

AQS

Association de Quartier de Serrières

Neuchâtel-Serrières, 26 septembre 2005

Yolande North
Conseillère régionale RdA
Ch. de Fresens 2
2024 St.Aubin-Sauges

cc : Bureau Planum Bienne SA
Rue Rechberger 1
CP 1262
2501 Biel/Bienne

Plan Directeur de la mobilité douce – inventaire des points problématiques

Madame,

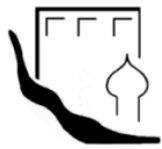
Nous vous remercions de votre envoi daté du 17 septembre et apprécions la possibilité de pouvoir contribuer à l'élaboration du PD de la mobilité douce. S'agissant d'un délai de réponse très court, nous n'avons pu établir qu'une liste provisoire des tronçons problématiques. Ainsi nous vous prions de bien vouloir insister auprès des responsables de ce PD pour qu'une véritable consultation soit prévue une fois un document de travail établi **avant** d'entamer le processus d'approbation légale. Nous sommes volontiers prêts à y participer dans le but d'améliorer la sécurité et le confort des usagers les plus vulnérables et de contribuer à la qualité de vie de tous les habitants.

Observations quant aux principaux axes et liaisons touchant Serrières

1. Axe horizontal Neuchâtel-Centre <--> Serrières <--> Auvernier

Pour cyclistes et piétons:

- La piste cyclable *le long du lac* comprend 3 endroits dangereux, car piétons et cyclistes se partagent une chaussée trop étroite :
 - a) Bains de l'Evole avec en plus des barrières à l'entrée des bains ;
 - b) à l'arrêt du Littorail de Champ-Bougin ;
 - c) la passerelle à la hauteur de Philipp Morris (il y a déjà eu des accidents sérieux) ;
 - d) l'entrée du site de PMI est problématique, car des vélos, piétons et véhicules de tous les types se croisent et partagent la même chaussée.
- La piste cyclable *sur la RC* venant du centre-ville bifurque avant Serrières vers le lac – si le cycliste réussit à apercevoir l'écriteau: il doit alors s'arrêter, traverser la bretelle d'autoroute sur un passage-piétons, pousser son vélo sur la passerelle au-dessus de l'autoroute pour atteindre une piste qui ne correspond pas à ce que cherchent des cyclistes sportifs. Si au contraire le cycliste poursuit sur la route de Serrières, il se trouve désespéré face au cul-de-sac direction Yverdon.
- La liaison 'rue de l'Evole - Port-Roulant – Tivoli - Clos-de-Serrières – Auvernier' manque complètement d'aménagements pour cyclistes. Elle est pourtant très attractive car elle comprend peu de dénivellations, connaît un trafic la plupart du temps modéré et mène à travers des zones résidentielles denses. En vue de la réalisation du Centre Tivoli et de ses centaines de logements, quelques interventions ponctuelles encourageraient l'utilisation du vélo et la rendraient plus sûre.



Les utilisateurs du bus descendant à l'arrêt « Port-Roulant » et habitant au nord-est de l'arrêt doivent longer la chaussée pour accéder à leurs maisons. Il y faudrait au moins une signalisation au sol (lignes jaunes, réflecteurs, etc.)

2. Axe vertical Serrières <-> Lac

Pour cyclistes :

- Quant à la liaison entre le littoral et le centre de Serrières (possible via I.de Charrière ou E.Beynon-G.Farel ou encore le Chemin-Vieux) aucune indication ne permet au cycliste de s'orienter. Même situation en le sens inverse.

Pour piétons :

- L'accès principal au lac consiste aujourd'hui en un sous-voie lugubre et étroit dont l'accès et l'utilisation mixte (piétons, vélos, voitures pour le port) pose problème, cf. plus bas le point « carrefour en bas de la rue Martenet ». Les autres accès via des passerelles impliquent soit la traversée d'une bretelle de l'autoroute, soit de déboucher dans le canal infernal de l'autoroute provisoire derrière un bâtiment de PMI (long escalier sans rampe pour poussettes).
- A travers le vieux quartier les cheminements seraient bons si l'interdiction d'y passer pour les non-résidents était mieux respectée et si l'on trouvait une solution pour la rue de la Coquemène (cf. plus bas).

Endroits problématiques spécifiques à Serrières

1. Carrefours en bas de la rue Martenet avec

le **passage piétons** entre la Cité-Suchard et la boulangerie, l'entrée de E.Borel et celle de E.Beynon (les deux rues en principe réservés aux résidents, mais interdiction mal respectée) ainsi que la sortie de G.Farel (qui sert d'accès à l'autoroute), l'accès au park+ride et l'entrée du sous-voie (seul accès au lac pour piétons et cyclistes).

Problème: la majorité des automobilistes se sent encore ou déjà sur une bretelle d'autoroute et ne respecte pas le passage-piétons. La vitesse autorisée de 50 km/h est inadéquate pour le virage en épingle et cette zone de carrefours multiples. Le trottoir au nord est croisé par 2 rues sans mesures pour rendre les automobilistes attentifs aux piétons.

Les initiatives des habitants ont eu comme résultats : un léger rehaussement de l'entrée de E.Borel (2004, relativement efficace mais serait mieux avec une peinture voyante) dans le cadre du réaménagement du Chemin-Vieux, un compromis écrit de la Direction de Police pour effectuer des mesures de sécurisation provisoire (2005, cf. la correspondance ci-jointe).

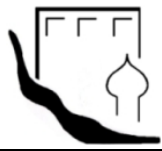
Le problème s'aggraverait fortement avec les chantiers de Tivoli et des Anciens Abattoirs et bien sûr avec le trafic additionnel généré par ces deux sites ainsi que par l'extension de Phillipp Morris.

→ Il est impératif d'aménager rapidement des solutions provisoires et d'inclure l'aménagement correct dans le plan de quartier de Tivoli et celui des Anciens Abattoirs.

→ La vitesse sur la rue Martenet doit être réduite et rendue plus homogène sur toute sa longueur (comme sur l'Avenue des Alpes).

→ Les cheminements pour piétons et vélos le long de E.Borel prévu dans le PDS de Tivoli seront difficilement réalisables vu l'étroitesse de la rue et le futur trafic du parking souterrain de Tivoli. Ville et promoteurs sont appelés à y réfléchir ensemble.

→ Les habitants du Chemin-Vieux avaient demandé de le classer en zone de rencontre de sorte à clairement favoriser les trajets à pieds et à vélo ainsi qu'à éviter les « chasseurs des dernières places de parc gratuites » dans le périmètre de Tivoli. Cette reclassification doit être exigée dans le cadre de la mise en œuvre du plan de quartier Tivoli-Sud.



2. Haut de la rue de Martenet sans trottoir:

Problème : la rue est très étroite, le trafic est intense et rapide (elle sert de liaison entre La-Chaux-de-Fonds et l'A5) et il y a plusieurs immeubles de logement dont l'accès est extrêmement dangereux. La Cité-Suchard avait cédé du terrain à la Ville pour qu'elle y aménage un trottoir.

→ Vu la topographie difficile, il faudrait au moins prolonger le trottoir venant du rond-point jusqu'à la descente piétonne vers la Cité-Suchard (environ 50 m). En même temps on devrait dédier le Chemin-Vieux à la circulation piétonne et cycliste. L'aménagement y est déjà fait, sa reclassification ne constitue qu'une formalité, qui reste néanmoins à accomplir.

3. Carrefour Clos-de-Serrières – Battieux :

avec l'arrêt du bus, le passage piétons devant l'école et d'autres pas sécurisés, l'accès à l'école enfantine, à la Poste, à la salle de gym et à une série de commerces.

Problème: l'espace présente en réalité les caractéristiques et le potentiel d'une place de village ; néanmoins il a été occupé au fur et à mesure et en fonction des besoins des différents utilisateurs motorisés, sans réflexion portant sur leur interaction et encore moins sur les piétons et vélos. L'espace en soi est assez grand, mais il a été coupé en petits morceaux très mal reliés entre eux, tous les types de circulation sont désagréables, voire dangereux pour les piétons.

→ Ce carrefour devrait récupérer la fonction de place de village et être totalement repensée. Ceci aussi afin de pouvoir absorber le trafic supplémentaire important qui sera généré par le futur Centre Tivoli et l'extension de PMI. Il forme en effet un des coins du triangle de Tivoli est doit être inclus dans les travaux d'aménagement dans le cadre du pôle de développement (ce que Ville et promoteurs n'envisagent pas jusqu'ici).

4. Trottoir entre la Poste et la Coop et entrée dans la rue de la Coquemène.

Problème: l'accès à l'école enfantine, le chemin des écoliers vers le collège et le déplacement des personnes à mobilité réduite sont entravés par des voitures parkées sur le trottoir devant la Poste, qui en plus cachent les enfants à la vue des automobilistes qui veulent entrer dans la rue de la Coquemène. Sur cette dernière, le long du bâtiment de la Coop se trouvent des places de parc trop courtes de sorte que les voitures roulent sur le trottoir. Le trafic dans cette petite rue est important puisqu'elle constitue un accès «informel» à l'autoroute. Il augmentera fortement avec le Centre Tivoli, ce qui plaide pour l'intégration de la rue de la Coquemène dans l'étude d'impact pour le plan de quartier de Tivoli.

→ Nous demandons de traiter ce problème dans le cadre du réaménagement du Clos-de-Serrières, notre demande de l'intégrer dans le développement de Tivoli ayant été refusée jusqu'ici.

5. Rue de Tivoli

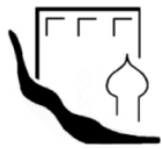
Elle parcourt le centre du pôle de développement de Serrières, constitue la liaison entre le centre-ville et le centre de Serrières et séparera ou reliera (cela dépendra de son aménagement futur) les habitants et utilisateurs du futur Centre Tivoli entre sa partie Nord et Sud et elle conditionnera leurs accès à la gare au Nord et au lac au Sud.

Problème : étant toute droite et bordée de bâtiments hauts et longs, elle invite à rouler vite ; les passages piétons ne sont pas forcément aux endroits optimaux et peu signalés, leurs connexions avec les cheminements piétons menant au lac et à la gare non plus.

→ Dans le cadre de l'élaboration du Plan de Quartier de Tivoli Sud, l'AQS a demandé d'inclure des réflexions pour optimiser et faciliter l'utilisation des moyens de mobilité douce (par exemple en créant des « échangeurs » rehaussés entre nord et sud qui ralentiraient en même temps la vitesse des véhicules) – jusqu'ici sans le moindre succès.

→ La vitesse sur la rue de Tivoli devrait être modérée sur toute sa longueur afin de faciliter les échanges entre nord et sud, créer une vitesse plus basse et homogène et baisser ainsi le bruit qui dépasse ici les VLI. En même temps ceci éviterait des vitesses inadaptées aux deux carrefours à ses extrémités (Clos-de-Serrières et le rond-point entre Martenet et Maillefer).

→ Les arrêts de bus de Tivoli nécessitent un abri.



6. Accès à la Gare CFF, par le sud

Problème : tout le périmètre au sud de la gare est occupé par des établissements industriels et autres, de sorte que les accès au sud de la gare sont avant tout utilisés par des transports lourds et du parcage sauvage. Ces mouvements (nécessaires pour le fonctionnement des établissements) ne sont pas organisés d'une façon qui tiendrait compte des clients de la gare. Un piéton emprunte soit la rue très étroite des Amandiers ou accède depuis la rue de Maillefer: là, il doit d'abord traverser cette rue très courue dans le virage en épingle sans visibilité, ensuite il se trouve dans une sorte d'espace vague avec un trafic permanent, où parquent des camions et autres véhicules un peu partout, tournent et manoeuvrent comme ils le peuvent – et le piéton ne sait pas par quel côté se faufiler pour gagner le quai de la gare. Pour atteindre cet espace non organisé sans traverser la très dangereuse rue de Maillefer, on peut aussi emprunter un petit chemin à escalier qui débouche directement sur la rue Tivoli. Néanmoins ce cheminement piéton, situé sur la propriété de Tivoli SA et signalé dans le PDS Tivoli, se trouve dans un état exécrable (sale, échelle brinquebalante,...).

→ Si l'on veut inciter des gens à utiliser les CFF il faut rapidement négocier avec la Direction de Tivoli SA la gestion de l'accès piéton directe et de tout l'espace au sud de la gare.

Observations ailleurs dans la Ville de Neuchâtel

1. Crêt-Taconnet : le passage piétons face à l'OFS n'est pas visible pour les automobilistes qui montent la rue depuis l'est (l'écriteau est caché, les traits jaunes invisibles).
2. Centre-Ville : les piétons peuvent croiser le carrefour entre l'Hôtel de Ville et l'Hôtel Communal dans tous les sens – mais la phase verte est *beaucoup* trop courte pour permettre à une personne âgée ou avec difficultés de déplacement d'y arriver, les phases rouges très longues.
3. Carrefour rue des Terreaux et Av. de la Gare : Les passages piétons comprennent un îlot central où il faut toujours attendre avant de pouvoir poursuivre la traversée. Ceci invite à passer une partie du passage au rouge.
4. Pas de passage entre le Faubourg-du-Lac et la rue St-Maurice. Affecter toute cette zone à la circulation mixte comme la place centrale de Bienne ?

Autres suggestions promouvant la mobilité douce

1. Les horaires du Littorail et du bus no. 2 au départ de la place Pury devraient être alternés et non synchronisés, de façon à offrir une alternative de transport et non un doublon.
2. Tous les trains régionaux devraient s'arrêter à Serrières afin de desservir les plus de 2000 places de travail dans ce quartier, notamment l'administration cantonale qui se trouvent à moins de 5 minutes de la gare.
3. Les trains régionaux Neuchâtel <-> Gorgier devraient continuer vers Yverdon.
4. Les vélos devraient être transportés gratuitement dans tous les funiculaires et bateaux pour les passagers munis d'un titre de transport.
5. Les bateaux du littoral (Neuchâtel – Auvèrner) devraient faire halte à Serrières.
6. Les subsides « Onde Verte » ne sont valables que pour les AG des CFF plein tarif ; ils devraient être étendus aux AG Duo Partenaire.

Au nom de l'AQS

C. Gaillard
Présidente

L. Gaillard
pour le Comité

Annexe : plans