Créer une offre en stationnement vélo de 5 places	
	EVO-2	Installer une station VLS avec 3 vélos	
62	Place Pury Littorail	Neuchâtel	Tram-Train
	PPUL-1	Créer une offre en stationnement vélo de 50 places	
	PPUL-2	Installer une station VLS avec 10 vélos à proximité directe de la halte	
63	Place Pury	Neuchâtel	Bus
	PPU-1	Aménager une trentaine de places vélos sur l'ensemble de la place Pury	
64	Université Funambule	Neuchâtel	Funi
	UNI-1	Aménager un parking vélo couvert de 30 places	
	UNI-2	Installer une station VLS avec 5 vélos	
65	Cernier Centre	Cernier	Bus
	CEC-1	Créer une offre en stationnement vélos de 30 places, dont 15 couvertes	
	CEC-2	Réservations de terrain pour l'aménagement de 30 places vélos supp.	

4. Recueil de fiches

FICHE POINT D'INTERMODALITÉ 1

Nom :	Buttes	Abréviation :	BU	Commune :	Val-de-Travers
Type :	Train	Fréquentation :	360 pers./j	Propriétaire :	TransN



Potentiel d'usagers vélo

Données socio-éco	< 5 min	5 à 10 min	10 à 15 min	15 à 20 min	Potent. d'usagers
Population ¹ desservie à	555	115	3'103	889	10 à 20
Emplois ² EPT desservis à	595	10	1'434	219	5 à 10
Bâtiments scolaires ³ à	0	0	2	0	nul

¹ données 2015 ; ² données 2012 ; ³ écoles primaires, secondaires, professionnelles, gymnasiales et universitaires

Qualité de l'offre TP			Niveau de desserte ARE :		Niveau C
Type de ligne TP	Existence	Nb de lignes	No de lignes	Cadence HP	Opérateur
Train grandes lignes	-				
Train Regio	✓	1	221	30'	CFF/TransN
Tram	-				
Bus urbain	-				
Bus régional	-		392	60'	CarPostal Correspondances pour Ste Croix et La Côte-aux-Fées.

Accessibilité MD

Infrastructure	Existence	Quantité	Accès vélo	Appréciation qualitative
Passage à niveau	✓	1	Facile	Peu sécurisé
Passage supérieur (sur-voie)	-			
Passage inférieur (sous-voie)	-			

Offre en stationnement vélo

Infrastructure	Existence	Quantité	Nb de places	Appréciation qualitative
Vélostation sécurisée	-			
Parking vélo couvert	-			
Parking vélo non couvert	-			
Station VLS	-			
Total places			-	

Détail des actions nécessaires

No	Détail de la mesure
BU-1	Aménager un abri à vélos de 15 places

Photos



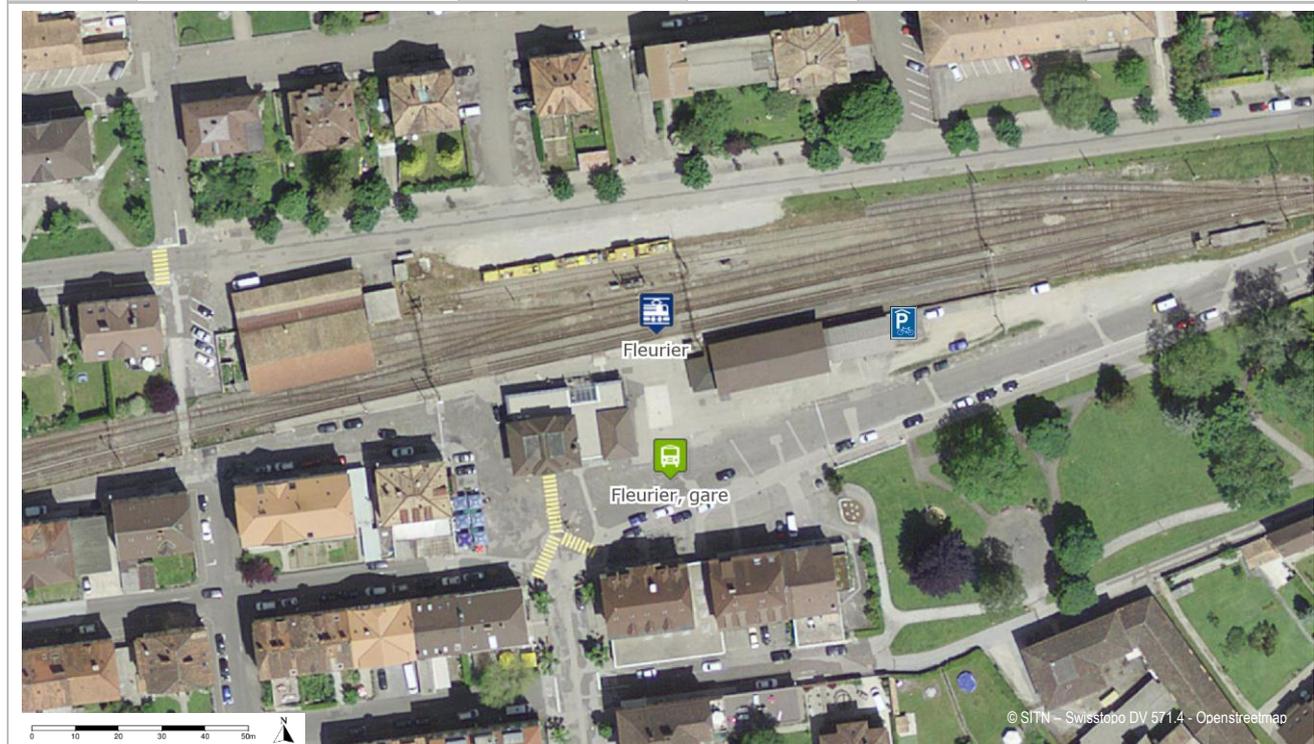
Bâtiment de la gare, halte de Buttes



Salle d'attente, halte de Buttes

FICHE PÔLE D'INTERMODALITÉ 2

Nom :	Fleurier	Abréviation :	FLE	Commune :	Val-de-Travers
Type :	Train	Fréquentation :	1'940 pers./j	Propriétaire :	TransN



Potentiel d'usagers vélo

Données socio-éco	< 5 min	5 à 10 min	10 à 15 min	15 à 20 min	Potent. d'usagers
Population ¹ desservie à	3'448	1'221	1'021	2'348	65 à 105
Emplois ² EPT desservis à	1'546	562.	703	728	30 à 50
Bâtiments scolaires ³ à	2	0	0	1	faible

¹ données 2015 ; ² données 2012 ; ³ écoles primaires, secondaires, professionnelles, gymnasiales et universitaires

Qualité de l'offre TP			Niveau de desserte ARE :		Niveau C
Type de ligne TP	Existence	Nb de lignes	No de lignes	Cadence HP	Opérateur
Train grandes lignes	-				
Train Regio	✓	1	221	30'	TransN
Tram	-				
Bus urbain	-				
Bus régional	✓	2	590 591	60' 2x/jour	TransN TransN

Accessibilité MD

Infrastructure	Existence	Quantité	Accès vélo	Appréciation qualitative
Passage à niveau	✓	1	Facile	Bon état, Peu sécurisé
Passage supérieur (sur-voie)	-			
Passage inférieur (sous-voie)	-			

Offre en stationnement vélo

Infrastructure	Existence	Quantité	Nb de places	Appréciation qualitative
Vélostation sécurisée	-			
Parking vélo couvert	-			
Parking vélo non couvert	✓	1	10	État non satisfaisant / bien occupé
Station VLS	-			
			Total places	10

Détail des actions nécessaires

No	Détail de la mesure
FLE-1	Aménager 30 places vélos abritées et sécurisées
FLE-2	Prévoir des réservations de terrain permettant l'aménagement ultérieur de 30 places vélos supp.

Photos



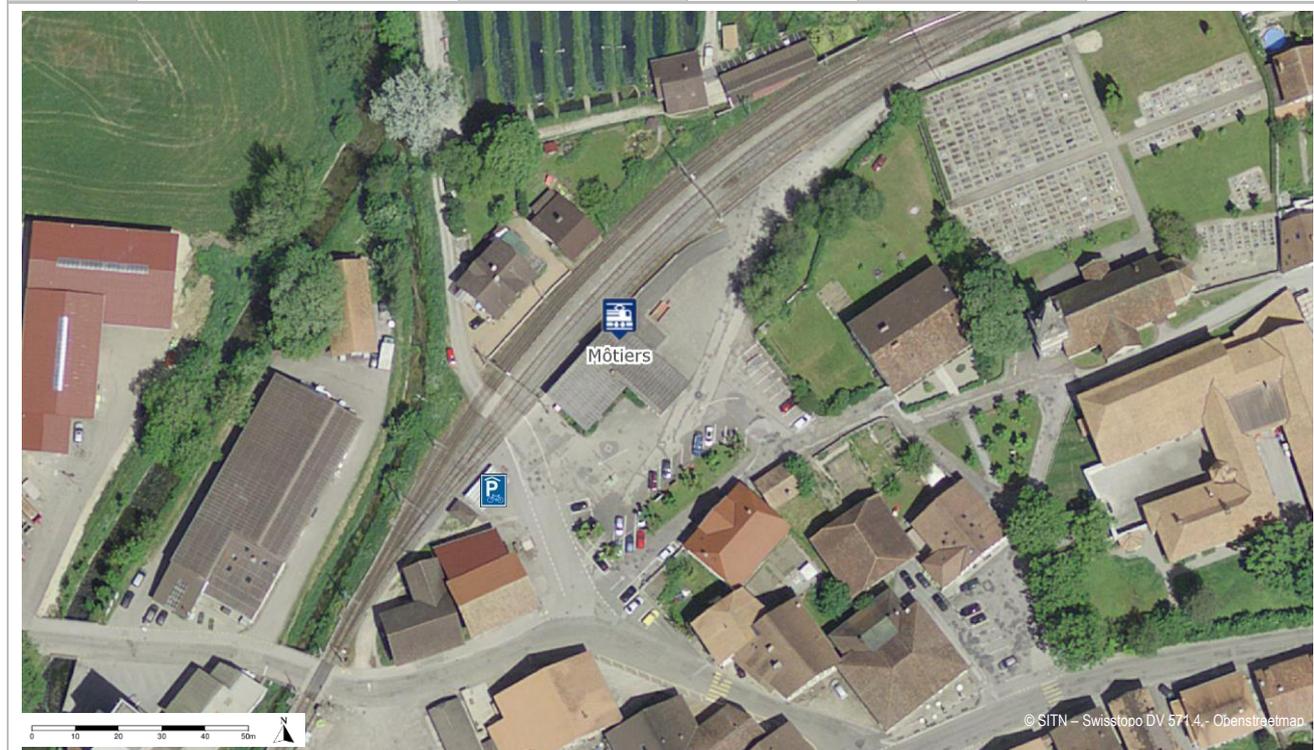
Infrastructures d'accueil, gare de Fleurier



Offre en stationnement vélo, gare de Fleurier

FICHE POINT D'INTERMODALITÉ 3

Nom :	Môtiers	Abréviation :	MOT	Commune :	Val-de-Travers
Type :	Train	Fréquentation :	280 pers./j	Propriétaire :	TransN



Potentiel d'usagers vélo

Données socio-éco	< 5 min	5 à 10 min	10 à 15 min	15 à 20 min	Potent. d'usagers
Population ¹ desservie à	820	1'231	4'911	930	10 à 15
Emplois ² EPT desservis à	540	394	2'031	272	5
Bâtiments scolaires ³ à	0	0	4	0	Faible

¹ données 2015 ; ² données 2012 ; ³ écoles primaires, secondaires, professionnelles, gymnasiales et universitaires

Qualité de l'offre TP			Niveau de desserte ARE :		Niveau C
Type de ligne TP	Existence	Nb de lignes	No de lignes	Cadence HP	Opérateur
Train grandes lignes	-				
Train Regio	✓	1	221	30'	TransN
Tram	-				
Bus urbain	-				
Bus régional	-				

Accessibilité MD

Infrastructure	Existence	Quantité	Accès vélo	Appréciation qualitative
Passage à niveau	✓	1	Facile	Bon état, peu sécurisé
Passage supérieur (sur-voie)	-			
Passage inférieur (sous-voie)	-			

Offre en stationnement vélo

Infrastructure	Existence	Quantité	Nb de places	Appréciation qualitative
Vélostation sécurisée	-			
Parking vélo couvert	✓	1	28	Bon état / occupation moyenne
Parking vélo non couvert	-			
Station VLS	-			
			Total places	28

Détail des actions nécessaires

No	Détail de la mesure
-	-

Photos



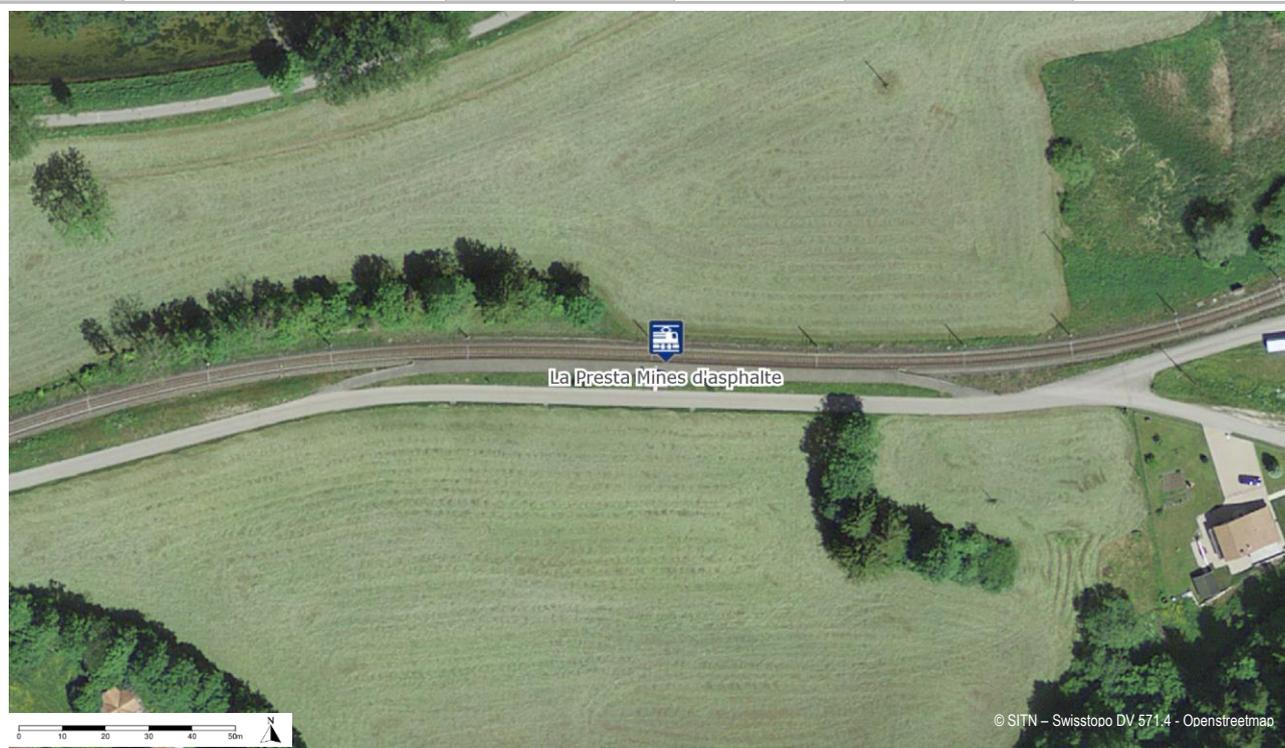
Bâtiment de la gare, gare de Môtiers



Offre en stationnement vélo, gare de Môtiers

FICHE POINT D'INTERMODALITÉ 4

Nom :	Presta Mines d'asphalte	Abréviation :	PRST	Commune :	Val-de-Travers
Type :	Train	Fréquentation :	40 pers./j	Propriétaire :	TransN-rvt



Potentiel d'usagers vélo

Données socio-éco	< 5 min	5 à 10 min	10 à 15 min	15 à 20 min	Potent. d'usagers
Population ¹ desservie à	26	3'016	725	763	<5
Emplois ² EPT desservis à	77	958	125	161	<5
Bâtiments scolaires ³ à	0	3	0	0	faible

¹ données 2015 ; ² données 2012 ; ³ écoles primaires, secondaires, professionnelles, gymnasiales et universitaires

Qualité de l'offre TP			Niveau de desserte ARE :		Niveau C
Type de ligne TP	Existence	Nb de lignes	No de lignes	Cadence HP	Opérateur
Train grandes lignes	-				
Train Regio	✓	1	221	30'	CFF/TransN
Tram	-				
Bus urbain	-				
Bus régional	-				

Accessibilité MD

Infrastructure	Existence	Quantité	Accès vélo	Appréciation qualitative
Passage à niveau	-			
Passage supérieur (sur-voie)	-			
Passage inférieur (sous-voie)	-			

Offre en stationnement vélo

Infrastructure	Existence	Quantité	Nb de places	Appréciation qualitative
Vélostation sécurisée	-			
Parking vélo couvert	-			
Parking vélo non couvert	-			
Station VLS	-			
Total places			-	

Détail des actions nécessaires

No	Détail de la mesure
PRST-1	Installer contre l'abri un support pour vélos permettant d'accrocher 3 vélos

Photos



Infrastructures d'accueil, halte de La Presta Mines d'asphalte



Infrastructures d'accueil, halte de La Presta Mines d'asphalte

FICHE PÔLE D'INTERMODALITÉ 5

Nom :	Couvvet	Abréviation :	CVTR	Commune :	Val-de-Travers
Type :	Train	Fréquentation :	780 pers./j	Propriétaire :	TransN



Potentiel d'usagers vélo

Données socio-éco	< 5 min	5 à 10 min	10 à 15 min	15 à 20 min	Potent. d'usagers
Population ¹ desservie à	2'460	307	1'196	1'684	30 à 45
Emplois ² EPT desservis à	935	98	574	354	10 à 15
Bâtiments scolaires ³ à	2	0	0	1	faible

¹ données 2015 ; ² données 2012 ; ³ écoles primaires, secondaires, professionnelles, gymnasiales et universitaires

Qualité de l'offre TP			Niveau de desserte ARE :		Niveau C
Type de ligne TP	Existence	Nb de lignes	No de lignes	Cadence HP	Opérateur
Train grandes lignes	-				
Train Regio	✓	1	221	30'	TransN
Tram	-				
Bus urbain	-				
Bus régional	-				

Accessibilité MD

Infrastructure	Existence	Quantité	Accès vélo	Appréciation qualitative
Passage à niveau	✓	1	Facile	Bon état
Passage supérieur (sur-voie)	-			
Passage inférieur (sous-voie)	-			

Offre en stationnement vélo

Infrastructure	Existence	Quantité	Nb de places	Appréciation qualitative
Vélostation sécurisée	-			
Parking vélo couvert	-			
Parking vélo non couvert	-			
Station VLS	-			
Total places			-	

Détail des actions nécessaires

No	Détail de la mesure
CVTB-1	Aménager 30 places vélos abritées et sécurisées (par exemple sous le couvert extérieur)

Photos



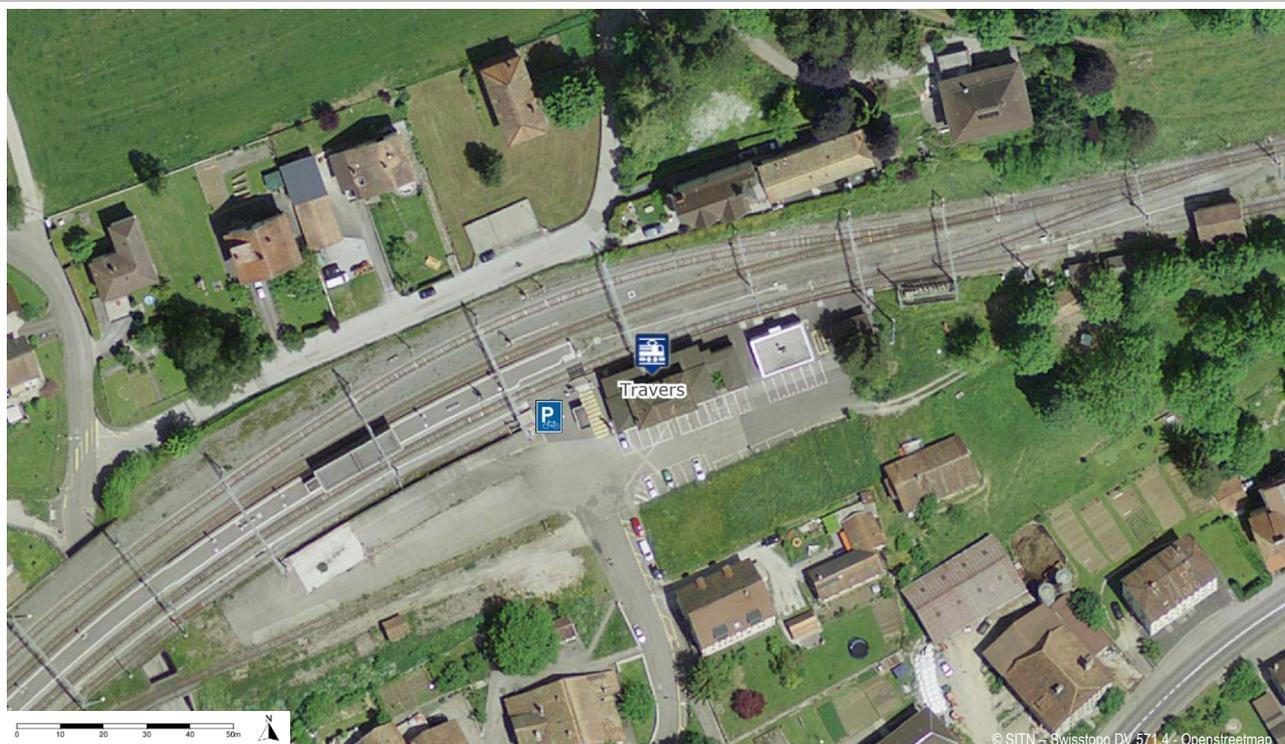
Infrastructures d'accueil, gare de Couvet



Localisation potentielle de stationnement vélo, gare de Couvet

FICHE PÔLE D'INTERMODALITÉ 6

Nom :	Travers	Abréviation :	TR	Commune :	Val-de-Travers
Type :	Train	Fréquentation :	730 pers./j	Propriétaire :	CFF



Potentiel d'usagers vélo

Données socio-éco	< 5 min	5 à 10 min	10 à 15 min	15 à 20 min	Potent. d'usagers
Population ¹ desservie à	911	100	66	2'462	30 à 50
Emplois ² EPT desservis à	115	21	98	908	5 à 10
Bâtiments scolaires ³ à	1	0	0	2	nul

¹ données 2015 ; ² données 2012 ; ³ écoles primaires, secondaires, professionnelles, gymnasiales et universitaires

Qualité de l'offre TP			Niveau de desserte ARE :		Niveau C
Type de ligne TP	Existence	Nb de lignes	No de lignes	Cadence HP	Opérateur
Train grandes lignes	-				
Train Regio	✓	1	221	30'	CFF / TransN
Tram	-				
Bus urbain	-				
Bus régional	-				

Accessibilité MD

Infrastructure	Existence	Quantité	Accès vélo	Appréciation qualitative
Passage à niveau	✓	1	Facile	Bon état
Passage supérieur (sur-voie)	-			
Passage inférieur (sous-voie)	-			

Offre en stationnement vélo

Infrastructure	Existence	Quantité	Nb de places	Appréciation qualitative
Vélostation sécurisée	-			
Parking vélo couvert	-			
Parking vélo non couvert	✓	1	12	Bon état / peu utilisé
Station VLS	-			
Total places			12	

Détail des actions nécessaires

No	Détail de la mesure
TR-1	Couvrir le parking à vélo existant

Photos



Infrastructures d'accueil, gare de Travers



Offre en stationnement vélo, gare de Travers

FICHE POINT D'INTERMODALITÉ 7

Nom :	Noiraigue	Abréviation :	NOI	Commune :	Val-de-Travers
Type :	Train	Fréquentation :	210 pers./j	Propriétaire :	CFF



Potentiel d'usagers vélo

Données socio-éco	< 5 min	5 à 10 min	10 à 15 min	15 à 20 min	Potent. d'usagers
Population ¹ desservie à	488	30	47	599	10 à 15
Emplois ² EPT desservis à	55	7	11	111	<5
Bâtiments scolaires ³ à	0	0	0	1	nul

¹ données 2015 ; ² données 2012 ; ³ écoles primaires, secondaires, professionnelles, gymnasiales et universitaires

Qualité de l'offre TP			Niveau de desserte ARE :		Niveau C
Type de ligne TP	Existence	Nb de lignes	No de lignes	Cadence HP	Opérateur
Train grandes lignes	-				
Train Regio	✓	1	221	30'	TransN
Tram	-				
Bus urbain	-				
Bus régional	-				

Accessibilité MD

Infrastructure	Existence	Quantité	Accès vélo	Appréciation qualitative
Passage à niveau	✓	1	Facile	Bon état
Passage supérieur (sur-voie)	-			
Passage inférieur (sous-voie)	-			

Offre en stationnement vélo

Infrastructure	Existence	Quantité	Nb de places	Appréciation qualitative
Vélostation sécurisée	-			
Parking vélo couvert	✓	1	12	Usagé / occupation faible
Parking vélo non couvert	-			
Station VLS	-			
Total places			12	

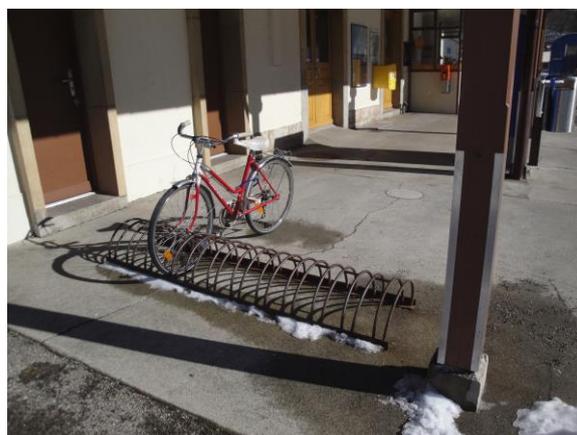
Détail des actions nécessaires

No	Détail de la mesure
NOI-1	Aménager un abri vélo et y déplacer les attaches à vélos actuellement positionnées du côté des quais

Photos



Infrastructures d'accueil, gare de Noiraigue



Offre en stationnement vélo, gare de Noiraigue

FICHE POINT D'INTERMODALITÉ 8

Nom :	Champ-du-Moulin	Abréviation :	CDM	Commune :	Rochefort
Type :	Train	Fréquentation :	190 pers./j	Propriétaire :	CFF



Potentiel d'usagers vélo

Données socio-éco	< 5 min	5 à 10 min	10 à 15 min	15 à 20 min	Potent. d'usagers
Population ¹ desservie à	43	1	322	484	10 à 15
Emplois ² EPT desservis à	1	11	50	39	<5
Bâtiments scolaires ³ à	0	0	0	0	nul

¹ données 2015 ; ² données 2012 ; ³ écoles primaires, secondaires, professionnelles, gymnasiales et universitaires

Qualité de l'offre TP			Niveau de desserte ARE :		Niveau D
Type de ligne TP	Existence	Nb de lignes	No de lignes	Cadence HP	Opérateur
Train grandes lignes	-				
Train Regio	✓	1	221	60'	CFF/TransN
Tram	-				
Bus urbain	-				
Bus régional	-				

Accessibilité MD

Infrastructure	Existence	Quantité	Accès vélo	Appréciation qualitative
Passage à niveau	✓	1	Facile	Bon état, Sécurisé
Passage supérieur (sur-voie)	-			
Passage inférieur (sous-voie)	-			

Offre en stationnement vélo

Infrastructure	Existence	Quantité	Nb de places	Appréciation qualitative
Vélostation sécurisée	-			
Parking vélo couvert	-			
Parking vélo non couvert	-			
Station VLS	-			
Total places			-	

Détail des actions nécessaires

No	Détail de la mesure
CDM-1	Créer une offre en stationnement vélos de 5 places
CDM-2	Améliorer la signalétique

Photos



Infrastructures d'accueil, gare de Champ-du-Moulin



Infrastructures d'accueil, gare de Champ-du-Moulin

FICHE POINT D'INTERMODALITÉ 9

Nom :	Bôle	Abréviation :	BOLE	Commune :	Milvignes
Type :	Train	Fréquentation :	300 pers./j	Propriétaire :	CFF



Potentiel d'usagers vélo

Données socio-éco	< 5 min	5 à 10 min	10 à 15 min	15 à 20 min	Potent. d'usagers
Population ¹ desservie à	1'848	7'232	8'100	9'106	10 à 20
Emplois ² EPT desservis à	413	1'456	2'129	3'513	5
Bâtiments scolaires ³ à	0	0	2	0	nul

¹ données 2015 ; ² données 2012 ; ³ écoles primaires, secondaires, professionnelles, gymnasiales et universitaires

Qualité de l'offre TP	Niveau de desserte ARE :			Niveau C	
Type de ligne TP	Existence	Nb de lignes	No de lignes	Cadence HP	Opérateur
Train grandes lignes	-				
Train Regio	✓	1	221	30'	TransN
Tram	-				
Bus urbain	✓	1	120	30'	TransN
Bus régional	-				

Accessibilité MD

Infrastructure	Existence	Quantité	Accès vélo	Appréciation qualitative
Passage à niveau	✓	1	Facile	Bon état, bien sécurisé
Passage supérieur (sur-voie)	-			
Passage inférieur (sous-voie)	-			

Offre en stationnement vélo

Infrastructure	Existence	Quantité	Nb de places	Appréciation qualitative
Vélostation sécurisée	-			
Parking vélo couvert	-			
Parking vélo non couvert	-			
Station VLS	-			
Total places			-	

Détail des actions nécessaires

No	Détail de la mesure
BOLE-1	Créer une offre en stationnement vélos de 5 places

Photos



Infrastructures d'accueil, halte de Bôle



Infrastructures d'accueil, halte de Bôle

FICHE POINT D'INTERMODALITÉ 10

Nom :	Vaumarcus	Abréviation :	VAU	Commune :	Vaumarcus
Type :	Train	Fréquentation :	10 pers./j	Propriétaire :	CFF



Potentiel d'usagers vélo

Données socio-éco	< 5 min	5 à 10 min	10 à 15 min	15 à 20 min	Potent. d'usagers
Population ¹ desservie à	536	1'511	2'447	386	<5
Emplois ² EPT desservis à	102	565	552	34	<5
Bâtiments scolaires ³ à	0	0	1	0	nul

¹ données 2015 ; ² données 2012 ; ³ écoles primaires, secondaires, professionnelles, gymnasiales et universitaires

Qualité de l'offre TP			Niveau de desserte ARE :		Niveau D
Type de ligne TP	Existence	Nb de lignes	No de lignes	Cadence HP	Opérateur
Train grandes lignes	-				
Train Regio	✓	1	210	60'	CFF
Tram	-				
Bus urbain	-				
Bus régional	✓	1	10.630	60'	CarPostal

Accessibilité MD

Infrastructure	Existence	Quantité	Accès vélo	Appréciation qualitative
Passage à niveau	-			
Passage supérieur (sur-voie)	-			
Passage inférieur (sous-voie)	✓	1	Difficile	Etat satisfaisant

Offre en stationnement vélo

Infrastructure	Existence	Quantité	Nb de places	Appréciation qualitative
Vélostation sécurisée	-			
Parking vélo couvert	-			
Parking vélo non couvert	-			
Station VLS	-			
Total places			-	

Détail des actions nécessaires

No	Détail de la mesure
VAU-1	Créer une offre en stationnement vélo de 5 places

Photos



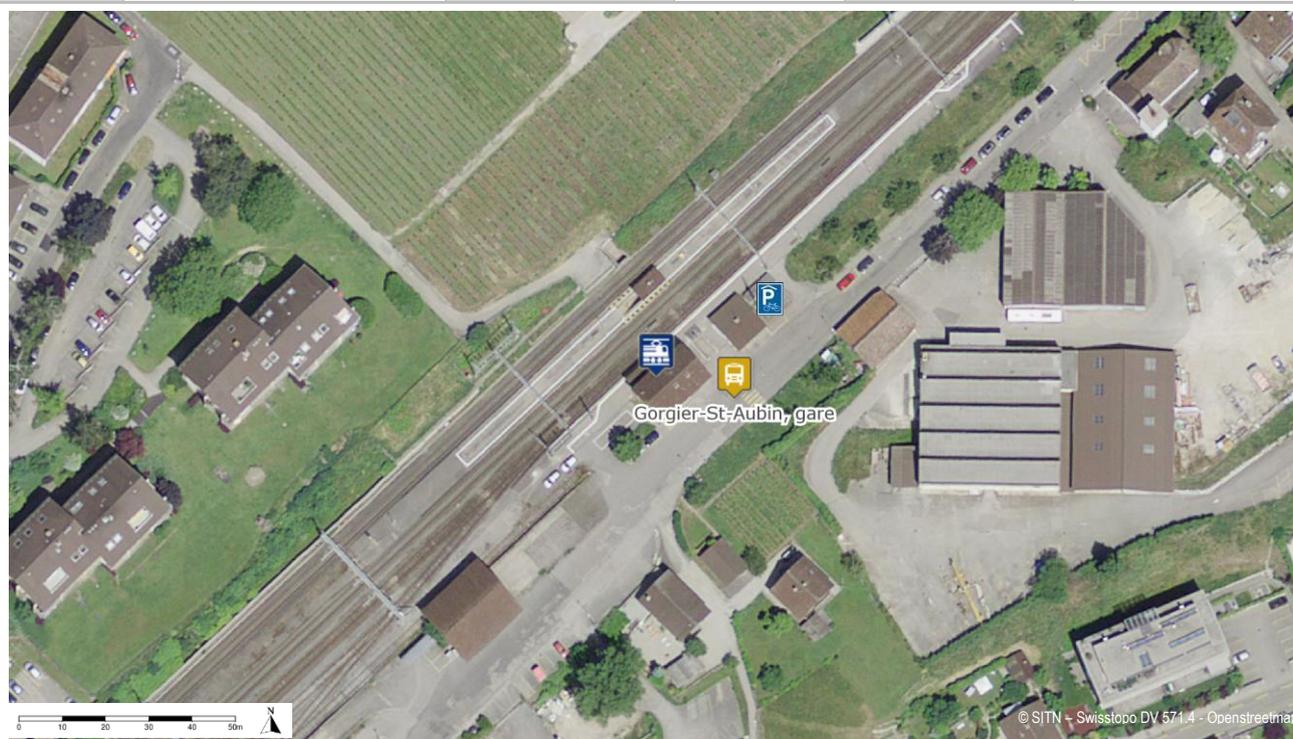
Infrastructures d'accueil, gare de Vaumarcus



Infrastructures d'accueil, gare de Vaumarcus

FICHE PÔLE D'INTERMODALITÉ 11

Nom :	Gorgier St-Aubin	Abréviation :	GOR	Commune :	Gorgier
Type :	Train	Fréquentation :	730 pers./j	Propriétaire :	CFF



Potentiel d'usagers vélo

Données socio-éco	< 5 min	5 à 10 min	10 à 15 min	15 à 20 min	Potent. d'usagers
Population ¹ desservie à	3'020	1'235	713	2'689	30 à 45
Emplois ² EPT desservis à	729	279	338	690	5 à 10
Bâtiments scolaires ³ à	1	0	0	0	nul

¹ données 2015 ; ² données 2012 ; ³ écoles primaires, secondaires, professionnelles, gymnasiales et universitaires

Qualité de l'offre TP			Niveau de desserte ARE :		Niveau C
Type de ligne TP	Existence	Nb de lignes	No de lignes	Cadence HP	Opérateur
Train grandes lignes	-				
Train Regio	✓	1	210	60'	CFF
Tram	-				
Bus urbain	-				
Bus régional	✓	3	612	30'	TransN
			630	60'	CarPostal
			640	60'	CarPostal

Accessibilité MD

Infrastructure	Existence	Quantité	Accès vélo	Appréciation qualitative
Passage à niveau	-			
Passage supérieur (sur-voie)	-			
Passage inférieur (sous-voie)	✓	1	Difficile	Bon état

Offre en stationnement vélo

Infrastructure	Existence	Quantité	Nb de places	Appréciation qualitative
Vélostation sécurisée	-			
Parking vélo couvert	✓	2	30	Vétuste / sans possibilité d'attache
Parking vélo non couvert	-			
Station VLS	-			
Total places			30	

Détail des actions nécessaires

No	Détail de la mesure
GOR-1	Rénover les parkings vélos couverts en y intégrant notamment des systèmes d'attache

Photos



Infrastructures d'accueil, gare de Gorgier St-Aubin



Offre en stationnement vélo, gare de Gorgier St-Aubin

FICHE PÔLE D'ÉCHANGE 12

Nom :	Bevaix	Abréviation :	BV	Commune :	Bevaix
Type :	Train	Fréquentation :	570 pers./j	Propriétaire :	CFF



Potentiel d'usagers vélo

Données socio-éco	< 5 min	5 à 10 min	10 à 15 min	15 à 20 min	Potent. d'usagers
Population ¹ desservie à	3'612	371	6'298	5'974	20 à 30
Emplois ² EPT desservis à	832	1'049	1'773	1'694	10 à 15
Bâtiments scolaires ³ à	0	0	0	0	nul

¹ données 2015 ; ² données 2012 ; ³ écoles primaires, secondaires, professionnelles, gymnasiales et universitaires

Qualité de l'offre TP			Niveau de desserte ARE :		Niveau D
Type de ligne TP	Existence	Nb de lignes	No de lignes	Cadence HP	Opérateur
Train grandes lignes	-		-		
Train Regio	✓	1	210	60'	CFF
Tram	-				
Bus urbain	-				
Bus régional	-				

Accessibilité MD

Infrastructure	Existence	Quantité	Accès vélo	Appréciation qualitative
Passage à niveau	-			
Passage supérieur (sur-voie)	-			
Passage inférieur (sous-voie)	✓	1	Non	Bon état

Offre en stationnement vélo

Infrastructure	Existence	Quantité	Nb de places	Appréciation qualitative
Vélostation sécurisée	-			
Parking vélo couvert	-			
Parking vélo non couvert	-			
Station VLS	-			
Total places			-	

Détail des actions nécessaires

No	Détail de la mesure
BV-1	Aménager 30 places vélos (dont au moins 15 couvertes)
BV-2	Aménager une station VLS avec 10 vélos

Photos



Espace d'attente fermée, gare de Bevaix



Infrastructures d'accueil, gare de Bevaix

FICHE POINT D'ÉCHANGE 13

Nom :	Boudry	Abréviation :	BDR	Commune :	Boudry
Type :	Train	Fréquentation :	320 pers./j	Propriétaire :	CFF



Potentiel d'usagers vélo

Données socio-éco	< 5 min	5 à 10 min	10 à 15 min	15 à 20 min	Potent. d'usagers
Population ¹ desservie à	3'407	7'536	8'358	7'716	10 à 20
Emplois ² EPT desservis à	791	2'692	2'554	1'639	5
Bâtiments scolaires ³ à	0	0	2	0	nul

¹ données 2015 ; ² données 2012 ; ³ écoles primaires, secondaires, professionnelles, gymnasiales et universitaires

Qualité de l'offre TP			Niveau de desserte ARE :		Niveau C
Type de ligne TP	Existence	Nb de lignes	No de lignes	Cadence HP	Opérateur
Train grandes lignes	-		-		
Train Regio	✓	1	210	60'	CFF
Tram	-				
Bus urbain	✓	1	612	15'	transN
Bus régional	-				

Accessibilité MD

Infrastructure	Existence	Quantité	Accès vélo	Appréciation qualitative
Passage à niveau	-			
Passage supérieur (sur-voie)	-			
Passage inférieur (sous-voie)	✓	1	Non	Bon état

Offre en stationnement vélo

Infrastructure	Existence	Quantité	Nb de places	Appréciation qualitative
Vélostation sécurisée	-			
Parking vélo couvert	-			
Parking vélo non couvert	-			
Station VLS	-			
Total places			-	

Détail des actions nécessaires

No	Détail de la mesure
BDR-1	Installer un abri-vélo de 15 places
BDR-2	Aménager une station VLS avec 5 vélos

Photos



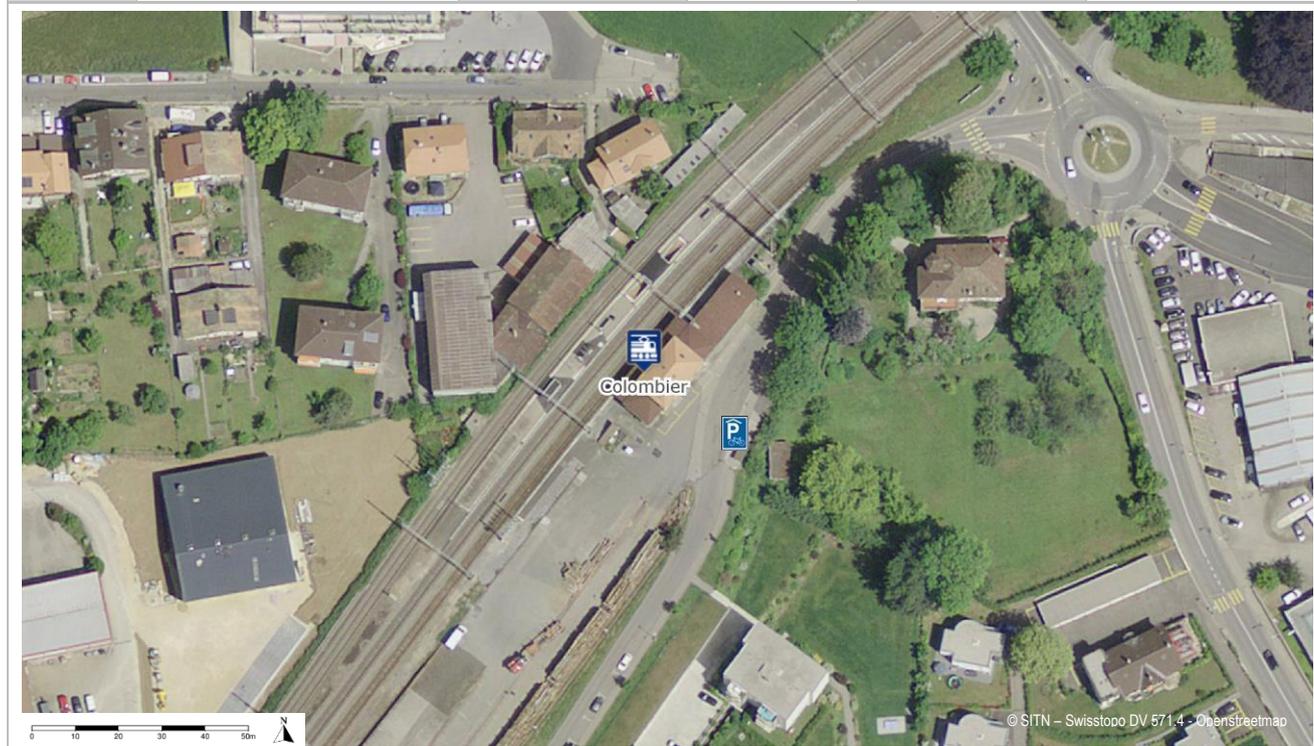
Infrastructures d'accueil, gare de Boudry



Offre en infrastructures, gare de Boudry

FICHE POINT D'ÉCHANGE 14

Nom :	Colombier	Abréviation :	CLB	Commune :	Milvignes
Type :	Train	Fréquentation :	350 pers./j	Propriétaire :	CFF



Potentiel d'usagers vélo

Données socio-éco	< 5 min	5 à 10 min	10 à 15 min	15 à 20 min	Potent. d'usagers
Population ¹ desservie à	5'077	4'493	10'265	12'968	15 à 20
Emplois ² EPT desservis à	1'404	1'322	2'238	2'238	5
Bâtiments scolaires ³ à	0	2	0	1	faible

¹ données 2015 ; ² données 2012 ; ³ écoles primaires, secondaires, professionnelles, gymnasiales et universitaires

Qualité de l'offre TP	Niveau de desserte ARE :			Niveau D
	Existence	Nb de lignes	No de lignes	
Train grandes lignes	-			
Train Regio	✓	1	210	CFF
Tram	-			
Bus urbain	-			
Bus régional	-			

Accessibilité MD

Infrastructure	Existence	Quantité	Accès vélo	Appréciation qualitative
Passage à niveau	-			
Passage supérieur (sur-voie)	-			
Passage inférieur (sous-voie)	✓	1	Difficile	Bon état

Offre en stationnement vélo

Infrastructure	Existence	Quantité	Nb de places	Appréciation qualitative
Vélostation sécurisée	-			
Parking vélo couvert	✓	1	8	Usagé / occupation par 2RM
Parking vélo non couvert	-			
Station VLS	-			
Total places			8	

Détail des actions nécessaires

No	Détail de la mesure
CLB-1	Installer un abri-vélos de 15 places et réserver l'abri existant aux deux-roues motorisés
CLB-2	Aménager une station VLS avec 5 vélos

Photos



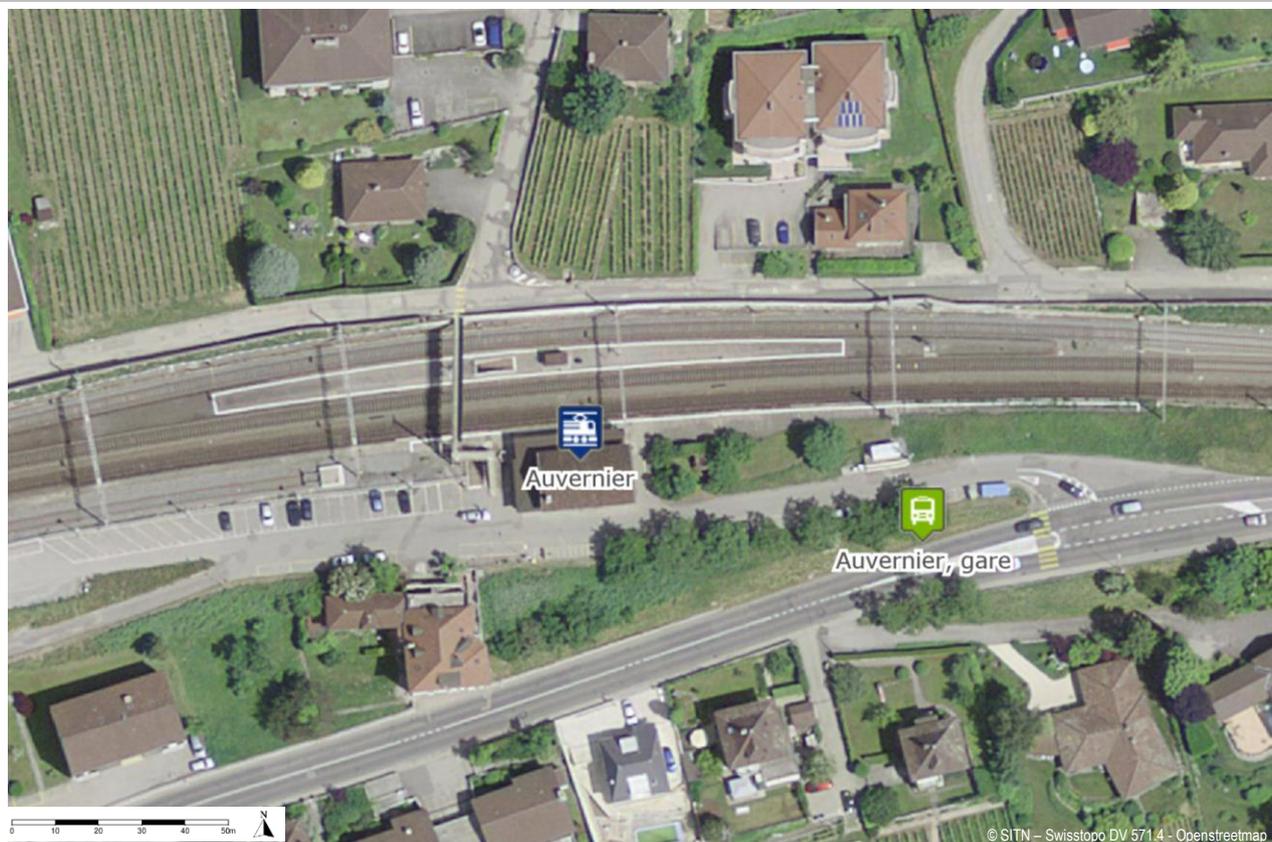
Infrastructures d'accueil, gare de Colombier



Offre en stationnement vélo, gare de Colombier

FICHE PÔLE D'ÉCHANGE 15

Nom :	Auvernier	Abréviation :	AUV	Commune :	Milvignes
Type :	Train	Fréquentation :	430 pers./j	Propriétaire :	CFF



Potentiel d'usagers vélo

Données socio-éco	< 5 min	5 à 10 min	10 à 15 min	15 à 20 min	Potent. d'usagers
Population ¹ desservie à	3'576	13'063	11'229	14'405	15 à 25
Emplois ² EPT desservis à	869	2'516	5'565	10'970	5 à 10
Bâtiments scolaires ³ à	0	1	3	8	faible

¹ données 2015 ; ² données 2012 ; ³ écoles primaires, secondaires, professionnelles, gymnasiales et universitaires

Qualité de l'offre TP	Niveau de desserte ARE :			Niveau C	
	Existence	Nb de lignes	No de lignes	Cadence HP	Opérateur
Train grandes lignes	-		-		
Train Regio	✓	2	210 221	60' 30'	CFF CFF/TransN
Tram	-				
Bus urbain	✓	1	120	30'	TransN
Bus régional	-				

Accessibilité MD

Infrastructure	Existence	Quantité	Accès vélo	Appréciation qualitative
Passage à niveau	-			
Passage supérieur (sur-voie)	✓	1	Non	Vétuste / Peu accessible aux vélos
Passage inférieur (sous-voie)	✓	1	Non	Bon état / Peu accessible aux vélos

Offre en stationnement vélo

Infrastructure	Existence	Quantité	Nb de places	Appréciation qualitative
Vélostation sécurisée	-			
Parking vélo couvert	-			
Parking vélo non couvert	-			
Station VLS	-			
Total places			-	

Détail des actions nécessaires

No	Détail de la mesure
AUV-1	Aménager un abri vélo de 15 places
AUV-2	Installer un rail vélo sur les escaliers du passage supérieur

Photos



Passage sur-voie et espace d'attente fermé, gare d'Auvernier



Infrastructure d'accueil, gare d'Auvernier

FICHE PÔLE D'ÉCHANGE 16

Nom :	Neuchâtel-Serrières	Abréviation :	NESE	Commune :	Neuchâtel
Type :	Train	Fréquentation :	560 pers./j	Propriétaire :	CFF



Potentiel d'usagers vélo

Données socio-éco	< 5 min	5 à 10 min	10 à 15 min	15 à 20 min	Potent. d'usagers
Population ¹ desservie à	12'269	12'939	12'912	7'965	15 à 25
Emplois ² EPT desservis à	5'499	9'375	9'746	2'379	10 à 15
Bâtiments scolaires ³ à	2	6	32	4	moyen

¹ données 2015 ; ² données 2012 ; ³ écoles primaires, secondaires, professionnelles, gymnasiales et universitaires

Qualité de l'offre TP			Niveau de desserte ARE :		Niveau C
Type de ligne TP	Existence	Nb de lignes	No de lignes	Cadence HP	Opérateur
Train grandes lignes	-				
Train Regio	✓	2	210 221	60' 30'	CFF CFF/TransN
Tram	-				
Bus urbain	-				
Bus régional	-				

Accessibilité MD

Infrastructure	Existence	Quantité	Accès vélo	Appréciation qualitative
Passage à niveau	-			
Passage supérieur (sur-voie)	-			
Passage inférieur (sous-voie)	✓	1	Difficile	Bon état

Offre en stationnement vélo

Infrastructure	Existence	Quantité	Nb de places	Appréciation qualitative
Vélostation sécurisée	-			
Parking vélo couvert	-			
Parking vélo non couvert	✓	1	10	État satisfaisant
Station VLS	-			
Total places			10	

Détail des actions nécessaires

No	Détail de la mesure
NESE-1	Améliorer la signalétique du stationnement vélo et installer un rail vélo sur les escaliers du sous-voie
NESE-2	Aménager un parking vélo couvert de 15 places
NESE-3	Aménager une station VLS avec 10 vélos

Photos



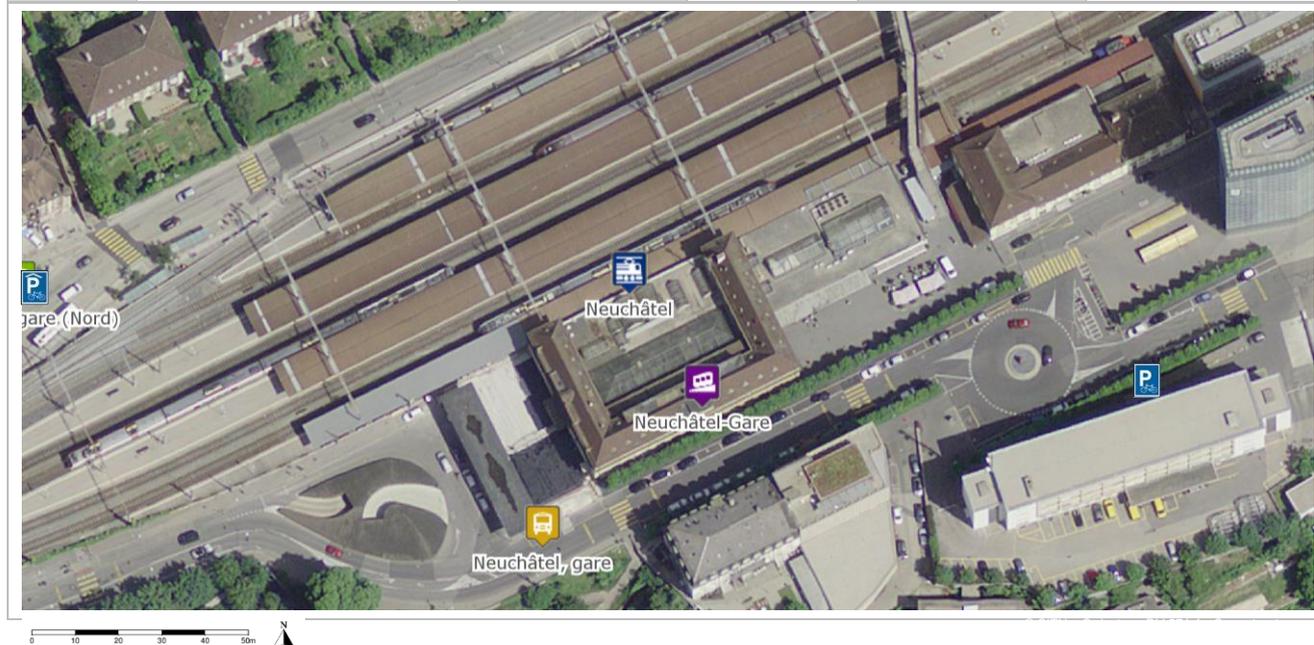
Infrastructures d'accueil, halte de Neuchâtel-Serrières



Offre en stationnement vélo, halte de Neuchâtel-Serrières

FICHE PÔLE D'ÉCHANGE 17

Nom :	Neuchâtel	Abréviation :	NE	Commune :	Neuchâtel
Type :	Train	Fréquentation :	23'920 pers./j	Propriétaire :	CFF



Potentiel d'usagers vélo

Données socio-éco	< 5 min	5 à 10 min	10 à 15 min	15 à 20 min	Potent. d'usagers
Population ¹ desservie à	12'534	11'610	13'545	8'991	350 à 560
Emplois ² EPT desservis à	13'124	7'367	5'033	2'021	250 à 400
Bâtiments scolaires ³ à	20	22	2	2	élevé

¹ données 2015 ; ² données 2012 ; ³ écoles primaires, secondaires, professionnelles, gymnasiales et universitaires

Qualité de l'offre TP			Niveau de desserte ARE :		Niveau A
Type de ligne TP	Existence	Nb de lignes	No de lignes	Cadence HP	Opérateur
Train grandes lignes	✓	2		30'	CFF
Train Regio	✓	5	210	60'	CFF
			221	30'	CFF/TransN
			255	60'	TPF
			305	30'	BLS
Train	-		223	30'	CFF/ BLS
Bus urbain	✓	4	110	5'	TransN (funi)
			106	20'	TransN
			109	10'	TransN
			107	10'	TransN
			120	15'	TransN
Bus régional	✓	1	21.380	120'	CarPostal
			120	30'	TransN
			421	60'	TransN

Accessibilité MD

Infrastructure	Existence	Quantité	Accès vélo	Appréciation qualitative
Passage à niveau	-			
Passage supérieur (sur-voie)	✓	1	Difficile	Usagé
Passage inférieur (sous-voie)	✓	1	Facile	Bon état

Offre en stationnement vélo

Infrastructure	Existence	Quantité	Nb de places	Appréciation qualitative
Vélostation sécurisée	✓	1	78	Récente
Parking vélo couvert	✓	2	40	Usagé / bien occupé
Parking vélo non couvert	✓	1	23	Bon état / moyennement occupé
Station VLS	-			Bon état / vide
			Total places	141

Détail des actions nécessaires

No	Détail de la mesure
NE-1	Remettre le parking vélo couvert en état
NE-2	Doubler l'offre en stationnement vélos autour de la gare
NE-3	Aménager une station VLS avec 15 vélos

Photos



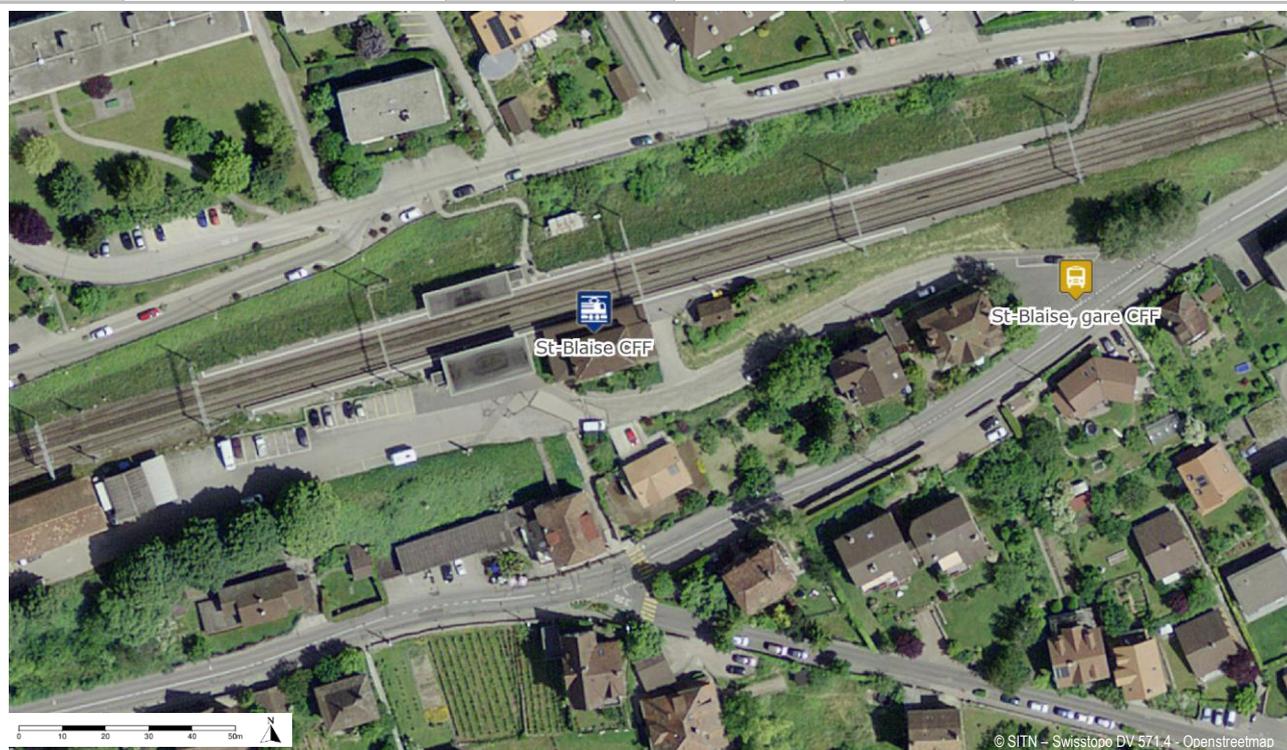
Infrastructures d'accueil, gare de Neuchâtel



Infrastructures d'accueil, gare de Neuchâtel

FICHE POINT D'INTERMODALITÉ 18

Nom :	St-Blaise CFF	Abréviation :	SBL	Commune :	St-Blaise
Type :	Train	Fréquentation :	380 pers./j	Propriétaire :	CFF



Potentiel d'usagers vélo

Données socio-éco	< 5 min	5 à 10 min	10 à 15 min	15 à 20 min	Potent. d'usagers
Population ¹ desservie à	5'332	7'278	5'511	8'625	15 à 20
Emplois ² EPT desservis à	1'345	3'805	2'618	7'481	5 à 10
Bâtiments scolaires ³ à	1	2	3	32	faible

¹ données 2015 ; ² données 2012 ; ³ écoles primaires, secondaires, professionnelles, gymnasiales et universitaires

Qualité de l'offre TP			Niveau de desserte ARE :		Niveau C
Type de ligne TP	Existence	Nb de lignes	No de lignes	Cadence HP	Opérateur
Train grandes lignes	-				
Train Regio	✓	1	210	30'	CFF
Tram	-				
Bus urbain	-				
Bus régional	✓	1	21.131	Qq fois / jour	CarPostal

Accessibilité MD

Infrastructure	Existence	Quantité	Accès vélo	Appréciation qualitative
Passage à niveau	-			
Passage supérieur (sur-voie)	-			
Passage inférieur (sous-voie)	✓	1	Difficile	Bon état

Offre en stationnement vélo

Infrastructure	Existence	Quantité	Nb de places	Appréciation qualitative
Vélostation sécurisée	-			
Parking vélo couvert	-			
Parking vélo non couvert	-			
Station VLS	-			
Total places			-	

Détail des actions nécessaires

No	Détail de la mesure
SBL-1	Aménager un abri-vélo de 15 places
SBL-2	Equiper les escaliers du passage sous-voie d'un rail pour vélos

Photos



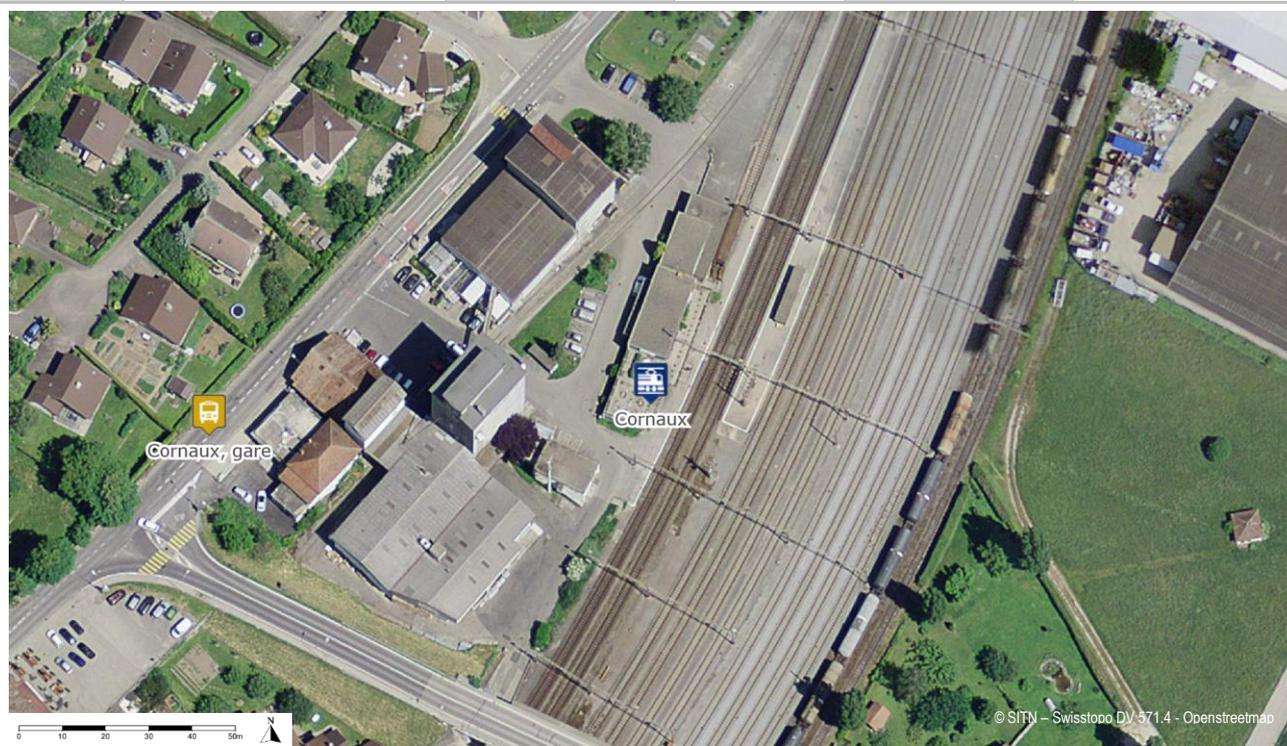
Infrastructures d'accueil, gare de St-Blaise CFF



Infrastructures d'accueil, gare de St-Blaise CFF

FICHE PÔLE D'INTERMODALITÉ 19

Nom :	Cornaux	Abréviation :	CORN	Commune :	Cornaux
Type :	Train	Fréquentation :	580 pers./j	Propriétaire :	CFF



Potentiel d'usagers vélo

Données socio-éco	< 5 min	5 à 10 min	10 à 15 min	15 à 20 min	Potent. d'usagers
Population ¹ desservie à	2'221	1'740	554	11'155	20 à 35
Emplois ² EPT desservis à	742	811	394	4'576	10 à 15
Bâtiments scolaires ³ à	0	1	0	2	faible

¹ données 2015 ; ² données 2012 ; ³ écoles primaires, secondaires, professionnelles, gymnasiales et universitaires

Qualité de l'offre TP	Niveau de desserte ARE :			Niveau C	
	Existence	Nb de lignes	No de lignes	Cadence HP	Opérateur
Train grandes lignes	-				
Train Regio	✓	1	210	30'	CFF
Tram	-				
Bus urbain	-				
Bus régional	-	1	130	60'	CarPostal

Accessibilité MD

Infrastructure	Existence	Quantité	Accès vélo	Appréciation qualitative
Passage à niveau	-			
Passage supérieur (sur-voie)	-			
Passage inférieur (sous-voie)	✓	1	Difficile	Bon état

Offre en stationnement vélo

Infrastructure	Existence	Quantité	Nb de places	Appréciation qualitative
Vélostation sécurisée	-			
Parking vélo couvert	-			
Parking vélo non couvert	-			
Station VLS	-			
Total places			-	

Détail des actions nécessaires

No	Détail de la mesure
CORN-1	Créer une offre en stationnement vélo de 30 places, dont 15 couvertes au minimum

Photos



Infrastructures d'accueil, gare de Cornaux



Infrastructures d'accueil, gare de Cornaux

FICHE PÔLE D'INTERMODALITÉ 20

Nom :	Cressier NE	Abréviation :	CRNE	Commune :	Cressier
Type :	Train	Fréquentation :	470 pers./j	Propriétaire :	CFF



Potentiel d'usagers vélo

Données socio-éco	< 5 min	5 à 10 min	10 à 15 min	15 à 20 min	Potent. d'usagers
Population ¹ desservie à	1'625	3'097	2'854	1'110	20 à 30
Emplois ² EPT desservis à	667	1'052	598	123	5 à 10
Bâtiments scolaires ³ à	1	1	0	0	faible

¹ données 2015 ; ² données 2012 ; ³ écoles primaires, secondaires, professionnelles, gymnasiales et universitaires

Qualité de l'offre TP			Niveau de desserte ARE :		Niveau C
Type de ligne TP	Existence	Nb de lignes	No de lignes	Cadence HP	Opérateur
Train grandes lignes	-				
Train Regio	✓	1	210	30'	CFF
Tram	-				
Bus urbain	-				
Bus régional	✓	1	130	60'	CarPostal

Accessibilité MD

Infrastructure	Existence	Quantité	Accès vélo	Appréciation qualitative
Passage à niveau	-			
Passage supérieur (sur-voie)	-			
Passage inférieur (sous-voie)	✓	1	Difficile	Bon état

Offre en stationnement vélo

Infrastructure	Existence	Quantité	Nb de places	Appréciation qualitative
Vélostation sécurisée	-			
Parking vélo couvert	-			
Parking vélo non couvert	-			
Station VLS	-			
Total places			-	

Détail des actions nécessaires

No	Détail de la mesure
CRNE-1	Créer une offre en stationnement vélo de 30 places, dont 15 couvertes au minimum
CRNE-2	Equiper les escaliers du passage sous-voie d'un rail pour vélos

Photos



Infrastructures d'accueil, gare de Cressier



Infrastructures d'accueil, gare de Cressier

FICHE PÔLE D'INTERMODALITÉ 21

Nom :	Le Landeron	Abréviation :	LD	Commune :	Le Landeron
Type :	Train	Fréquentation :	1'150 pers./j	Propriétaire :	CFF



Potentiel d'usagers vélo

Données socio-éco	< 5 min	5 à 10 min	10 à 15 min	15 à 20 min	Potent. d'usagers
Population ¹ desservie à	3'783	1'029	1'361	2'052	45 à 75
Emplois ² EPT desservis à	751	124	891	458	10 à 15
Bâtiments scolaires ³ à	1	0	1	0	nul

¹ données 2015 ; ² données 2012 ; ³ écoles primaires, secondaires, professionnelles, gymnasiales et universitaires

Qualité de l'offre TP			Niveau de desserte ARE :		Niveau C
Type de ligne TP	Existence	Nb de lignes	No de lignes	Cadence HP	Opérateur
Train grandes lignes	-				
Train Regio	✓	1	210	30'	CFF
Tram	-				
Bus urbain	-				
Bus régional	✓	2	21.130 21.132	60' 30'	CarPostal CarPostal

Accessibilité MD

Infrastructure	Existence	Quantité	Accès vélo	Appréciation qualitative
Passage à niveau	-			
Passage supérieur (sur-voie)	-			
Passage inférieur (sous-voie)	✓	1	Difficile	Bon état

Offre en stationnement vélo

Infrastructure	Existence	Quantité	Nb de places	Appréciation qualitative
Vélostation sécurisée	-			
Parking vélo couvert	-			
Parking vélo non couvert	✓	1	12	Bon état / bien occupé
Station VLS	-			
Total places			12	

Détail des actions nécessaires

No	Détail de la mesure
LD-1	Augmenter l'offre en stationnement vélo à 30 places, dont 15 couvertes au minimum

Photos



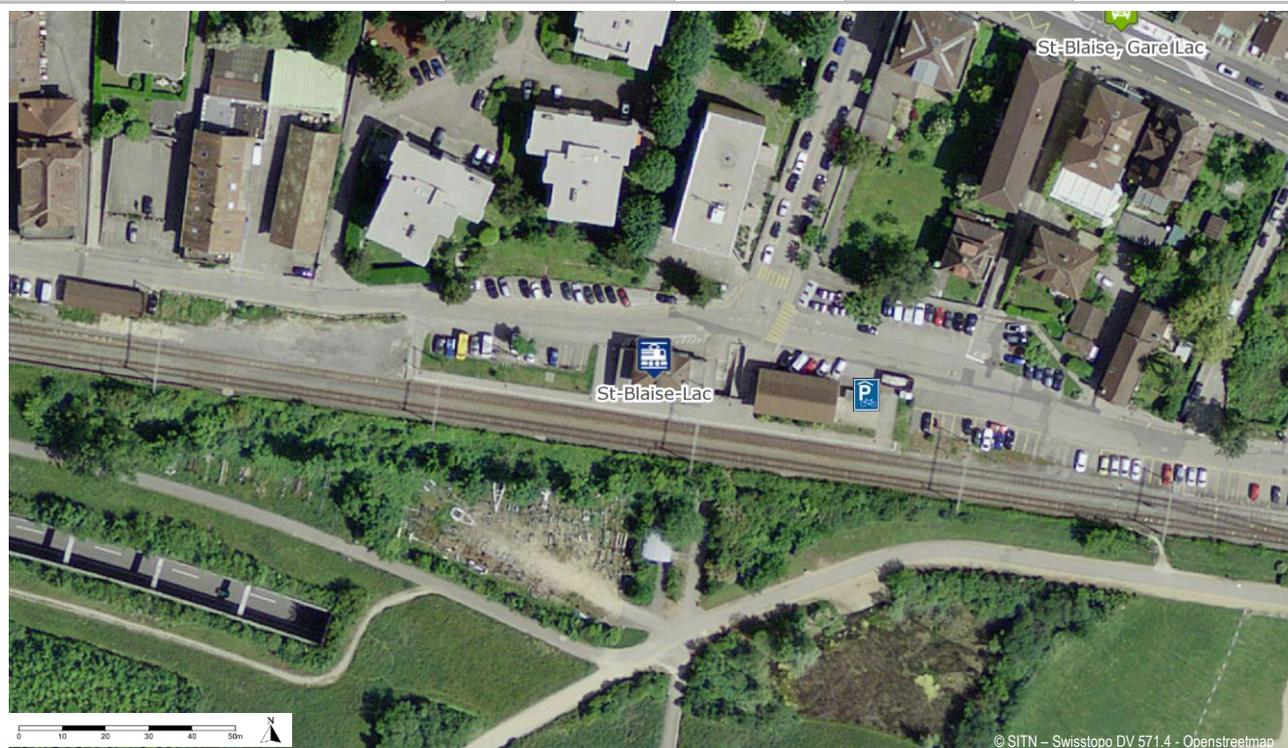
Infrastructures d'accueil, gare du Landeron



Offre en stationnement vélo, gare du Landeron

FICHE PÔLE D'INTERMODALITÉ 22

Nom :	St-Blaise Lac	Abréviation :	SBLB	Commune :	St-Blaise
Type :	Train	Fréquentation :	1'330 pers./j	Propriétaire :	BLS



Potentiel d'usagers vélo

Données socio-éco	< 5 min	5 à 10 min	10 à 15 min	15 à 20 min	Potent. d'usagers
Population ¹ desservie à	5'747	7'893	4'957	8'785	45 à 70
Emplois ² EPT desservis à	1'877	4'209	2'193	8'387	20 à 35
Bâtiments scolaires ³ à	1	2	10	28	moyen

¹ données 2015 ; ² données 2012 ; ³ écoles primaires, secondaires, professionnelles, gymnasiales et universitaires

Qualité de l'offre TP			Niveau de desserte ARE :		Niveau B
Type de ligne TP	Existence	Nb de lignes	No de lignes	Cadence HP	Opérateur
Train grandes lignes	-				
Train Regio	✓	2	255 305	60' 30'	TPF BLS
Tram	-				
Bus urbain	-	2	107 101	20' 7'/ 10'	TransN TransN
Bus régional	-				

Accessibilité MD

Infrastructure	Existence	Quantité	Accès vélo	Appréciation qualitative
Passage à niveau	-			
Passage supérieur (sur-voie)	-			
Passage inférieur (sous-voie)	✓	1	Facile	Bon état / rampe / accès au lac

Offre en stationnement vélo

Infrastructure	Existence	Quantité	Nb de places	Appréciation qualitative
Vélostation sécurisée	-			
Parking vélo couvert	✓	1	10	Usagé / bien occupé
Parking vélo non couvert	-			
Station VLS	✓	1	5	
			Total places	15

Détail des actions nécessaires

No	Détail de la mesure
SBLB-1	Aménager 30 places vélos supplémentaires, dont 15 couvertes au minimum

Photos



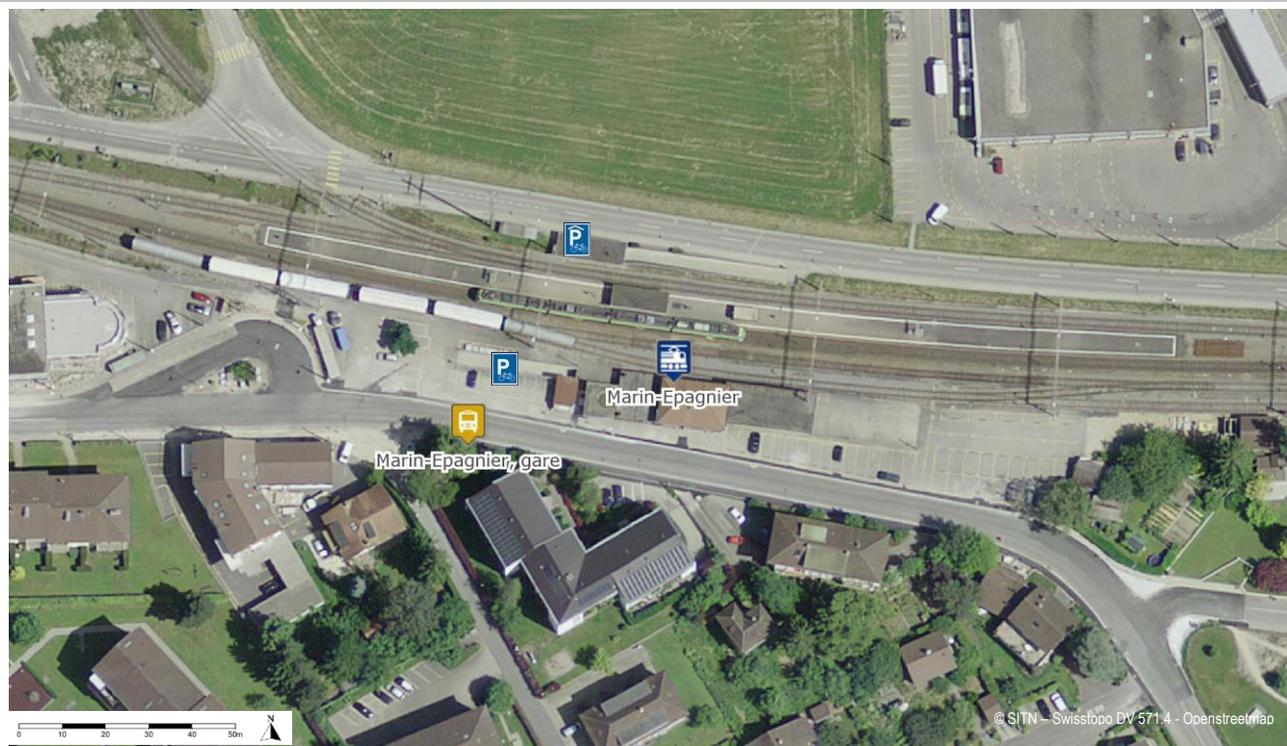
Infrastructures d'accueil, gare de St-Blaise Lac



Offre en stationnement vélo, gare de St-Blaise Lac

FICHE PÔLE D'INTERMODALITÉ 23

Nom :	Marin-Epagnier	Abréviation :	MEP	Commune :	La Tène
Type :	Train	Fréquentation :	2'000 pers./j	Propriétaire :	BLS



Potentiel d'usagers vélo

Données socio-éco	< 5 min	5 à 10 min	10 à 15 min	15 à 20 min	Potent. d'usagers
Population ¹ desservie à	3'406	3'305	4'013	6'286	65 à 105
Emplois ² EPT desservis à	2'832	1'633	586	2'066	35 à 55
Bâtiments scolaires ³ à	0	1	1	1	faible

¹ données 2015 ; ² données 2012 ; ³ écoles primaires, secondaires, professionnelles, gymnasiales et universitaires

Qualité de l'offre TP			Niveau de desserte ARE :		Niveau A
Type de ligne TP	Existence	Nb de lignes	No de lignes	Cadence HP	Opérateur
Train grandes lignes	-				
Train Regio	✓	2	255 305	60' 60'	TPF BLS
Tram	-				
Bus urbain	-	2	101 107	7' 20'	TransN TransN
Bus régional	✓	1	130	60'	CarPostal

Accessibilité MD

Infrastructure	Existence	Quantité	Accès vélo	Appréciation qualitative
Passage à niveau	-			
Passage supérieur (sur-voie)	-			
Passage inférieur (sous-voie)	✓	1	Facile	Bon état

Offre en stationnement vélo

Infrastructure	Existence	Quantité	Nb de places	Appréciation qualitative
Vélostation sécurisée	-			
Parking vélo couvert	✓	2	44	État satisfaisant (nord) / neuf (sud)
Parking vélo non couvert	-			
Station VLS	-			
Total places			44	

Détail des actions nécessaires

No	Détail de la mesure
MEP-1	Installer des arceaux pour vélos dans le parking couvert situé au nord des quais
MEP-2	Aménager une station VLS avec 15 vélos

Photos



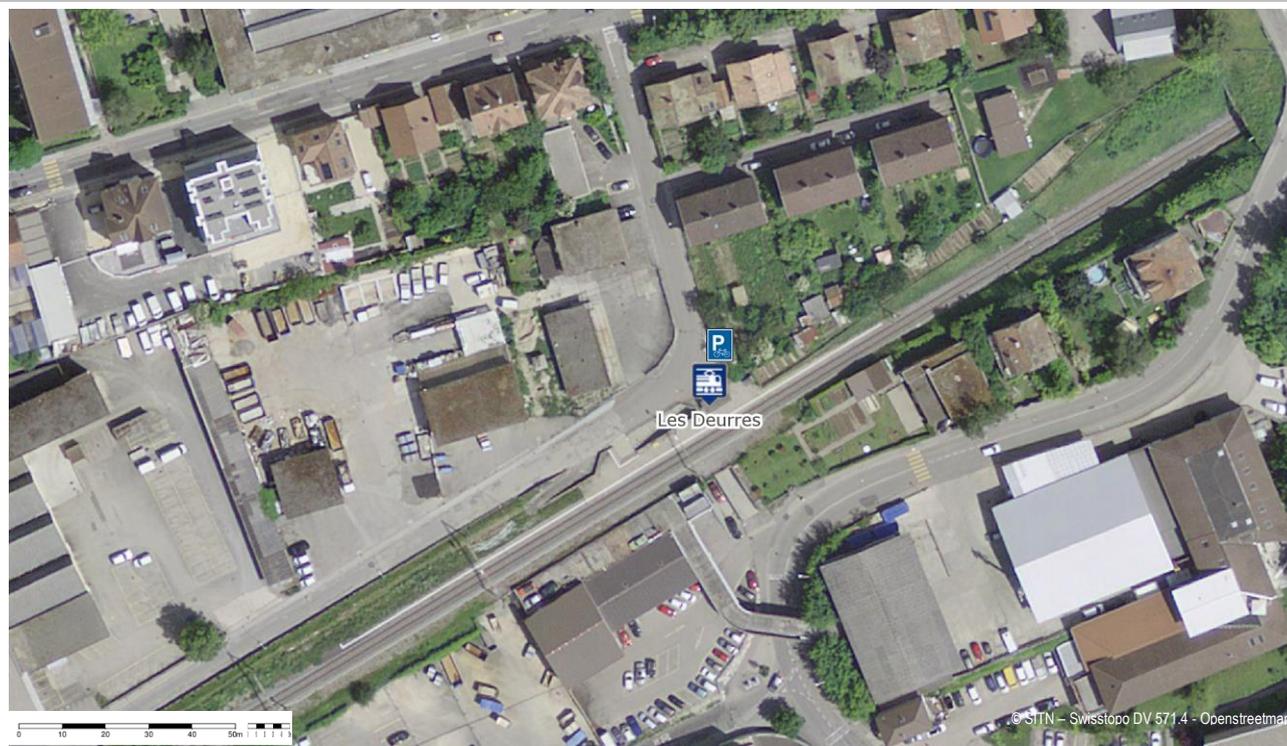
Nouvelle offre en stationnement vélo, gare (sud) de Marin-Epagnier (photo prise avant la pose de l'abri-vélos)



Offre en stationnement vélo, gare (nord) de Marin-Epagnier

FICHE PÔLE D'INTERMODALITÉ 24

Nom :	Les Deurres	Abréviation :	DEU	Commune :	Pesieux
Type :	Train	Fréquentation :	440 pers./j	Propriétaire :	CFF



Potentiel d'usagers vélo

Données socio-éco	< 5 min	5 à 10 min	10 à 15 min	15 à 20 min	Potent. d'usagers
Population ¹ desservie à	13'292	12'215	12'173	9'062	15 à 25
Emplois ² EPT desservis à	5'493	5'289	13'054	3'326	10
Bâtiments scolaires ³ à	2	2	28	13	moyen

¹ données 2015 ; ² données 2012 ; ³ écoles primaires, secondaires, professionnelles, gymnasiales et universitaires

Qualité de l'offre TP			Niveau de desserte ARE :		Niveau C
Type de ligne TP	Existence	Nb de lignes	No de lignes	Cadence HP	Opérateur
Train grandes lignes	-				
Train Regio	✓	1	223	30'	BLS/ CFF
Tram	-				
Bus urbain	-				
Bus régional	-				

Accessibilité MD

Infrastructure	Existence	Quantité	Accès vélo	Appréciation qualitative
Passage à niveau	-			
Passage supérieur (sur-voie)	-			
Passage inférieur (sous-voie)	✓	1	Facile	Usagé / tagué

Offre en stationnement vélo

Infrastructure	Existence	Quantité	Nb de places	Appréciation qualitative
Vélostation sécurisée	-			
Parking vélo couvert	-			
Parking vélo non couvert	✓	1	15	Bon état
Station VLS	-			
Total places			15	

Détail des actions nécessaires

No	Détail de la mesure
DEU-1	Couvrir l'offre en stationnement vélo existante
DEU-2	Aménager une station VLS avec 5 vélos

Photos



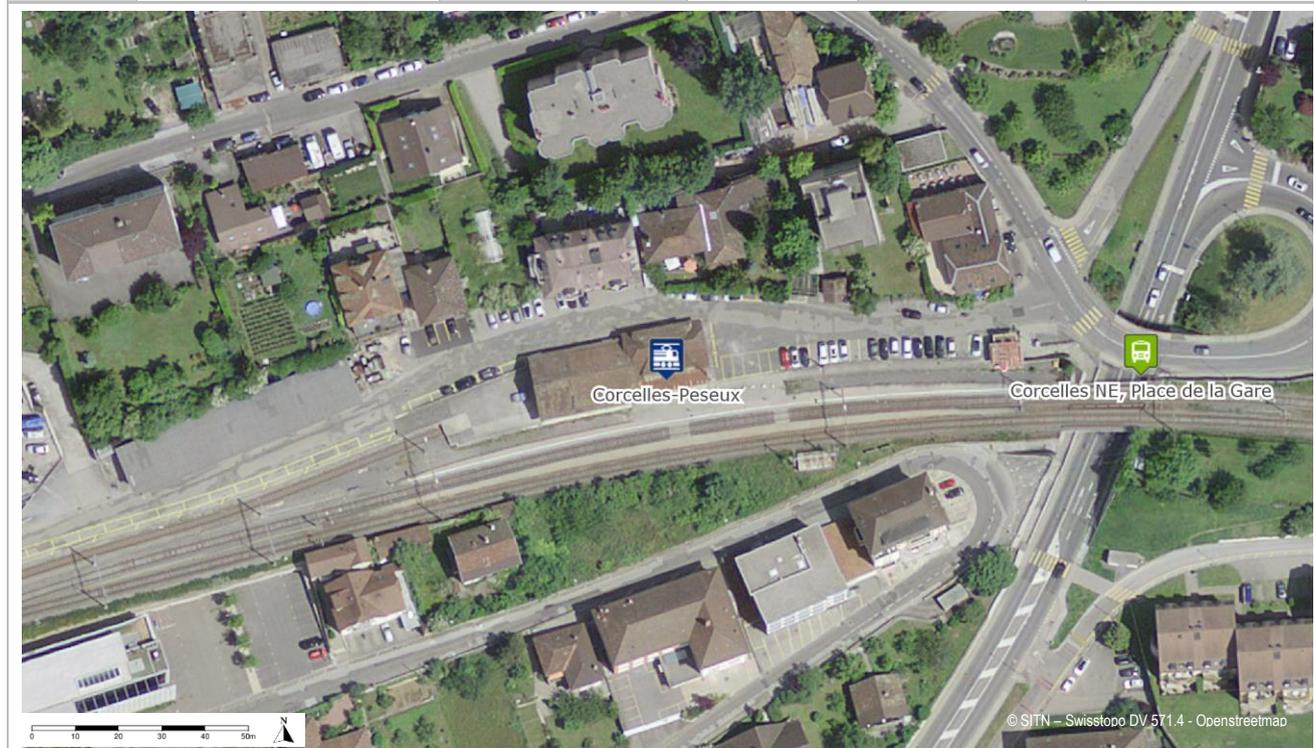
Infrastructures d'accueil, halte des Deurres



Offre en stationnement vélo, halte des Deurres

FICHE PÔLE D'INTERMODALITÉ 25

Nom :	Corcelles-Peseux	Abréviation :	CP	Commune :	Corcelles
Type :	Train	Fréquentation :	580 pers./j	Propriétaire :	CFF



Potentiel d'usagers vélo

Données socio-éco	< 5 min	5 à 10 min	10 à 15 min	15 à 20 min	Potent. d'usagers
Population ¹ desservie à	8'980	11'500	12'407	13'013	20 à 35
Emplois ² EPT desservis à	2'119	4'921	5'171	12'876	10 à 15
Bâtiments scolaires ³ à	1	1	5	27	faible

¹ données 2015 ; ² données 2012 ; ³ écoles primaires, secondaires, professionnelles, gymnasiales et universitaires

Qualité de l'offre TP	Niveau de desserte ARE :			Niveau C	
Type de ligne TP	Existence	Nb de lignes	No de lignes	Cadence HP	Opérateur
Train grandes lignes	-				
Train Regio	✓	1	223	30'	CFF
Tram	-				
Bus urbain	-				
Bus régional	-	1	120	30'	TransN

Accessibilité MD

Infrastructure	Existence	Quantité	Accès vélo	Appréciation qualitative
Passage à niveau	✓	2	Facile	Peu sécurisé
Passage supérieur (sur-voie)	-			
Passage inférieur (sous-voie)	-			

Offre en stationnement vélo

Infrastructure	Existence	Quantité	Nb de places	Appréciation qualitative
Vélostation sécurisée	-			
Parking vélo couvert	-			
Parking vélo non couvert	-			
Station VLS	-			
Total places			-	

Détail des actions nécessaires

No	Détail de la mesure
CP-1	Créer une offre en stationnement vélos de 20 places, dont 10 couvertes minimum
CP-2	Aménager une station VLS avec 5 vélos

Photos



Infrastructures d'accueil, gare de Corcelles-Peseux



Offre en stationnement vélo, gare de Corcelles-Peseux

FICHE PÔLE D'INTERMODALITÉ 26

Nom :	Chambrelien	Abréviation :	CHN	Commune :	Rochefort
Type :	Train	Fréquentation :	590 pers./j	Propriétaire :	CFF



Potentiel d'usagers vélo

Données socio-éco	< 5 min	5 à 10 min	10 à 15 min	15 à 20 min	Potent. d'usagers
Population ¹ desservie à	299	909	5'408	9'160	25 à 40
Emplois ² EPT desservis à	10	117	1'251	3'449	5 à 10
Bâtiments scolaires ³ à	0	0	0	1	nul

¹ données 2015 ; ² données 2012 ; ³ écoles primaires, secondaires, professionnelles, gymnasiales et universitaires

Qualité de l'offre TP			Niveau de desserte ARE :		Niveau C
Type de ligne TP	Existence	Nb de lignes	No de lignes	Cadence HP	Opérateur
Train grandes lignes	-				
Train Regio	✓	1	223	30'	BLS/ CFF
Tram	-				
Bus urbain	✓	1	120	30'	TransN
Bus régional	-				

Accessibilité MD

Infrastructure	Existence	Quantité	Accès vélo	Appréciation qualitative
Passage à niveau	✓	1	Facile	Peu sécurisé
Passage supérieur (sur-voie)	-			
Passage inférieur (sous-voie)	-			

Offre en stationnement vélo

Infrastructure	Existence	Quantité	Nb de places	Appréciation qualitative
Vélostation sécurisée	-			
Parking vélo couvert	✓	1	~20	Délabré / occupation 2RM
Parking vélo non couvert	-			
Station VLS	-			
Total places			~20	

Détail des actions nécessaires

No	Détail de la mesure
CHN-1	Aménager un abri-vélos de 15 places et réserver l'abri existant pour les deux-roues motorisées

Photos



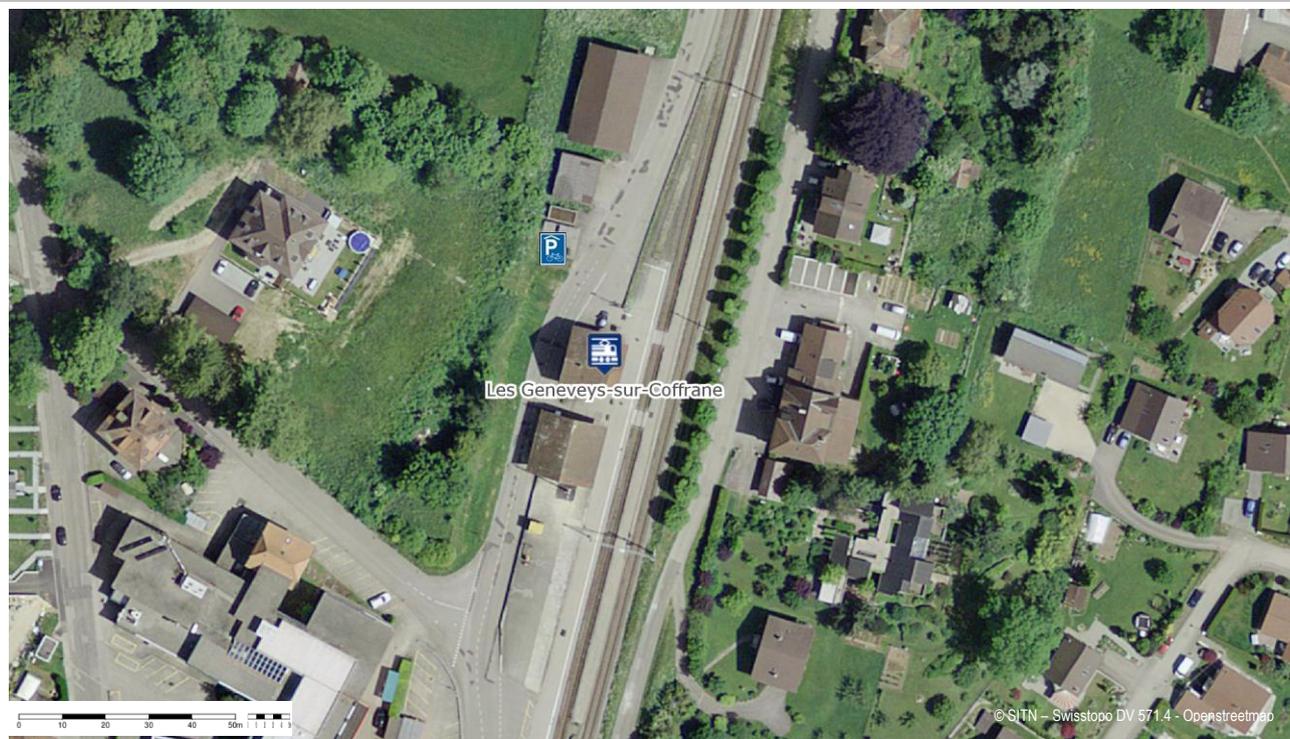
Infrastructures d'accueil, gare de Chambrelieu



Offre en infrastructures, gare de Chambrelieu

FICHE PÔLE D'INTERMODALITÉ 27

Nom :	Geneveys-sur-Coffrane	Abréviation :	GEC	Commune :	Val-de-Ruz
Type :	Train	Fréquentation :	460 pers./j	Propriétaire :	CFF



Potentiel d'usagers vélo

Données socio-éco	< 5 min	5 à 10 min	10 à 15 min	15 à 20 min	Potent. d'usagers
Population ¹ desservie à	2'295	282	971	2'139	15 à 25
Emplois ² EPT desservis à	963	91	296	567	5 à 10
Bâtiments scolaires ³ à	1	1	0	0	faible

¹ données 2015 ; ² données 2012 ; ³ écoles primaires, secondaires, professionnelles, gymnasiales et universitaires

Qualité de l'offre TP			Niveau de desserte ARE :		Niveau C
Type de ligne TP	Existence	Nb de lignes	No de lignes	Cadence HP	Opérateur
Train grandes lignes	-				
Train Regio	✓	1	223	30'	BLS/ CFF
Tram	-				
Bus urbain	-				
Bus régional	-		424	60'	CarPostal

Accessibilité MD

Infrastructure	Existence	Quantité	Accès vélo	Appréciation qualitative
Passage à niveau	✓	2	Facile	Bon état, peu sécurisé
Passage supérieur (sur-voie)	-			
Passage inférieur (sous-voie)	-			

Offre en stationnement vélo

Infrastructure	Existence	Quantité	Nb de places	Appréciation qualitative
Vélostation sécurisée	-			
Parking vélo couvert	✓	1	13	Bon état
Parking vélo non couvert	-			
Station VLS	-			
Total places			13	

Détail des actions nécessaires

No	Détail de la mesure
GEC-1	Prévoir des réservations de terrain pour une extension future de l'offre en stationnement vélo de 15 places

Photos

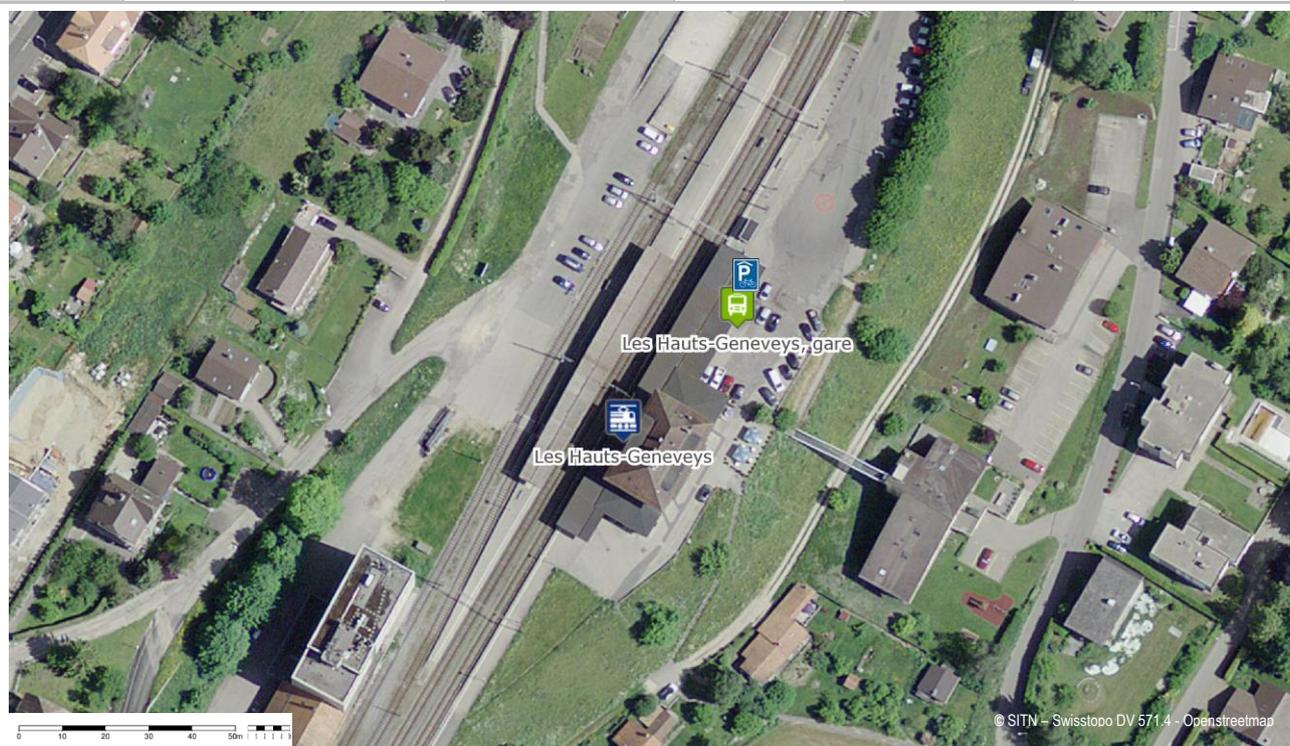
Infrastructures d'accueil, gare des Geneveys-sur-Coffrane



Offre en stationnement vélo, gare des Geneveys-sur-Coffrane

FICHE PÔLE D'INTERMODALITÉ 28

Nom :	Les Hauts-Geneveys	Abréviation :	HGV	Commune :	Val-de-Ruz
Type :	Train	Fréquentation :	1'770 pers./j	Propriétaire :	CFF



Potentiel d'usagers vélo

Données socio-éco	< 5 min	5 à 10 min	10 à 15 min	15 à 20 min	Potent. d'usagers
Population ¹ desservie à	1'738	2'736	2'913	2'476	60 à 100
Emplois ² EPT desservis à	494	1'295	1'397	1'014	25 à 40
Bâtiments scolaires ³ à	0	1	2	0	faible

¹ données 2015 ; ² données 2012 ; ³ écoles primaires, secondaires, professionnelles, gymnasiales et universitaires

Qualité de l'offre TP			Niveau de desserte ARE :		Niveau C
Type de ligne TP	Existence	Nb de lignes	No de lignes	Cadence HP	Opérateur
Train grandes lignes	-				
Train Regio	✓	1	223	30'	BLS/ CFF
Tram	-				
Bus urbain	-				
Bus régional	✓	1	423	30'	TransN

Accessibilité MD

Infrastructure	Existence	Quantité	Accès vélo	Appréciation qualitative
Passage à niveau	-			
Passage supérieur (sur-voie)	-			
Passage inférieur (sous-voie)	✓	1	Facile	

Offre en stationnement vélo

Infrastructure	Existence	Quantité	Nb de places	Appréciation qualitative
Vélostation sécurisée	-			
Parking vélo couvert	✓	1	12	Bon état
Parking vélo non couvert	-			
Station VLS	-			
Total places			12	

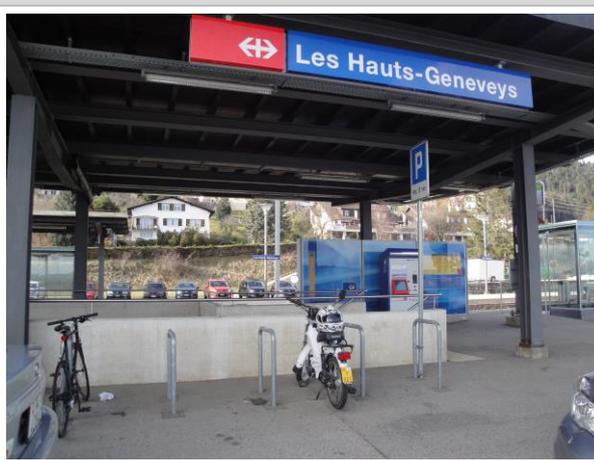
Détail des actions nécessaires

No	Détail de la mesure
HGV-1	Aménager 30 places vélos supplémentaires, dont 15 couvertes au minimum

Photos



Infrastructures d'accueil, gare des Hauts-Geneveys



Offre en stationnement vélo, gare des Hauts-Geneveys

FICHE POINT D'INTERMODALITÉ 29

Nom :	Chaux-de-Fonds Grenier	Abréviation :	CFG	Commune :	Chaux-de-Fonds
Type :	Train	Fréquentation :	70 pers./j	Propriétaire :	TransN



Potentiel d'usagers vélo

Données socio-éco	< 5 min	5 à 10 min	10 à 15 min	15 à 20 min	Potent. d'usagers
Population ¹ desservie à	16'698	17'424	3'571	466	<5
Emplois ² EPT desservis à	9'128	6'779	2'980	1'393	<5
Bâtiments scolaires ³ à	10	4	1	0	faible

¹ données 2015 ; ² données 2012 ; ³ écoles primaires, secondaires, professionnelles, gymnasiales et universitaires

Qualité de l'offre TP			Niveau de desserte ARE :		Niveau D
Type de ligne TP	Existence	Nb de lignes	No de lignes	Cadence HP	Opérateur
Train grandes lignes	-				
Train Regio	✓	1	222	60'	TransN
Tram	-				
Bus urbain	-				
Bus régional	-				

Accessibilité MD

Infrastructure	Existence	Quantité	Accès vélo	Appréciation qualitative
Passage à niveau	-			
Passage supérieur (sur-voie)	-			
Passage inférieur (sous-voie)	-			

Offre en stationnement vélo

Infrastructure	Existence	Quantité	Nb de places	Appréciation qualitative
Vélostation sécurisée	-			
Parking vélo couvert	-			
Parking vélo non couvert	-			
Station VLS	-			
Total places			-	

Détail des actions nécessaires

No	Détail de la mesure
CFG-1	Prévoir de nouvelles infrastructures d'accueil
CFG-2	Installer contre l'abri un système d'attache permettant le stationnement de 3 à 5 vélos

Photos



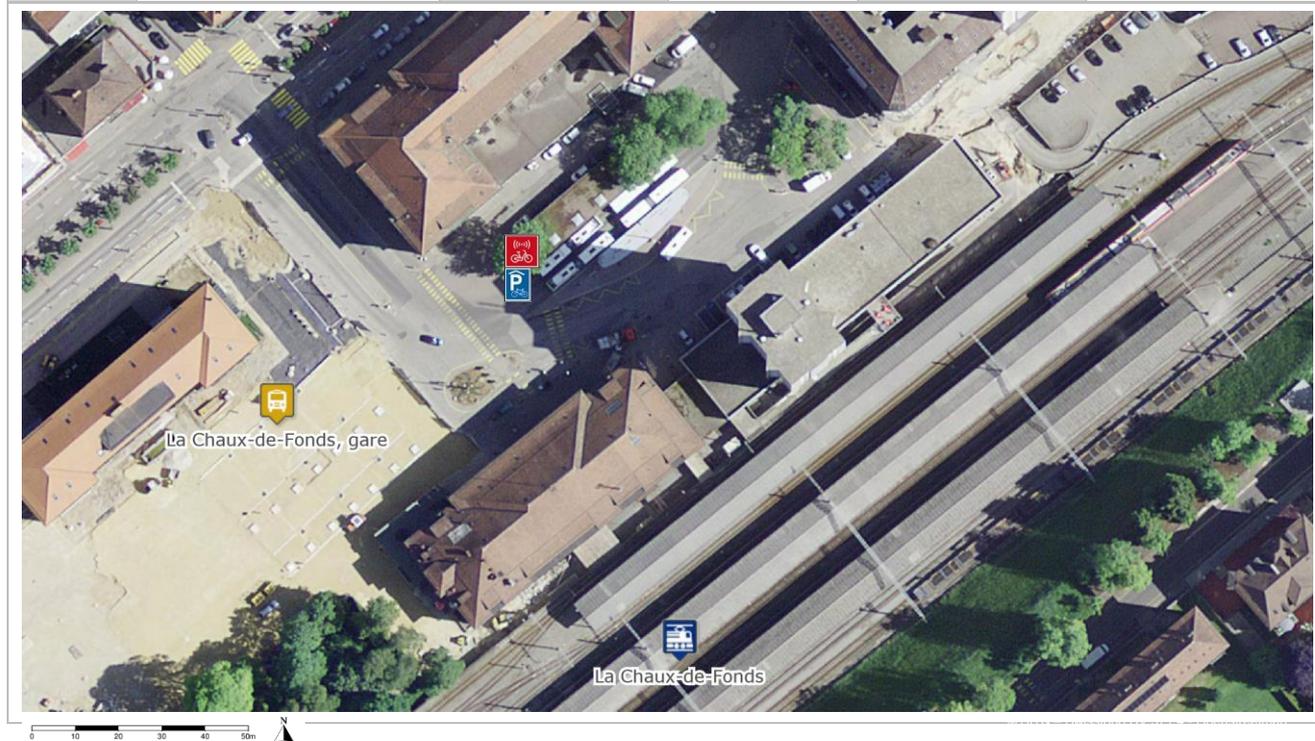
Infrastructures d'accueil, halte de La Chaux-de-Fonds Grenier



Infrastructures d'accueil, halte de La Chaux-de-Fonds Grenier

FICHE PÔLE D'INTERMODALITÉ 30

Nom :	La Chaux-de-Fonds	Abréviation :	CF	Commune :	Chaux-de-Fonds
Type :	Train	Fréquentation :	13'890 pers./j	Propriétaire :	CFF, Ville



Potentiel d'usagers vélo

Données socio-éco	< 5 min	5 à 10 min	10 à 15 min	15 à 20 min	Potent. d'usagers
Population ¹ desservie à	19'119	16'719	1'874	519	490 à 780
Emplois ² EPT desservis à	10'146	6'317	2'750	1'352	205 à 330
Bâtiments scolaires ³ à	10	5	0	0	faible

¹ données 2015 ; ² données 2012 ; ³ écoles primaires, secondaires, professionnelles, gymnasiales et universitaires

Qualité de l'offre TP			Niveau de desserte ARE :		Niveau A
Type de ligne TP	Existence	Nb de lignes	No de lignes	Cadence HP	Opérateur
Train grandes lignes	-				
Train Regio	✓	4	222 223 225 236 99.010	60' 30' 60' 30' 60'	TransN CFF CFF CJ Ligne TER SNCF
Tram	-				
Bus urbain	✓	8	Toutes les lignes urbaines	10' à 30'	TransN
Bus régional	✓	3	360 361 371	20' 20' 40'	TransN CarPostal

Accessibilité MD

Infrastructure	Existence	Quantité	Accès vélo	Appréciation qualitative
Passage à niveau	-			
Passage supérieur (sur-voie)	-			
Passage inférieur (sous-voie)	✓	1	Facile	Bon état

Offre en stationnement vélo

Infrastructure	Existence	Quantité	Nb de places	Appréciation qualitative
Vélostation sécurisée	-			
Parking vélo couvert	✓	1	48	Neuf / saturé
Parking vélo non couvert	-			
Station VLS	✓	1	Indéfini	Neuf / occupation moyenne
		Total places	48	

Détail des actions nécessaires

No	Détail de la mesure
CF-1	Aménager une vélostation d'une centaine de places
CF-2	Aménager une cinquantaine de places vélos extérieures

Photos



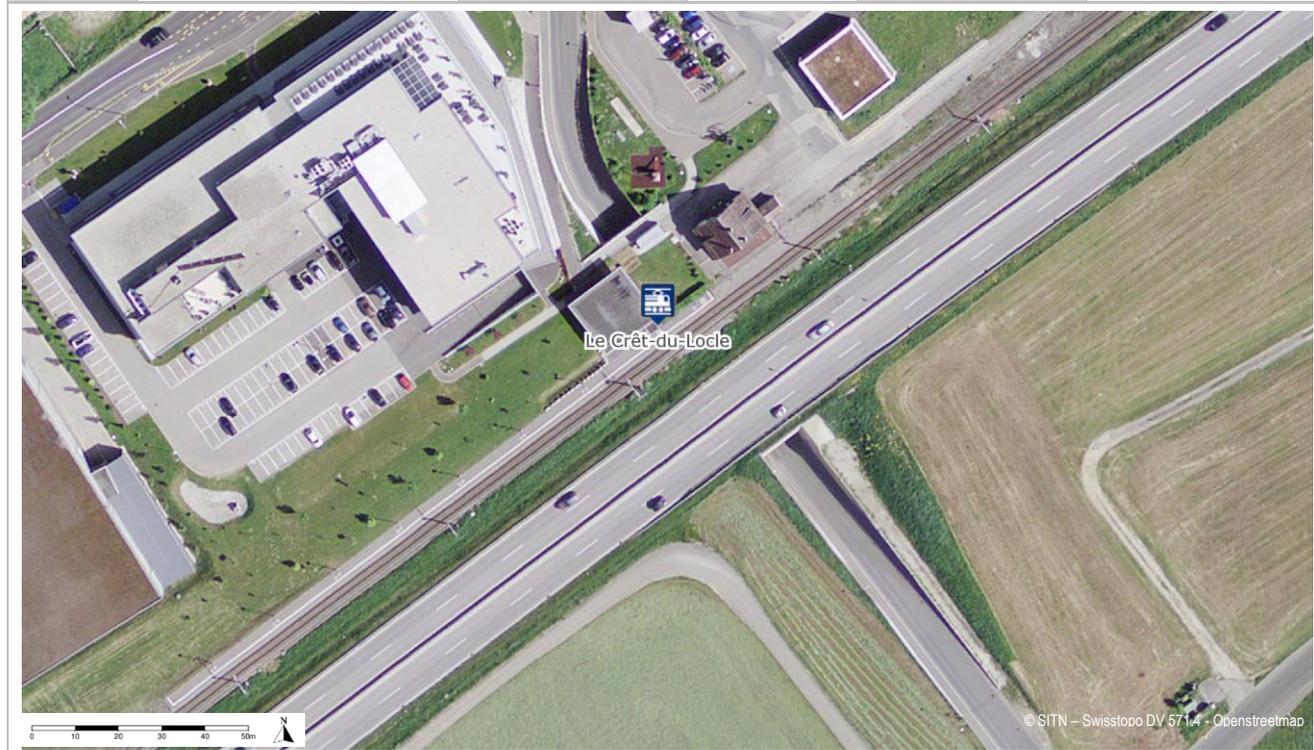
Parking vélo couvert, gare de La Chaux-de-Fonds



Station VLS, gare de La Chaux-de-Fonds

FICHE PÔLE D'INTERMODALITÉ 31

Nom :	Le Crêt-du-Loclé	Abréviation :	CRET	Commune :	Chaux-de-Fonds
Type :	Train	Fréquentation :	520 pers./j	Propriétaire :	CFF



Potentiel d'usagers vélo

Données socio-éco	< 5 min	5 à 10 min	10 à 15 min	15 à 20 min	Potent. d'usagers
Population ¹ desservie à	330	3'097	13'284	17'682	15 à 25
Emplois ² EPT desservis à	2'087	3'843	5'153	9'657	10 à 20
Bâtiments scolaires ³ à	0	1	4	12	faible

¹ données 2015 ; ² données 2012 ; ³ écoles primaires, secondaires, professionnelles, gymnasiales et universitaires

Qualité de l'offre TP			Niveau de desserte ARE :		Niveau C
Type de ligne TP	Existence	Nb de lignes	No de lignes	Cadence HP	Opérateur
Train grandes lignes	-				
Train Regio	✓	2	223 99.010	30' 60'	CFF SNCF
Tram	-				
Bus urbain	-				
Bus régional	✓	2	360 361	20' 20'	TransN

Accessibilité MD

Infrastructure	Existence	Quantité	Accès vélo	Appréciation qualitative
Passage à niveau	-			
Passage supérieur (sur-voie)	-			
Passage inférieur (sous-voie)	✓	1	-	Usagé

Offre en stationnement vélo

Infrastructure	Existence	Quantité	Nb de places	Appréciation qualitative
Vélostation sécurisée	-			
Parking vélo couvert	-			
Parking vélo non couvert	-			
Station VLS	-			
Total places			-	

Détail des actions nécessaires

No	Détail de la mesure
CRET-1	Aménager un abri vélo de 15 places
CRET-2	Aménager une station VLS avec 10 vélos

Photos



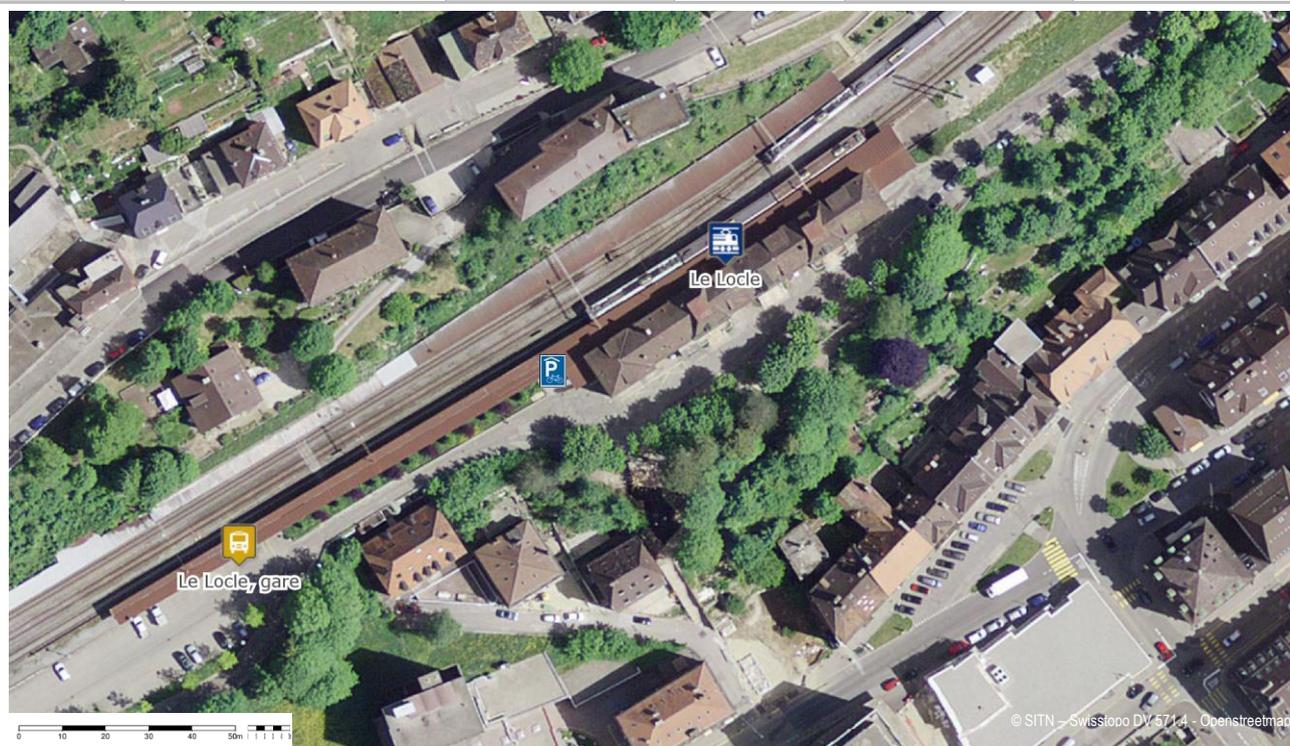
Infrastructures d'accueil, halte du Crêt-du-Loche



Infrastructures d'accueil, halte du Crêt-du-Loche

FICHE PÔLE D'INTERMODALITÉ 32

Nom :	Le Locle	Abréviation :	LOC	Commune :	Le Locle
Type :	Train	Fréquentation :	2'280 pers./j	Propriétaire :	CFF



Potentiel d'usagers vélo

Données socio-éco	< 5 min	5 à 10 min	10 à 15 min	15 à 20 min	Potent. d'usagers
Population ¹ desservie à	4'746	5'076	417	483	70 à 110
Emplois ² EPT desservis à	3'383	2'847	503	1'930	45 à 70
Bâtiments scolaires ³ à	7	0	0	0	faible

¹ données 2015 ; ² données 2012 ; ³ écoles primaires, secondaires, professionnelles, gymnasiales et universitaires

Qualité de l'offre TP			Niveau de desserte ARE :		Niveau C
Type de ligne TP	Existence	Nb de lignes	No de lignes	Cadence HP	Opérateur
Train grandes lignes	-				
Train Regio	✓	3	223 99.010 224	60' 30' 30'	CFF SNCF TransN
Tram	-				
Bus urbain	-	2	341 Remontoir	20'	TransN La Ville
Bus régional	-				

Accessibilité MD				
Infrastructure	Existence	Quantité	Accès vélo	Appréciation qualitative
Passage à niveau	-			
Passage supérieur (sur-voie)	-			
Passage inférieur (sous-voie)	✓	2	Difficile	Bon état

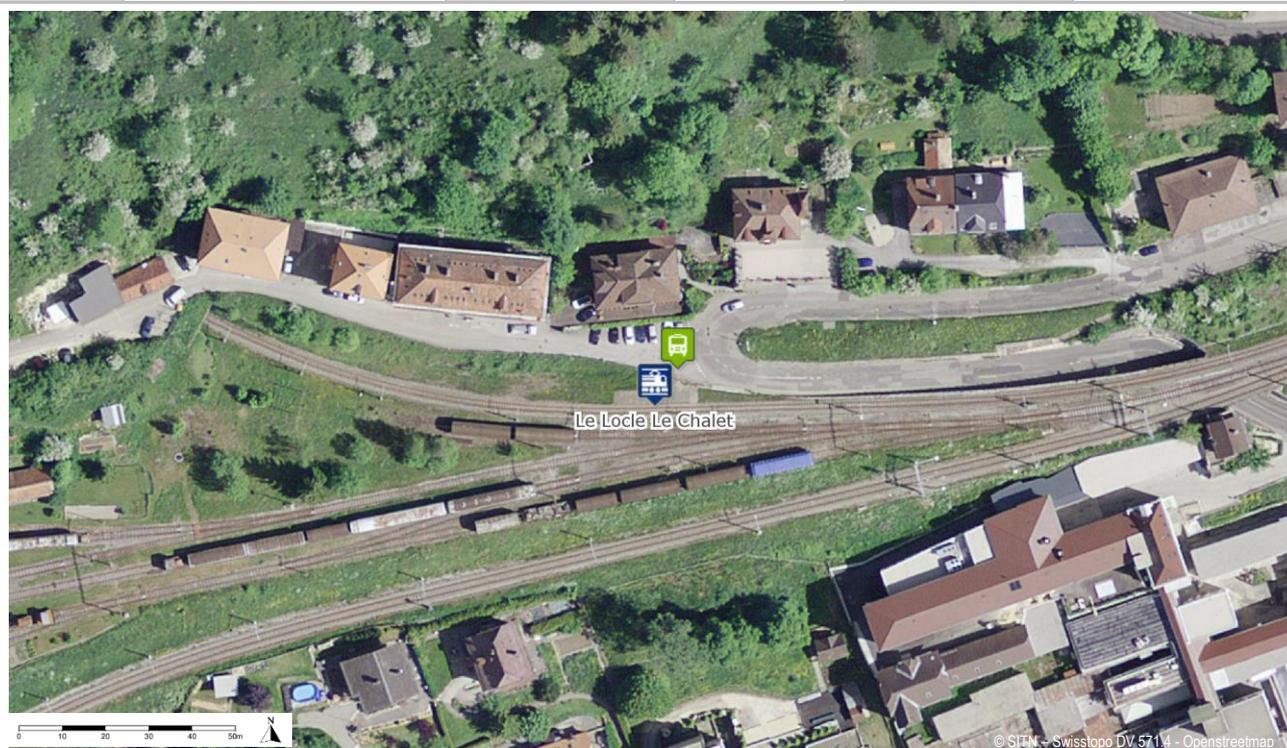
Offre en stationnement vélo				
Infrastructure	Existence	Quantité	Nb de places	Appréciation qualitative
Vélostation sécurisée	-			
Parking vélo couvert	✓	1	3	Usagé / vide
Parking vélo non couvert	-			
Station VLS	-			
		Total places	3	

Détail des actions nécessaires	
No	Détail de la mesure
LOC-1	Aménager une vélostation de 30 places
LOC-2	Aménager 30 places de stationnement vélo, dont 15 couvertes au minimum

Photos	
	
Infrastructures d'accueil, gare du Locle	Offre en stationnement vélo, gare du Locle

FICHE POINT D'INTERMODALITÉ 33

Nom :	Le Chalet NE	Abréviation :	CHET	Commune :	Le Locle
Type :	Train	Fréquentation :	30 pers./j	Propriétaire :	TransN



Potentiel d'usagers vélo

Données socio-éco	< 5 min	5 à 10 min	10 à 15 min	15 à 20 min	Potent. d'usagers
Population ¹ desservie à	3'010	6'332	826	1'119	<5
Emplois ² EPT desservis à	1'726	3'569	1'433	189	<5
Bâtiments scolaires ³ à	5	2	0	0	faible

¹ données 2015 ; ² données 2012 ; ³ écoles primaires, secondaires, professionnelles, gymnasiales et universitaires

Qualité de l'offre TP			Niveau de desserte ARE :		Niveau D
Type de ligne TP	Existence	Nb de lignes	No de lignes	Cadence HP	Opérateur
Train grandes lignes	-				
Train Regio	✓	1	224	60'	TransN
Tram	-				
Bus urbain	-				
Bus régional	✓	1	341	20'	TransN

Accessibilité MD

Infrastructure	Existence	Quantité	Accès vélo	Appréciation qualitative
Passage à niveau	-			
Passage supérieur (sur-voie)	-			
Passage inférieur (sous-voie)	-			

Offre en stationnement vélo

Infrastructure	Existence	Quantité	Nb de places	Appréciation qualitative
Vélostation sécurisée	-			
Parking vélo couvert	-			
Parking vélo non couvert	-			
Station VLS	-			
Total places			-	

Détail des actions nécessaires

No	Détail de la mesure
CHET-1	Installer des attaches pour vélos permettant le stationnement de 3 vélos

Photos



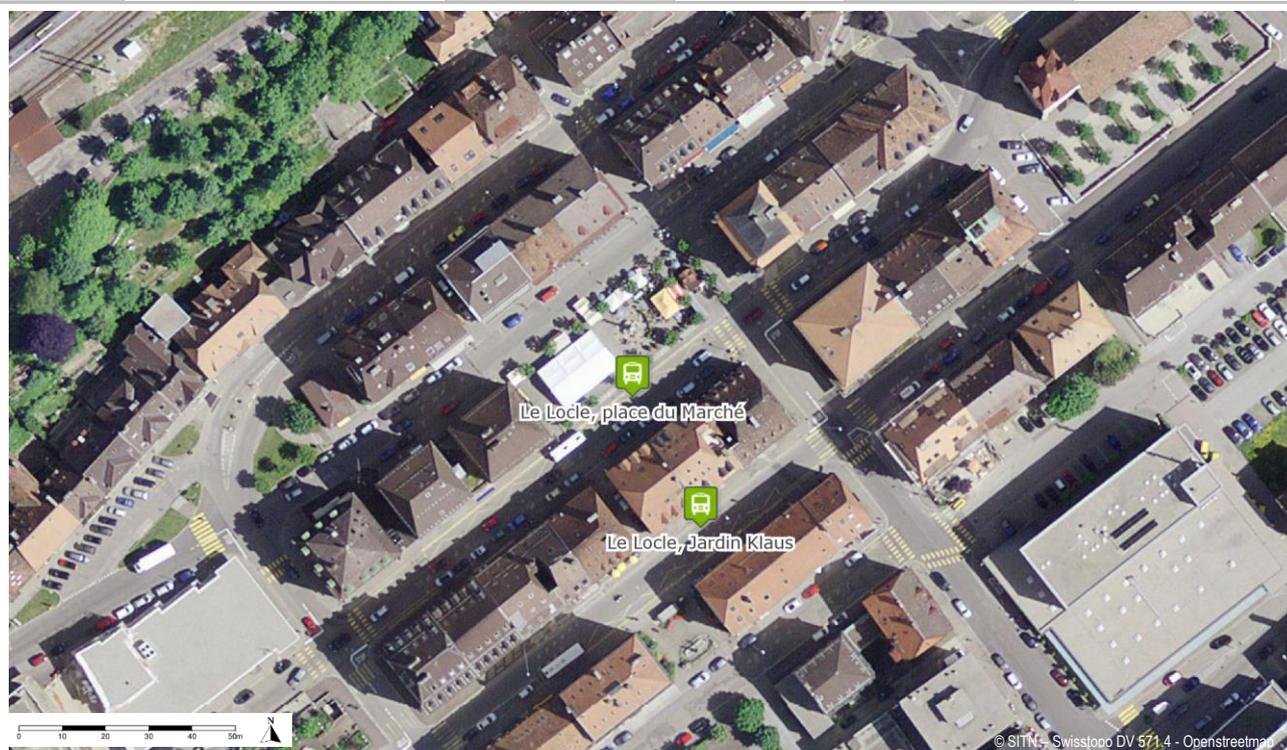
Infrastructures d'accueil, halte du Chalet NE



Infrastructures d'accueil, halte du Chalet NE

FICHE PÔLE D'INTERMODALITÉ 34

Nom :	Place du Marché	Abréviation :	PDM	Commune :	Le Locle
Type :	Bus	Fréquentation :	2'300 pers./j	Propriétaire :	TransN



Potentiel d'usagers vélo

Données socio-éco	< 5 min	5 à 10 min	10 à 15 min	15 à 20 min	Potent. d'usagers
Population ¹ desservie à	7'673	2'339	278	570	70 à 110
Emplois ² EPT desservis à	4'864	1'851	50	1'171	45 à 75
Bâtiments scolaires ³ à	5	2	0	0	faible

¹ données 2015 ; ² données 2012 ; ³ écoles primaires, secondaires, professionnelles, gymnasiales et universitaires

Qualité de l'offre TP			Niveau de desserte ARE :		Niveau A / B
Type de ligne TP	Existence	Nb de lignes	No de lignes	Cadence HP	Opérateur
Train grandes lignes	-				
Train Regio	-				
Tram	-				
Bus urbain	✓	2	342	20'	TransN
			341	20'	TransN
Bus régional	-	2	360	20'	TransN
			361	20'	TransN

Accessibilité MD

Infrastructure	Existence	Quantité	Accès vélo	Appréciation qualitative
Passage à niveau	-			
Passage supérieur (sur-voie)	-			
Passage inférieur (sous-voie)	-			

Offre en stationnement vélo

Infrastructure	Existence	Quantité	Nb de places	Appréciation qualitative
Vélostation sécurisée	-			
Parking vélo couvert	-			
Parking vélo non couvert	-			
Station VLS	-			
Total places			-	

Détail des actions nécessaires

No	Détail de la mesure
PDM-1	Créer une offre en stationnement vélo de 30 places, dont 15 couvertes au minimum
PDM-2	Installer une station VLS avec 10 vélos

Photos



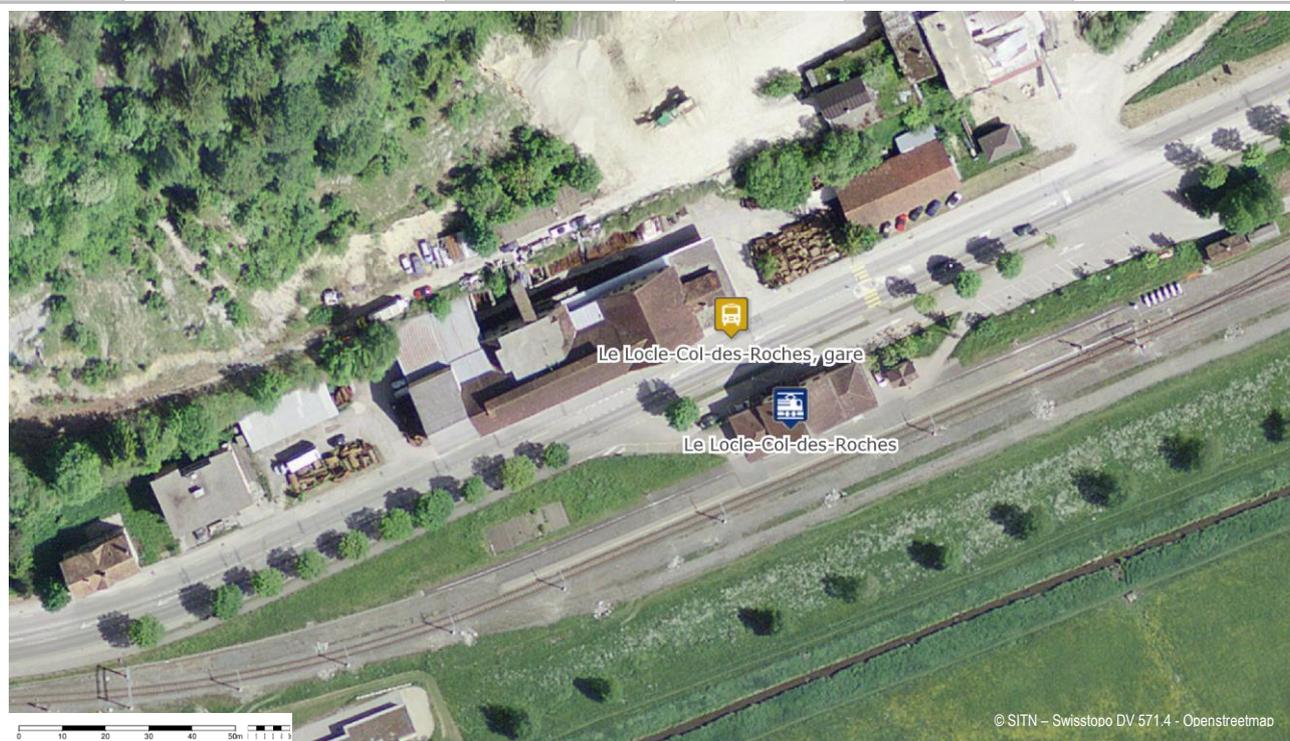
Infrastructures d'accueil, halte Place du Marché



Infrastructures d'accueil, halte Place du Marché

FICHE POINT D'INTERMODALITÉ 35

Nom :	Le Locle-Col-des-Roches	Abréviation :	COL	Commune :	Le Locle
Type :	Train	Fréquentation :	30 pers./j	Propriétaire :	CFF



Potentiel d'usagers vélo

Données socio-éco	< 5 min	5 à 10 min	10 à 15 min	15 à 20 min	Potent. d'usagers
Population ¹ desservie à	599	6'561	3'703	510	<5
Emplois ² EPT desservis à	1'294	3'795	2'847	503	<5
Bâtiments scolaires ³ à	1	4	2	0	faible

¹ données 2015 ; ² données 2012 ; ³ écoles primaires, secondaires, professionnelles, gymnasiales et universitaires

Qualité de l'offre TP			Niveau de desserte ARE :		Niveau D
Type de ligne TP	Existence	Nb de lignes	No de lignes	Cadence HP	Opérateur
Train grandes lignes	-				
Train Regio	✓	1	99.010	> 60'	SNCF
Tram	-				
Bus urbain	-				
Bus régional	✓	1	381	30'/60'	CarPostal

Accessibilité MD

Infrastructure	Existence	Quantité	Accès vélo	Appréciation qualitative
Passage à niveau	-			
Passage supérieur (sur-voie)	-			
Passage inférieur (sous-voie)	-			

Offre en stationnement vélo

Infrastructure	Existence	Quantité	Nb de places	Appréciation qualitative
Vélostation sécurisée	-			
Parking vélo couvert	-			
Parking vélo non couvert	-			
Station VLS	-			
Total places			-	

Détail des actions nécessaires

No	Détail de la mesure
COL-1	Aménager un abri-vélo de 5 places

Photos



Infrastructures d'accueil, halte du Locle-Col-des-Roches



Infrastructures d'accueil, halte du Locle-Col-des-Roches

FICHE POINT D'INTERMODALITÉ 36

Nom :	Les Frêtes	Abréviation :	FRET	Commune :	Les Brenets
Type :	Train	Fréquentation :	<i>Valeur inconnue pers./j</i>	Propriétaire :	TransN



Potentiel d'usagers vélo

Données socio-éco	< 5 min	5 à 10 min	10 à 15 min	15 à 20 min	Potent. d'usagers
Population ¹ desservie à	45	639	3'297	6'468	<5
Emplois ² EPT desservis à	6	371	2'480	3'666	<5
Bâtiments scolaires ³ à	0	1	3	3	faible

¹ données 2015 ; ² données 2012 ; ³ écoles primaires, secondaires, professionnelles, gymnasiales et universitaires

Qualité de l'offre TP			Niveau de desserte ARE :		Niveau D
Type de ligne TP	Existence	Nb de lignes	No de lignes	Cadence HP	Opérateur
Train grandes lignes	-				
Train Regio	✓	1	224	60'	TransN
Tram	-				
Bus urbain	-				
Bus régional	-				

Accessibilité MD

Infrastructure	Existence	Quantité	Accès vélo	Appréciation qualitative
Passage à niveau	-			
Passage supérieur (sur-voie)	-			
Passage inférieur (sous-voie)	-			

Offre en stationnement vélo

Infrastructure	Existence	Quantité	Nb de places	Appréciation qualitative
Vélostation sécurisée	-			
Parking vélo couvert	-			
Parking vélo non couvert	-			
Station VLS	-			
Total places			-	

Détail des actions nécessaires

No	Détail de la mesure
FRET-1	Améliorer la signalétique
FRET-2	Installer un système d'attache permettant le stationnement de 3 vélos

Photos



Infrastructures d'accueil, halte des Frêtes



Infrastructures d'accueil, halte des Frêtes

FICHE PÔLE D'INTERMODALITÉ 37

Nom :	Les Brenets	Abréviation :	BREN	Commune :	Les Brenets
Type :	Train	Fréquentation :	430 pers./j	Propriétaire :	TransN



Potentiel d'usagers vélo

Données socio-éco	< 5 min	5 à 10 min	10 à 15 min	15 à 20 min	Potent. d'usagers
Population ¹ desservie à	835	150	271	4'483	10 à 20
Emplois ² EPT desservis à	681	34	562	2'679	10 à 15
Bâtiments scolaires ³ à	0	0	0	5	faible

¹ données 2015 ; ² données 2012 ; ³ écoles primaires, secondaires, professionnelles, gymnasiales et universitaires

Qualité de l'offre TP			Niveau de desserte ARE :		Niveau D
Type de ligne TP	Existence	Nb de lignes	No de lignes	Cadence HP	Opérateur
Train grandes lignes	-				
Train Regio	✓	1	224	30'	TransN
Tram	-				
Bus urbain	✓		385	30'	TULB
Bus régional	-				

Accessibilité MD

Infrastructure	Existence	Quantité	Accès vélo	Appréciation qualitative
Passage à niveau	✓	1	facile	Peu sécurisé
Passage supérieur (sur-voie)				
Passage inférieur (sous-voie)				

Offre en stationnement vélo

Infrastructure	Existence	Quantité	Nb de places	Appréciation qualitative
Vélostation sécurisée	-			
Parking vélo couvert	-			
Parking vélo non couvert	-			
Station VLS	-			
Total places			-	

Détail des actions nécessaires

No	Détail de la mesure
BREN-1	Améliorer la signalétique
BREN-2	Créer une offre en stationnement vélo de 15 places

Photos



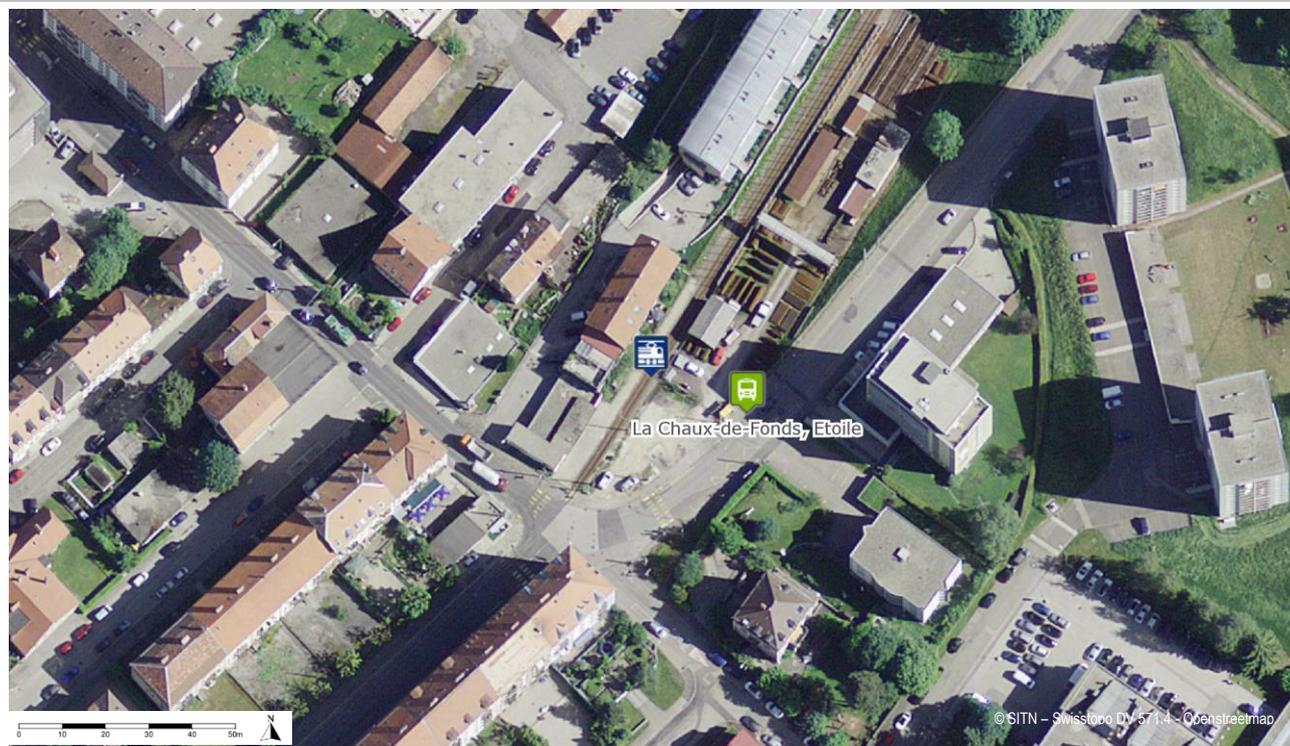
Infrastructures d'accueil, gare des Brenets



Infrastructures d'accueil, gare des Brenets

FICHE POINT D'INTERMODALITÉ 38

Nom :	La Chaux-de-Fonds Est	Abréviation :	CFES	Commune :	Chaux-de-Fonds
Type :	Train	Fréquentation :	160 pers./j	Propriétaire :	CJ



Potentiel d'usagers vélo

Données socio-éco	< 5 min	5 à 10 min	10 à 15 min	15 à 20 min	Potent. d'usagers
Population ¹ desservie à	14'163	16'602	6'836	495	5 à 10
Emplois ² EPT desservis à	7'140	7'559	3'682	1'450	5
Bâtiments scolaires ³ à	7	6	2	0	faible

¹ données 2015 ; ² données 2012 ; ³ écoles primaires, secondaires, professionnelles, gymnasiales et universitaires

Qualité de l'offre TP			Niveau de desserte ARE :		Niveau D
Type de ligne TP	Existence	Nb de lignes	No de lignes	Cadence HP	Opérateur
Train grandes lignes	-				
Train Regio	✓	1	236	60'	CJ
Tram	-				
Bus urbain	-				
Bus régional	-				

Accessibilité MD

Infrastructure	Existence	Quantité	Accès vélo	Appréciation qualitative
Passage à niveau	✓	1	Facile	Bon état, peu sécurisé
Passage supérieur (sur-voie)	-			
Passage inférieur (sous-voie)	-			

Offre en stationnement vélo

Infrastructure	Existence	Quantité	Nb de places	Appréciation qualitative
Vélostation sécurisée	-			
Parking vélo couvert	-			
Parking vélo non couvert	-			
Station VLS	-			
Total places			-	

Détail des actions nécessaires

No	Détail de la mesure
CFES-1	Aménager un abri-vélo de 10 places

Photos

Infrastructures d'accueil, halte La Chaux-de-Fonds Est



Infrastructures d'accueil, halte La Chaux-de-Fonds Est

FICHE POINT D'INTERMODALITÉ 39

Nom :	La Cibourg	Abréviation :	CIB	Commune :	Chaux-de-Fonds
Type :	Train	Fréquentation :	40 pers./j	Propriétaire :	CJ



Potentiel d'usagers vélo

Données socio-éco	< 5 min	5 à 10 min	10 à 15 min	15 à 20 min	Potent. d'usagers
Population ¹ desservie à	54	51	85	4'933	<5
Emplois ² EPT desservis à	23	13	122	3'105	<5
Bâtiments scolaires ³ à	0	0	0	1	nul

¹ données 2015 ; ² données 2012 ; ³ écoles primaires, secondaires, professionnelles, gymnasiales et universitaires

Qualité de l'offre TP			Niveau de desserte ARE :		Niveau D
Type de ligne TP	Existence	Nb de lignes	No de lignes	Cadence HP	Opérateur
Train grandes lignes	-				
Train Regio	✓	1	236	60'	CJ
Tram	-				
Bus urbain	-				
Bus régional	-				

Accessibilité MD

Infrastructure	Existence	Quantité	Accès vélo	Appréciation qualitative
Passage à niveau	✓	1	Facile	Bon état, peu sécurisé
Passage supérieur (sur-voie)	-			
Passage inférieur (sous-voie)	-			

Offre en stationnement vélo

Infrastructure	Existence	Quantité	Nb de places	Appréciation qualitative
Vélostation sécurisée	-			
Parking vélo couvert	✓	1	~5	Bon état / occupation faible
Parking vélo non couvert	-			
Station VLS	-			
Total places			~5	

Détail des actions nécessaires

No	Détail de la mesure
CIB-1	Indiquer le parking vélo couvert et installer des arceaux

Photos



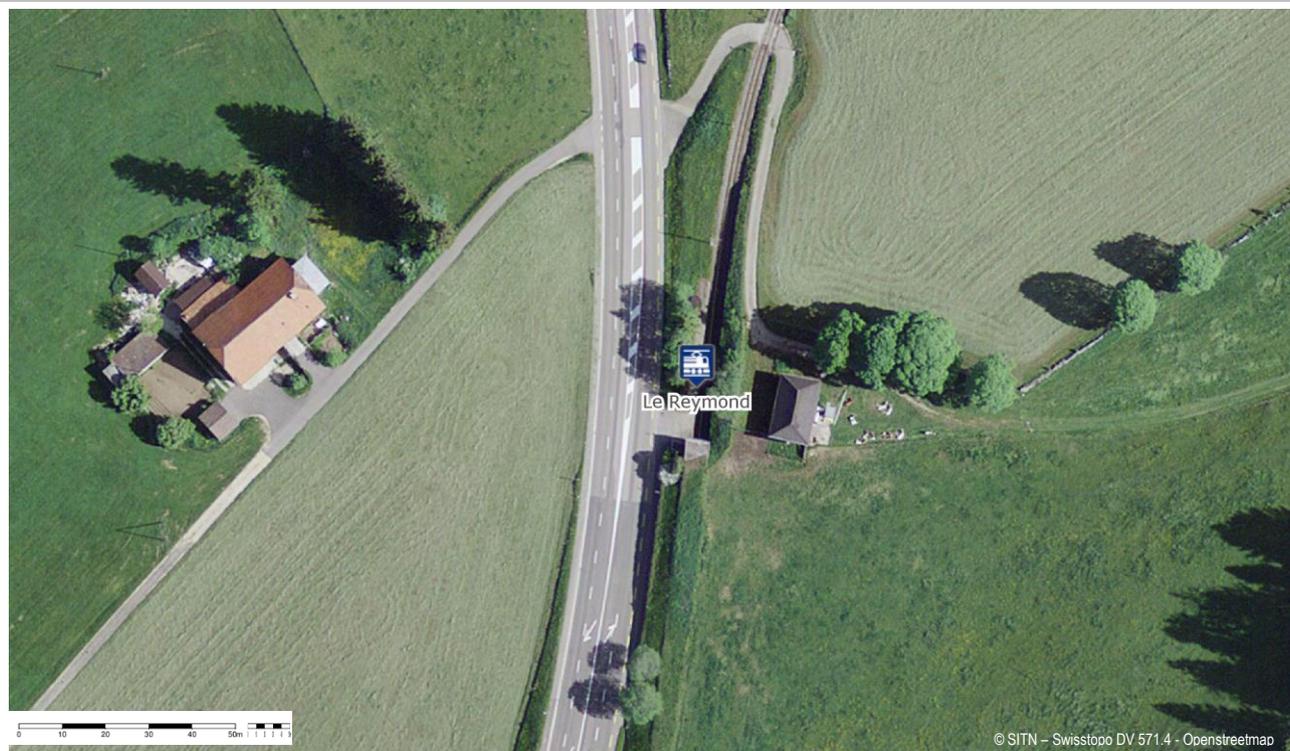
Infrastructures d'accueil, halte de La Cibourg



Infrastructures d'accueil, halte de La Cibourg

FICHE POINT D'INTERMODALITÉ 40

Nom :	Le Reymond	Abréviation :	REYM	Commune :	Chaux-de-Fonds
Type :	Train	Fréquentation :	10 pers./j	Propriétaire :	TransN



Potentiel d'usagers vélo

Données socio-éco	< 5 min	5 à 10 min	10 à 15 min	15 à 20 min	Potent. d'usagers
Population ¹ desservie à	540	10'989	23'375	2'977	<5
Emplois ² EPT desservis à	478	5'512	10'730	2'748	<5
Bâtiments scolaires ³ à	0	2	12	1	faible

¹ données 2015 ; ² données 2012 ; ³ écoles primaires, secondaires, professionnelles, gymnasiales et universitaires

Qualité de l'offre TP			Niveau de desserte ARE :		Niveau D
Type de ligne TP	Existence	Nb de lignes	No de lignes	Cadence HP	Opérateur
Train grandes lignes	-				
Train Regio	✓	1	222	60'	TransN
Tram	-				
Bus urbain	-				
Bus régional	-				

Accessibilité MD

Infrastructure	Existence	Quantité	Accès vélo	Appréciation qualitative
Passage à niveau	-			
Passage supérieur (sur-voie)	-			
Passage inférieur (sous-voie)	-			

Offre en stationnement vélo

Infrastructure	Existence	Quantité	Nb de places	Appréciation qualitative
Vélostation sécurisée	-			
Parking vélo couvert	-			
Parking vélo non couvert	-			
Station VLS	-			
Total places			-	

Détail des actions nécessaires

No	Détail de la mesure
REYM-1	Améliorer la visibilité
REYM-2	Installer un système d'attache vélo permettant le stationnement de 3 vélos

Photos



Infrastructures d'accueil, halte du Reymond



Infrastructures d'accueil, halte du Reymond

FICHE POINT D'INTERMODALITÉ 41

Nom :	La Corbatière	Abréviation :	COBA	Commune :	La Sagne
Type :	Train	Fréquentation :	40 pers./j	Propriétaire :	TransN



Potentiel d'usagers vélo

Données socio-éco	< 5 min	5 à 10 min	10 à 15 min	15 à 20 min	Potent. d'usagers
Population ¹ desservie à	86	102	281	9'808	<5
Emplois ² EPT desservis à	20	30	132	4'696	<5
Bâtiments scolaires ³ à	0	0	0	2	nul

¹ données 2015 ; ² données 2012 ; ³ écoles primaires, secondaires, professionnelles, gymnasiales et universitaires

Qualité de l'offre TP	Niveau de desserte ARE :			Niveau D	
Type de ligne TP	Existence	Nb de lignes	No de lignes	Cadence HP	Opérateur
Train grandes lignes	-				
Train Regio	✓	1	222	60'	TransN
Tram	-				
Bus urbain	-				
Bus régional	-				

Accessibilité MD

Infrastructure	Existence	Quantité	Accès vélo	Appréciation qualitative
Passage à niveau	✓	1	Facile	Bon état, sécurisé
Passage supérieur (sur-voie)	-			
Passage inférieur (sous-voie)	-			

Offre en stationnement vélo

Infrastructure	Existence	Quantité	Nb de places	Appréciation qualitative
Vélostation sécurisée	-			
Parking vélo couvert	-			
Parking vélo non couvert	-			
Station VLS	-			
Total places			-	

Détail des actions nécessaires

No	Détail de la mesure
COBA-1	Améliorer la signalétique
COBA-2	Installer un système d'attache vélo permettant le stationnement de 3 vélos

Photos



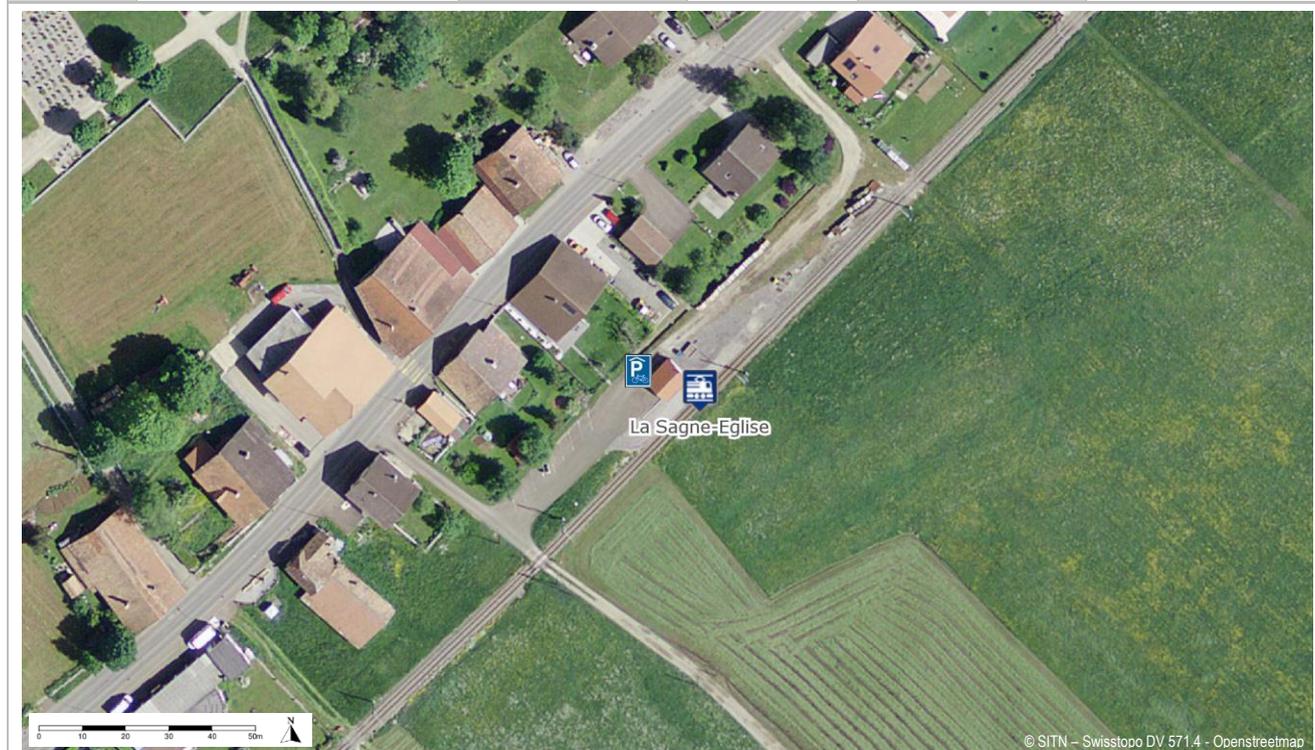
Infrastructures d'accueil, halte de La Corbatière



Infrastructures d'accueil, halte de La Corbatière

FICHE POINT D'INTERMODALITÉ 42

Nom :	La Sagne-Eglise	Abréviation :	SAEG	Commune :	La Sagne
Type :	Train	Fréquentation :	30 pers./j	Propriétaire :	TransN



Potentiel d'usagers vélo

Données socio-éco	< 5 min	5 à 10 min	10 à 15 min	15 à 20 min	Potent. d'usagers
Population ¹ desservie à	163	504	117	121	<5
Emplois ² EPT desservis à	29	195	20	34	<5
Bâtiments scolaires ³ à	0	0	0	0	nul

¹ données 2015 ; ² données 2012 ; ³ écoles primaires, secondaires, professionnelles, gymnasiales et universitaires

Qualité de l'offre TP			Niveau de desserte ARE :		Niveau D
Type de ligne TP	Existence	Nb de lignes	No de lignes	Cadence HP	Opérateur
Train grandes lignes	-				
Train Regio	✓	1	222	60'	TransN
Tram	-				
Bus urbain	-				
Bus régional	-				

Accessibilité MD

Infrastructure	Existence	Quantité	Accès vélo	Appréciation qualitative
Passage à niveau	-			
Passage supérieur (sur-voie)	-			
Passage inférieur (sous-voie)	-			

Offre en stationnement vélo

Infrastructure	Existence	Quantité	Nb de places	Appréciation qualitative
Vélostation sécurisée	-			
Parking vélo couvert	✓	1	4	Bon état / vide
Parking vélo non couvert	-			
Station VLS	-			
Total places			4	

Détail des actions nécessaires

No	Détail de la mesure
SAEG-1	Installer un système d'attache vélo permettant le stationnement de 3 vélos

Photos



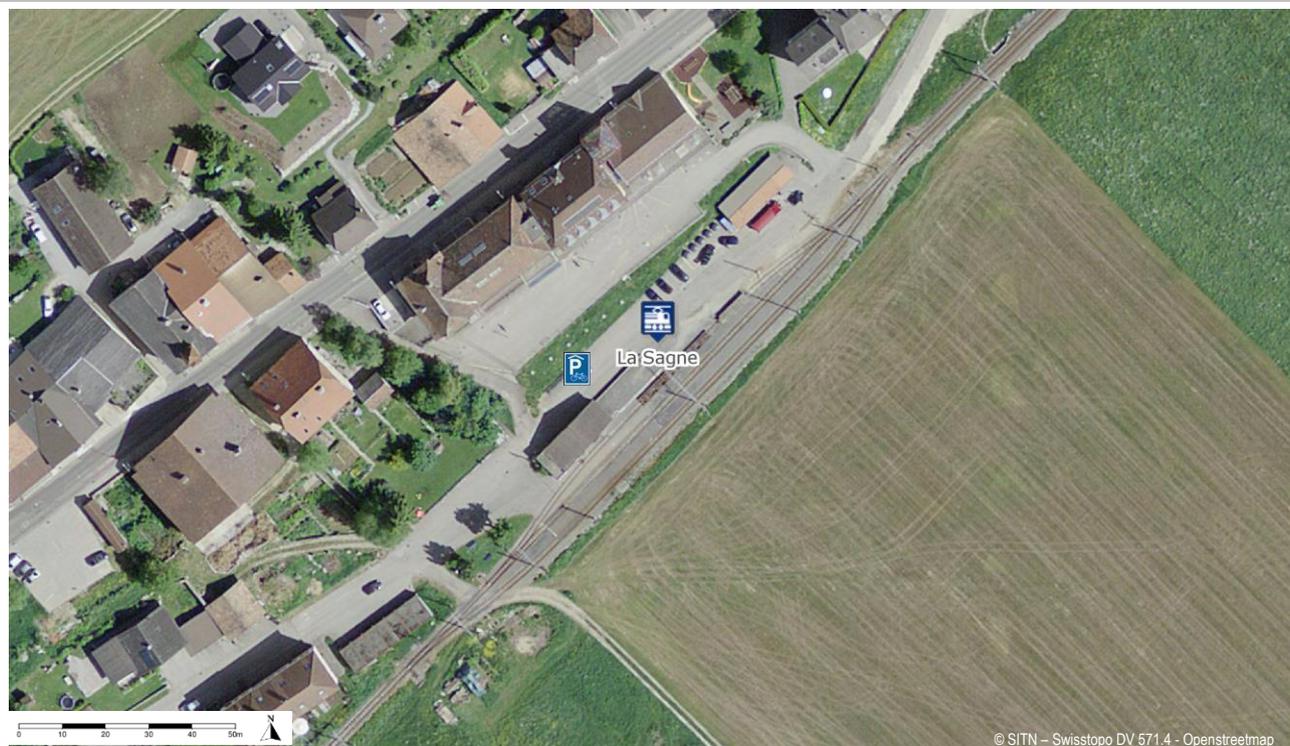
Infrastructures d'accueil, halte de la Sagne-Eglise



Offre en stationnement vélo, halte de la Sagne-Eglise

FICHE POINT D'INTERMODALITÉ 43

Nom :	La Sagne	Abréviation :	SAGN	Commune :	La Sagne
Type :	Train	Fréquentation :	220 pers./j	Propriétaire :	TransN



Potentiel d'usagers vélo

Données socio-éco	< 5 min	5 à 10 min	10 à 15 min	15 à 20 min	Potent. d'usagers
Population ¹ desservie à	517	190	93	272	10 à 15
Emplois ² EPT desservis à	192	33	20	49	<5
Bâtiments scolaires ³ à	0	0	0	0	nul

¹ données 2015 ; ² données 2012 ; ³ écoles primaires, secondaires, professionnelles, gymnasiales et universitaires

Qualité de l'offre TP			Niveau de desserte ARE :		Niveau D
Type de ligne TP	Existence	Nb de lignes	No de lignes	Cadence HP	Opérateur
Train grandes lignes	-				
Train Regio	✓	1	222	60'	TransN
Tram	-				
Bus urbain	-				
Bus régional	-				

Accessibilité MD

Infrastructure	Existence	Quantité	Accès vélo	Appréciation qualitative
Passage à niveau	✓	-	Facile	Peu sécurisé
Passage supérieur (sur-voie)	-			
Passage inférieur (sous-voie)	-			

Offre en stationnement vélo

Infrastructure	Existence	Quantité	Nb de places	Appréciation qualitative
Vélostation sécurisée	-			
Parking vélo couvert	✓	1	15	Bon état / occupation faible
Parking vélo non couvert	-			
Station VLS	-			
			Total places	15

Détail des actions nécessaires

No	Détail de la mesure
-	-

Photos



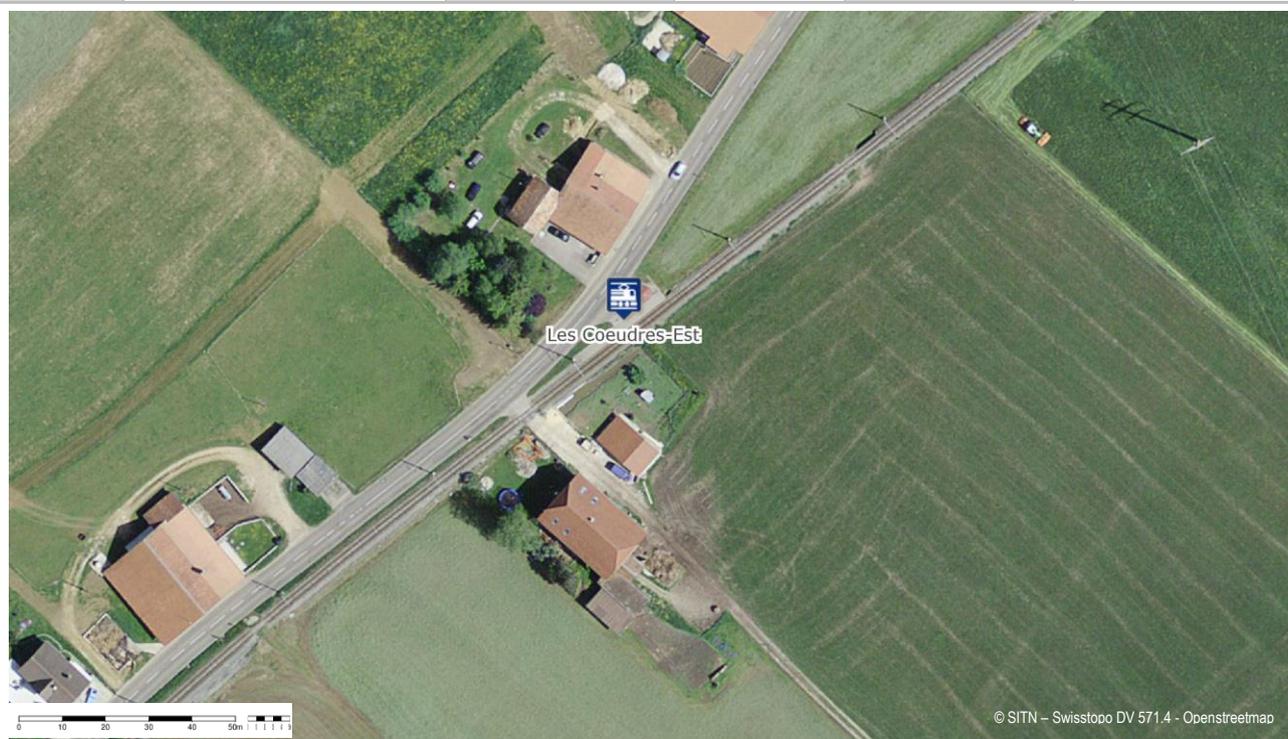
Infrastructures d'accueil, halte de la Sagne



Offre en stationnement vélo, halte de la Sagne

FICHE POINT D'INTERMODALITÉ 44

Nom :	Les Coeudres-Est	Abréviation :	COED	Commune :	La Sagne
Type :	Train	Fréquentation :	5 pers./j	Propriétaire :	TransN



Potentiel d'usagers vélo

Données socio-éco	< 5 min	5 à 10 min	10 à 15 min	15 à 20 min	Potent. d'usagers
Population ¹ desservie à	73	326	358	889	<5
Emplois ² EPT desservis à	21	131	101	306	<5
Bâtiments scolaires ³ à	0	0	0	0	nul

¹ données 2015 ; ² données 2012 ; ³ écoles primaires, secondaires, professionnelles, gymnasiales et universitaires

Qualité de l'offre TP			Niveau de desserte ARE :		Niveau D
Type de ligne TP	Existence	Nb de lignes	No de lignes	Cadence HP	Opérateur
Train grandes lignes	-				
Train Regio	✓	1	222	60'	TransN
Tram	-				
Bus urbain	-				
Bus régional	-				

Accessibilité MD

Infrastructure	Existence	Quantité	Accès vélo	Appréciation qualitative
Passage à niveau	-			
Passage supérieur (sur-voie)	-			
Passage inférieur (sous-voie)	-			

Offre en stationnement vélo

Infrastructure	Existence	Quantité	Nb de places	Appréciation qualitative
Vélostation sécurisée	-			
Parking vélo couvert	-			
Parking vélo non couvert	-			
Station VLS	-			
Total places			-	

Détail des actions nécessaires

No	Détail de la mesure
COED-1	Installer un système d'attache pour vélos permettant le stationnement de 3 vélos

Photos



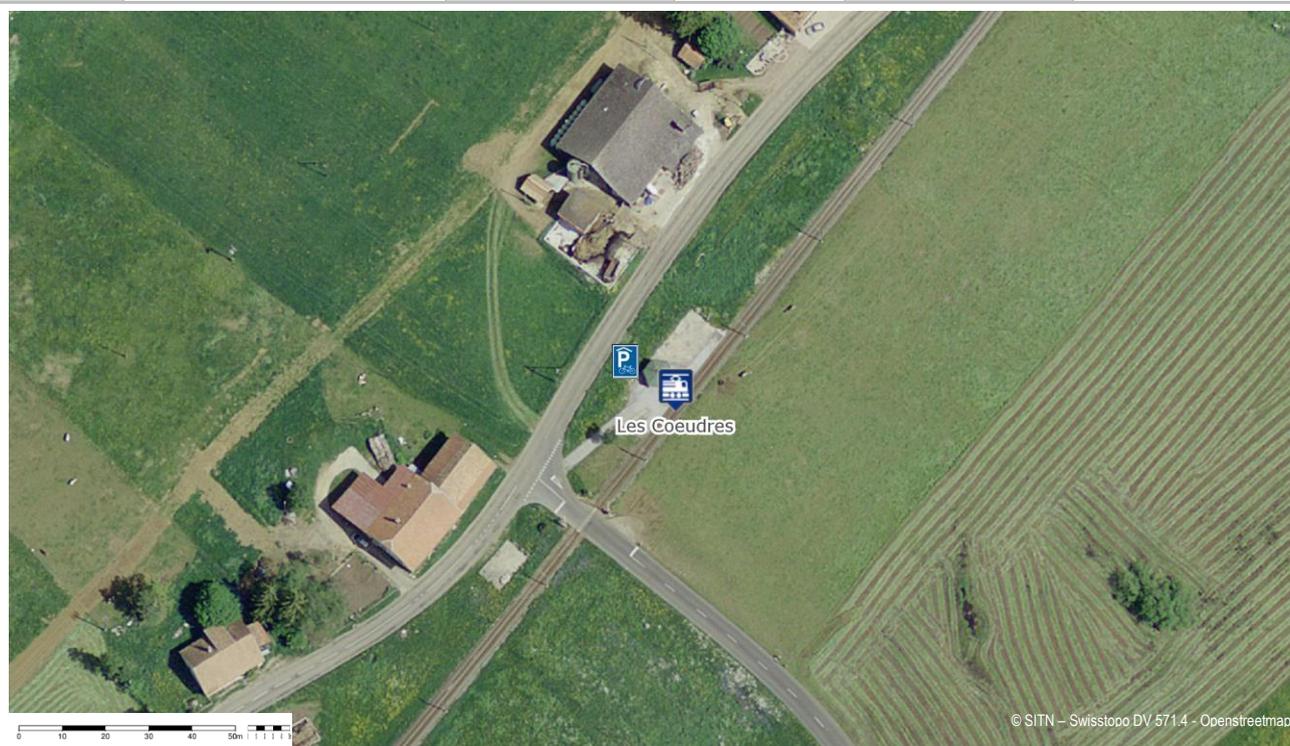
Infrastructures d'accueil, halte des Coeudres-Est



Infrastructures d'accueil, halte des Coeudres-Est

FICHE POINT D'INTERMODALITÉ 45

Nom :	Les Coeudres	Abréviation :	COEU	Commune :	La Sagne
Type :	Train	Fréquentation :	10 pers./j	Propriétaire :	TransN



Potentiel d'usagers vélo

Données socio-éco	< 5 min	5 à 10 min	10 à 15 min	15 à 20 min	Potent. d'usagers
Population ¹ desservie à	94	536	184	134	<5
Emplois ² EPT desservis à	37	186	33	31	<5
Bâtiments scolaires ³ à	0	0	0	1	nul

¹ données 2015 ; ² données 2012 ; ³ écoles primaires, secondaires, professionnelles, gymnasiales et universitaires

Qualité de l'offre TP			Niveau de desserte ARE :		Niveau D
Type de ligne TP	Existence	Nb de lignes	No de lignes	Cadence HP	Opérateur
Train grandes lignes	-				
Train Regio	✓	1	222	60'	TransN
Tram	-				
Bus urbain	-				
Bus régional	-				

Accessibilité MD

Infrastructure	Existence	Quantité	Accès vélo	Appréciation qualitative
Passage à niveau	-			
Passage supérieur (sur-voie)	-			
Passage inférieur (sous-voie)	-			

Offre en stationnement vélo

Infrastructure	Existence	Quantité	Nb de places	Appréciation qualitative
Vélostation sécurisée	-			
Parking vélo couvert	✓	1	~10	Bon état
Parking vélo non couvert	-			
Station VLS	-			
Total places			~10	

Détail des actions nécessaires

No	Détail de la mesure
COEU-1	Ajouter des arceaux dans le parking vélo

Photos



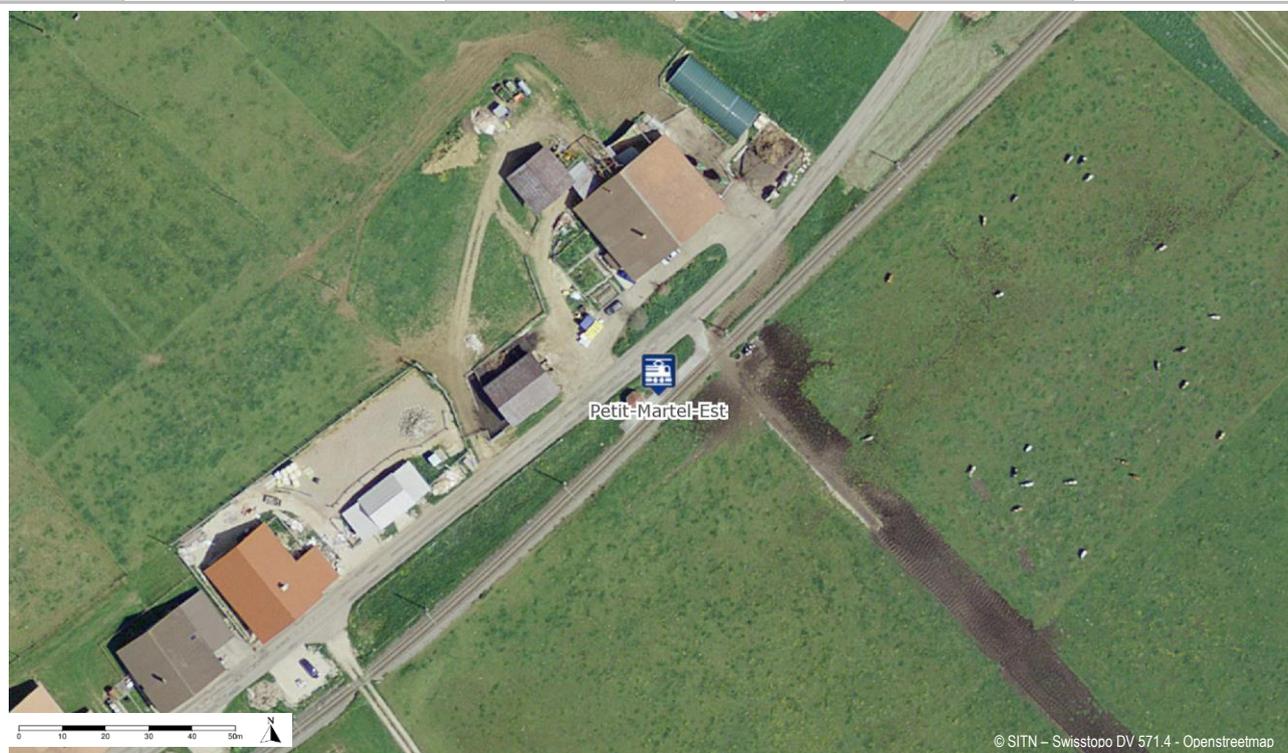
Infrastructures d'accueil, halte des Coeudres



Offre en stationnement vélo, halte des Coeudres

FICHE POINT D'INTERMODALITÉ 46

Nom :	Petit-Martel Est	Abréviation :	PTME	Commune :	Ponts-de-Martel
Type :	Train	Fréquentation :	10 pers./j	Propriétaire :	TransN



Potentiel d'usagers vélo

Données socio-éco	< 5 min	5 à 10 min	10 à 15 min	15 à 20 min	Potent. d'usagers
Population ¹ desservie à	60	103	1'049	624	<5
Emplois ² EPT desservis à	14	29	411	123	<5
Bâtiments scolaires ³ à	0	0	1	0	nul

¹ données 2015 ; ² données 2012 ; ³ écoles primaires, secondaires, professionnelles, gymnasiales et universitaires

Qualité de l'offre TP			Niveau de desserte ARE :		Niveau D
Type de ligne TP	Existence	Nb de lignes	No de lignes	Cadence HP	Opérateur
Train grandes lignes	-				
Train Regio	✓	1	222	60'	TransN
Tram	-				
Bus urbain	-				
Bus régional	-				

Accessibilité MD

Infrastructure	Existence	Quantité	Accès vélo	Appréciation qualitative
Passage à niveau	-			
Passage supérieur (sur-voie)	-			
Passage inférieur (sous-voie)	-			

Offre en stationnement vélo

Infrastructure	Existence	Quantité	Nb de places	Appréciation qualitative
Vélostation sécurisée	-			
Parking vélo couvert	-			
Parking vélo non couvert	-			
Station VLS	-			
Total places			-	

Détail des actions nécessaires

No	Détail de la mesure
PTME-1	Installer un système d'attache pour vélos permettant le stationnement de 3 vélos

Photos



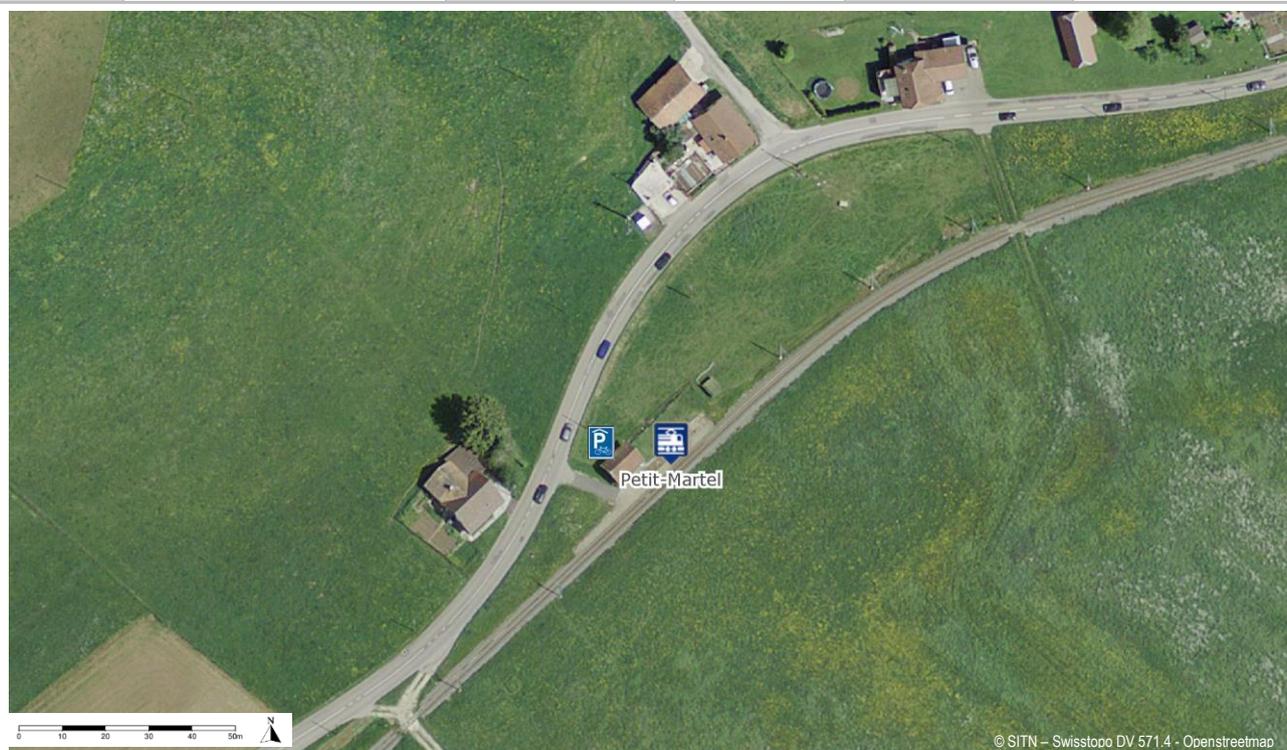
Infrastructures d'accueil, halte de Petit-Martel Est



Infrastructures d'accueil, halte de Petit-Martel Est

FICHE POINT D'INTERMODALITÉ 47

Nom :	Petit-Martel	Abréviation :	PTMA	Commune :	Ponts-de-Martel
Type :	Train	Fréquentation :	5 pers./j	Propriétaire :	TransN



Potentiel d'usagers vélo

Données socio-éco	< 5 min	5 à 10 min	10 à 15 min	15 à 20 min	Potent. d'usagers
Population ¹ desservie à	93	697	439	492	<5
Emplois ² EPT desservis à	25	266	74	167	<5
Bâtiments scolaires ³ à	0	1	0	0	faible

¹ données 2015 ; ² données 2012 ; ³ écoles primaires, secondaires, professionnelles, gymnasiales et universitaires

Qualité de l'offre TP			Niveau de desserte ARE :		Niveau D
Type de ligne TP	Existence	Nb de lignes	No de lignes	Cadence HP	Opérateur
Train grandes lignes	-				
Train Regio	✓	1	222	60'	TransN
Tram	-				
Bus urbain	-				
Bus régional	-				

Accessibilité MD

Infrastructure	Existence	Quantité	Accès vélo	Appréciation qualitative
Passage à niveau	-			
Passage supérieur (sur-voie)	-			
Passage inférieur (sous-voie)	-			

Offre en stationnement vélo

Infrastructure	Existence	Quantité	Nb de places	Appréciation qualitative
Vélostation sécurisée	-			
Parking vélo couvert	✓	1	4	Bon état
Parking vélo non couvert	-			
Station VLS	-			
Total places			4	

Détail des actions nécessaires

No	Détail de la mesure
-	-

Photos



Infrastructures d'accueil, halte de Petit-Martel



Offre en stationnement vélo, halte de Petit-Martel

FICHE POINT D'INTERMODALITÉ 48

Nom :	Le Stand	Abréviation :	STD	Commune :	Ponts-de-Martel
Type :	Train	Fréquentation :	10 pers./j	Propriétaire :	TransN



Potentiel d'usagers vélo

Données socio-éco	< 5 min	5 à 10 min	10 à 15 min	15 à 20 min	Potent. d'usagers
Population ¹ desservie à	333	770	160	200	<5
Emplois ² EPT desservis à	150	186	35	52	<5
Bâtiments scolaires ³ à	0	1	0	0	faible

¹ données 2015 ; ² données 2012 ; ³ écoles primaires, secondaires, professionnelles, gymnasiales et universitaires

Qualité de l'offre TP			Niveau de desserte ARE :		Niveau D
Type de ligne TP	Existence	Nb de lignes	No de lignes	Cadence HP	Opérateur
Train grandes lignes	-				
Train Regio	✓	1	222	60'	TransN
Tram	-				
Bus urbain	-				
Bus régional	-				

Accessibilité MD

Infrastructure	Existence	Quantité	Accès vélo	Appréciation qualitative
Passage à niveau	-			
Passage supérieur (sur-voie)	-			
Passage inférieur (sous-voie)	-			

Offre en stationnement vélo

Infrastructure	Existence	Quantité	Nb de places	Appréciation qualitative
Vélostation sécurisée	-			
Parking vélo couvert	-			
Parking vélo non couvert	-			
Station VLS	-			
Total places			-	

Détail des actions nécessaires

No	Détail de la mesure
STD-1	Installer un système d'attache pour vélos permettant le stationnement de 3 vélos

Photos



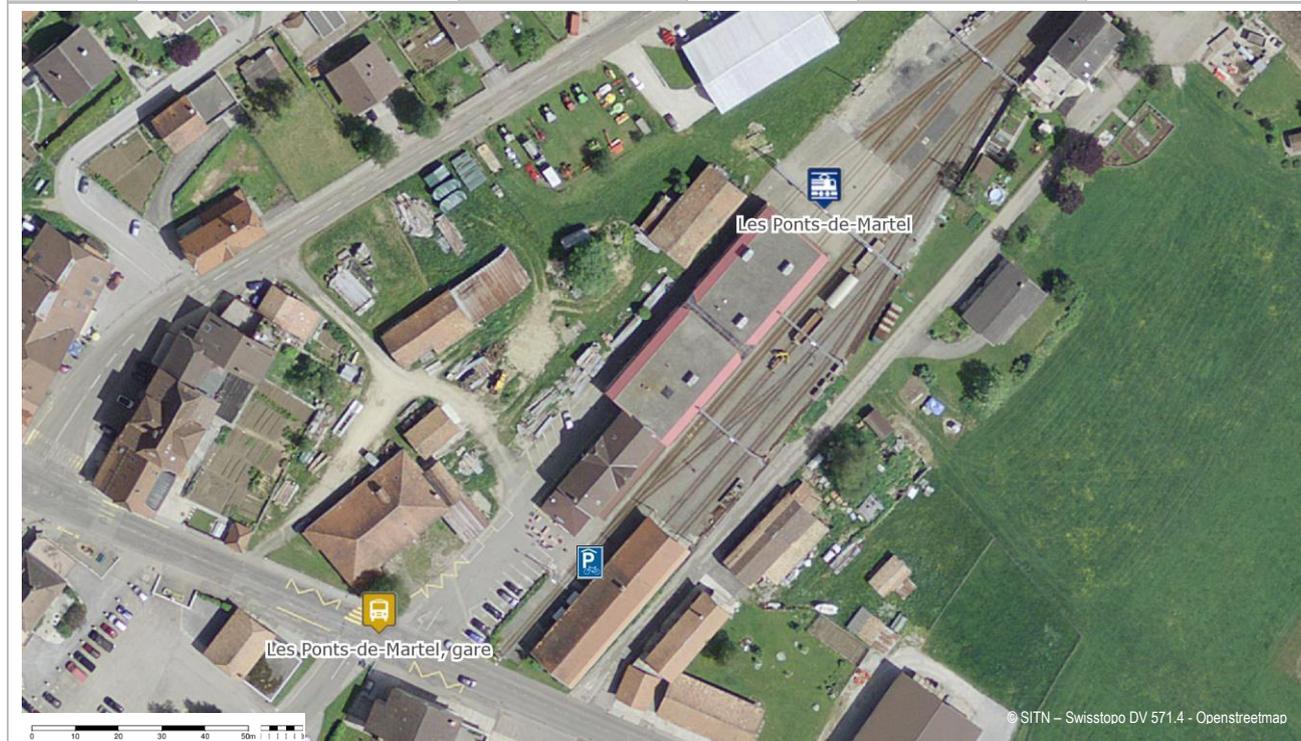
Infrastructures d'accueil, halte du Stand



Infrastructures d'accueil, halte du Stand

FICHE PÔLE D'INTERMODALITÉ 49

Nom :	Les Ponts-de-Martel	Abréviation :	PDM	Commune :	Ponts-de-Martel
Type :	Train	Fréquentation :	490 pers./j	Propriétaire :	TransN



Potentiel d'usagers vélo

Données socio-éco	< 5 min	5 à 10 min	10 à 15 min	15 à 20 min	Potent. d'usagers
Population ¹ desservie à	1'006	152	173	428	10 à 15
Emplois ² EPT desservis à	312	28	51	92	5
Bâtiments scolaires ³ à	1	0	0	0	nul

¹ données 2015 ; ² données 2012 ; ³ écoles primaires, secondaires, professionnelles, gymnasiales et universitaires

Qualité de l'offre TP			Niveau de desserte ARE :		Niveau D
Type de ligne TP	Existence	Nb de lignes	No de lignes	Cadence HP	Opérateur
Train grandes lignes	-				
Train Regio	✓	1	222	60'	TransN
Tram	-				
Bus urbain	-				
Bus régional	✓	1	21.380	60'	CarPostal

Accessibilité MD

Infrastructure	Existence	Quantité	Accès vélo	Appréciation qualitative
Passage à niveau	✓	1	Facile	Vétuste
Passage supérieur (sur-voie)	-			
Passage inférieur (sous-voie)	-			

Offre en stationnement vélo

Infrastructure	Existence	Quantité	Nb de places	Appréciation qualitative
Vélostation sécurisée	-			
Parking vélo couvert	✓	2	14	Délabré
Parking vélo non couvert	-			
Station VLS	-			
			Total places	14

Détail des actions nécessaires

No	Détail de la mesure
PDM-1	Remplacer le parking vélo couvert en installant un nouvel abri à vélos de 15 places

Photos



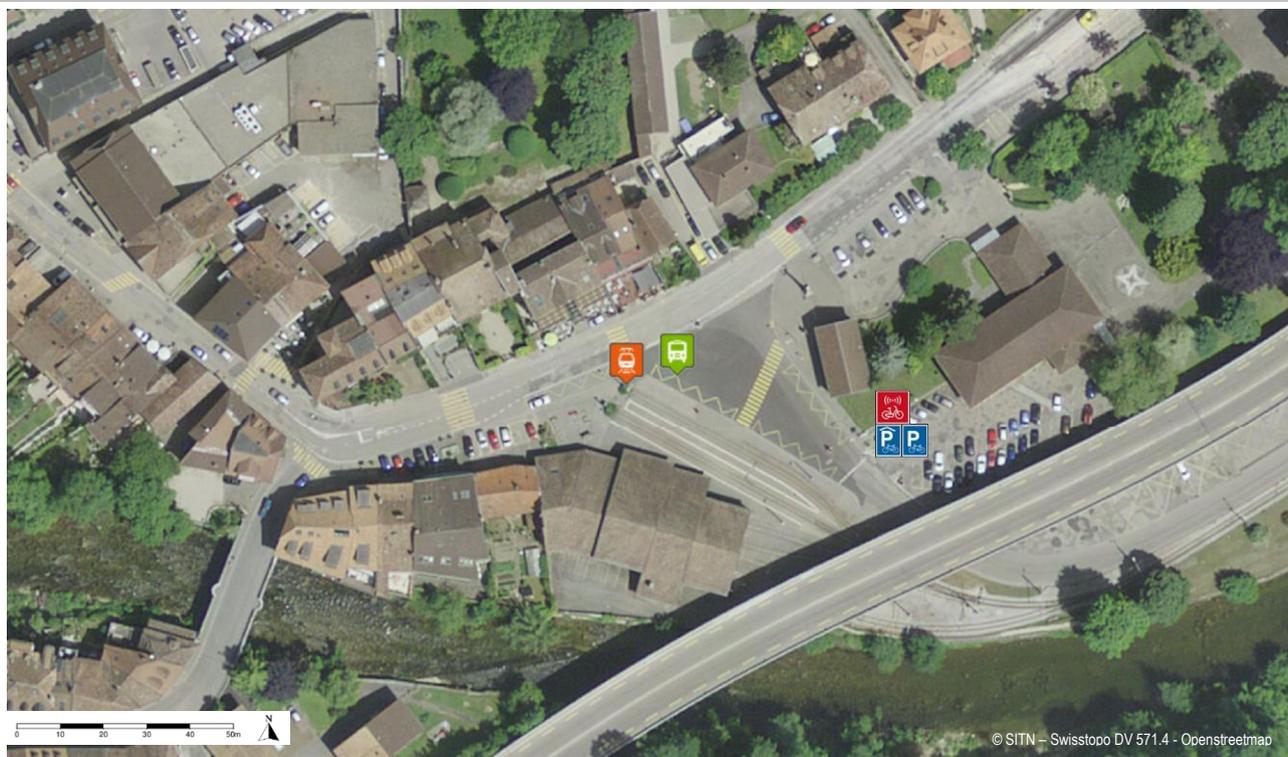
Infrastructures d'accueil, gare des Ponts-de-Martel



Offre en stationnement vélo, gare des Ponts-de-Martel

FICHE PÔLE D'ÉCHANGE 50

Nom :	Boudry Littorail	Abréviation :	BDRL	Commune :	Boudry
Type :	Tram-Train	Fréquentation :	3'250 pers./j	Propriétaire :	TransN



Potentiel d'usagers vélo

Données socio-éco	< 5 min	5 à 10 min	10 à 15 min	15 à 20 min	Potent. d'usagers
Population ¹ desservie à	3'380	7'300	9'841	2'555	125 à 200
Emplois ² EPT desservis à	789	2'641	2'285	582	40 à 60
Bâtiments scolaires ³ à	0	0	2	0	nul

¹ données 2015 ; ² données 2012 ; ³ écoles primaires, secondaires, professionnelles, gymnasiales et universitaires

Qualité de l'offre TP			Niveau de desserte ARE :		Niveau B
Type de ligne TP	Existence	Nb de lignes	No de lignes	Cadence HP	Opérateur
Train grandes lignes	-				
Train Regio	-				
Tram	✓	1	215	15'	TransN
Bus urbain	✓	2	612	30'	TransN
			613	20'	TransN
Bus régional	-				

Accessibilité MD

Infrastructure	Existence	Quantité	Accès vélo	Appréciation qualitative
Passage à niveau	-			
Passage supérieur (sur-voie)	-			
Passage inférieur (sous-voie)	-			

Offre en stationnement vélo

Infrastructure	Existence	Quantité	Nb de places	Appréciation qualitative
Vélostation sécurisée	-			
Parking vélo couvert	✓	2	20	Neuf
Parking vélo non couvert	✓	1	20	Neuf
Station VLS	✓	1	6	Neuf
Total places			46	

Détail des actions nécessaires

No	Détail de la mesure
BDRL-1	Améliorer la visibilité des parkings vélos
BDRL-2	Prévoir les réservations de terrain permettant l'aménagement ultérieur de 30 places vélos supplémentaires

Photos



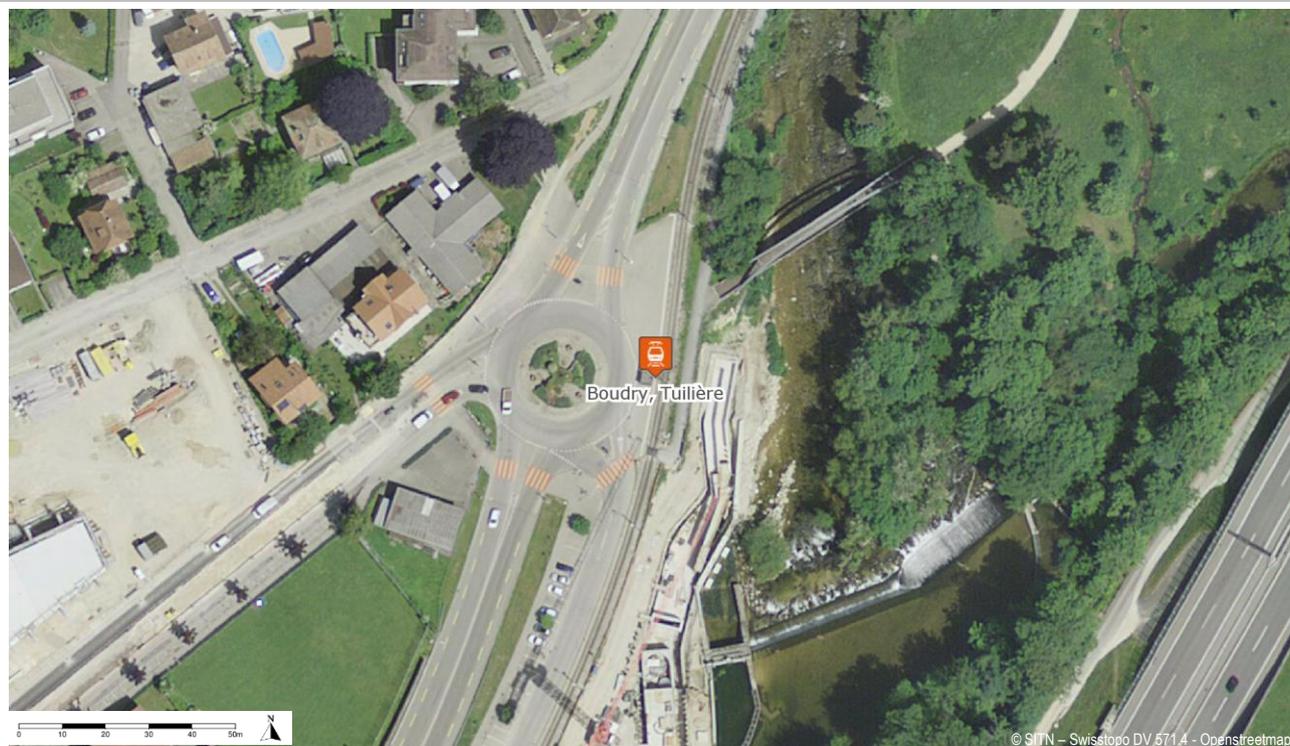
Infrastructures d'accueil, halte de Boudry Littorail



Offre en stationnement vélos, halte de Boudry Littorail

FICHE POINT D'INTERMODALITÉ 51

Nom :	Tuilière	Abréviation :	TUI	Commune :	Boudry
Type :	Tram-Train	Fréquentation :	140 pers./j	Propriétaire :	TransN



Potentiel d'usagers vélo

Données socio-éco	< 5 min	5 à 10 min	10 à 15 min	15 à 20 min	Potent. d'usagers
Population ¹ desservie à	4'030	7'772	8'471	3'815	5 à 10
Emplois ² EPT desservis à	1'016	3'438	1'967	771	<5
Bâtiments scolaires ³ à	0	1	1	0	faible

¹ données 2015 ; ² données 2012 ; ³ écoles primaires, secondaires, professionnelles, gymnasiales et universitaires

Qualité de l'offre TP			Niveau de desserte ARE :		Niveau B
Type de ligne TP	Existence	Nb de lignes	No de lignes	Cadence HP	Opérateur
Train grandes lignes	-				
Train Regio	-				
Tram	✓	1	215	15'	TransN
Bus urbain	-				
Bus régional	-				

Accessibilité MD

Infrastructure	Existence	Quantité	Accès vélo	Appréciation qualitative
Passage à niveau	✓	1	Facile	Bon état, sécurisé
Passage supérieur (sur-voie)	-			
Passage inférieur (sous-voie)	-			

Offre en stationnement vélo

Infrastructure	Existence	Quantité	Nb de places	Appréciation qualitative
Vélostation sécurisée	-			
Parking vélo couvert	-			
Parking vélo non couvert	-			
Station VLS	-			
Total places			-	

Détail des actions nécessaires

No	Détail de la mesure
TUI-1	Créer une offre en stationnement vélo de 5 places

Photos



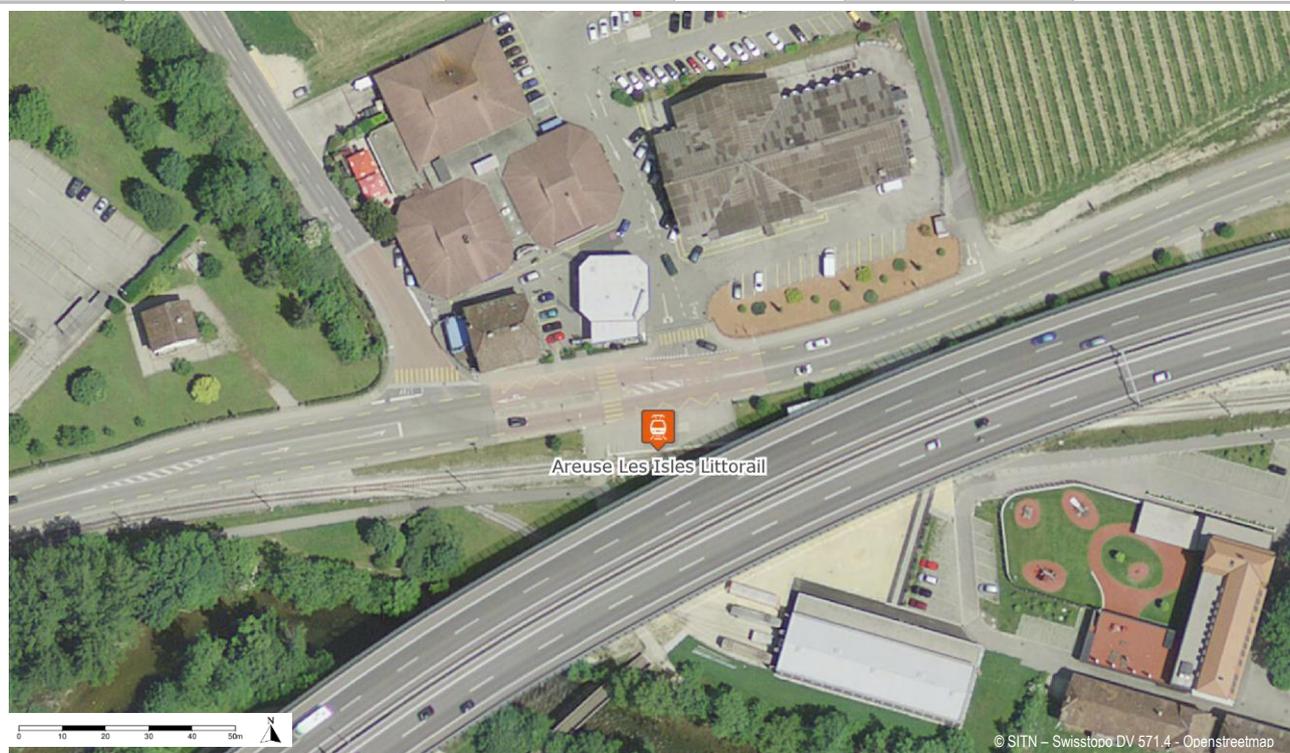
Infrastructures d'accueil, halte Tuilière



Infrastructures d'accueil, halte Tuilière

FICHE POINT D'INTERMODALITÉ 52

Nom :	Les Isles Littorail	Abréviation :	ISL	Commune :	Boudry
Type :	Tram-Train	Fréquentation :	220 pers./j	Propriétaire :	TransN



Potentiel d'usagers vélo

Données socio-éco	< 5 min	5 à 10 min	10 à 15 min	15 à 20 min	Potent. d'usagers
Population ¹ desservie à	2'622	12'785	4'356	6'790	10 à 15
Emplois ² EPT desservis à	1'019	4'124	1'103	1'248	5
Bâtiments scolaires ³ à	0	2	0	0	faible

¹ données 2015 ; ² données 2012 ; ³ écoles primaires, secondaires, professionnelles, gymnasiales et universitaires

Qualité de l'offre TP			Niveau de desserte ARE :		Niveau B
Type de ligne TP	Existence	Nb de lignes	No de lignes	Cadence HP	Opérateur
Train grandes lignes	-				
Train Regio	-				
Tram	✓	1	215	15'	TransN
Bus urbain	-				
Bus régional	-				

Accessibilité MD

Infrastructure	Existence	Quantité	Accès vélo	Appréciation qualitative
Passage à niveau	-			
Passage supérieur (sur-voie)	-			
Passage inférieur (sous-voie)	-			

Offre en stationnement vélo

Infrastructure	Existence	Quantité	Nb de places	Appréciation qualitative
Vélostation sécurisée	-			
Parking vélo couvert	-			
Parking vélo non couvert	-			
Station VLS	-			
Total places			-	

Détail des actions nécessaires

No	Détail de la mesure
ISL-1	Aménager un abri-vélos de 10 places

Photos



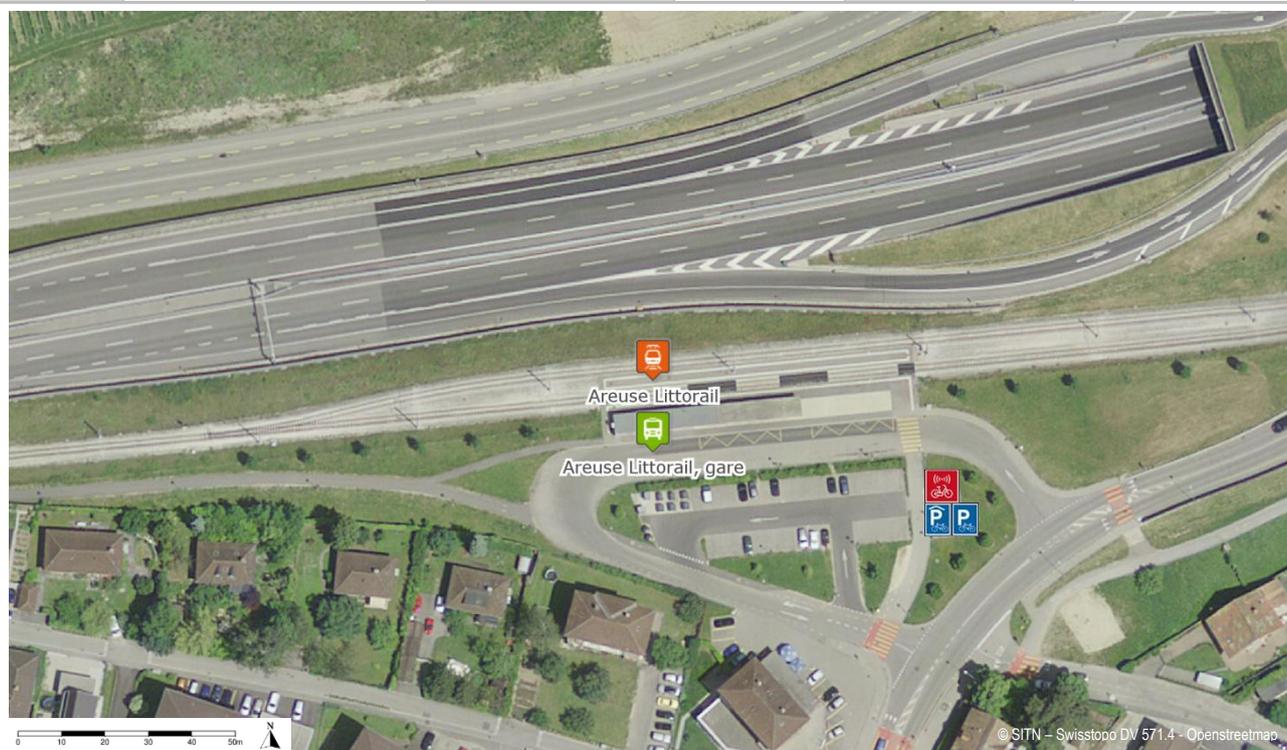
Infrastructures d'accueil, halte des Isles Littorail



Infrastructures d'accueil, halte des Isles Littorail

FICHE PÔLE D'INTERMODALITÉ 53

Nom :	Areuse Littoral	Abréviation :	ARE	Commune :	Boudry
Type :	Tram-Train	Fréquentation :	2'280 pers./j	Propriétaire :	transN



Potentiel d'usagers vélo

Données socio-éco	< 5 min	5 à 10 min	10 à 15 min	15 à 20 min	Potent. d'usagers
Population ¹ desservie à	2'683	12'764	3'424	8'841	90 à 140
Emplois ² EPT desservis à	724	3'707	1'395	1'940	25 à 40
Bâtiments scolaires ³ à	0	2	0	0	faible

¹ données 2015 ; ² données 2012 ; ³ écoles primaires, secondaires, professionnelles, gymnasiales et universitaires

Qualité de l'offre TP			Niveau de desserte ARE :		Niveau B
Type de ligne TP	Existence	Nb de lignes	No de lignes	Cadence HP	Opérateur
Train grandes lignes	-		-		
Train Regio	-				
Tram	✓	1	215	15'	transN
Bus urbain	✓	1	613	15'	transN
Bus régional	-				

Accessibilité MD

Infrastructure	Existence	Quantité	Accès vélo	Appréciation qualitative
Passage à niveau	-			
Passage supérieur (sur-voie)	-			
Passage inférieur (sous-voie)	-			

Offre en stationnement vélo

Infrastructure	Existence	Quantité	Nb de places	Appréciation qualitative
Vélostation sécurisée	-			
Parking vélo couvert	✓	1	20	Neuf / bien occupé
Parking vélo non couvert	✓	1	10	Neuf / vide
Station VLS	✓	1	3	Neuf / vide
			Total places	33

Détail des actions nécessaires

No	Détail de la mesure
ARE-1	Couvrir les 10 places vélos actuellement non protégées
ARE-2	Planifier l'aménagement de 30 places vélos supplémentaires, dont 15 couvertes

Photos



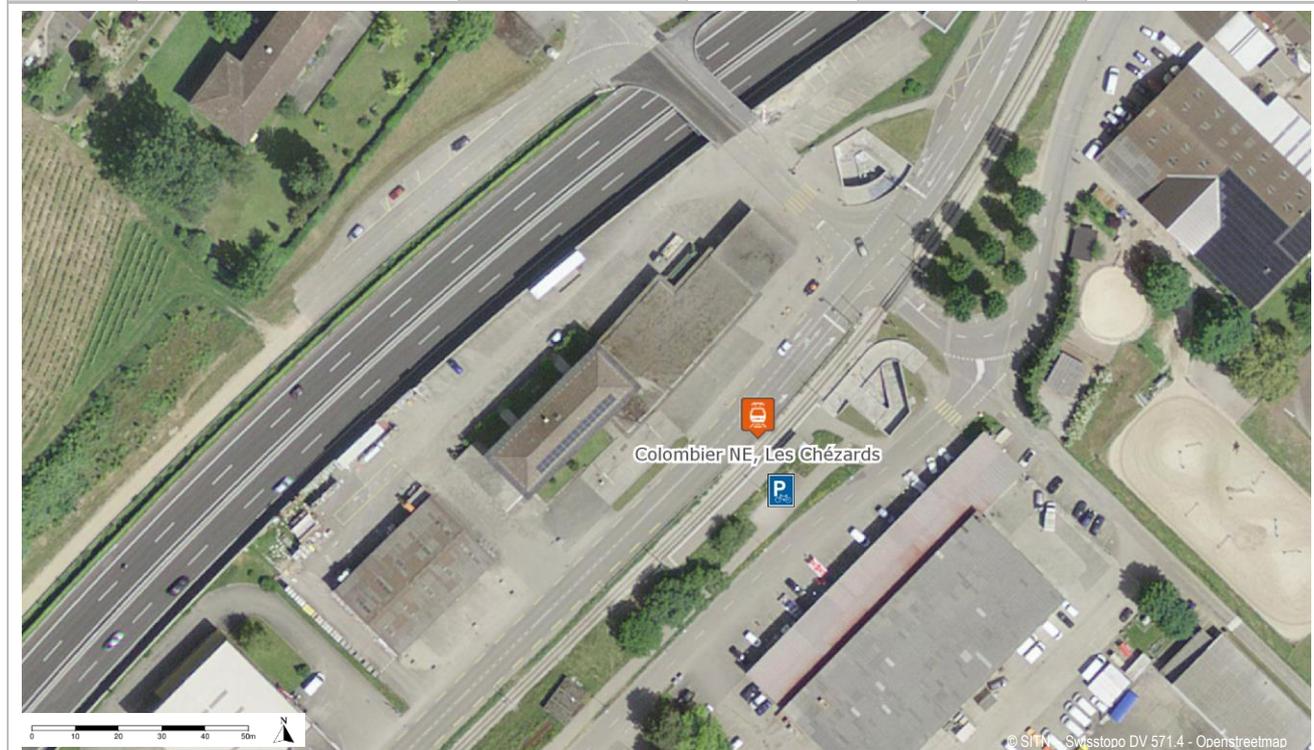
Infrastructures d'accueil, halte d'Areuse



Offre en stationnement vélo, halte d'Areuse

FICHE POINT D'INTERMODALITÉ 54

Nom :	Les Chézards	Abréviation :	LCH	Commune :	Milvignes
Type :	Tram-Train	Fréquentation :	80 pers./j	Propriétaire :	TransN



Potentiel d'usagers vélo

Données socio-éco	< 5 min	5 à 10 min	10 à 15 min	15 à 20 min	Potent. d'usagers
Population ¹ desservie à	4'188	6'343	12'503	12'092	<5
Emplois ² EPT desservis à	1'330	6'343	3'376	4'342	<5
Bâtiments scolaires ³ à	2	0	0	1	faible

¹ données 2015 ; ² données 2012 ; ³ écoles primaires, secondaires, professionnelles, gymnasiales et universitaires

Qualité de l'offre TP			Niveau de desserte ARE :		Niveau B
Type de ligne TP	Existence	Nb de lignes	No de lignes	Cadence HP	Opérateur
Train grandes lignes	-				
Train Regio	-				
Tram	✓	1	215	15'	TransN
Bus urbain	-				
Bus régional	-				

Accessibilité MD

Infrastructure	Existence	Quantité	Accès vélo	Appréciation qualitative
Passage à niveau	✓	1	Facile	Bon état, sécurisé
Passage supérieur (sur-voie)	-			
Passage inférieur (sous-voie)	-			

Offre en stationnement vélo

Infrastructure	Existence	Quantité	Nb de places	Appréciation qualitative
Vélostation sécurisée	-			
Parking vélo couvert	-			
Parking vélo non couvert	✓	1	30	Vétuste / vide
Station VLS	-			
Total places			30	

Détail des actions nécessaires

No	Détail de la mesure
LCH-1	Couvrir une partie de l'offre en stationnement vélo
LCH-2	Installer une station VLS avec 3 vélos

Photos

Infrastructures d'accueil, halte des Chézards



Offre en stationnement vélo, halte des Chézards

FICHE PÔLE D'INTERMODALITÉ 55

Nom :	Colombier NE	Abréviation :	CLBL	Commune :	Milvignes
Type :	Tram-Train	Fréquentation :	1'420 pers./j	Propriétaire :	TransN



Potentiel d'usagers vélo

Données socio-éco	< 5 min	5 à 10 min	10 à 15 min	15 à 20 min	Potent. d'usagers
Population ¹ desservie à	5'120	5'550	16'437	11'429	55 à 90
Emplois ² EPT desservis à	1'029	1'226	5'225	12'876	15 à 25
Bâtiments scolaires ³ à	2	0	1	1	faible

¹ données 2015 ; ² données 2012 ; ³ écoles primaires, secondaires, professionnelles, gymnasiales et universitaires

Qualité de l'offre TP			Niveau de desserte ARE :		Niveau B
Type de ligne TP	Existence	Nb de lignes	No de lignes	Cadence HP	Opérateur
Train grandes lignes	-				
Train Regio	-				
Tram	✓	1	215	15'	TransN
Bus urbain	-				
Bus régional	-				

Accessibilité MD

Infrastructure	Existence	Quantité	Accès vélo	Appréciation qualitative
Passage à niveau	-			
Passage supérieur (sur-voie)	-			
Passage inférieur (sous-voie)	-			

Offre en stationnement vélo

Infrastructure	Existence	Quantité	Nb de places	Appréciation qualitative
Vélostation sécurisée	-			
Parking vélo couvert	-			
Parking vélo non couvert	✓	1	22	Usagé
Station VLS	-			
Total places			22	

Détail des actions nécessaires

No	Détail de la mesure
CLBL-1	Remplacer le parking vélo couvert, prévoir 30 places
CLBL-2	Installer une station VLS avec 5 vélos

Photos



Infrastructures d'accueil, halte de Colombier Littorail



Offre en stationnement vélo, halte de Colombier Littorail

FICHE PÔLE D'INTERMODALITÉ 56

Nom :	Bas des Allées	Abréviation :	BDA	Commune :	Milvignes
Type :	Tram-Train	Fréquentation :	560 pers./j	Propriétaire :	transN



Potentiel d'usagers vélo

Données socio-éco	< 5 min	5 à 10 min	10 à 15 min	15 à 20 min	Potent. d'usagers
Population ¹ desservie à	4'630	6'536	16'106	12'510	20 à 30
Emplois ² EPT desservis à	1'414	1'154	5'690	5'218	10 à 15
Bâtiments scolaires ³ à	2	0	1	3	faible

¹ données 2015 ; ² données 2012 ; ³ écoles primaires, secondaires, professionnelles, gymnasiales et universitaires

Qualité de l'offre TP			Niveau de desserte ARE :		Niveau B
Type de ligne TP	Existence	Nb de lignes	No de lignes	Cadence HP	Opérateur
Train grandes lignes	-		-		
Train Regio	-				
Tram	✓	1	215	15'	transN
Bus urbain	✓	1	120	30'	transN
Bus régional	-				

Accessibilité MD

Infrastructure	Existence	Quantité	Accès vélo	Appréciation qualitative
Passage à niveau	-			
Passage supérieur (sur-voie)	-			
Passage inférieur (sous-voie)	-			

Offre en stationnement vélo

Infrastructure	Existence	Quantité	Nb de places	Appréciation qualitative
Vélostation sécurisée	-			
Parking vélo couvert	-			
Parking vélo non couvert	✓	1	~15	Délabré
Station VLS	✓	1	Indéfini	Délabré
		Total places	~15	

Détail des actions nécessaires

No	Détail de la mesure
BDA-1	Améliorer les infrastructures de stationnement vélo en couvrant au moins 10 places
BDA-2	Améliorer la signalisation de la station VLS

Photos



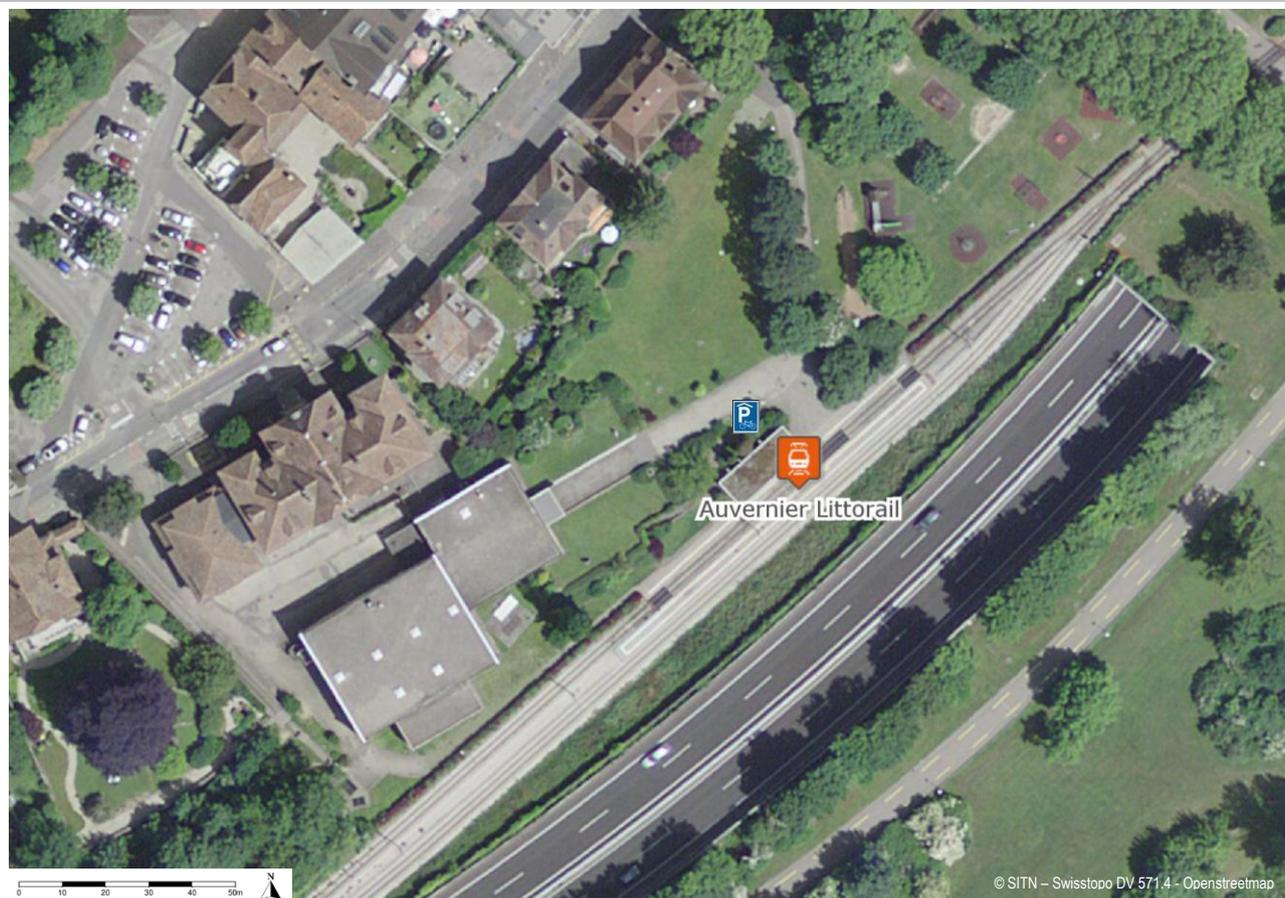
Infrastructures d'accueil, halte Allées Littorail



Offre en stationnement vélo, halte Allées Littorail

FICHE PÔLE D'INTERMODALITÉ 57

Nom :	Auvonnier TN	Abréviation :	AUVL	Commune :	Milvignes
Type :	Tram-Train	Fréquentation :	530 pers./j	Propriétaire :	transN



Potentiel d'usagers vélo

Données socio-éco	< 5 min	5 à 10 min	10 à 15 min	15 à 20 min	Potent. d'usagers
Population ¹ desservie à	1'408	13'743	11'810	13'011	20 à 30
Emplois ² EPT desservis à	297	4'149	4'555	9'457	5 à 10
Bâtiments scolaires ³ à	0	2	2	6	faible

¹ données 2015 ; ² données 2012 ; ³ écoles primaires, secondaires, professionnelles, gymnasiales et universitaires

Qualité de l'offre TP			Niveau de desserte ARE :		Niveau C
Type de ligne TP	Existence	Nb de lignes	No de lignes	Cadence HP	Opérateur
Train grandes lignes	-		-		
Train Regio	-				
Tram	✓	1	215	15'	TransN
Bus urbain	-				
Bus régional	-				

Accessibilité MD

Infrastructure	Existence	Quantité	Accès vélo	Appréciation qualitative
Passage à niveau	-			
Passage supérieur (sur-voie)	-			
Passage inférieur (sous-voie)	-			

Offre en stationnement vélo

Infrastructure	Existence	Quantité	Nb de places	Appréciation qualitative
Vélostation sécurisée	-			
Parking vélo couvert	✓	1	12	Neuf
Parking vélo non couvert	-			
Station VLS	✓	1	Indéfini	
Total places			12	

Détail des actions nécessaires

No	Détail de la mesure
AUVL-1	Prévoir des réservations de terrain permettant d'aménager 15 places vélos supplémentaires

Photos



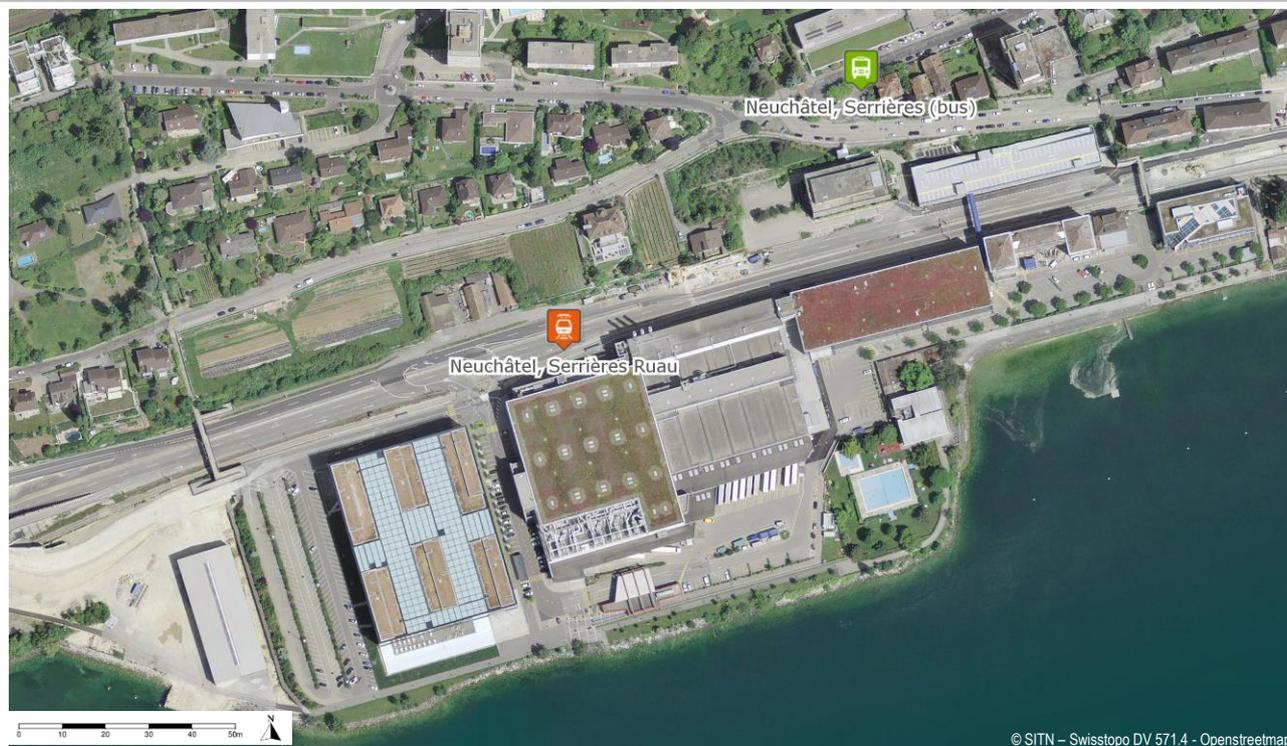
Infrastructures d'accueil, halte d'Auvernier Littorail



Offre en stationnement vélo, halte d'Auvernier Littorail

FICHE POINT D'INTERMODALITÉ 58

Nom :	Serrières-Ruau	Abréviation :	SRU	Commune :	Neuchâtel
Type :	Tram-Train	Fréquentation :	330 pers./j	Propriétaire :	TransN



Potentiel d'usagers vélo

Données socio-éco	< 5 min	5 à 10 min	10 à 15 min	15 à 20 min	Potent. d'usagers
Population ¹ desservie à	2'973	13'745	18'781	10'755	10 à 20
Emplois ² EPT desservis à	2'123	4'994	11'071	8'885	5 à 10
Bâtiments scolaires ³ à	0	4	19	20	moyen

¹ données 2015 ; ² données 2012 ; ³ écoles primaires, secondaires, professionnelles, gymnasiales et universitaires

Qualité de l'offre TP			Niveau de desserte ARE :		Niveau B
Type de ligne TP	Existence	Nb de lignes	No de lignes	Cadence HP	Opérateur
Train grandes lignes	-				
Train Regio	-				
Tram	✓	1	215	15'	TransN
Bus urbain	-				
Bus régional	-				

Accessibilité MD

Infrastructure	Existence	Quantité	Accès vélo	Appréciation qualitative
Passage à niveau	-			
Passage supérieur (sur-voie)	-			
Passage inférieur (sous-voie)	-			

Offre en stationnement vélo

Infrastructure	Existence	Quantité	Nb de places	Appréciation qualitative
Vélostation sécurisée	-			
Parking vélo couvert	-			
Parking vélo non couvert	-			
Station VLS	-			
Total places			-	

Détail des actions nécessaires

No	Détail de la mesure
SRU-1	Améliorer la visibilité
SRU-2	Créer une offre en stationnement vélo de 15 places

Photos



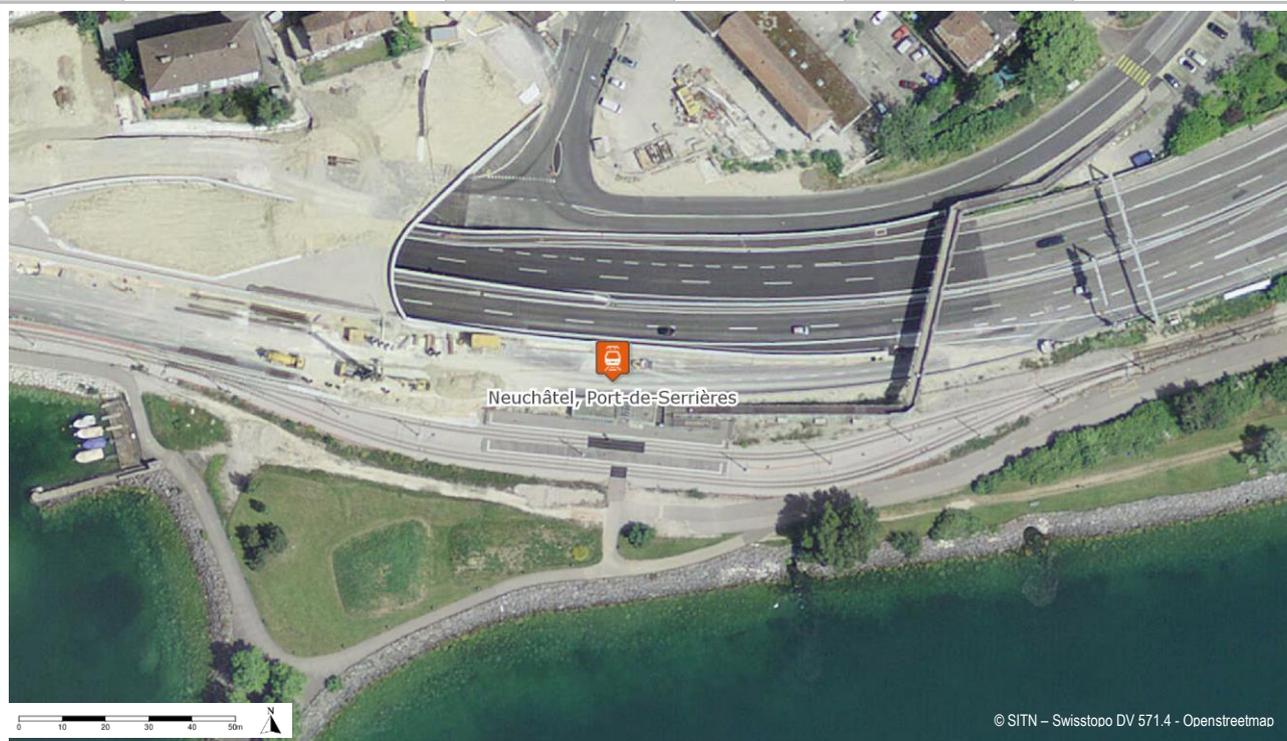
Infrastructures d'accueil, halte de Serrières-Ruau



Infrastructures d'accueil, halte de Serrières-Ruau

FICHE POINT D'INTERMODALITÉ 59 – *En travaux*

Nom :	Port-de-Serrières	Abréviation :	PDS	Commune :	Neuchâtel
Type :	Tram-Train	Fréquentation :	180 pers./j	Propriétaire :	TransN



Potentiel d'usagers vélo

Données socio-éco	< 5 min	5 à 10 min	10 à 15 min	15 à 20 min	Potent. d'usagers
Population ¹ desservie à	8'541	14'718	14'494	8'556	5 à 10
Emplois ² EPT desservis à	3'485	10'267	10'420	2'926	5
Bâtiments scolaires ³ à	1	5	33	6	moyen

¹ données 2015 ; ² données 2012 ; ³ écoles primaires, secondaires, professionnelles, gymnasiales et universitaires

Qualité de l'offre TP			Niveau de desserte ARE :		Niveau B
Type de ligne TP	Existence	Nb de lignes	No de lignes	Cadence HP	Opérateur
Train grandes lignes	-				
Train Regio	-				
Tram	✓	1	215	15'	TransN
Bus urbain	-				
Bus régional	-				

Accessibilité MD

Infrastructure	Existence	Quantité	Accès vélo	Appréciation qualitative
Passage à niveau	✓	1	Facile	Neuf
Passage supérieur (sur-voie)	-			
Passage inférieur (sous-voie)	-			

Offre en stationnement vélo

Infrastructure	Existence	Quantité	Nb de places	Appréciation qualitative
Vélostation sécurisée				En travaux
Parking vélo couvert				
Parking vélo non couvert				
Station VLS				
Total places			-	

Détail des actions nécessaires

No	Détail de la mesure
PDS-1	Prévoir l'aménagement de 5 places vélos
PDS-2	Installer une station VLS avec 3 vélos

Photos

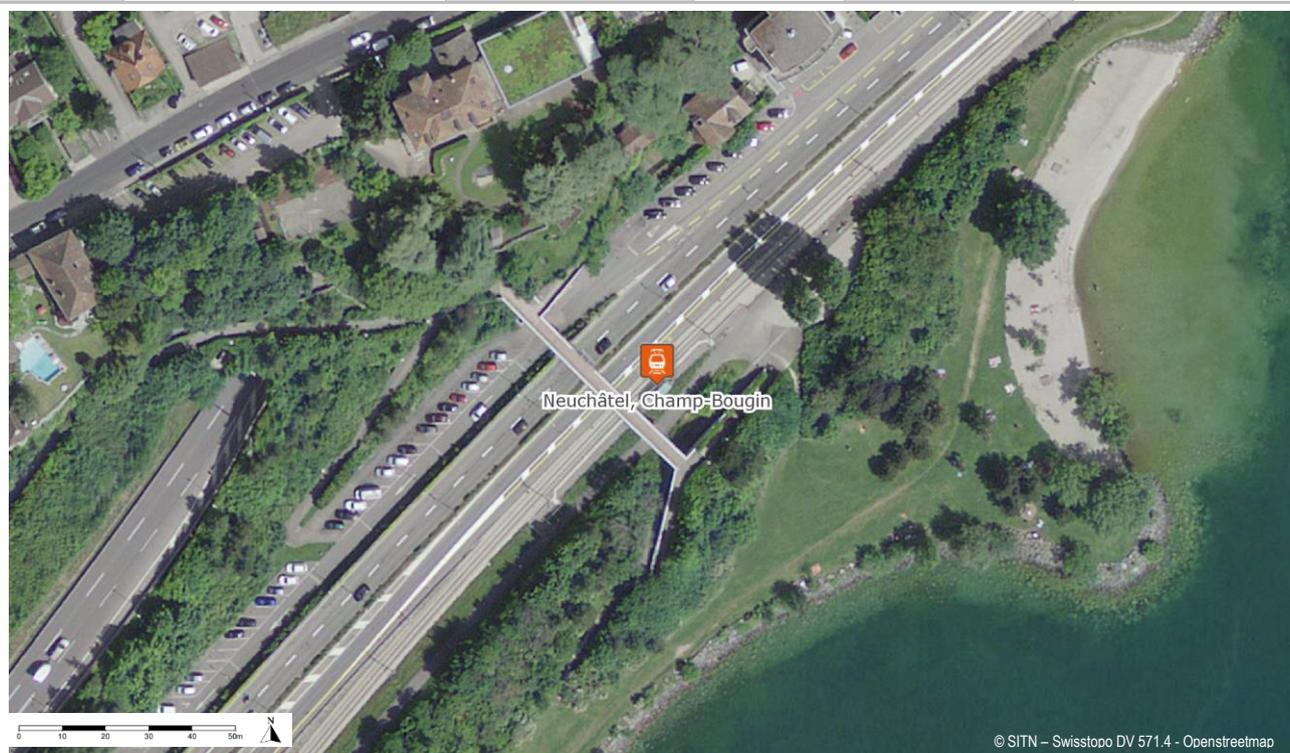
Infrastructures d'accueil, halte de Port-de-Serrières



Infrastructures d'accueil, halte de Port-de-Serrières

FICHE POINT D'INTERMODALITÉ 60

Nom :	Champ-Bougin	Abréviation :	CBO	Commune :	Neuchâtel
Type :	Tram-Train	Fréquentation :	100 pers./j	Propriétaire :	TransN



Potentiel d'usagers vélo

Données socio-éco	< 5 min	5 à 10 min	10 à 15 min	15 à 20 min	Potent. d'usagers
Population ¹ desservie à	2'525	22'966	12'468	8'169	5
Emplois ² EPT desservis à	3'047	13'276	7'969	3'243	<5
Bâtiments scolaires ³ à	2	24	16	3	élevé

¹ données 2015 ; ² données 2012 ; ³ écoles primaires, secondaires, professionnelles, gymnasiales et universitaires

Qualité de l'offre TP			Niveau de desserte ARE :		Niveau B
Type de ligne TP	Existence	Nb de lignes	No de lignes	Cadence HP	Opérateur
Train grandes lignes	-				
Train Regio	-				
Tram	✓	1	215	15'	TransN
Bus urbain	-				
Bus régional	-				

Accessibilité MD

Infrastructure	Existence	Quantité	Accès vélo	Appréciation qualitative
Passage à niveau	-			
Passage supérieur (sur-voie)	-			
Passage inférieur (sous-voie)	-			

Offre en stationnement vélo

Infrastructure	Existence	Quantité	Nb de places	Appréciation qualitative
Vélostation sécurisée	-			
Parking vélo couvert	-			
Parking vélo non couvert	-			
Station VLS	-			
Total places			-	

Détail des actions nécessaires

No	Détail de la mesure
CBO-1	Créer une offre en stationnement vélos de 5 places
CBO-2	Installer une station VLS avec 3 vélos

Photos



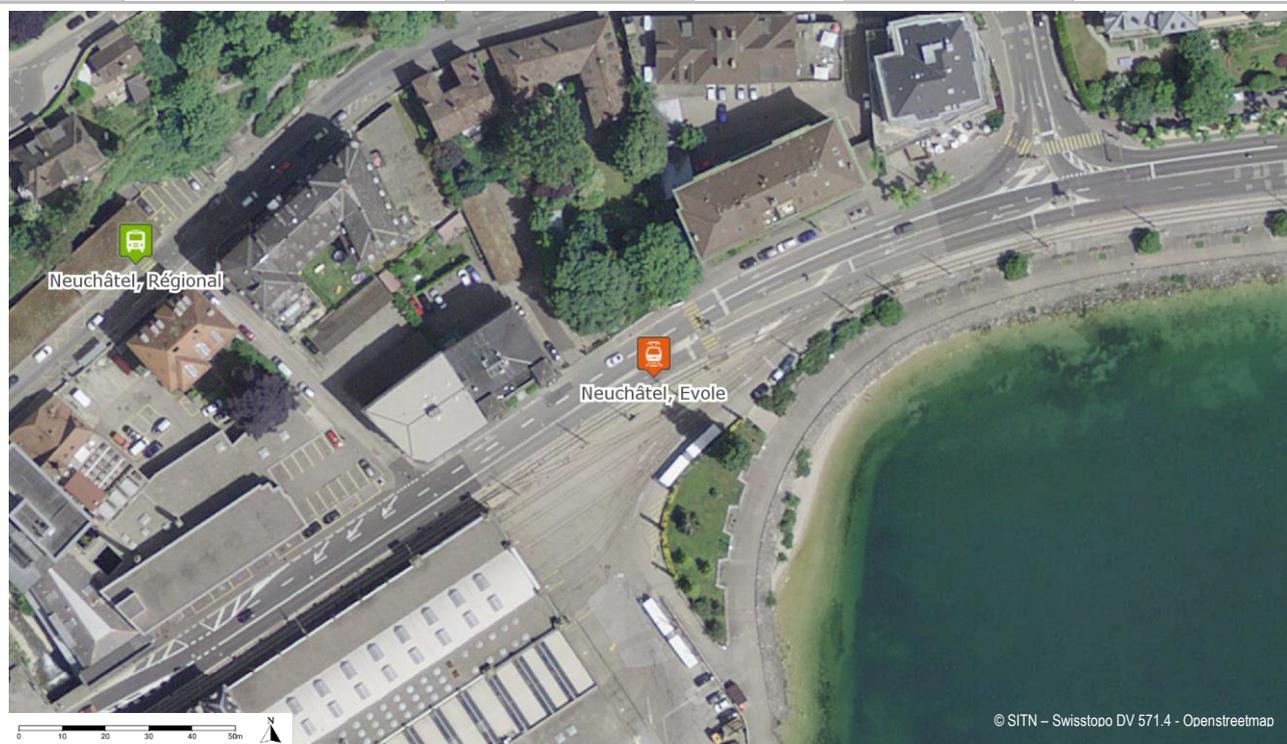
Infrastructures d'accueil, halte de Champ-Bougin



Infrastructures d'accueil, halte de Champ-Bougin

FICHE POINT D'INTERMODALITÉ 61

Nom :	Evole	Abréviation :	EVO	Commune :	Neuchâtel
Type :	Tram-Train	Fréquentation :	160 pers./j	Propriétaire :	TransN



© SITN – Swisstopo DV 571.4 - Openstreetmap

Potentiel d'usagers vélo

Données socio-éco	< 5 min	5 à 10 min	10 à 15 min	15 à 20 min	Potent. d'usagers
Population ¹ desservie à	11'889	16'159	9'199	8'953	5
Emplois ² EPT desservis à	9'674	12'372	3'633	1'745	5
Bâtiments scolaires ³ à	10	30	4	1	élevé

¹ données 2015 ; ² données 2012 ; ³ écoles primaires, secondaires, professionnelles, gymnasiales et universitaires

Qualité de l'offre TP	Niveau de desserte ARE :			Niveau B	
	Existence	Nb de lignes	No de lignes	Cadence HP	Opérateur
Train grandes lignes	-				
Train Regio	-				
Tram	✓	1	215	15'	TransN
Bus urbain	-				
Bus régional	-				

Accessibilité MD

Infrastructure	Existence	Quantité	Accès vélo	Appréciation qualitative
Passage à niveau	✓	1	Facile	Peu sécurisé
Passage supérieur (sur-voie)	-			
Passage inférieur (sous-voie)	-			

Offre en stationnement vélo

Infrastructure	Existence	Quantité	Nb de places	Appréciation qualitative
Vélostation sécurisée	-			
Parking vélo couvert	-			
Parking vélo non couvert	-			
Station VLS	-			
Total places			-	

Détail des actions nécessaires

No	Détail de la mesure
EVO-1	Créer une offre en stationnement vélo de 5 places
EVO-2	Installer une station VLS avec 3 vélos

Photos



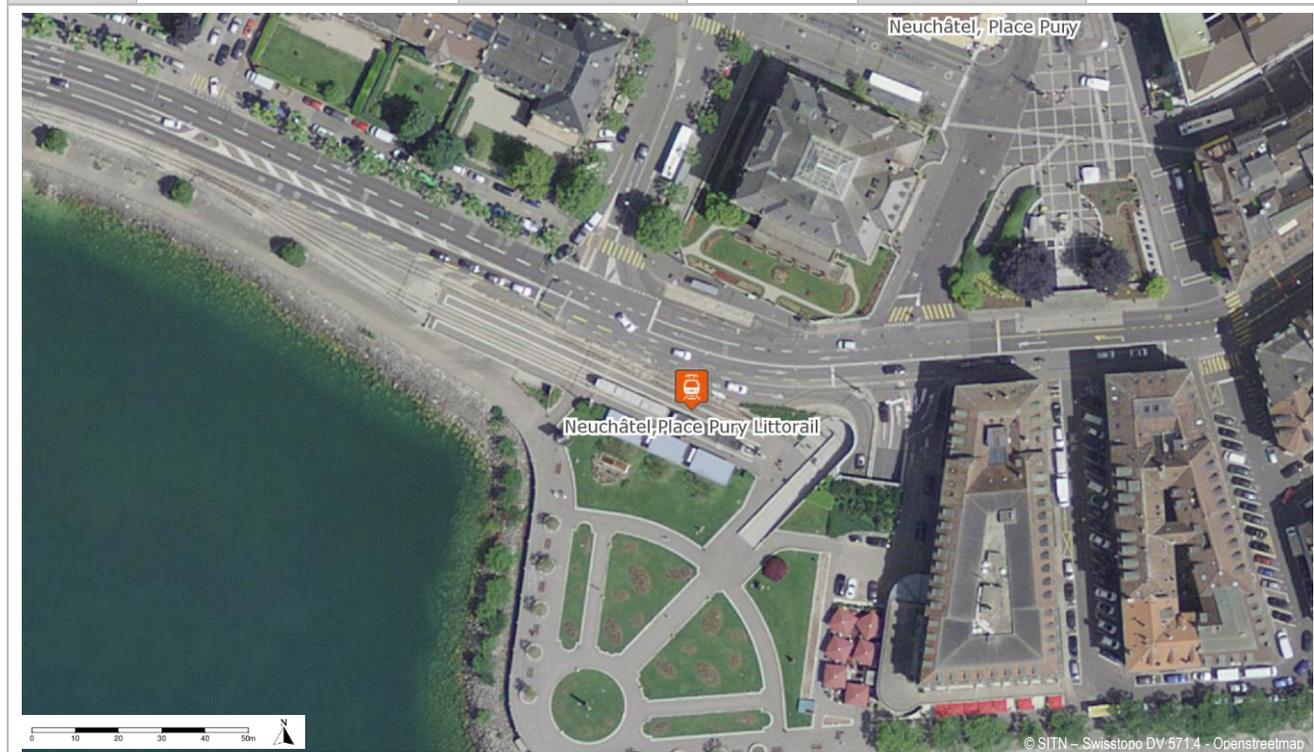
Infrastructures d'accueil, halte d'Evole



Infrastructures d'accueil, halte d'Evole

FICHE PÔLE D'INTERMODALITÉ 62

Nom :	Place Pury Littorail	Abréviation :	PPUL	Commune :	Neuchâtel
Type :	Tram-Train	Fréquentation :	4'340 pers./j	Propriétaire :	TransN



Potentiel d'usagers vélo

Données socio-éco	< 5 min	5 à 10 min	10 à 15 min	15 à 20 min	Potent. d'usagers
Population ¹ desservie à	11'523	14'153	11'468	8'777	125 à 200
Emplois ² EPT desservis à	11'037	10'988	3'630	1'636	95 à 150
Bâtiments scolaires ³ à	27	15	2	1	élevé

¹ données 2015 ; ² données 2012 ; ³ écoles primaires, secondaires, professionnelles, gymnasiales et universitaires

Qualité de l'offre TP			Niveau de desserte ARE :		Niveau A
Type de ligne TP	Existence	Nb de lignes	No de lignes	Cadence HP	Opérateur
Train grandes lignes	-				
Train Regio	-				
Tram	✓	1	215	15'	TransN
Bus urbain	-				
Bus régional	-				

Accessibilité MD

Infrastructure	Existence	Quantité	Accès vélo	Appréciation qualitative
Passage à niveau	✓	1	Facile	Bon état
Passage supérieur (sur-voie)	-			
Passage inférieur (sous-voie)	-			

Offre en stationnement vélo

Infrastructure	Existence	Quantité	Nb de places	Appréciation qualitative
Vélostation sécurisée	-			
Parking vélo couvert	-			
Parking vélo non couvert	-			
Station VLS	-			
Total places			-	

Détail des actions nécessaires

No	Détail de la mesure
PPUL-1	Créer une offre en stationnement vélo de 50 places
PPUL-2	Installer une station VLS avec 10 vélos à proximité directe de la halte

Photos



Infrastructures d'accueil, halte Place Pury Littorail



Infrastructures d'accueil, halte Place Pury Littorail

FICHE PÔLE D'INTERMODALITÉ 63

Nom :	Place Pury	Abréviation :	PPU	Commune :	Neuchâtel
Type :	Bus	Fréquentation :	19'590 pers./j	Propriétaire :	TransN/ Ville



Potentiel d'usagers vélo

Données socio-éco	< 5 min	5 à 10 min	10 à 15 min	15 à 20 min	Potent. d'usagers
Population ¹ desservie à	11'815	13'619	12'399	8'277	570 à 910
Emplois ² EPT desservis à	11'187	9'636	5'035	1'433	410 à 655
Bâtiments scolaires ³ à	28	14	2	1	élevé

¹ données 2015 ; ² données 2012 ; ³ écoles primaires, secondaires, professionnelles, gymnasiales et universitaires

Qualité de l'offre TP			Niveau de desserte ARE :		Niveau A
Type de ligne TP	Existence	Nb de lignes	No de lignes	Cadence HP	Opérateur
Train grandes lignes	-				
Train Regio	-				
Tram	-				
Bus urbain	✓	6	109	10'	TransN
	107		10'	TransN	
	102		10'	TransN	
	101		10'	TransN	
	106		20'	TransN	
	121		15'	TransN	
Bus régional	✓	2	421	30'	TransN
	422		15'	TransN	

Accessibilité MD

Infrastructure	Existence	Quantité	Accès vélo	Appréciation qualitative
Passage à niveau	-			
Passage supérieur (sur-voie)	-			
Passage inférieur (sous-voie)	-			

Offre en stationnement vélo

Infrastructure	Existence	Quantité	Nb de places	Appréciation qualitative
Vélostation sécurisée	-			
Parking vélo couvert	-			
Parking vélo non couvert	-			
Station VLS	✓	1	~10	
		Total places	~10	

Détail des actions nécessaires

Nom	Détail de la mesure
PPU-1	Aménager une trentaine de places vélos sur la place Pury

Photos



Infrastructures d'accueil, Place Pury



Infrastructures d'accueil, Place Pury

FICHE PÔLE D'INTERMODALITÉ 64

Nom :	Université Funambule	Abréviation :	UNI	Commune :	Neuchâtel
Type :	Funi	Fréquentation:	6'060 pers./j	Propriétaire :	TransN/ Ville



Potentiel d'usagers vélo

Données socio-éco	< 5 min	5 à 10 min	10 à 15 min	15 à 20 min	Potent. d'usagers
Population ¹ desservie à	X'xxx	X'xxx	X'xxx	X'xxx	
Emplois ² EPT desservis à	X'xxx	X'xxx	X'xxx	X'xxx	
Bâtiments scolaires ³ à	Xx	Xx	Xx	Xx	

¹ données 2015 ; ² données 2012 ; ³ écoles primaires, secondaires, professionnelles, gymnasiales et universitaires

Qualité de l'offre TP			Niveau de desserte ARE :		Niveau A
Type de ligne TP	Existence	Nb de lignes	No de lignes	Cadence HP	Opérateur
Train grandes lignes	-				
Train Regio	-				
Tram	-				
Bus urbain	✓	1	101	7' / 10'	TransN
Bus régional	-				
Funiculaire	✓	1	110	5'	TransN

Accessibilité MD

Infrastructure	Existence	Quantité	Accès vélo	Appréciation qualitative
Passage à niveau	-			
Passage supérieur (sur-voie)	-			
Passage inférieur (sous-voie)	✓	1	Facile	Bon état

Offre en stationnement vélo

Infrastructure	Existence	Quantité	Nb de places	Appréciation qualitative
Vélostation sécurisée	-			
Parking vélo couvert	-			
Parking vélo non couvert	✓	1	30	Bon état / occupation faible
Station VLS	-			
Total places			30	

Détail des actions nécessaires

No	Détail de la mesure
UNI-1	Aménager un parking vélo couvert de 30 places
UNI-2	Installer une station VLS avec 5 vélos

Photos



Infrastructures d'accueil, halte Université-Funiculaire



Offre en stationnement vélo, halte Université-Funiculaire

FICHE PÔLE D'INTERMODALITÉ 65

Nom :	Cernier Centre	Abréviation :	CEC	Commune :	Cernier
Type :	Bus	Fréquentation :	1'620 pers./j	Propriétaire :	TransN



Potentiel d'usagers vélo

Données socio-éco	< 5 min	5 à 10 min	10 à 15 min	15 à 20 min	Potent. d'usagers
Population ¹ desservie à	4'015	2'894	1'177	2'680	60 à 95
Emplois ² EPT desservis à	1'645	1'050	487	811	20 à 35
Bâtiments scolaires ³ à	2	0	0	2	faible

¹ données 2015 ; ² données 2012 ; ³ écoles primaires, secondaires, professionnelles, gymnasiales et universitaires

Qualité de l'offre TP			Niveau de desserte ARE :		Niveau C
Type de ligne TP	Existence	Nb de lignes	No de lignes	Cadence HP	Opérateur
Train grandes lignes	-				
Train Regio	-				
Tram	-				
Bus urbain	-				
Bus régional	✓	4	421	30'	TransN
	422		30'	TransN	
	423		30'	TransN	
	424		60'	CarPostal	

Accessibilité MD

Infrastructure	Existence	Quantité	Accès vélo	Appréciation qualitative
Passage à niveau	-			
Passage supérieur (sur-voie)	-			
Passage inférieur (sous-voie)	-			

Offre en stationnement vélo

Infrastructure	Existence	Quantité	Nb de places	Appréciation qualitative
Vélostation sécurisée	-			
Parking vélo couvert	-			
Parking vélo non couvert	-			
Station VLS	-			
Total places			-	

Détail des actions nécessaires

No	Détail de la mesure
CEC-1	Créer une offre en stationnement vélos de 30 places, dont 15 couvertes
CEC-2	Planifier les réservations de terrain nécessaire à l'aménagement de 30 places vélos supplémentaires

Photos



Infrastructures d'accueil, halte de Cernier Centre



Infrastructures d'accueil, halte de Cernier Centre



Principes de conception et d'aménagement des itinéraires cyclables

Critères à prendre en compte et exigences de qualité de la planification
des itinéraires cyclables

29 juin 2016

Plan Directeur de mobilité cyclable

Annexe 3 : Principes de conception et d'aménagement des itinéraires cyclables

Edition

Canton de Neuchâtel – Département du développement territorial et de l'environnement

Auteur

Citec Ingénieurs Conseils SA

Groupe de suivi

Service des ponts et chaussées

Service des transports

Service de l'aménagement du territoire

Neuchâtel, 29 juin 2016



INGENIEURS CONSEILS

Aménagements Régulation du trafic
Modélisation Transports urbains
Planification Etude d'impacts
Ferroviaire Large events

Citec Ingénieurs Conseils SA

Route des Gouttes-d'Or 40
CH-2000 Neuchâtel

Tél +41 (0)32 854 20 79 ■

Fax +41 (0)22 809 60 01 ■

e-mail: citec@citec.ch ■

www.citec.ch ■

Sommaire

1. Introduction	3
1.1. Objectif du document	3
1.2. Structure du document	3
2. Exigences fondamentales et critères de qualité des réseaux cyclables	5
3. Aménagements types pour les itinéraires	9
3.1. Les éléments contextuels à prendre en considération	9
3.2. Mixité des modes de transport	12
3.3. Séparation visuelle des voies : bandes cyclables	14
3.4. Séparation complète des trafics : pistes cyclables	16
3.5. Franchissements des carrefours	18
4. Jalonnement et signalisation	23
4.1. Les types d'itinéraires jalonnés	23
4.2. Le jalonnement des itinéraires utilitaires	24
4.3. Positionnement et forme de la signalisation verticale	25
5. Marche à suivre pour l'aménagement d'un itinéraire	26
6. Dimensionnement et caractéristiques du stationnement vélo	29
6.1. Besoins en stationnement public	29
6.2. Infrastructures de stationnement	30
7. Annexes	35
Annexe 1 : Listes des figures	36
Annexe 2 : Bibliographie	37
Annexe 3 : Gabarits de la chaussée	38

1. Introduction

1.1. Objectif du document

L'existence d'itinéraires cyclables attrayants, sûrs, continus et les plus homogènes possibles est une condition essentielle à une utilisation plus fréquente du vélo dans les déplacements utilitaires et de cyclotourisme de la population. Cette note est un guide pratique pour l'aménagement des réseaux cyclables, présentant les **standards d'équipements** à respecter lors de la réalisation d'un itinéraire pour les deux-roues.

Si les normes, directives et recommandations qui existent à l'échelle nationale contiennent des bases pour la conception d'infrastructures particulières destinées aux cyclistes, **il n'existe pas d'instrument applicable à tous les itinéraires cyclables**. Le guide de l'OFROU « Conception d'itinéraires cyclables » fournit toutefois des bases et des méthodes à la fois pour l'étude de nouveaux itinéraires et pour l'examen et l'amélioration des cheminements existants.

La présente notice a pour objet de compiler les recommandations issues des normes suisses (normes VSS) et des différents guides techniques¹, mais ambitionne également de recommander des **aménagement-types adaptés au contexte du canton de Neuchâtel**.

1.2. Structure du document

Ce document est structuré en **cinq parties** :

- La première (cf. chapitre 2) résume les **exigences fondamentales et les critères de qualité** que les itinéraires cyclables doivent garantir. Si toutes les routes ouvertes aux vélos doivent théoriquement satisfaire à des exigences fondamentales minimales de confort et de sécurité pour les cyclistes, il est nécessaire que les itinéraires cyclables identifiés comme tels satisfassent à certaines règles d'aménagement.
- La seconde partie (cf. chapitre 3) établit des **standards d'aménagement en matière d'infrastructures cyclables** à appliquer dans le canton de Neuchâtel, en fonction avant tout des caractéristiques du trafic routier de l'axe. Des aménagements-types, avec des exemples de coupes standards sont préconisés en fonction du contexte et des enjeux cyclables identifiés.
- La troisième partie (cf. chapitre 4) définit les règles régissant l'installation de la **signalisation de direction** à appliquer sur le canton afin de permettre aux cyclistes de trouver et de suivre simplement les itinéraires cyclables.
- La quatrième partie (cf. chapitre 5) explique la **marche à suivre** afin de réaliser un projet d'itinéraire cyclable dans le canton de Neuchâtel. Il résume les différentes étapes de projet nécessaires et indique tous les éléments à prendre en considération pour réaliser le choix de l'aménagement pertinent à implanter.
- Enfin, la dernière partie (cf. chapitre 6) résume les caractéristiques que doit présenter le **stationnement vélo** sur les emplacements publics, notamment aux abords des gares et pôles d'échange multimodaux.

¹ L'ensemble de la bibliographie consultée est listée dans l'annexe 2. Ce guide représente l'état de l'art en matière d'aménagement d'infrastructures cyclables. Il sera mis à jour parallèlement au Plan directeur cantonal de mobilité cyclable (PDCMC).

2. Exigences fondamentales et critères de qualité des réseaux cyclables

Ce chapitre, basé sur le guide de l'OFROU « Conception d'itinéraires cyclables », pose les fondements à respecter pour la création d'un itinéraire cyclable². Le guide de l'OFROU définit les itinéraires cyclables comme suit :

« Les itinéraires cyclables sont des liaisons particulièrement appropriées aux cyclistes. Ils présentent en général les caractéristiques suivantes :

- Ils attirent un volume ou un potentiel minimal de déplacements à vélo.
- Ils sont attrayants, sûrs et continus.
- Ils sont inscrits dans des plans adoptés officiellement par les autorités. »

Selon les cas, les itinéraires cyclables sont équipés d'aménagements spécifiques (pistes ou bandes cyclables par exemple) et sont communiqués spécialement (signalisation de direction, panneaux d'information, imprimés, internet, etc.). Pour l'OFROU, il est nécessaire de combler en priorité les lacunes de sécurité du réseau existant, en **améliorant en premier lieu les sections dangereuses ou peu attrayantes**, par des optimisations de l'aménagement en place ou des nouvelles infrastructures.

Le comportement des cyclistes dépend du motif d'utilisation du vélo mais aussi de l'aptitude de conduite.

*L'usage du vélo se répartit en **plusieurs catégories d'usagers** qui ont chacune des comportements et des besoins différents. Une distinction doit être faite entre les déplacements utilitaires et les déplacements de cyclotourisme.*

- Les **déplacements utilitaires** ont pour but d'atteindre une destination (le travail, la formation, les achats, etc.) et les usagers sont souvent des cyclistes expérimentés qui cherchent avant tout le chemin le plus court et pour lesquels l'attrait de l'itinéraire (p.ex. la vue ou les endroits traversés) est secondaire. Les enfants se rendant à l'école à vélo font également partie de cette catégorie d'utilisateurs utilitaires. Cependant, ils ont des besoins supplémentaires en termes de sécurité et confort par rapport aux cyclistes expérimentés.
- Les **déplacements de cyclotourisme** (aussi dits de loisir) sont ceux pour lesquels l'attrait de l'itinéraire est prépondérant alors que le chemin le plus court est secondaire. Il s'agit d'itinéraires qui sont parcourus uniquement pour le plaisir de réaliser un trajet de plusieurs jours, une excursion journalière ou pour l'entraînement sportif (VTT ou route). C'est pourquoi les itinéraires pour le cyclotourisme seront tracés dans un environnement paysager attrayant et le plus tranquille possible, quitte à ce que l'itinéraire fasse des détours.

*Il est important de souligner cette diversité dans la mesure où la promotion du vélo doit viser ces différents publics de manière ciblée, tout comme les réseaux cyclables doivent être planifiés en tenant compte du **comportement différencié des usagers** dans le trafic.*

Tant la stratégie du réseau cyclable du canton de Neuchâtel que le plan directeur visent plus directement les itinéraires utilitaires. L'objectif principal est en effet de promouvoir l'utilisation du vélo dans les déplacements utilitaires afin notamment de **faire remonter la part modale vélo et se rapprocher de la moyenne suisse**.

Cependant ce document traite les aménagements pour l'ensemble des utilisateurs, car aussi souvent que possible les itinéraires devraient être communs aux deux usages et des synergies de réseau sont systématiquement à rechercher. Les

² Ce chapitre emprunte la même terminologie que le guide OFROU afin d'éviter toute confusion.

aménagements doivent toutefois être adaptés prioritairement aux usagers principaux de chaque itinéraire.

Le guide de l'OFROU fixe trois exigences fondamentales que les itinéraires cyclables doivent respecter : **attrait, sécurité et continuité**. Ces exigences sont évaluées à travers neuf critères qui peuvent être classés selon quatre niveaux de qualité :

« bon », « suffisant », « insuffisant » et « mauvais ». L'évaluation peut être différente en fonction des usagers de l'itinéraire.

■ Les trois critères qualifiant l'**attrait** d'un itinéraire cyclable :

□ **Avancement (continuité et fluidité)**

L'objectif est de permettre aux cyclistes d'avancer de manière fluide. Les interruptions qui consomment du temps et de l'énergie sont à éviter. Le niveau de qualité de l'avancement est évalué quantitativement en fonction du **nombre d'interruptions par tronçon** de 500m en localité et de 2'000m hors localité.

D'autre part, certains éléments ont des effets négatifs et sont à éviter : géométries défavorables (p.ex. rétrécissements ou disparition des pistes cyclables, etc.), topographie défavorables (fortes pentes, notamment lors de passages supérieurs ou inférieurs), arrêt forcé de longue durée (p.ex. feu rouges sans détection vélos), ralentissements obligés répétés, etc.

□ **Environnement**

Les itinéraires cyclables, et particulièrement les itinéraires destinés aux loisirs, doivent être situés le plus possible dans un **environnement attractif**.

Les éléments ayant un impact positif sur le critère « environnement » sont les paysages naturels et les habitats préservés, les alternances, la proximité des cours d'eau, la tranquillité et la vue. Les espaces routiers monotones, les forts volumes de trafic et les constructions inhospitalières (p.ex. les zones industrielles) ont a contrario des effets négatifs et peuvent dissuader la pratique du vélo.

□ **Revêtement**

Idéalement, les itinéraires cyclables doivent être le plus plats possible et revêtus en dur (bitume ou béton), en particulier ceux destinés à accueillir les déplacements quotidiens. L'indicateur utilisé pour l'évaluation quantitative est la **proportion du parcours équipée d'un revêtement en dur**. Les revêtements en bitume ou béton ainsi que des revêtements fins avec un liant à l'eau sont les plus confortables pour les cyclistes. La bonne évacuation de l'eau est aussi importante.

Les pavés, les revêtements endommagés, les discontinuités, les différences de hauteurs, etc. sont autant d'éléments qui ont des effets négatifs sur la qualité de l'itinéraire. Si plusieurs de ces éléments se répètent le long de l'itinéraire, le parcours sera évalué d'un niveau inférieur.

■ Quatre critères définissent la question de la **sécurité** des itinéraires cyclables :

□ **Circulation motorisée**

Les itinéraires cyclables doivent emprunter, dans la mesure du possible, des **voiries avec peu de trafic et des vitesses modérées**, soit des axes routiers situés au bas de la hiérarchie routière (routes de desserte, chemins agricoles, etc.). Si cela n'est pas possible, les routes seront alors équipées d'aménagements cyclables ad hoc.

Bon : jusqu'à 1 interruption

Suffisant : jusqu'à 2 interruptions

Insuffisant : jusqu'à 3 interruptions

Mauvais : plus de 3 interruptions

L'indicateur pour l'environnement est qualitatif, il est basé sur l'attractivité du voisinage de l'itinéraire.

Bon : 100%

Suffisant : quotidien plus de 98% / loisirs plus de 90%

Insuffisant : quotidien plus de 95% / loisirs plus de 80%

Mauvais : quotidien 95% ou moins / loisirs 80% ou moins

L'indicateur est évalué quantitativement en fonction de la proportion des catégories de routes faisant partie de l'itinéraire.

Les aménagements cyclables appropriés en fonction des principales caractéristiques des axes et adaptés au contexte neuchâtelois sont détaillés dans le chapitre suivant (cf. page 9).

Bon : sans changements

Suffisant : max. 1
changement

Insuffisant : max. de 2
changements

Mauvais : plus de 2
changements

Bon : max 1 endroit

Suffisant : max 2 endroits

Insuffisant : max 3 endroits

Mauvais : plus de 3 endroits

Bon : aucun endroit

Suffisant : max 1 endroit
avec solution

Insuffisant : max 1 endroit
sans solution

Mauvais : plus d'un endroit
sans solution

L'évaluation quantitative est une fonction mesurant l'écart par rapport à la ligne droite et à la dénivellation naturelle.

□ Homogénéité

L'objectif est de faciliter la lisibilité des itinéraires cyclables, en minimisant autant que possible les changements dans les principes de guidage et les régimes de circulation.

L'indicateur utilisé pour l'évaluation quantitative est le **nombre moyen de changements** par tronçon de 500m en localité et par tronçon de 2'000m hors localité.

□ Endroits dangereux

Un itinéraire cyclable ne doit idéalement recenser aucun point noir. L'indicateur utilisé ici est le **nombre de points dangereux pouvant être éliminé** avec un rapport coûts – avantages raisonnable.

Les endroits dangereux sont des secteurs où des accidents sont déjà effectivement arrivés ou ceux où les risques sont objectivement plus élevés, ou alors subjectivement ressentis par un nombre important d'usagers. Les exemples suivants peuvent être cités :

- des routes avec une vitesse maximale souvent nettement dépassée ;
- des chaussés avec des largeurs insuffisantes pour le trafic mixte (dépassements dangereux) ;
- les accès et les sorties des pistes cyclables, à cause des différences de niveau ;
- les approches aux carrefours mal aménagés, notamment les secteurs de présélection communs aux fils d'attente voitures.

□ Sentiment de sécurité

L'objectif est d'éviter au maximum les endroits angoissants pouvant provoquer des peurs de dérangements ou d'agressions.

L'animation sociale, la prévisibilité et l'éclairage ont à cet égard des effets positifs sur ce critère (les passages inférieurs sombres, étroits et longs sont à éviter). Le sentiment de sécurité est évalué en fonction du **nombre d'endroits problématiques**.

■ La **continuité** des itinéraires cyclables est définie par deux critères :

□ Détours et dénivellations

Les itinéraires cyclables doivent relier les points d'intérêt par le **plus court chemin possible**, en évitant les détours ou dénivellations inutiles, notamment pour les déplacements quotidiens.

Pour les itinéraires de loisirs l'écart peut être plus important, car la qualité de l'environnement à plus d'importance.

□ Desserte

L'objectif est de desservir au plus proche possible les principaux pôles générateurs de déplacements, c'est-à-dire de **ne pas passer à plus de 200m à l'écart des points d'intérêt en localité ou à plus de 500m hors localité.**

Les destinations importantes pour les déplacements quotidiens sont multiples : les localités voisines, les zones de résidence, les établissements de formation, les équipements de sport et de loisirs, les zones de travail, les centres d'achats, les gares, les hôpitaux et les équipements culturels. Si certaines destinations majeures obligent l'itinéraire à trop s'écarter de la ligne directe, il peut toutefois être préférable de les connecter à l'itinéraire principal par le biais d'une antenne.

L'indicateur qualitatif est évalué en fonction des conditions d'accès aux destinations les plus importantes de l'itinéraire.

Les neuf critères précités résument parfaitement l'ensemble des éléments à prendre en compte lors de la création ou évaluation d'un itinéraire. Les formules nécessaires pour l'évaluation spécifique peuvent être retrouvées dans le guide « Conception d'itinéraires cyclables », qui les définit dans le détail.

Pour les déplacements quotidiens, les critères prépondérants sont les volumes de la circulation motorisée, les endroits dangereux et les détours et dénivellations. Pour les déplacements de loisirs, l'attrait de l'environnement, la circulation motorisée et les endroits dangereux sont les critères principaux.

3. Aménagements types pour les itinéraires

3.1. Les éléments contextuels à prendre en considération

L'aménagement cyclable nécessaire pour chaque itinéraire ou tronçon d'itinéraire est très variable. S'il dépend avant tout des caractéristiques du trafic routier de l'axe emprunté, les caractéristiques topographiques ainsi que la typologie et la fréquentation des usagers peuvent également être importantes pour le choix de l'aménagement.

L'ensemble des **facteurs à prendre en compte** au moment de réfléchir à l'aménagement d'un itinéraire cyclable est listé ci-dessous :

- **Le contexte de l'axe**
 - Urbain : centre de localité, milieu densément bâti, nombreux accès latéraux et carrefours
 - Périurbain : milieu bâti, à proximité ou en entrée de localité avec de nombreux accès latéraux / carrefours
 - Rural : milieu non bâti ou très faiblement bâti, hors localité et sans ou avec peu d'accès latéraux / carrefours
- **Le rôle de l'itinéraire cyclable**
 - Trafic cyclable existant
 - Potentiel de l'axe : faible, moyen, élevé
 - Usage utilitaire et / ou usage pour le cyclotourisme
 - Typologie d'usagers : expérimentés ou débutants (par exemple des écoliers)
- **Le trafic routier sur l'axe**
 - Volume moyen de trafic journalier et / ou aux heures de pointe
 - Vitesse légale, vitesse de projet et vitesse du percentile 85³
 - Composition du trafic, notamment la part de véhicules poids-lourds
- **Les caractéristiques géographiques et géométriques de l'axe**
 - La pente : plus de 6%, de 12%
 - Le profil en travers et les gabarits de chaussée

En plus de facteurs précités, les flux et les besoins piétonniers, ainsi que la présence d'itinéraires alternatifs sont également à prendre en considération.

³ *Vitesse de projet : vitesse considérée pour la définition de la géométrie de l'infrastructure*
Vitesse du percentile 85 : vitesse non dépassée par le 85% des véhicules circulant sur l'axe.

Trois grands principes d'aménagement existent et sont à appliquer en fonction des facteurs précédents. Ils sont résumés ci-après et ensuite traités en détail dans les sous-chapitres suivants :

■ Mixité des trafics (cf. chapitre 3.2)

Le partage de la route entre les cyclistes et les automobilistes est recommandé en cas de vitesses basses (zone 30, zone de rencontre) et de faible trafic (moins de 3'000 véh/j), avec également une part poids-lourds peu importante.

Les différents cas d'aménagement en mixité sont résumés dans la figure 1 ci-dessous. Cette dernière est reprise de la stratégie cyclable cantonale.

Réglementation de la voirie	Grands principes d'aménagements en faveur des mobilités douces
 Axe 50 et plus	<p>Principe général : la sécurisation des déplacements des piétons et cyclistes conduit à l'aménagement de trottoirs, pistes, bandes cyclables ou couloirs-bus autorisés aux vélos, sauf si les volumes de trafic sont faibles.</p>
 Zone 30	<p>Principe général : la cohabitation vélo + voiture sur la chaussée est la règle. Le trottoir est ainsi réservé au seul bénéfice des piétons.</p> <p>Cas particulier : certaines configurations peuvent néanmoins justifier un aménagement cyclable : fort volume de trafic, déclivité importante, maillon structurant du réseau cyclable.</p>
 Zone de rencontre	<p>Principe général : la cohabitation piéton + vélo + voiture est la règle. Un espace "préférentiel" piéton repérable et détectable peut toutefois être matérialisé afin de mieux répondre aux attentes des personnes aveugles ou malvoyantes.</p>
 Zone piétonne	<p>Principe général : la cohabitation piéton + vélo est la règle, dès lors que les vélos évoluent à l'allure du "pas" (8 km/h)*. Des couloirs de circulation "préférentiels" pour les vélos peuvent être envisagée en aire piétonne (notion de "bande de confort") permettant, dans une certaine mesure, de "canaliser" les vélos et ainsi de réduire les conflits d'usage avec les piétons.</p> <p>Le réseau cyclable structurant évite tant que possible les secteurs piétonniers et propose des alternatives crédibles.</p> <p>Cas particulier : l'interdiction de circulation des vélos en aire piétonne peut ponctuellement ou périodiquement être envisagée en cas de densité de piétons élevée (critère de mesure : piétons / mètre / heure) ou d'absence de visibilité.</p>

* "Aller au pas" est une expression très ancienne pour désigner l'allure du cheval la plus lente. Elle s'est ensuite étendue aux véhicules hippomobiles puis aux voitures.

Figure 1 – Synthèse des principes d'aménagement des itinéraires cyclables : mixité ou séparation de trafics

■ Séparation visuelle des voies ou bandes cyclables (cf. chapitre 3.3)

La cohabitation entre les cyclistes et les automobilistes sur la même chaussée peut aussi avoir lieu par des vitesses et trafics supérieurs s'il existe une séparation visuelle des espaces de circulation de chaque mode. C'est-à-dire, avec un marquage jaune de bande cyclable.

■ Séparation complète des trafics ou pistes cyclables (cf. chapitre 3.4)

Pour les routes à fort trafic, ou avec des différentiels de vitesses importants entre la circulation automobile et les vélos, une séparation physique des cycles est recommandée. Dans ces cas, on parle de pistes cyclables, ou de chemins pour les mobilités douces en marge de la chaussée.

Différents documents et normes détaillent les caractéristiques et exigences des équipements en faveur des cycles pour ces trois principes d'aménagement. La présente note, basée sur cette documentation existante, recommande les aménagements-types à utiliser dans le canton de Neuchâtel, afin de garantir la qualité et l'homogénéisation des futurs itinéraires.

Les aménagements types proposés sont illustrés par des **coupes standards indiquant les gabarits cibles**, et sont à préconiser en fonction du contexte et des enjeux cyclables identifiés sur les différents axes routiers. Des recommandations portant sur les manières de franchir les différents types des carrefours (à feux, à perte de priorité, giratoire, etc.) sont également faites dans ce chapitre, tandis que les directives concernant le jalonnement et la signalisation sont présentées dans le chapitre suivant.

La quantité de cyclistes attendue influence plus le dimensionnement des aménagements que les principes d'aménagement.

Le choix de l'un ou l'autre de ces principes d'aménagement doit se faire sur la base d'une analyse multicritères tenant compte des contraintes et des nombreux paramètres précités. Le graphe présenté sur la figure 2 ci-dessous permet d'identifier le principe d'aménagement nécessaire en fonction des deux paramètres principaux : le trafic journalier sur l'axe et la vitesse du trafic (percentile 85%).

*Il n'existe bien évidemment pas de règle absolue : ce graphe donne une **première idée du type d'aménagement à prévoir** pour sécuriser les cyclistes en fonction des principales caractéristiques de l'axe considéré, mais il est impératif de vérifier ensuite la pertinence de l'aménagement préconisé à l'aune des autres critères précités.*

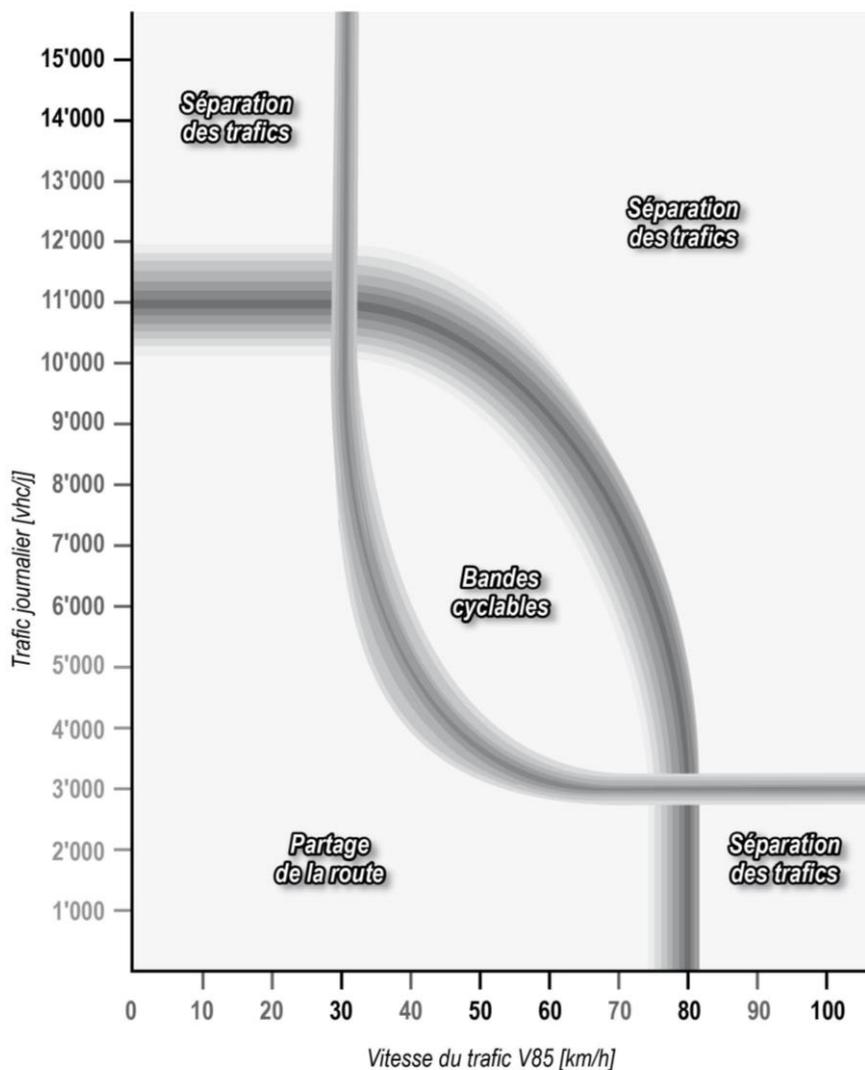


Figure 2 - Aide au choix du type d'aménagement nécessaire pour les itinéraires cyclables

3.2. Mixité des modes de transport

La mixité, à savoir le **partage de la chaussée entre les vélos et les véhicules motorisés** est recommandé dans les cas explicités ci-dessous :

- Dans les **zones à trafic modéré**, c'est-à-dire, dans les zones 30 (vitesse limitée à 30 km/h), les zones de rencontre (vitesse limitée à 20 km/h) et, éventuellement, dans les zones piétonnes (cf. ci-dessous).
- Sur les **routes à faible trafic** (TJM inférieur à 3'000 uv/j⁴) et à moins de 80 km/h, mais à adapter en fonction des autres conditions.

Ces limites sont à nuancer en fonction des autres caractéristiques de l'itinéraire, par exemple, un itinéraire desservant une école ou un pôle de loisirs est plus difficilement acceptable en mixité avec le trafic routier. Ces utilisateurs nécessitent plus rapidement un aménagement propre à leur circulation pour se sentir en sécurité. D'autre part, si le pourcentage de poids-lourds est très important et/ou que des dépassements de cyclistes sans respecter les distances de sécurité sont fréquents, la mixité doit être remise en question.

Pour les axes avec une **forte pente (de 6% ou plus)**, la mixité est envisageable dans le sens de la descente (faible différentiel des vitesses entre les véhicules motorisés et les vélos) mais un aménagement séparé est souvent nécessaire dans le sens de la montée, car le différentiel des vitesses est trop important.

En outre, s'il s'agit d'un itinéraire très emprunté par les vélos, et donc avec de forts flux cyclistes pendant les mêmes heures de pointe que le trafic motorisé, la possibilité de créer un itinéraire séparé du trafic devra être étudiée.

La **mixité entre les piétons et les cyclistes dans les zones piétonnes**, est possible mais n'est pas à généraliser. En effet, un différentiel de vitesses existe aussi entre les piétons et les cyclistes et peut provoquer des conflits dans les zones à forte affluence. La réalisation d'un itinéraire cyclable à travers une zone piétonne est acceptable si :

- l'itinéraire à travers la zone piétonne correspond à la ligne de désir des cyclistes ;
- aucun autre itinéraire n'est possible sans allonger le parcours ;
- les flux vélos sont faibles ;
- la pente est inférieure à 4% ;
- les cyclistes roulent « au pas », c'est-à-dire à une vitesse de 8 km/h à 10 km/h maximum.

La possibilité de canaliser les flux vélos dans la zone piétonne est à étudier. L'objectif est de minimiser la possibilité des conflits piétons – vélos.

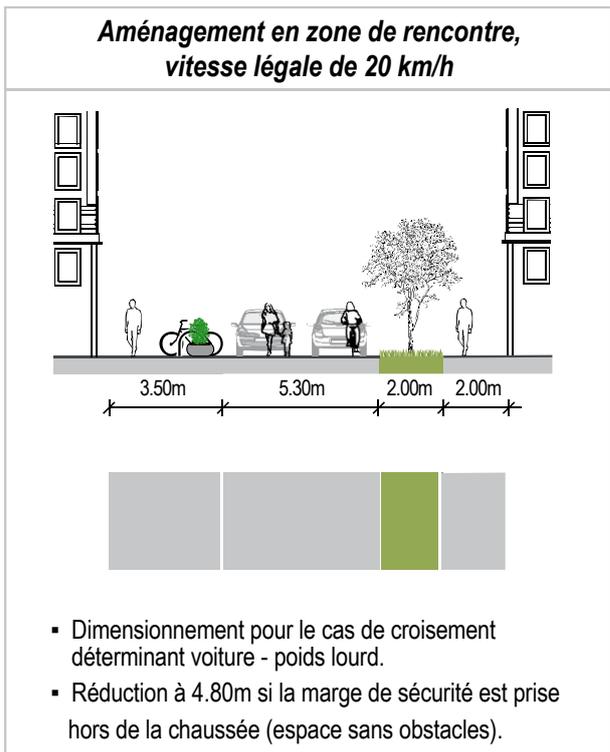
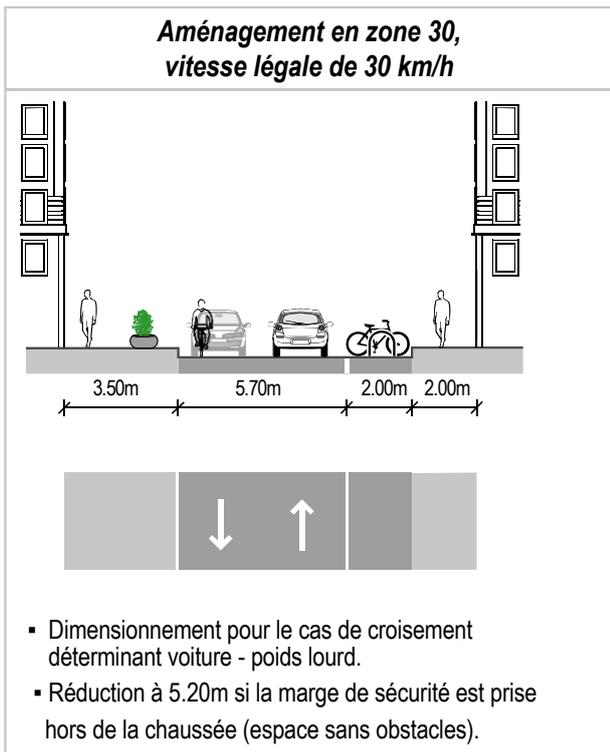
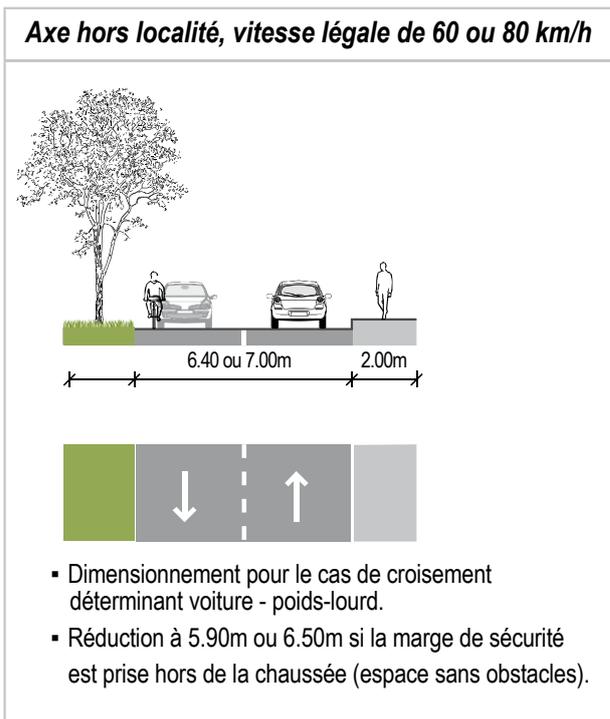
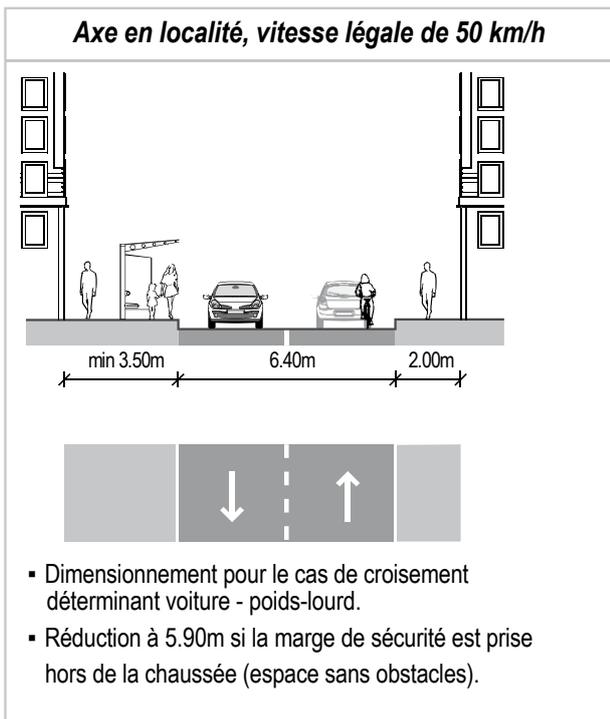
La figure 4⁵ sur la page ci-contre, présente les **coupes-types** pour les différents cas de mixité possibles évoqués. Chaque coupe a été dessinée avec un gabarit de chaussée correspondant à un cas de croisement déterminant et à une vitesse de projet donné. Ces gabarits sont à adapter selon le cas, une explication détaillée est donnée à l'annexe 3.



Figure 3 – Mixité dans la zone de rencontre de Corcelles

⁴ uvj : unité véhicule jour.

⁵ L'ensemble des coupes type présentées dans ce guide considère des largeurs de trottoirs « standards » de 2,0m. Si les normes VSS établissent que le gabarit libre minimal d'un trottoir doit être de 1,50m (acceptable ponctuellement, en aucun cas sur de longs tronçons), le gabarit libre recommandé est de 2,0m pour des chemins piétonniers standards, ce qui permet le dépassement ou la marche de deux personnes côte à côte.



Zone piétonne

Les vélos seront acceptés dans une zone piétonne si:

- elle correspond à la ligne de désir des cycles;
- aucun autre itinéraire n'est pas possible;
- les flux vélos sont faibles;
- la déclivité est inférieure à 4%.

La possibilité de canaliser le flux vélo doit être étudiée.

Figure 4 - Coupes types pour l'aménagement en mixité

3.3. Séparation visuelle des voies : bandes cyclables

La séparation visuelle, autrement dit, les aménagements où le cycliste dispose de sa **propre voie de circulation contigüe à la chaussée** (bande cyclable), est indiquée dans les cas explicités ci-dessous.

- En **milieu urbain**, si le trafic (volume et nombre de voies) n'est pas excessif (inférieur à 12'000 véhicules/jour), qu'il s'agit d'un itinéraire pour la desserte de proximité et que les carrefours et les accès latéraux sont nombreux.
- Sur les **liaisons interurbaines** avec un trafic journalier moyen compris entre de 3'000 et 10'000 véhicules/jour (limite en fonction de la vitesse), mais avec au maximum une voie par sens de circulation. Les limites d'adéquation des bandes cyclables ne sont pas strictes. Comme signalé dans le graphe de la figure 2 (page 11), plus les vitesses sont élevées, plus le trafic doit être faible pour pouvoir implanter des bandes cyclables.

Comme pour la mixité, **les limites sont à nuancer** en fonction des autres caractéristiques de l'itinéraire. Pour un itinéraire avec une forte part d'utilisateurs en âge scolaire ou de loisirs, il peut être plus adéquat de réaliser une piste cyclable clairement séparée de la circulation routière, afin de donner une sensation de sécurité complète à ces utilisateurs. S'il s'agit d'un itinéraire avec de forts flux cyclistes pendant les mêmes heures de pointe que le trafic motorisé, la possibilité de créer un itinéraire séparé physiquement du trafic est à considérer. En contrepartie, s'il s'agit d'un itinéraire très peu utilisé, avec des horaires décalés par rapport aux heures de pointe du trafic motorisé, et où un élargissement de la chaussée impliquerait potentiellement des coûts trop élevés, le maintien de la mixité peut être envisagé.

La figure 6 (page 15) illustre les différents types d'aménagement assimilés à des séparations visuelles du trafic décrits ci-dessous :

- Les **bandes cyclables standards** à intégrer dans une rue à double sens limitée à 50, 60 ou 80 km/h. Le gabarit des voies de circulation est à déterminer selon les normes VSS 640 200 et 640 201 en fonction de la vitesse et du cas de croisement déterminant (annexe 3). Si la bande cyclable se situe entre une voie de circulation et des cases de stationnement voiture, une séparation de 50 cm entre la bande cyclable et le stationnement est nécessaire pour garantir la sécurité des cycles.
- Dans les rues à sens unique, il faut autoriser **la circulation des vélos à contre-sens** afin d'éviter des détours inutiles, sauf si une raison valable s'y oppose. Le contre-sens vélo est à matérialiser avec une bande cyclable si le gabarit de la rue le permet, sinon par de simples pictogrammes vélos (éventuellement complétés par une flèche directionnelle).
- Les **voies bus partagées avec les vélos** sont également considérées comme des aménagements avec séparation visuelle des voies de circulation. Ces voies nécessitent une largeur minimale de 4m et la largeur totale des voies de circulation dans le même sens doit être au minimum de 7m, afin de permettre au bus le dépassement des vélos en toute sécurité.
- En localité, dans les cas où la largeur de la route ne permet pas l'aménagement des voies voiture et des bandes cyclables en respectant les gabarits nécessaires, une solution possible est la réalisation d'une **chaussée à voie centrale banalisée**, qui consiste en la suppression de la ligne blanche (continue ou traitillée) de séparation entre les deux voies de circulation. Cela permet de réduire le gabarit nécessaire afin de donner cet espace aux cycles. Cet aménagement est uniquement adapté à certaines conditions définies dans la norme VSS 640 212 (cf. annexe 3). Cet aménagement n'est notamment pas autorisé en dehors des localités.



Figure 5 – Bandes cyclables sur la rte de Boudry à Cortaillod

L'aménagement de bandes cyclables nécessite un traitement spécifique aux carrefours qui est résumé au chapitre 0 (page 18).

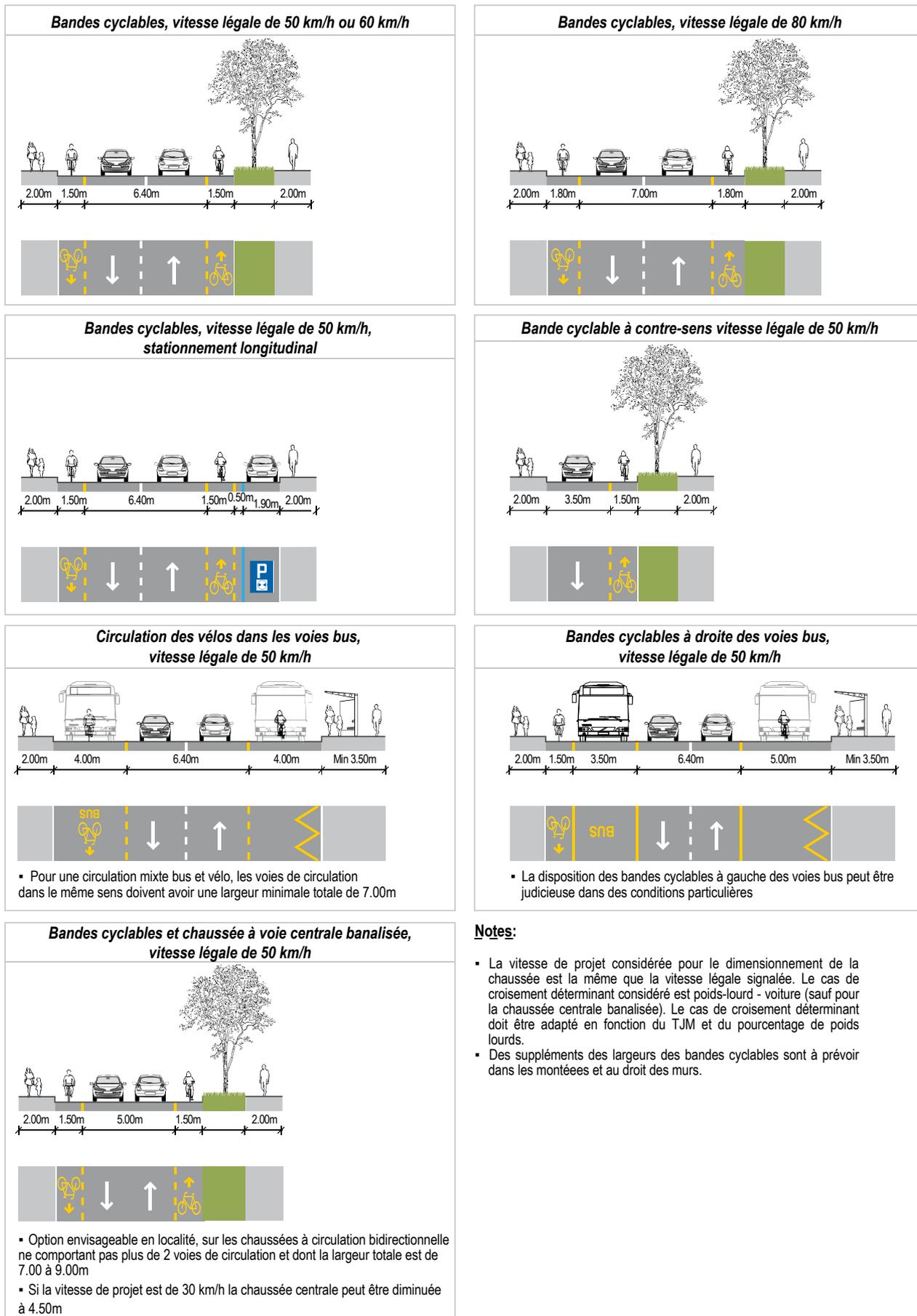


Figure 6 - Coupes types pour l'aménagement avec une séparation visuelle

3.4. Séparation complète des trafics : pistes cyclables

La piste cyclable, soit la **séparation physique** des cyclistes du trafic motorisé, est l'aménagement offrant la plus grande sécurité pour les cyclistes mais également, le plus souvent, la plus onéreuse et compliquée à mettre en œuvre. La figure ci-contre illustre différents cas possibles d'aménagement de pistes cyclables, ainsi que les gabarits-types associés. Il y a lieu de distinguer deux types de pistes cyclables :

- **La séparation physique « simple »**, le plus souvent unidirectionnelle et réservée aux seuls cycles, où le cycliste est séparé physiquement de la chaussée et de la circulation motorisée par un décrochement vertical, sans en être éloignée. Ce type de solution est à prévoir sur les grandes voies de circulation (en ville, en périphérie ou entre les localités principales) présentant les caractéristiques suivantes :
 - fort trafic ;
 - vitesses élevées ;
 - intersections rares et bien gérées ;
 - un potentiel d'usagers vélos avéré.
- **Le site propre intégral**, à savoir un chemin dédié à la mobilité douce, éloigné de la chaussée roulante par une séparation physique (p.ex. une bande herbeuse), voir empruntant un itinéraire distinct. Ces aménagements sont le plus souvent bidirectionnels et ouverts également aux piétons. La cohabitation avec les piétons peut être gérée en mixité (trottoir partagé) ou par le biais d'un partage des aires de circulation piétonne et cycle (marquage au sol ou séparation physique, telle qu'une différence de hauteur ou de revêtement). Ce type d'aménagement est pertinent :
 - en contexte rural (réseaux inter-villages), si des tronçons d'une longueur suffisante peuvent être créés et des emprises supplémentaires sont possibles ;
 - en bordure de grandes voies de communication (voies ferrées, routes principales) ou en lieu et place de voies ferrées désaffectées (voies vertes) ;
 - en traversée de parc.

Cet aménagement doit être réalisé en portant une attention spéciale à la mixité piétonne – vélo, la sécurité des personnes à mobilité réduite doit toujours être garantie (conformément à la norme VSS 640 075). Deux documents sur les espaces piétons – vélos doivent être pris en compte pour ce type d'aménagement :

- Vélos sur le trottoir. Manuel d'aide pour la mise en place de la signalisation «Chemin pour piétons» complétée par l'indication «autorisés». Conférence Vélo Suisse, 2005.
- Surfaces partagées entre piétons et cyclistes. Recommandations relatives à l'opportunité, l'introduction l'organisation et l'aménagement de surfaces communes (en localité). Mobilité piétonne et Provélo, 2007.

Il est nécessaire, pour chaque aménagement de trottoir partagé préconisé, de choisir la signalisation la plus adaptée. Deux possibilités existent :

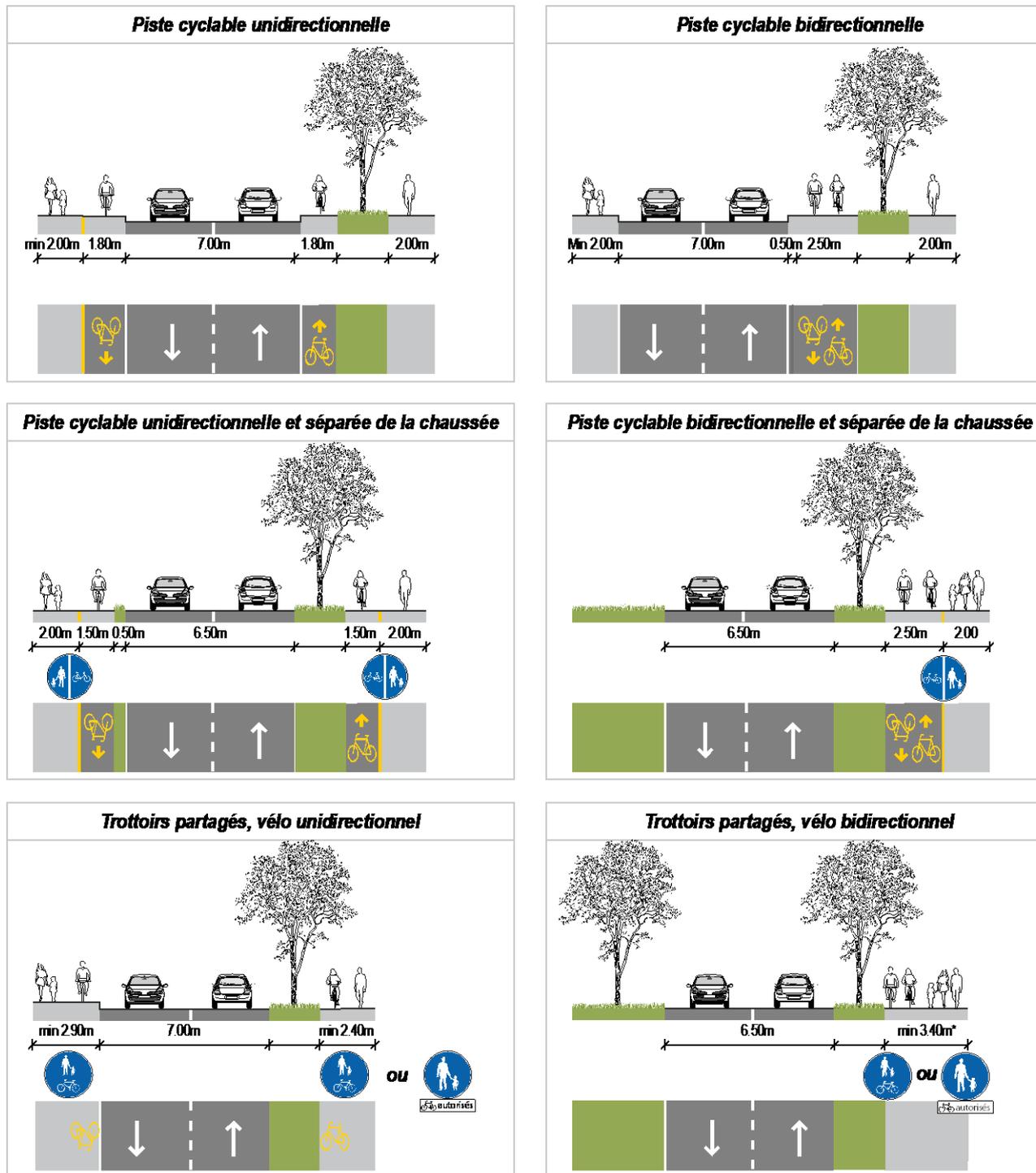
- L'obligation aux vélos d'emprunter le trottoir partagé, à signaler avec le panneau 2.63.1 *Piste cyclable et chemin pour piétons sans partage de l'aire de circulation*.
- La possibilité aux vélos d'emprunter ou pas le trottoir partagé, à signaler avec le panneau 2.61 *Chemin pour piétons* complété avec l'indication « Vélos autorisés ».



Figure 7 – Piste cyclable sur le Col-de-Roches au Locle



Figure 8 – Site propre MD le long de la rte du Seyon au Val-de-Ruz



Notes:

- Gabarits de chaussée standards pour une route à 80km/h et avec dimensionnement selon le cas de croisement poids-lourds -voiture. Le gabarit de 7.00m intègre toutes les marges de sécurité dans l'espace routier, le gabarit de 6.50m nécessite en plus 25cm de chaque côté libres de la circulation de vélos ou piétons.
Si la vitesse ou le cas de croisement déterminant sont différents, il est nécessaire d'adapter le gabarit de la chaussée à utiliser.
- A 80 km/h s'il n'y a pas de séparation entre la chaussée et la piste cyclable, le gabarit de celle-ci doit être 50 cm supérieur à cause de la vitesse des véhicules (>50km/h).
- Des suppléments de largeur des pistes cyclables sont à prévoir dans les montées et au droit des murs.
- Le trottoir partagé bidirectionnelle pour les vélos est dimensionné ici pour le cas de croisement vélo-vélo-piéton, si les flux attendus sont très faibles, un cas de croisement moins contraignant peut être utilisé.

Figure 9 - Coupes types pour l'aménagement avec une séparation physique

Les pistes cyclables **remplissent les critères de sécurité et de confort**, tant pour les usagers pendulaires que pour les déplacements de cyclotourisme. Cela n'est toutefois valable que si les coupures, accès privés latéraux ou carrefours routiers, sont peu nombreuses et aménagées de manière adéquate. Les pistes cyclables étant à prévoir pour des itinéraires avec un très fort trafic automobile ou un fort potentiel de cyclistes, la continuité de l'aménagement dans les carrefours est cruciale pour l'attractivité et la sécurité de l'itinéraire (cf. chapitre 0).

La mixité avec les piétons ne devrait être prévue que sur des tronçons avec un volume de piétons très faible et une bonne visibilité, ce qui est typiquement le cas des liaisons inter-localités. En milieu urbain, la mixité entre vélos et piétons doit être évitée autant que possible. Même dans des tronçons à forte pente, la cohabitation avec les cycles doit être limitée. En effet l'avènement des vélos à assistance électrique implique des différentiels de vitesses importants avec les piétons même dans les montées et donc des risques de conflit accrus.

L'aménagement en piste cyclable doit aussi être utilisé dans le cas d'une voie express vélo (pas prévu dans le plan directeur cantonal de mobilité cyclable) selon ce qui est défini dans le nouvel document MD édité par l'OFROU et la Conférence Vélo Suisse : « *Voies express vélo* », décembre 2015. Ces voies « *relient certaines destinations importantes, au potentiel élevé, sur de plus grandes distances, tout en offrant aux cycliste la possibilité de rouler de manière fluide et confortable.* ».

3.5. Franchissements des carrefours

Comme indiqué dans les chapitres précédents la continuité des aménagements cyclables dans les carrefours est un **facteur clé pour la sécurité et le succès d'un réseau cyclable**.

Pour la planification d'aménagements cyclables, trois grandes typologies de carrefours doivent être distingués :

- Les carrefours non régulés ;
- Les carrefours régulés ;
- Les carrefours giratoires.

En plus de la typologie de carrefour, le type d'aménagement cyclable en amont et en aval du carrefour est également important. Il importe principalement de distinguer le cas des bandes cyclables ou des pistes unidirectionnelles qui se trouvent sur ou accolées à la chaussée, des pistes cyclables (bidirectionnelles) en site propre intégral.

Le nombre de configurations de carrefour dans lesquelles doivent s'insérer les aménagements cyclables est quasiment infini et tous le décrire dépasserait le cadre du présent document. La norme SN 640 252, bien que relativement ancienne, donne des recommandations d'aménagement pour un grand nombre de situations possibles. Pour les cas particuliers des carrefours à proximité des axes routiers à fort trafic (notamment les jonctions autoroutières), qui sont des zones potentiellement très dangereuses pour les cyclistes, les recommandations du guide de la Conférence Vélo Suisse⁶ sont particulièrement indiquées.

Le présent chapitre donne des **recommandations générales** qui devront être précisées et évaluées au cas par cas, en fonction de la configuration précise du carrefour. De manière générale, les paragraphes suivants traitent du cas de l'intégration des bandes cyclables (ou pistes cyclables unidirectionnelles) dans les carrefours. En effet, les pistes cyclables bidirectionnelles présentent - quel que soit le type de carrefour – les deux cas principaux suivants :

- **La piste cyclable bidirectionnelle est présente de part et d'autre du carrefour** : dans ce cas, le franchissement du carrefour par la piste cyclable se fait à l'écart du carrefour à proprement parler (p.ex. en parallèle du passage piéton) et généralement les cycles perdent la priorité (marquage ou signalisation lumineuse) sur le trafic motorisé qu'ils croisent.

Dans le cas d'une voie cyclable d'importance qui croise une route de desserte à faible trafic, la priorité peut également être donnée aux cycles. En plus d'un marquage au sol, un seuil mettant en évidence le franchissement prioritaire de cycles est recommandé.

- **La piste cyclable bidirectionnelle finit ou commence d'un côté du carrefour**. Dans ce cas, des aides à la traversée (marquage, signalisation lumineuse dédiée, sas de tourne-à-gauche indirect) doivent être prévus, afin de permettre aux cyclistes de passer d'une circulation bidirectionnelle à une circulation unidirectionnelle.

Les aménagements à préconiser dépendent de la configuration précise du carrefour, il importe toutefois dans tous les cas que le cycliste puisse clairement identifier sa place dans le carrefour pour qu'il appréhende bien les changements de direction (marquage, signalisation verticale).

⁶ « Gestion des cycles aux abords des routes à grand débit – Guide de recommandations pour la planification, la réalisation et l'entretien cyclo-conformes des zones de transition ».

Carrefours non régulés

Deux cas sont possibles pour les carrefours non régulés :

- **L'itinéraire cyclable suit la route prioritaire avec des pertes de priorité sur les routes sécantes.** Dans ce cas, la voie cyclable doit être marquée en traversée de carrefour.

Le marquage d'une surface rouge au droit des points de conflits potentiel est recommandé afin d'augmenter leur visibilité et rendre attentifs les automobilistes à la présence potentielle de cyclistes sur la route.

- **L'itinéraire cyclable se trouve sur une route qui perd la priorité ou dans un carrefour à priorité de droite.** Le plus souvent ces situations se trouvent sur des routes à faible trafic, ou dans des zones 30, et aucun aménagement cyclable spécifique n'est nécessaire.

Si les caractéristiques de la route exigent un aménagement cyclable, il importe d'éviter les conflits entre véhicules et cycles souhaitant prendre de directions différentes. Ainsi, en absence de voies de présélection, et si tous les mouvements sont autorisés dans le carrefour, l'aménagement cyclable doit être arrêté en amont du carrefour, afin de permettre le bon positionnement du vélo au carrefour. Si des présélections existent, ou si les directions autorisées permettent d'exclure des conflits, l'aménagement doit continuer jusqu'au carrefour.



Figure 10 – Carrefour non régulé, vélo prioritaire

Carrefours régulés

Les principaux enjeux de l'insertion des cycles dans les carrefours régulés sont l'accès des cycles aux voies de présélection d'une part et les conflits lors de tourne-à-droite simultanés au mouvement de tout droit. Dans un cas idéal de carrefour à feux, les cycles disposent d'une voie de présélection qui leur est dédiée à la droite de la voie de présélection TIM. Cette voie cyclable doit être suffisamment longue et être aménagée de manière à **permettre aux vélos de changer de voie de manière sécuritaire**.

Toutefois, il est très rare que la place à disposition dans les carrefours permette un aménagement « idéal » pour les cycles ; beaucoup de carrefours n'ont pas de voie de **tout-droit et de tourne-à-droite** distincte. Si une bande ou piste cyclable existe à droite de la voie TIM, cela conduit à des situations potentiellement dangereuses entre vélos voulant aller tout-droit et les voitures tournant à droite. Dans ce cas deux aménagements sont préconisés :

- un **marquage rouge** sur la longueur du point de conflit afin d'en améliorer la visibilité ;
- l'aménagement d'un « **sas vélo** », devant la ligne d'arrêt des voitures. Cette bande cyclable élargie devant la ligne de feux voitures permet aux vélos d'être devant les voitures lors du passage au vert du feu et réduit le risque qu'ils se retrouvent dans l'angle mort des voitures voulant tourner.

Pour les **voies de tourne-à-gauche**, si la place disponible ou les flux de trafic ne permettent pas d'aménager une présélection vélo de bonne qualité, il est préconisé d'aménager des tourne-à-gauche indirects. Cet aménagement consiste à franchir le carrefour en deux temps. Le vélo voulant tourner à gauche, utilise dans un premier temps la phase de tout-droit pour s'arrêter devant la voie de tout-droit de la branche perpendiculaire (dans un sas vélo spécifiquement aménagé et signalé comme tel) et franchit ensuite le carrefour, toujours en allant tout-droit. Cet aménagement permet également d'autoriser les vélos à tourner à gauche même si ce mouvement est interdit aux TIM.



Figure 11 – Marquage rouge pour signalisation conflit



Figure 12 – Sas vélo sans bande cyclable

En plus de ces deux cas spécifiques d'aménagement, des sas vélos sont préconisés dans les carrefours à feux et ce même en absence de bande cyclable menant à la voie en question. Ces sas doivent être avancés autant que possible dans le carrefour. En effet, la possibilité pour les vélos de se placer devant les voitures et de commencer le franchissement du carrefour avec quelques mètres d'avance augmente considérablement la sécurité. Des **feux vélos dédiés** doivent également être installés là où cela est possible. Cela permet de prévoir certaines phases de feux spécifiques pour les vélos (p.ex. en parallèle d'une phase bus ou en rallongeant la phase de vert vélo si le carrefour à feux a une fonction de contrôle d'accès voiture) et/ou de permettre d'anticiper le départ au feu pour les vélos. De manière analogue au sas vélo, permettre le franchissement des carrefours (en partie) en dehors des flux voitures favorise la sécurité pour les cycles. Toutefois, l'aménagement des carrefours doit être réalisé au cas par cas et adapté aux conditions locales (flux de trafic sur les différentes branches, géométrie, etc.).

Carrefours giratoires

Les carrefours giratoires représentent le plus souvent des points noirs pour la continuité des itinéraires cyclables et se prêtent mal à un aménagement cyclable de qualité. Il existe **deux types de gestion** des cycles dans les giratoires :

- A l'approche du giratoire, l'aménagement cyclable est interrompu afin que le vélo puisse **se positionner au centre de la voie de circulation** et éviter d'être dépassé par les voitures à l'entrée du giratoire. Dans le giratoire le vélo se positionne également au centre de la voie de circulation afin d'éviter les dépassements. Dans les branches de sortie du giratoire, l'aménagement cyclable doit reprendre dès que possible. Ce type d'aménagement et de comportement se prête bien à des giratoires de petite taille (une seule voie d'entrée et de sortie ainsi qu'une seule voie à l'anneau) et pour des itinéraires plutôt à vocation pendulaire.
- L'itinéraire cyclable est mené sous forme de **piste cyclable séparée à l'extérieur du giratoire**. Les cycles doivent dans ce cas céder le passage lors de chaque franchissement des voies TIM. Ce type d'aménagement est adapté pour des très grands giratoires (plusieurs voies à l'anneau et d'entrée/sortie) et pour des itinéraires cyclables dont la vocation première sont les déplacements de cyclotourisme et qui nécessitent donc un très haut niveau de sécurité.

Dans tous les cas, le marquage d'une bande cyclable à l'intérieur des giratoires est à proscrire.

4. Signalisation de direction

La signalisation de direction⁷ doit permettre de trouver et de suivre simplement les itinéraires cyclables. Elle contribue ainsi également à la constitution d'un réseau cyclable attrayant, sûr et continu.

La norme suisse SN 640 829a « Signaux routiers – Signalisation du trafic lent » règle la « signalisation des chemins à trafic lent, qui sont les infrastructures convenant en règle générale particulièrement bien au trafic lent telles que routes, chemins, sentiers, ouvrages d'art, don on recommande l'utilisation avec une signalisation selon la norme. Les chemins pour piétons et les pistes cyclables obligatoires ne sont pas des chemins de trafic lent, à moins d'être signalés, en plus, selon la norme ».

En complément, le manuel MD n°10 de l'OFROU « Signalisation de direction pour vélos, VTT et engins assimilés à des véhicules » montre, à partir de situations courantes, comment les signaux doivent être en pratique implantés.

Il n'existe pas de norme ou de recommandation spécifique à la circulation cyclable utilitaire : tant la norme que le manuel sont focalisés sur les longs itinéraires de cyclotourisme.

4.1. Les types d'itinéraires jalonnés

La signalisation des itinéraires cyclables est fonction de sa hiérarchie. Les quatre niveaux de hiérarchie du réseau cyclable suisse et les caractéristiques que la signalisation doit respecter sont décrits ci-dessous :



Figure 13 – Itinéraires internationaux

- Les **itinéraires internationaux EuroVélo** correspondent à des parcours cyclables sur plusieurs pays, et sont destinés avant tout au cyclotourisme.

En Suisse, la fondation *SuisseMobile* est le partenaire compétent. Aucun itinéraire international ne transite actuellement à travers le canton de Neuchâtel.



Figure 14 – Itinéraires nationaux

- Les **itinéraires nationaux** traversent une grande partie de la Suisse et sont aussi destinés principalement au cyclotourisme. Ces itinéraires sont de la responsabilité des cantons, en collaboration avec les autorités fédérales, la fondation *SuisseMobile*, les régions et les communes. Le canton de Neuchâtel est actuellement traversé par l'**itinéraire 7, route du Jura**, qui relie Nyon à Bâle.

La signalisation de ces itinéraires indique les destinations avec le kilométrage, ainsi qu'un numéro à un chiffre correspondant à la numérotation du réseau « La Suisse à vélo ».



Figure 15 – Itinéraires régionaux

- Les **itinéraires régionaux** parcourent plusieurs cantons et ont habituellement entre 50 et 250km. Ils sont destinés aux déplacements de cyclotourisme mais aussi aux déplacements utilitaires dans les zones construites. Ces itinéraires sont de la compétence des cantons, en collaboration avec les autorités fédérales, la fondation *SuisseMobile*, les régions et les communes. Actuellement, le canton de Neuchâtel accueille les 3 itinéraires régionaux suivants : le 22 « Nord Vaudois – Jura », le 50 « Route du Pied du Jura » et le 94 « L'Areuse – Emme – Sihl ».

La signalisation indique les destinations avec le kilométrage et un numéro à deux chiffres, qui permet d'identifier cet itinéraire sur le réseau « La Suisse à vélo ».

⁷ Les termes signalisation de direction et jalonnement sont synonymes.

- Enfin, **les itinéraires locaux** sont tous les autres itinéraires de moins de 50km de longueur, destinés principalement aux déplacements utilitaires et en moindre mesure au cyclotourisme. Les cantons, les régions ou les communes sont responsables de ces itinéraires. Actuellement, seul un itinéraire local – de cyclotourisme – est signalé sur le canton de Neuchâtel (la boucle du Creux-du-Van).

La signalisation des itinéraires locaux comportent toujours des indications sur la destination et le kilométrage, mais sont numérotés (à trois chiffres) uniquement s'ils font partie du réseau de cyclotourisme. **Les itinéraires locaux destinés aux déplacements utilitaires n'ont pas de numéro d'identification.**

Actuellement SuisseMobile n'a pas d'intention de créer de nouveaux itinéraires pour le cyclotourisme, le projet *SuisseMobile 2030* prévoyant principalement l'amélioration des itinéraires actuels. Eventuellement, le projet phare du Val-de-Ruz, qui a une vocation à la fois cyclotouristique et utilitaire, pourrait devenir le deuxième itinéraire local de cyclotourisme du canton de Neuchâtel, au même titre que celui du Creux-du-Van.

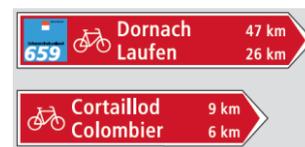


Figure 16 – Itinéraires locaux de cyclotourisme et utilitaires

Selon les définitions des normes actuelles, l'ensemble des itinéraires prévus dans le plan directeur cantonal cycliste sont donc des itinéraires locaux à vocation utilitaire. Ils devront être signalés avec des indications de destination et de distance, sans champ de désignation d'itinéraire.

4.2. Le jalonnement des itinéraires utilitaires

Alors que les itinéraires pour les déplacements de cyclotourisme seront a priori toujours jalonnés selon les indications de la norme et le manuel, les itinéraires pour les déplacements utilitaires ne seront **jalonnés que sous certaines conditions**. Si la signalisation des itinéraires utilitaires aménagés sur de chemins alternatifs à la route principale, difficilement repérables sans signalisation, fait sens, le jalonnement sur les axes principaux n'est pas nécessaire et fait doublon avec la signalisation voiture.

La signalisation des itinéraires utilitaires doit **rester simple et compréhensible**, il ne faut pas jalonner tous les points d'intérêt locaux ni généraliser les panneaux de direction à tous les carrefours.

En effet, les cyclistes utilitaires connaissent bien leur territoire de vie et utilisent généralement le même itinéraire porte à porte tous les jours. Il n'est donc pas nécessaire de généraliser la signalisation vélo sur tous les itinéraires, elle doit être étudiée au cas par cas, et implémentée seulement si nécessaire (principalement quand l'itinéraire vélo n'a pas d'aménagement reconnaissable ou qu'il se sépare de l'axe principal).

En contrepartie, pour la promotion du vélo en tant que moyen de transport utilitaire, il est nécessaire :

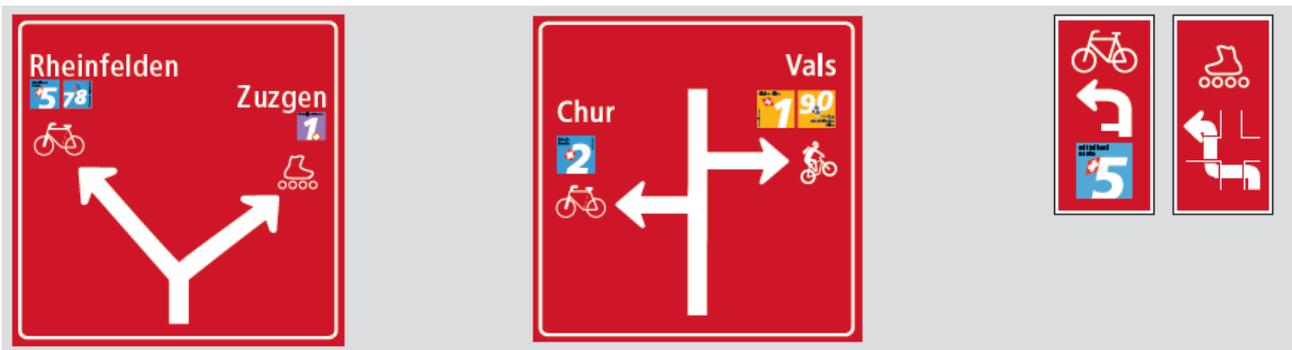
- d'imprimer et de distribuer des cartes sur le réseau cyclable, c'est-à-dire avec des indications sur les axes le plus adaptés à la circulation cycliste ;
- d'inclure les différents itinéraires utilitaires dans les plans de ville ou région qui sont distribués habituellement à la population ;
- de distribuer ces informations sur internet ou via d'autres canaux de communication.

4.3. Positionnement et forme de la signalisation verticale

Les emplacements des signaux seront déterminés en prenant soigneusement en compte les circonstances et les influences locales du point de vue des cyclistes. Ils doivent pouvoir être perçus à temps et correctement compris. Si des supports de signaux existants remplissent ces exigences, ils doivent être pris en compte lors de la recherche des emplacements. Le jalonnement des itinéraires de mobilité douce superposés (piétons et vélos) se trouvera si possible au même endroit.

Dans les situations complexes (manque de visibilité, influences optiques et acoustiques, forte circulation), les exigences pour le jalonnement sont à augmenter car il est nécessaire d'assurer la lisibilité à temps et sans malentendu. C'est pourquoi il est possible, dans certains cas, d'intégrer le jalonnement pour la mobilité douce, et en particulier les cycles, dans la signalisation de direction normale et d'installer des formes particulières avec le schéma du carrefour (voir ci-dessous les exemples à ce sujet). Pour des itinéraires utilitaires les signaux ne comportent pas d'indications sur le numéro d'itinéraire, uniquement les noms des destinations ou même un simple pictogramme vélo.

Formes spéciales avec le schéma du carrefour



Intégration à la signalisation générale

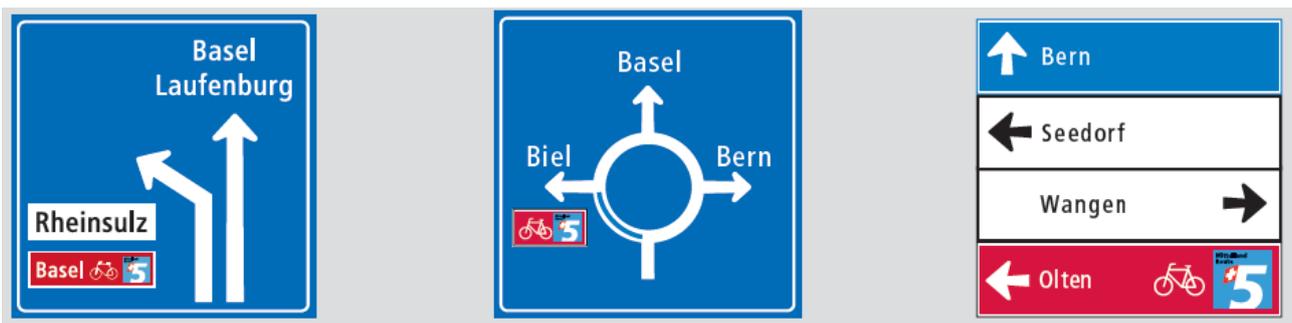


Figure 17 - Exemples de signalisation vélo possible pour de situations complexes

Source : guide OFROU « Conception d'itinéraires cyclables »

5. Marche à suivre pour l'aménagement d'un itinéraire

Les études et la réalisation d'itinéraires cyclables, existants ou nouveaux, se déroulent habituellement en six phases (voir schéma) :

■ Phases d'étude

1. Etudes de réseaux
2. Subdivision en sections
3. Examen de variantes
4. Elaboration de l'avant-projet et / ou du projet

■ Phases de réalisation

5. Construction et exécution
6. Exploitation et entretien

Le déroulement des phases peut varier en fonction du cas à l'étude. Pour la réalisation d'un nouvel itinéraire, les phases d'étude (1 à 4) et de réalisation (5 et 6) s'enchaînent à la suite et dans l'ordre. Lorsque les résultats d'une phase ne sont pas satisfaisants, une partie de la procédure doit recommencer (itération).

Les phases 1 à 3 sont nécessaires lorsqu'il n'y a pas encore d'itinéraires ou de propositions déjà fixées. **Pour le réseau cyclable cantonal, les itinéraires sont signalés dans le plan directeur cyclable cantonal et ont été affectés sur le réseau routier, les phases 1 à 3 sont ainsi déjà réalisées.** Par contre, pour les communes souhaitant réaliser des itinéraires complémentaires sur leur territoire, l'ensemble de la procédure devra être suivie. Tout nouvel itinéraire communal doit s'inscrire dans une logique de réseau cyclable, un plan directeur cyclable communal peut être nécessaire pour prouver l'adéquation de l'itinéraire.

Les phases une à quatre sont décrites dans le guide OFROU « *Conception d'itinéraires cyclables* ». Seul la 4^{ème} phase « Elaboration de l'avant-projet et/ ou du projet », qui détermine les aménagements à réaliser, est détaillée ici. La procédure de cette 4^{ème} phase, que ça soit pour la réalisation d'un avant-projet, ou directement pour la réalisation d'un projet, est décrite ci-dessous, étape par étape.

■ Etape 1 : Relevé de la situation issue de l'examen des variantes

Lors de cette première étape, le parcours de l'itinéraire doit être analysé en détail afin d'identifier l'ensemble des problèmes ou lacunes pour la circulation cyclable. En plus d'identifier le contexte du parcours (urbain, périurbain, rural), les données suivantes sont à récolter sur l'ensemble du parcours :

- Le **trafic cycliste** : potentiel de l'axe, usage utilitaire ou / et usage cyclotouriste et typologie d'usagers (expérimentés ou débutants, par exemple des écoliers).
- Le **trafic routier** sur l'axe : volume moyen de trafic journalier et / ou aux heures de pointe, vitesse du trafic (légale, de projet ou du percentile 85), composition du trafic, notamment la part de véhicules poids-lourds.
- Les **caractéristiques géographiques et géométriques** : la pente, le profil en travers et les gabarits de chaussée
- Les flux et les besoins piétonniers

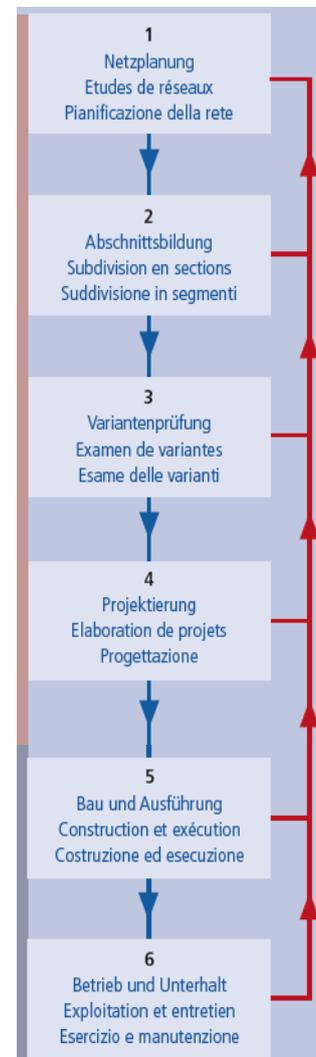


Figure 18 - Phases d'étude et de réalisation d'un itinéraire
Source : guide OFROU « *Conception d'itinéraires cyclables* »

■ Etape 2 : Evaluation de l'urgence des mesures selon les problèmes

L'ensemble des données récoltées doivent permettre d'établir un diagnostic de l'état actuel, et de relever notamment les **principaux problèmes pour la sécurité et le confort des cycles**. Les endroits les plus problématiques seront ceux à résoudre en priorité.

■ Etape 3 : Recherche de variantes de mesures

Définition des mesures nécessaires pour la création de l'itinéraire, c'est-à-dire des aménagements cyclables nécessaires pour garantir les exigences fondamentales définies dans le chapitre 2 (page 5), grâce aux données récoltées lors des étapes 1 et 2. Les aménagements à implémenter sont à choisir entre les options données dans le chapitre 3 (page 9).

Dans un premier temps, **une variante de base sera définie en fonction du trafic journalier moyen et de la vitesse du trafic sur l'axe**, selon le graphe présenté à la figure 2 - aide au choix du type d'aménagement nécessaire pour les itinéraires cyclables (page 11). Ensuite, les autres caractéristiques de l'itinéraire récoltées lors de la première étape entrent en jeu, afin de décanter le choix d'un aménagement vers l'une ou l'autre variante, selon les critères de choix décrits dans le chapitre 3 (page 9).

■ Etape 4 : Evaluation des variantes de mesures selon les coûts, le temps nécessaire, l'adéquation et l'homogénéité

Si plusieurs variantes d'aménagement sont possibles (notamment avec élargissement ou pas du gabarit de l'axe à l'étude), elles vont devoir être comparées selon les coûts, le temps nécessaire à leur mise en œuvre, l'exploitation et l'entretien futur, l'adéquation aux besoins et l'homogénéité de l'itinéraire dans sa globalité.

■ Etape 5 : Sélection des mesures avec le meilleur rapport coûts / avantages pour l'exécution

Les différentes mesures nécessaires pour l'aménagement de l'itinéraire sont classées en fonction de son rapport coûts / avantages. Le plan des aménagements est réalisé, avec plus ou moins de détails, selon que l'objectif est de réaliser un avant-projet ou directement un projet d'exécution.

■ Etape 6 : Programme d'exécution des projets en fonction de l'urgence et du temps nécessaire

En sixième étape, un calendrier de l'exécution des mesures est réalisé, celui-ci se fait en fonction de ce qui a été défini dans la deuxième et cinquième étape (urgence et rapport coûts / avantages).

■ Etape 7 : Etude de la signalisation de direction

L'avant-dernière étape, consiste à établir la signalisation nécessaire pour la bonne lisibilité de l'itinéraire. Cela doit être réalisé selon ce qui est décrit dans le chapitre 4 (page 23) et intégré dans les plans du projet.

■ Etape 8 : Intégration dans les plans d'alignement

En dernière étape, si la réalisation du nouvel aménagement cyclable nécessite de modifications des alignements prévus dans les planifications en vigueur, le plan d'alignement de la commune devra être adapté.

Si, lors de cette 4^{ème} phase, les défauts majeurs de l'itinéraire ne peuvent pas être éliminés à des coûts raisonnables et dans un délai utile, il faut reprendre la recherche de parcours (retour à la phase 3).

A noter que suite à la réalisation de l'itinéraire (phase 5 construction et exécution), il est impératif d'en **garantir l'exploitation et l'entretien** (contrôle du revêtement, déneigement, etc.).

D'autre part, il est intéressant de réaliser un **suivi de l'efficacité de l'itinéraire** (monitoring). Cela peut se faire à travers des comptages annuels ou d'un bilan plus complet après une année ou deux de la mise en service (comptage, analyse sécurité, etc.).

6. Dimensionnement et caractéristiques du stationnement vélo

Ce chapitre donne les indications sommaires sur le dimensionnement des besoins de stationnement vélo public, c'est-à-dire du stationnement localisé dans l'espace public pour les besoins des gares et pôles multimodaux, ainsi que les principaux points d'intérêt (zones sportives, écoles, centre-ville, etc.). Le chapitre se centre principalement sur l'aménagement de n'importe quel stationnement vélo, public ou privé, et dicte les caractéristiques nécessaires pour le confort des usagers.

Les besoins en stationnement vélo pour les bâtiments privés doivent être assumés par les propriétaires dans la mesure du possible. Notamment pour les bâtiments de nouvelle construction, les promoteurs doivent déjà planifier et réaliser le stationnement vélo nécessaire.

Actuellement, dans le canton de Neuchâtel, les besoins en stationnement vélo pour les bâtiments privés ne sont pas définis dans la loi, le RELConstr prévoit que des places de stationnement doivent être aménagées en nombre suffisant pour le stationnement deux-roues sans toutefois renvoyer à des normes existantes. Dans des directives de 1996, il est prévu que les besoins peuvent être déterminés selon les normes VSS. La problématique sera reprise dans le cadre de la prochaine modification de la loi cantonale sur l'aménagement du territoire et la législation sera adaptée en conséquence.

Plusieurs documents existent au sujet du stationnement vélo et en réglementent tant le besoin que les caractéristiques géométriques :

- SN 640 065 « Trafic des deux-roues légers – Installations de stationnement, détermination du besoin » ;
- SN 640 066 « Trafic des deux-roues légers – Installations de stationnement, géométrie et équipement » ;
- Manuel MD n°7 de l'OFROU « Stationnement des vélos – Recommandations pour la planification, la réalisation et l'exploitation » ;
- Guide MD n°127 de l'OFROU « Vélostations – Recommandations pour leur planification et mise en service ».

Les installations de stationnement pour vélos nécessitent une **planification soignée**. Le manuel MD n°7 de l'OFROU cité ci-dessus est un document très complet, et qui recueille l'ensemble des informations nécessaires au sujet du stationnement vélo. Ce chapitre en synthétise les éléments principaux mais ne remplace pas les informations et les recommandations détaillées du manuel.

6.1. Besoins en stationnement public

Le manuel OFROU propose des valeurs pour le nombre de places de stationnement nécessaires aux nouvelles constructions ; pour les constructions existantes, la proposition étant de baser le dimensionnement du stationnement sur des comptages réalisés à un moment représentatif. La demande augmente en général après la réalisation d'une installation. Le résultat d'un comptage correspond donc à des besoins minimaux qui doivent être multipliés par un facteur d'augmentation.

Les valeurs proposées dans le document au sujet du dimensionnement des besoins pour le stationnement vélo sont très généreuses et correspondent plutôt à des contextes urbains avec déjà une part modale vélo importante. Ils doivent donc être pris comme référence pour le canton de Neuchâtel mais peuvent être adaptés à la baisse dans un premier temps. Cette problématique sera traitée dans la future législation en lien avec la loi cantonale sur l'aménagement du territoire.

A titre d'exemple, dans le manuel, pour les gares, terminus de tram ou de bus, il est recommandé de prévoir de une à quatre places pour 10 passagers au départ. Or, dans les fiches gares et pôles d'échange du plan directeur cyclable, environ **0.5 places pour 10 passagers au départ sont visées**.

Le stationnement vélo situé dans le périmètre des gares ferroviaires doit respecter les standards imposés par la Confédération, car c'est le fond FIF qui en finance l'aménagement.

6.2. Infrastructures de stationnement

Emplacement et accès

La distance entre la destination et le stationnement des vélos influence son utilisation : l'installation de parcage doit ainsi être située **au plus proche possible de la destination finale** et, idéalement, positionnée sur le chemin qui y conduit.

Les entrées et sorties à la zone de stationnement doivent pouvoir se réaliser sans entrer en conflit avec les usagers des autres moyens de transport. Les parkings à vélos doivent pouvoir être atteints en roulant.

Les parkings vélos doivent être **accessibles à plain-pied** ou – là où c'est impossible – accessibles par de larges rampes à faible pente. Des paliers suffisamment grands sont à prévoir devant les portes.

Types d'installation et systèmes de support

Les installations de stationnement peuvent être :

- **Ouvertes** : accessibles sans restrictions, avec ou sans dispositif de fixation, et à l'air libre ou couvertes.
- **« Verrouillables »** : seuls certains usagers peuvent y entrer, elles peuvent être dans des locaux à l'intérieur, dans des garages souterrains en combinaison avec les voitures, ou dans une *vélostation*.

Par exemple, pour les immeubles d'habitation, il est judicieux de combiner les deux types afin de couvrir les besoins des résidents à longue aussi bien qu'à courte durée, ainsi que les besoins de courte durée des visiteurs. Les locaux à l'intérieur qui ne peuvent pas être verrouillés ou surveillés sont inappropriés.

La figure 19 ci-contre résume les types d'installation le plus adaptés en fonction de son utilisation et des usagers.

Sur le domaine public et dans les installations ouvertes, un **système d'attache** des vélos doit être prévu afin d'empêcher le vol et le renversement des vélos. Les arceaux ou les poteaux ont nettement fait leurs preuves et peuvent être utilisés sans problèmes dans des endroits où les exigences d'aspect sont élevées. Les différents systèmes d'attache existant sont présentés sur la figure 20 et sur la figure 21 (pages 32 et 33). Le manuel définit aussi quels systèmes d'installation sont les plus appropriés en fonction du type d'installation.

Les systèmes de support où les vélos sont tous à la même hauteur, doivent garantir une distance minimale entre les vélos de 65 cm. Pour les supports avec les roues en avant en surélévation alternée, la distance minimale peut être réduite à 45 cm. S'il n'y a aucun système de support, il faut prévoir 1 m de séparation entre les vélos. La distance recommandée entre les arceaux est de 1.30 m, et la distance minimale est de 1 m. Il est nécessaire de prévoir de l'espace supplémentaire pour les vélos spéciaux, les remorques et les vélos d'enfants dans les immeubles d'habitation. Le manuel permet de vérifier les besoins en surfaces pour le stationnement des vélos et des vélos spéciaux, les dimensions de base des vélos et des systèmes d'attache, ainsi que les caractéristiques techniques que doivent respecter les toitures.

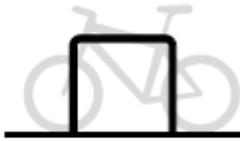
En effet, les places couvertes préservent les vélos et en prolongent leur durée de vie, et améliorent le confort des cyclistes. Les places à longue durée pour les lieux d'habitation, les écoles, les arrêts de transports publics et les postes de travail doivent donc être au maximum couvertes.

Utilisation	Usagers	Durée de stationnement	Type d'installation				
			ouverte avec dispositifs de fixation		verrouillable		
			à l'air libre	couverte	locaux à l'intérieur, enclos	garages souterrains (combinés avec les autos)	station pour vélos
Logement	habitants	longue	○	●	●	●	◐
	habitants	courte	●	●	○	○	○
	visiteurs	courte	●	●	○	○	○
Services, achats, commerces, industries, restaurants, hôtels	clientèle	courte	●	●	○	○	○
	personnel	longue	○	●	●	●	●
Gares, arrêts, parkings d'échange	passagers	longue	○	●	●	◐	●
	clientèle	courte	●	●	○	○	○
	personnel	longue	○	●	●	●	●
Ecoles, universités	élèves	longue	○	●	○	○	○
	étudiants	longue	○	●	●	●	●
	enseignants	longue	○	●	●	●	●
Autres utilisations telles que sports, loisirs, culture	clientèle	courte	●	●	○	○	○
	personnel	longue	○	●	●	◐	◐
Rues et places publiques	clientèle	courte	●	●	○	○	○
	personnel	longue	◐	●	●	●	●
Manifestations temporaires	visiteurs	courte	●	●	○	○	○
	personnel	longue	●	●	◐	○	○

● = approprié ◐ = en partie approprié ○ = inapproprié

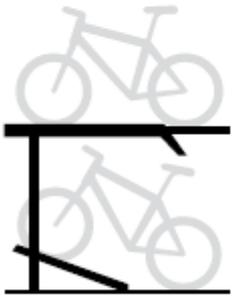
Figure 19 - Application des types d'installation

Source : Guide de recommandation MD n°7 de l'OFROU

Systèmes de supports	Schéma	Description	Protection contre le vol	Stationnement de courte durée	Stationnement de longue durée	Coûts approximatifs par vélo (sans revêtement, avec fondations)	Avantages / inconvénients
Surface libre		- surface signalisée ou marquée sans autre équipement ; approprié tout au plus pour du provisoire	faible	○	○	50.–	<p>avantages</p> <ul style="list-style-type: none"> - bon marché - réalisable rapidement - simple à entretenir - pour toutes les catégories de deux-roues possédant un pied <p>inconvénients</p> <ul style="list-style-type: none"> - pas de fixations - nécessite un pied aux vélos - pas de protection contre le renversement - désordre - danger de stationnement sauvage de véhicules à moteur - consommation d'une grande surface
Arceaux, poteaux (définitifs)		- possibilité d'appuyer et d'attacher le cadre - idéal pour presque chaque utilisation sur le domaine public	élevée	●	●	400.– (c.-à-d. 800 par arceau)	<p>avantages</p> <ul style="list-style-type: none"> - bon ordre - facile à nettoyer - adapté aux véhicules spéciaux et aux remorques - peut être démontés pour des fêtes, des cortèges etc. (si vissés ou dans des manchons) <p>inconvénients</p> <ul style="list-style-type: none"> - fondations nécessaires
Arceaux (mobiles)		- possibilité d'appuyer et d'attacher le cadre - idéal pour une utilisation mobile ou saisonnière	élevée	●	●	100.–	<p>avantages</p> <ul style="list-style-type: none"> - pas de fondations - bon ordre - adapté aux véhicules spéciaux et aux remorques <p>inconvénients</p> <ul style="list-style-type: none"> - frais de nettoyage augmentés
Glissières (surélévation alternée)		- glissières, possibilité d'attacher le cadre et évent. de maintenir une pédale - recommandé pour du stationnement de longue durée dans des endroits où les exigences esthétiques sont faibles	élevée	◐	●	300.–	<p>avantages</p> <ul style="list-style-type: none"> - économise l'espace - en partie sans fondations <p>inconvénients</p> <ul style="list-style-type: none"> - frais élevés d'entretien et, selon le système, aussi de nettoyage - problèmes avec les sièges d'enfants et les paniers - inadapté aux véhicules spéciaux et aux remorques - effet de barrière, donc problématique sur les places et dans les rues

● = approprié ◐ = en partie approprié ○ = inapproprié

Figure 20 - Vue d'ensemble des systèmes et de leurs propriétés (1/2)
Source : Guide de recommandation MD n°7 de l'OFROU

Systèmes de supports	Schéma	Description	Protection contre le vol	Stationnement de courte durée	Stationnement de longue durée	Coûts approximatifs par vélo (sans revêtement, avec fondations)	Avantages / inconvénients
Etrier de roue avant (surélévation alternée possible)		- fixation de la roue avant, adéquat seulement dans les locaux fermés	faible	●	○	75.–	avantages <ul style="list-style-type: none"> - bon marché inconvénients <ul style="list-style-type: none"> - pas de fixation pour le cadre - risque de renversement - peut plier les jantes et endommager les freins à disque - frais de nettoyage augmentés
Support de guidon		- cintre pour accrocher le guidon	faible	○	○	200.–	avantages <ul style="list-style-type: none"> - facile à nettoyer inconvénients <ul style="list-style-type: none"> - peu convivial - peut endommager les câbles de freins, de vitesses et d'éclairage - le cadre ne peut pas être attaché ou alors qu'avec un câble en plus - ne convient pas à tous les vélos - la pratique montre que les supports de guidon sont peu utilisés
Système à double niveau		- stationnement à deux étages en cas d'espace restreint (p. ex. aux gares)	élevée	○	●	500.–	avantages <ul style="list-style-type: none"> - économise l'espace inconvénients <ul style="list-style-type: none"> - seulement pour du stationnement de longue durée - inadapté aux enfants - inapproprié aux véhicules spéciaux et aux remorques - bruit lors de manipulations de l'étage supérieur - frais d'entretien élevé
Fixation murale / crochet de suspension		- seulement pour le stationnement permanent (p. ex. vélos de sport) dans les caves	faible	○	●	25.– 250.– (avec ressort à gaz)	avantages <ul style="list-style-type: none"> - économise l'espace inconvénients <ul style="list-style-type: none"> - peu convivial, sauf avec une assistance au levage (p. ex. ressort à gaz) - inadapté aux vélos spéciaux et d'enfants

● = approprié ● = en partie approprié ○ = inapproprié

Figure 21 - Vue d'ensemble des systèmes et de leurs propriétés (2/2)

Source : Guide de recommandation MD n°7 de l'OFROU

Eclairage et entretien

Afin d'éviter le sentiment d'insécurité la nuit et d'éviter de rendre l'accès au stationnement difficile à cause de l'obscurité, un système d'éclairage est nécessaire. Sur le domaine public, il faut renoncer à des installations qui ne seraient pas visibles.

D'autre part, les installations de stationnement pour vélos doivent être **régulièrement nettoyées**. De plus, le contrôle périodique de l'état du stationnement montre si des réparations ou des corrections sont nécessaires.

Dans les secteurs où les besoins de stationnement sont élevés, il faut éviter que de motos occupent les places pour vélos. En cas de séparation des places, il faut que celles pour vélos soient plus proches de la destination que celles pour motos. Les cases de stationnement seront désignées par des signaux. Si l'information et l'appel au bon sens ne suffisent pas, il ne reste plus qu'à contrôler et mettre des amendes aux motocyclistes en infraction.

7. Annexes

Sommaire des annexes

Annexe 1 : Listes des figures	36
Annexe 2 : Bibliographie	37
Annexe 3 : Gabarits de la chaussé	38

Annexe 1 : Listes des figures

Figure 1 – Synthèse des principes d'aménagement des itinéraires cyclables : mixité ou séparation de trafics.....	10
Figure 2 - Aide au choix du type d'aménagement nécessaire pour les itinéraires cyclables.....	11
Figure 3 – Mixité dans la zone de rencontre de Corcelles	12
Figure 4 - Coupes types pour l'aménagement en mixité	13
Figure 5 – Bandes cyclables sur la rte de Boudry à Cortaillod.....	14
Figure 6 - Coupes types pour l'aménagement avec une séparation visuelle	15
Figure 7 – Piste cyclable sur le Col-de-Roches au Locle.....	16
Figure 8 – Site propre MD le long de la rte du Seyon au Val-de-Ruz	16
Figure 9 - Coupes types pour l'aménagement avec une séparation physique.....	17
Figure 10 – Carrefour non régulé, vélo prioritaire	20
Figure 11 – Marquage rouge pour signalisation conflit	20
Figure 12 – Sas vélo sans bande cyclable.....	21
Figure 13 – Itinéraires internationaux.....	23
Figure 14 – Itinéraires nationaux.....	23
Figure 15 – Itinéraires régionaux	23
Figure 16 – Itinéraires locaux de cyclotourisme et utilitaires.....	24
Figure 17 - Exemples de signalisation vélo possible pour de situations complexes	25
Figure 18 - Phases d'étude et de réalisation d'un itinéraire	26
Figure 19 - Application des types d'installation	31
Figure 20 - Vue d'ensemble des systèmes et de leurs propriétés (1/2)	32
Figure 21 - Vue d'ensemble des systèmes et de leurs propriétés (2/2)	33
Figure 22 – Gabarits de la chaussée selon la norme VSS 640 201.....	38

Annexe 2 : Bibliographie

- AG, P. v., GmbH, F., & Ghielmetti, I. (2009). *Forschungsauftrag Velomarkierungen*. OFROU.
- Capirone, M., Ledergerber, T., & Schranz, N. (2010). *Signalisation de direction pour vélos, VTT et engins assimilés à des véhicules*. OFROU; Fondation SuisseMobile.
- Capirone, M., Leupi, D., & Stadtherr, L. (2008). *Conception d'itinéraires cyclables. Manuel*. OFROU; Fondation SuisseMobile; Fonds de sécurité routière.
- Dietiker, J., & Kobi, F. (2011). *Standards pour les routes cantonales. Guide*. Berne: Office des ponts et chaussées du canton de Berne (OPC).
- OFROU. (2003). *Modérer le trafic à l'intérieur des localités*. Berne: OFROU.
- Sigrist, D., Bähler, C., & Balsiger, O. (2012). *Gestion des cycles aux abords des routes à grand débit (RGD)*. Biel: Conférence Vélo Suisse.
- Suisse, C. V. (2007). *Velomassnahmen mit ungenügender rechtlicher Abstützung*. Biel: OFROU.
- VSS. (1994). SN 640 060 - Trafic des deux-roues léger. Bases.
- VSS. (1999). SN 640 252 - Carrefours. Guidage des deux-roues légers.
- VSS. (2000). SN 640 064 - Guidage du trafic des deux-roues légers sur des routes avec transports publics.
- VSS. (2003). SN 640 240 - Traversées à l'usage des piétons et des deux-roues légers. Bases.
- VSS. (2007). SN 640 238 - Trafic des piétons et des deux-roues légers. Rampes, escaliers et rampes à gradins.
- VSS. (2010). SN 640 246a - Traversées à l'usage des piétons et des deux-roues légers. Passages inférieurs.
- VSS. (2010). SN 640 247a - Traversées à l'usage des piétons et des deux-roues légers. Passages supérieurs.

Annexe 3 : Gabarits de la chaussée

Les gabarits de la chaussée nécessaires pour la circulation sont à définir selon normes SN 640 200 et SN 640 201. Les gabarits nécessaires pour les trois cas de croisement d'une circulation à double sens et à différentes vitesses de projets sont résumés dans le tableau ci-dessous. La distance x prend en compte de marges de sécurité différentes d'un côté du véhicule par rapport à l'autre. La marge de sécurité peut empiéter sur les éléments du profil en travers non destinés à la circulation et englober par conséquent les délimitations latérales des voies jusqu'à une certaine hauteur dépendant du véhicule déterminant.

Croisement	Vitesse de projet			
	20	30 ou 40	50 ou 60	80
 x y	4.00m 4.40m	4.40m 4.80m	5.10m 5.50m	5.70m 6.10m
 x y	4.80m 5.30m	5.20m 5.70m	5.90m 6.40m	6.50m 7.00m
 x y	5.60m 6.20m	6.00m 6.60m	6.70m 7.30m	7.30m 7.90m

Figure 22 – Gabarits de la chaussée selon la norme VSS 640 201

De plus, pour déterminer les gabarits nécessaires dans le cas d'application de la chaussée à voie centrale banalisée, il est nécessaire de consulter la norme VSS SN 640212.