

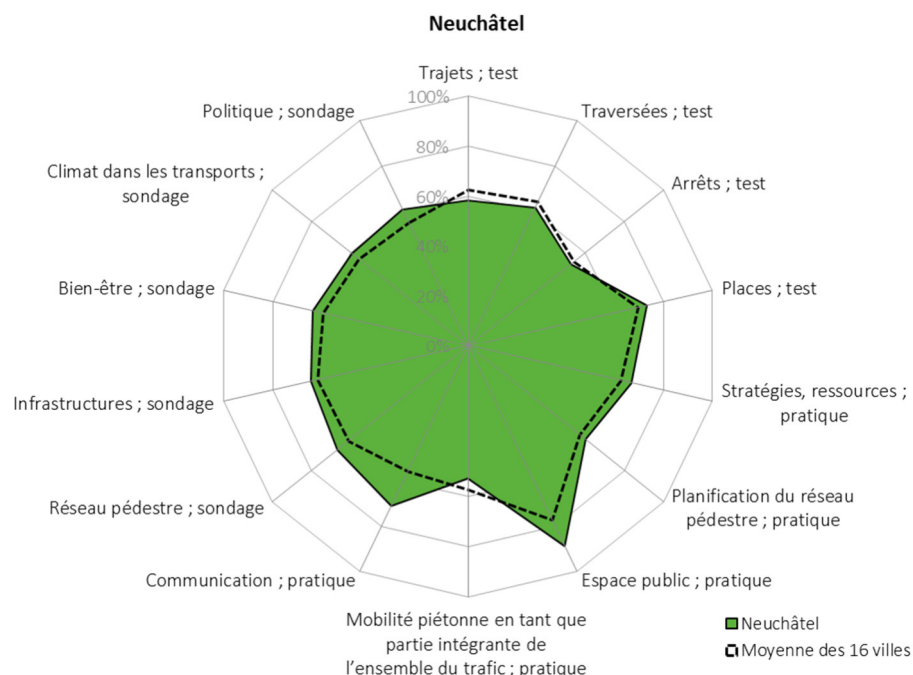
À pied à Neuchâtel



L'étude « Marchabilité et santé - comparaison entre les villes » a analysé la marchabilité dans diverses villes suisses. Ont été analysés : la qualité des infrastructures piétonnes, l'importance accordée à la marche au sein de l'administration et des instances politiques (pratique de la planification) ainsi que la satisfaction de la population.

Évaluation de la marchabilité en ville de Neuchâtel

Le diagramme en toile d'araignée visualise la marchabilité à l'aide de 14 catégories, avec à chaque fois le pourcentage atteint (en %) du potentiel (en vert) ainsi que la moyenne des 16 villes analysées. Chaque catégorie est un cumul de nombreuses évaluations individuelles. La ville de Neuchâtel a atteint au total 64%.



Catégories évaluées :

Infrastructure (test de marchabilité):

- Trajets
- Traversées
- Arrêts de transport public
- Places

Pratique de la planification (importance de la marche)

- Stratégies et ressources
- Planification réseau piétonne
- Espace public
- Mobilité piétonne comme partie de tout le trafic
- Communication

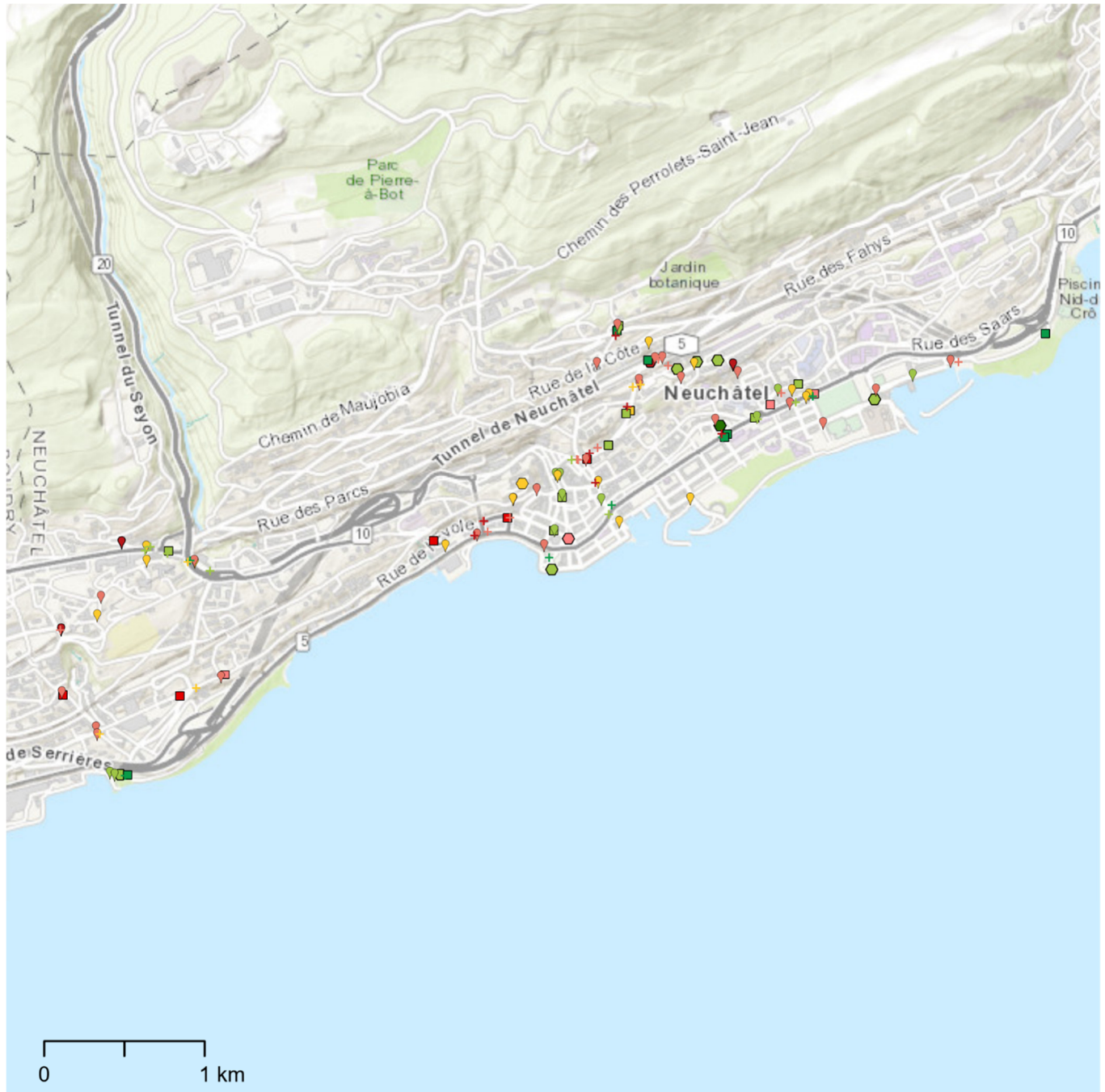
Sondage de la population sur la mobilité piétonne

- Réseau piétonne
- Infrastructures
- Bien-être
- Ambiance des transports
- Politique

Ill. 1 : Synthèse de l'analyse de la marchabilité en ville de Neuchâtel

Test de marchabilité – évaluation des infrastructures

En ville de Neuchâtel nous avons évalué 53 trajets, 37 traversées, 23 arrêts et 10 places. L'illustration 2 montre les itinéraires parcourus et les éléments évalués. La ville de Neuchâtel obtient un score au-dessus de la moyenne pour le test de marchabilité par rapport aux 16 villes analysées.



Source: Bundesamt für Landestopografie, swisstopo (5704003247)

Traversée	Trajet		Arrêt	Place
37	53	Total des éléments évalués	23	10
Nombre de points qualité atteints				
+	●	Très en dessous de la moyenne	■	●
+	●	En dessous de la moyenne	■	●
+	●	Dans la moyenne (*)	■	●
+	●	Au-dessus de la moyenne	■	●
+	●	Très au-dessus de la moyenne	■	●

(*) Moyenne des 16 villes pour cet élément

Ill. 2 : Itinéraires parcourus et qualité des infrastructures évaluées

Points forts et qualités au-dessus de la moyenne

- On n'observe quasiment pas de perturbation par des vélos ou des véhicules à moteur dans les aires d'attente devant les traversées.
- Les arrêts sont bien signalisés et la signalisation pour les malvoyant·e·s est souvent réalisée.
- La qualité des places est au-dessus de la moyenne, aussi grâce à des aménagements temporaires attrayants.
- Sur les trottoirs et les places, les perturbations par des livraisons, des vélos ou d'autres véhicules garés sont rares.



Un réseau de cheminements directs grâce aux escaliers, malheureusement souvent sans rampes.

Points faibles et qualités en-dessous de la moyenne, actions requises

- Beaucoup de traversées ne disposent pas d'abaisséments corrects de la bordure (3 cm) et les temps d'attente devant les feux de signalisation sont souvent trop longs.
- Aux arrêts de transports publics, les temps d'attente avant les prochains départs font défaut ; l'espace dans l'aire d'attente ou pour le trafic longitudinal est trop restreint.
- Les places devraient offrir plus d'ombre et être plus accessibles.



Trafic mixte le long de la promenade.

Pratique de la planification – indicateurs sur l'importance accordée à la mobilité piétonne

L'importance accordée à la marche a été évaluée à l'aide de 60 indicateurs. Pour cela, nous nous sommes entretenus avec les responsables des déplacements à pied, avons évalué les conceptions, stratégies et bases de la planification des villes sur la mobilité piétonne, examiné les informations données sur les sites web ainsi que consulté diverses sources statistiques. La ville de Neuchâtel obtient un score au-dessus de la moyenne pour la pratique de la planification par rapport aux 16 villes analysées. (cf. III. 1).

Points forts dans la pratique de planification

- La Ville de Neuchâtel dispose de longue date d'un poste sur la marche, aujourd'hui équivalent à un 100% réparti entre quelques personnes, ce qui est adéquat par rapport à la taille de la ville. Les piétons sont pris en compte dans les projets du fait de la petite structure de la ville. Un poste de délégué aux personnes âgées sensibilise aux besoins des seniors (bancs relais).
- Tronçon à 30km/ sur une route cantonale avec bus à Micro City et deuxième projet en cours.
- L'implantation du concept de modération de la circulation selon le modèle 30/50 km/h est terminée et la ville se dirige vers le modèle 30/20 km/h.
- Concept de comptages piétons par tournus et données en vue d'être rendues publiques de façon simplifiée.
- Neuchâtel consacre beaucoup de moyens pour les démarches participatives (requalification d'espaces publics, genre, lumière).

Points faibles dans la pratique de planification

- La cohabitation piéton vélo pose problème dans certains secteurs (bord du lac, zone piétonne, passerelle du Millénaire).
- Un système d'orientation piéton pourrait être implanté (un projet est en cours).

Satisfaction – sondage auprès de la population sur la mobilité piétonne

En ville de Neuchâtel, 137 personnes ont répondu au questionnaire en ligne, qui comptait 80 questions. De plus, elles pouvaient formuler leurs attentes de manière ouverte. La ville de Neuchâtel obtient un score dans la moyenne pour la satisfaction par rapport aux 16 villes analysées.

Points forts : satisfaction de la population

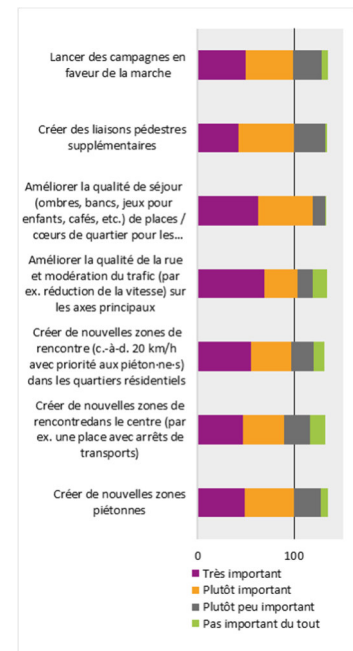
- La disponibilité de raccourcis et les nombreuses liaisons directes se reflètent dans les bons résultats du sondage.
- La végétalisation (gazons, haies, etc.) et la disponibilité en fontaines sont perçues comme supérieures à la moyenne.
- La population de Neuchâtel estime moins problématique les conflits avec les vélos sur les trottoirs et les temps d'attente devant les feux que celle des autres villes.
- La ville s'engage pour des améliorations en matière de déplacements à pied.

Points faibles : insatisfaction de la population - des actions sont nécessaires

- Les conducteurs/trices de bus sont perçus comme moins aimables et prévenants que dans d'autres villes.
- L'entretien et le nettoyage des toilettes sont insuffisants.
- Les surfaces de trafic mixte sont des sources potentielles de conflit.

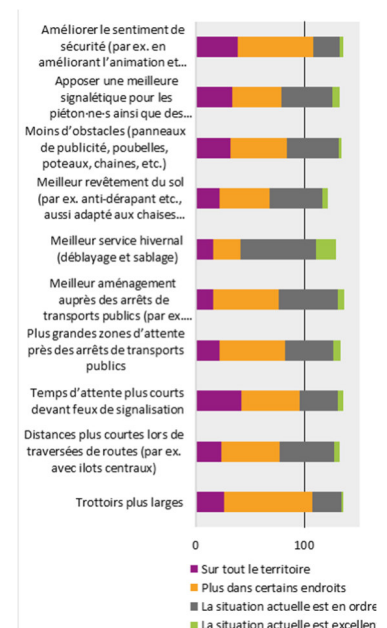
Prise de pouls – remarques ouvertes de la population

- Stopper les flux de véhicules circulant actuellement dans la zone piétonne.
- Limiter à 30km/h la vitesse dans tous les quartiers résidentiels ou créer des zones de rencontre dans les quartiers.
- On doit attendre trop longtemps devant plusieurs feux.
- Il faut parfois faire 1 km à pied avant de trouver une poubelle.
- On peut encore faire beaucoup pour rendre la ville plus verte. Sur certains trajets, le regard ne rencontre que du bitume.
- Le bruit est un aspect important pour « l'expérience piéton ».
- La plupart des chemins d'école sont, à hauteur d'enfants, coincés entre des voies parkées et des façades d'immeubles.
- Interdire les vélos, trottinettes, etc. dans la zone piétonne et sur les trottoirs.
- Il ne faut pas davantage d'éclairage, mais un éclairage à l'échelle du piéton.
- Les abribus sont quasi inutiles. On n'y est ni à l'abri de la pluie, ni du vent.
- La route coupe la ville de son lac.
- Améliorer les photos des brochures de l'office du tourisme qui ne donnent pas vraiment envie.
- Créer un chemin touristique peint au sol pour ne pas manquer les endroits intéressants (par ex. fresques du Neubourg).
- Améliorer la vue au Belvédère du Plan avec un prolongement dans l'axe.
- Installer plus de WC, notamment hors du centre-ville, et au bord du lac.
- Installer une fontaine monumentale et des jeux d'eau en été pour les enfants.
- Les voitures stationnées sur les trottoirs sont très agaçantes, on est parfois obligés d'aller sur la chaussée.



III. 3

Quelles mesures d'amélioration sont nécessaires dans la ville ?



III. 4

Dans quels domaines la devrait-elle intervenir plus activement ?

Marchabilité et santé – comparaison entre les villes

mai 2020

Un projet commun d'actif-traffic, Mobilité piétonne Suisse et la Haute Ecole de Technologie Rapperswil.

Avec le soutien des villes participant au projet, du Bureau de coordination pour la mobilité durable (COMO) / SuisseEnergie, de la Fondation Corymbo, du Canton du Tessin, de la Loterie Romande et de la Loterie du canton de Berne.

Merci de consulter les sites suivants pour des informations plus détaillées : www.actif-traffic.ch / info@actif-traffic.ch / www.ville-pietonne.ch