
Plan directeur cantonal neuchâtelois

Adaptations 2021

Consultation officielle

Expéditeur

Les Vert-e-s neuchâtelois.e.s
Avenue de la gare 3, 2000 Neuchâtel.

Adresse en cas de questions:

Ultime délai de réponse:

15 mai 2022
à ServiceAmenagementTerritoire@ne.ch
mention « Adaptations PDC 2021 »

(sous forme Word ou de PDF).

Merci de compléter le nom du fichier avec vos références

Par ex : Adaptation PDC 2021_Formulaire_consultation_Milvignes

1 Questions générales

No	Question	Réponse
1	Avez-vous des remarques d'ordre général à formuler sur la présente adaptation ?	<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non Commentaire :
2	Avez-vous des remarques à formuler sur le rapport explicatif 7 OAT ?	<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non Commentaire :
3	Avez-vous des remarques générales à formuler sur les fiches de coordination <i>Pour le détail, voir chap. 2 ci-dessous</i>	<input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non Commentaire : Les Vert-e-s auraient trouvé utile que les positions des commissions cantonales consultatives accompagnent dans un rapport ad hoc les documents mis à disposition. Il n'est mentionné nulle part si ces commissions ont été convoquées pour se positionner sur ces fiches. Ceci aurait été bienvenu.

4	Avez-vous des remarques à faire sur la carte de synthèse du PDC ?	<input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non Commentaire : Par sa taille, la carte a un format inadapté à la lecture sur les écrans. Ceci rend son étude peu pratique.
5	Comment qualifieriez-vous votre adhésion globale aux modifications proposées dans le cadre de cette adaptation partielle	<input type="checkbox"/> Parfaitement d'accord <input checked="" type="checkbox"/> Plutôt d'accord <input type="checkbox"/> Plutôt pas d'accord <input type="checkbox"/> En désaccord Commentaire : Les Vert·e·s sont plutôt d'accord, mais demandent la prise en compte des très nombreuses réserves explicitées ci-dessous. La problématique de la coordination et de la cohérence entre le plan directeur et le plan climat cantonal n'est pas abordée dans ce document. Il nous paraît nécessaire que les stratégies du Conseil d'Etat, que ce soient le programme de législature, le plan directeur et le plan climat, soient explicitement alignées sur une même volonté du gouvernement de combattre les bouleversements climatiques.

2 Remarques de détail sur les fiches et propositions concrètes de changement

N° de la fiche concernée	Remarques sur le texte proposé Propositions concrètes de changement (ajout/ suppression, autre formulation)	Explication
A_25	<p><i>EXEMPLE</i></p> <p><i>Nous saluons la remontée d'information concernant la stratégie cantonale des P+R dans cette fiche consacrée aux interfaces de transport,</i></p> <p><u>Sous objectifs spécifiques :</u> <i>Nous proposons de compléter l'ajout proposé à la fin de la 3^{ème} puce : Création de parkings d'échange (P&R, B&R, P&P, etc.) situés de manière optimale dans le canton, et valorisation des parkings d'échange actuels par la mention « en fonction de leur potentiel de report modal ».</i></p>	<p><i>L'articulation entre les objectifs de report modal et la valorisation des parkings actuels n'est pas aussi claire que cela. Nous proposons de compléter la formulation.</i></p>
R_11		Sans commentaire.
R_36		Sans commentaire.
E_11	(1) Toute création de nouvelles zones artisanales/industrielles ou pôles économiques doit être immédiatement	Pour les Vert·e·s, il est essentiel (1) que la politique foncière cantonale préserve les terres agricoles et (2) que le potentiel de

	<p>compensée par un reclassement d'une surface au moins équivalente en zone agricole.</p> <p>(2) L'équipement de pôles économiques est pratiqué progressivement ; la viabilisation d'un terrain reconnu comme pôle économique est possible uniquement lorsque tous les autres pôles équipés sont construits et qu'il n'existe plus de possibilité de valorisation de friches.</p> <p>(3) Nous attendons également que la surface dévolue à chaque pôle économique soit mentionnée et chiffrée.</p>	<p>terrains équipés ou de friches soit valorisé avant de sacrifier de nouvelles terres agricoles</p>
E_21		
E_25		<p>Sur la carte. Les Vert-e-s demandent que la carte soit retravaillée afin qu'elle illustre les installations en fonction/hors service - avec/sans potentiel d'augmentation de la production hydroélectrique - avec un potentiel d'assainissement faible/moyen/fort au regard de la biodiversité et du paysage.</p> <p>Dans le texte. De plus, les Vert-e-s se questionnent sur la prise en compte du dérèglement climatique, et notamment des sécheresses appelées à se renforcer. Un développement de quelques lignes sur cet aspect sera bienvenu.</p>
A_22	<p>Dans le chapitre problématique et enjeux, la phrase « <i>L'adaptation du réseau bus de manière à favoriser le rabattement de tout le canton vers le RER, ainsi que la création de nouvelles gares, permettra à l'ensemble de la population de bénéficier de la mise en place du RER neuchâtelois</i> » est à déplacer dans le chapitre « Compétences du canton et des communes » sous rubrique « Canton » sous forme de mission, car le Canton est l'autorité organisatrice du réseau TP</p>	<p>Sur la carte. Les Vert-e-s demandent que la ligne directe soit prolongée au moins jusqu'au Col-des-Roches, mais idéalement jusqu'à Morteau pour que l'attractivité des transports publics soit à la hauteur des enjeux du trafic frontalier. De plus, les Vert-e-s soulignent que la crédibilité du RER neuchâtelois se vérifiera par une offre améliorée définie par une cadence élevée et des horaires étendus en soirée, ces deux aspects non seulement pour la ligne directe mais également hors ligne directe.</p> <p>Les Vert-e-s demandent que la suppression de la ligne historique ne figure pas dans la fiche (le plan directeur devant donner une vision à 15 ans). Les Vert-e-s estiment en effet qu'au regard de la transition écologique à mettre en œuvre, il est plus que jamais nécessaire de laisser toutes les portes ouvertes quant à la mobilité de demain.</p>

		<p>Les nouvelles haltes prévues doivent être clairement identifiées sur la carte. Il nous paraît essentiel que leur localisation soit déterminée en partenariat avec les autorités communales.</p> <p>Dans le texte. Les Vert-e-s demandent que la fiche soit complétée par une stratégie de déploiement d'un réseau de transports publics optimisés à travers l'agglomération de Neuchâtel, formulée sous forme d'objectifs généraux. Une telle stratégie exprimerait des principes directeurs généraux, notamment renforcer le rôle de la gare ferroviaire de Neuchâtel comme nœud intermodal, densifier les quartiers des gares du tram, améliorer l'interface place Pury-gare du Littorail, étudier un renforcement des transports publics pour les quartiers allant de Monruz à St-Blaise en direction et en provenance de la Gare de Neuchâtel, etc.</p> <p>De plus, les réseaux de transports publics urbains, particulièrement de bus, doivent adopter une structure transversale à travers les agglomérations et proposer des rabattements efficaces sur le réseau ferroviaire.</p>
A_24		<p>Dans le texte. De plus, les Vert-e-s regrettent la lenteur du traitement du postulat 19.163. En effet, il aurait été très apprécié que certaines dispositions découlant de ce postulat fussent introduites dans cette fiche</p>
A_25		<p>Dans le texte. Pour les Vert-e-s, cette fiche doit également et prioritairement contenir des informations sur la création de B+R.</p> <p>Les Vert-e-s jugent avec circonspection la création quasi généralisée de P+R à proximité immédiate des gares. La politique de la Confédération en faveur des interfaces multimodales pousse au contraire à définir le choix des gares équipées de P+R et la politique de tarification et d'attribution des abonnements avec l'objectif de réduire l'empreinte carbone des déplacements de personnes vivant dans des régions mal desservies en transports publics en leur donnant accès aux lignes TP les plus proches de leur domicile grâce à des P+R. Les gares doivent être plutôt directement accessibles à pied, en mobilité douce et en</p>

		<p>transports publics. Il serait regrettable que la situation catastrophique de la gare de Neuchâtel s'intensifie ailleurs dans le canton.</p> <p>Les Vert-e-s estiment que le P+R de Cernier doit être dimensionné uniquement pour accueillir les véhicules privés de personnes résidant dans des zones non desservies par les transports publics (Les Vieux-Prés, par exemple) et en tenant compte que les transports publics seront notablement améliorés avec l'arrivée de la ligne directe, voire le maintien de la ligne historique. Si le canton dimensionne trop généreusement ce P+R, la circulation s'intensifiera encore à Chézard, Fontaine, Fontainemelon et Cernier.</p> <p>Les Vert-e-s attendent que le Conseil d'Etat promeuve avec détermination la construction de P+R et de parking d'échange dans le périmètre de l'agglomération situé en France. Le parking du Gardot est à cet égard une infrastructure supplémentaire à insérer sur la carte.</p>
A_31		<p>Les Vert-e-s ne sont pas d'accord avec « l'adaptation et construction du réseau des routes (...) vers le Val-de-Travers (H10) ». Les Vert-e-s estiment en effet que le tracé actuel de cette route est satisfaisant du point de vue environnemental et paysager, en regrettant cependant la présence sur plusieurs tronçons d'une troisième voie superflue dévolue à la mobilité motorisée. Les Vert-e-s jugent qu'un entretien de cette route est suffisant, sans créer de nouveaux tracés entraînant des déboisements. De plus, toute augmentation des vitesses-limites sur cet axe se fera en concurrence avec la future ligne ferroviaire pour le Val-de-Travers : Neuchâtel-Corcelles-Bôle-Val-de-Travers. Les Vert-e-s demandent qu'en cas de travaux d'entretien lourds, des aménagements cyclables et piétonniers de qualité soient réalisés. Les Vert-e-s attendent donc que la révision de cette fiche.</p> <p>Concernant « la connexion en direction de Lausanne » N20-N5 entre Vauseyon et Serrières, les Vert-e-s s'opposent à ce projet. Alors que la ligne directe est appelée à faciliter le déplacement entre les Montagnes et le Littoral puis vers l'Arc</p>

		<p>lémanique et que la crise climatique nous oblige à revoir nos habitudes de déplacement, il est difficilement concevable que le Conseil d'Etat prévoie une nouvelle infrastructure routière concurrente, d'autant plus que l'Office fédéral du développement territorial indique dans son rapport d'examen « Modifications 2017 du plan directeur cantonal » que « l'opportunité de remplacer la liaison actuelle par une nouvelle liaison n'est pas démontrée ». Les Vert-e-s tiennent d'ailleurs à souligner ici que Mobilité 2030 approuvée par la population ne contient nullement ce projet. Pour les Vert-e-s neuchâtelois.e.s, il est grand temps que l'argent dépensé dans le domaine de la mobilité soit définitivement attribué à la mobilité douce et aux transports publics.</p>
A_32		Sans commentaire.
U_11		Sans commentaire.
U_13	Des espaces publics de grande taille et arborés sont privilégiés. Les surfaces inutilement asphaltées sont déconstruites.	Dans les principes de mise en œuvre, les Vert-e-s attendent une plus grande place pour l'arborisation et la perméabilisation des sols construits. Le visage de nos villes et villages doit considérablement changer pour rester agréable à vivre malgré les canicules à venir.
U_21	<p>Proposition d'objectifs spécifique : Lutte contre les îlots de chaleur urbaine</p> <p>Chapitre « Compétence du Canton et des communes », rubrique canton, ajouter : L'état adapte ses pratiques afin de prendre en compte les enjeux de lutte contre les îlots de chaleur dans sa politique de sauvegarde du patrimoine</p>	<p>Les Vert-e-s saluent les objectifs de cette fiche de 2011 sur la valorisation et la revitalisation de l'espace public.</p> <p>Les Vert-e-s souhaitent que le contenu de cette fiche soit appliqué dans toutes les planifications et projets en cours et à venir.</p>
U_22	Les pistes cyclables sont privilégiées aux bandes cyclables.	<p>En raison de leur faible impact écologique et de leurs autres avantages sur la santé et la sécurité notamment, les déplacements en transports publics, à pied et à vélo doivent devenir la norme.</p> <p>Les Vert-e-s soutiennent le principe de requalification des espaces libérés du transport individuel motorisé et la mise en œuvre du programme d'agglomération (PA) ; les Vert-e-s soutiennent également le développement des nouvelles centralités dans les villes et les communes de l'agglomération. Les Vert-e-s soutiennent particulièrement les mesures du PA4 mentionnées en annexe de cette fiche, et demandent au Conseil d'Etat que lors de</p>

		toute intervention sur le domaine public, celles-ci soient réellement appliquées.
S_21		Sans commentaire.
S_28		Sans commentaire.
S_31		Sans commentaire.

3 Remarques de détail sur la cartographie et propositions concrètes de changement

N° de la fiche concernée	Remarques sur la carte PDC ou sur une carte annexe des fiches Propositions concrètes de changement	Explication
E_25	<i>EXEMPLE</i> <i>La station hydroélectrique XY est mal localisée.</i>	<i>Les coordonnées géographiques sont ... (voir également notre extrait ci-joint)</i>

4 Autres observations

Autres remarques et suggestions, questions en suspens
<p>Les Vert-e-s neuchâtelois.e.s demandent la création d'une fiche Gestion des mobilités d'entreprises en partenariat avec les communes, dans l'esprit de la fiche ad hoc du Canton du Jura. Pour les Vert-e-s, il est essentiel que la politique de stationnement des entreprises soit cadrée au niveau du plan directeur cantonal déjà – les grandes orientations territoriales doivent être données à ce niveau-là. Les Vert-e-s attendent non seulement l'obligation de développer un plan de mobilité pour les entreprises dès 20 EPT mais également des plans de mobilité de site, dès 20 EPT également.</p>

5 Lieu, date, signature

Lieu	Date	Signature

Merci de votre collaboration !