

Processus de rapprochement (fusion) des 16 communes du Val-de-Ruz

Rapport de synthèse des groupes de travail

Domaines traités : **6. TRAFIC**

Composition : M. Frédéric Cuche, M. R. Douard, M. Y.-A. Monnier (repr. comité de pilotage), M. di Pietro, M. A. Wermeille (chef de groupe), M. F. Wermeille.

6.1 SITUATION ACTUELLE

- 6.1.1 **Mobilité** : la vision au niveau régionale de la mobilité, intégrant l'ensemble des moyens de transports, est actuellement lacunaire. La collaboration intercommunale est faible en matière de transports.
- 6.1.2 **Routes cantonales** : la politique de concertation entre les communes est très limitée en ce qui concerne l'organisation des routes cantonales et des dessertes entre les communes. La conséquence est notamment l'absence d'une réelle route « pénétrante » à travers le Val-de-Ruz pénalisant l'accessibilité routière des villages du Val-de-Ruz. Les liens routiers entre l'est et l'ouest du district restent mauvais.
- 6.1.3 **Routes communales** : chaque commune définit sa politique en la matière, de concert avec les autorités cantonales pour certaines questions. La collaboration entre les communes en matière de circulation reste très limitée. Au niveau desserte, l'infrastructure est relativement importante. Concernant l'état des routes, leur entretien reste correct, sans qu'un état global ne soit disponible.
- 6.1.4 **Transports publics régionaux** : les synergies entre transport de diverses natures peuvent être améliorées (publics, scolaires, etc.). Les communes sont uniquement consultées par le canton concernant la planification annuelle des transports publics. Les conseils communaux sont peu sensibles aux problématiques des transports publics engendrant des difficultés au moment de prendre position face au canton à propos d'une extension des prestations. Au niveau des dessertes, les axes principaux, notamment en direction des villes, sont desservis correctement en journée. L'axe nord-sud reste le parent pauvre du réseau de transports publics vaudruzien. La région ouest bénéficie d'une desserte insatisfaisante. De manière globale, la couverture territoriale reste lacunaire et sous dimensionnée sur certaines lignes aux heures de pointe et en fin de journée. Il manque un lien entre l'axe autoroutier passant par Boudevilliers et la Gare Transrun projetée à Cernier, en termes de complémentarité voiture-train. L'existence de deux compagnies de transports publics et l'absence de concession régionale complique une amélioration de la desserte du Val-de-Ruz.
- 6.1.5 **Stationnement** : à l'exception de Boudevilliers, il n'existe pas de parking Parc & Ride (P+R) qui favoriserait la complémentarité et le transfert voiture-transports publics.
- 6.1.6 **Mobilité douce** : le concept est peu développé sur territoire vaudruzien, avec un nombre très limité de pistes cyclables et une accessibilité piétonnière peu développée entre villages et à l'intérieur des villages (en direction des arrêts de bus par exemple).
- 6.1.7 **Entretien** : il n'existe pas ou peu de coordination en matière d'achat de matériel et d'équipements au niveau intercommunal. L'absence d'organisation commune en matière de transports scolaires engendre en outre une multiplication des investissements privés en matière de véhicules scolaires. De manière générale, l'absence de coordination occasionne une dispersion et une multiplication des infrastructures communales (locaux, matériels divers, etc.).

6.2 ANALYSE

FORCES	FAIBLESSES
6.2.1 La circulation routière et de transit encore limitée sur les réseaux communaux.	6.2.5 L'absence d'un concept de mobilité global intégré, favorisant les synergies entre les transports de diverses natures.
6.2.2 La couverture régionale en matière de desserte routière.	6.2.6 Une concertation et une collaboration intercommunale en matière de transports limitée.
6.2.3 La desserte en transports publics sur les axes principaux, notamment vers l'extérieur, en journée.	6.2.7 Le faible développement de la mobilité.
6.2.4 Le potentiel existant en matière de développement de la mobilité douce (parcours bucoliques, à vélo, à pied, etc.).	6.2.8 Le réseau routier peu structuré.
	6.2.9 La couverture territoriale lacunaire, un sous dimensionnement sur certaines lignes aux heures de pointe et une offre insuffisante en fin de journée en matière de transports publics.
	6.2.10 Les coûts d'entretien liés à une desserte routière

FORCES	FAIBLESSES (suite)
	<p>6.2.11 La dispersion et la multiplication des équipements et des infrastructures TP au niveau intercommunal.</p> <p>6.2.12 L'absence de d'infrastructures de stationnement, type Park and Ride (P+R).</p>
OPPORTUNITES	RISQUES
<p>6.2.13 La réalisation de projets concertée au niveau régional (suppression des conflits intercommunaux).</p> <p>6.2.14 Le développement d'une conception générale en matière de mobilité (stationnement, mobilité douce, etc.) au bénéfice de plusieurs villages.</p> <p>6.2.15 L'amélioration du système de transports publics, par exemple en direction des infrastructures (sportives intérieures et extérieures, touristiques, etc.).</p> <p>6.2.16 La redéfinition de la desserte en matière d'infrastructures routières.</p> <p>6.2.17 La force de négociation plus importante avec l'office cantonal des transports et le service des ponts-et-chaussée en matière de desserte en transports publics et de routes cantonales.</p> <p>6.2.18 Une meilleure efficacité en matière de gestion des infrastructures, des équipements et du matériel.</p> <p>6.2.19 La rationalisation des ressources au niveau de l'entretien et du déneigement.</p> <p>6.2.20 Une meilleure utilisation des compétences collaborateurs des communes du Val-de-Ruz.</p>	<p>6.2.21 L'application d'une logique visant uniquement l'amélioration de l'état existant (petit) plutôt qu'un nouveau projet.</p>

6.3 POINTS CRITIQUES

- 6.3.1 Développer une politique de mobilité intégrée (routes, transports publics, mobilité douce).
- 6.3.2 Politique des transports et définition d'un équilibre entre les transports intra et extra-communaux (liaisons externe et internes).
- 6.3.3 Localisation de la Gare CFF Transrun (existence, lieu)
- 6.3.4 Restructuration de l'offre existante en matière de mobilité.
- 6.3.5 Reclassement des collaborateurs-trices au sein de la nouvelle commune.

Interprétation :

Situation actuelle : état des lieux du Val-de-Ruz dans ce domaine.

Forces : points forts actuels qu'il s'agirait de conserver, dans la mesure du possible, dans le nouveau processus.

Faiblesses : points faibles à corriger ou à améliorer, dans la mesure du possible, dans le nouveau processus.

Opportunités : points sur lesquels il s'agit de se pencher, puis intégrer ou pas, dans le nouveau processus.

Risques : points d'attention qu'il s'agit de prendre en considération dans le cadre du processus.

Points critiques : sujets-clefs à aborder prioritairement lors de la prochaine étape du processus (fil rouge).