



Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil

- a) concernant la stratégie cantonale de mobilité douce
- b) à l'appui d'un projet de décret portant octroi d'un crédit complémentaire de 8.400.000 francs pour l'entretien constructif des routes cantonales

(Du 6 juillet 2015)

Madame la présidente, Mesdames et Messieurs,

RESUME

La mise en place d'une véritable politique publique de la mobilité doit s'appuyer sur tous les types de mobilité. Ayant longtemps mis l'accent sur la mobilité individuelle, le canton entend se doter d'un RER. La mobilité douce vient compléter l'offre. Une stratégie de valorisation de l'usage du vélo permet notamment d'accroître les zones d'influence des réseaux des transports publics en allongeant, par rapport au mode piétonnier, les distances parcourues jusqu'à la prochaine interface de transport public.

A travers le présent rapport répondant à une demande du Grand Conseil portant sur la mise en œuvre de la fiche du plan directeur cantonal "A_27 Promouvoir la mobilité douce", le Conseil d'Etat montre comment il entend se doter d'une stratégie de mobilité douce. Le rapport joint en annexe a été établi par un bureau spécialisé afin de dresser un constat et identifier les mesures à prendre. Avant-dernier des cantons suisses en ce qui concerne la part modale du vélo, Neuchâtel présente pourtant des conditions-cadres générales en ce qui concerne l'usage du vélo qui ne sont ni pires, ni meilleures qu'ailleurs (météo, relief, urbanisation, proportion ville-campagne). En conséquence, le Conseil d'Etat, conscient de disposer de moyens limités, se propose de focaliser son action sur l'intensification de l'usage du vélo où le rapport coût/efficacité de chaque franc investi semble être le plus intéressant.

Les mesures proposées sont tant d'ordre infrastructurel que de gouvernance. S'il s'agit bien entendu de compléter les réseaux, il est également nécessaire d'implémenter une nouvelle politique publique en réglant la gouvernance de celle-ci. Il convient de répartir les compétences entre canton et communes, et d'organiser les services du département dans le cadre d'un dispositif réglementaire législatif à établir.

La mobilité douce, dont notamment l'usage du vélo, relève également d'une culture qu'il convient de promouvoir. Non seulement les infrastructures doivent être complétées à travers planification et réalisation, mais il est également nécessaire de favoriser l'usage du vélo en valorisant les bonnes pratiques et en soutenant les actions qui sont de nature à participer à la construction de la culture de la mobilité douce.

Le crédit permettant l'entretien constructif des routes cantonales ayant été partiellement retenu par le Grand Conseil, le présent rapport comporte également un projet de décret afin de libérer le solde de 8,4 millions de francs.

1. INTRODUCTION

En date du 11 juin 2011, le Conseil d'Etat a adopté son plan directeur cantonal (PDCant) en application de l'article 13, alinéa 1, lettre b LCAT. En juin 2013, le Conseil fédéral approuvait ledit plan. Le projet de territoire cantonal stipule que, pour répondre de manière durable à l'évolution de l'urbanisation et à l'augmentation de la demande de la mobilité, la croissance des déplacements doit être prise en charge en priorité par les transports publics (TP) et les mobilités douces. La fiche de coordination A_27 "Promouvoir la mobilité douce" du PDCant prévoit différentes actions et mesures en faveur du développement de la mobilité douce.

Au début du mois de février 2014, le Conseil d'Etat présentait au Grand Conseil un rapport à l'appui d'une demande de crédit pour l'entretien constructif du réseau des routes cantonales. Le programme des travaux prévoyait une trentaine de chantiers nouveaux à exécuter durant les années 2014 à 2017 pour un montant de 16.800.000 francs. Un rapport technique intitulé "Planification de l'entretien du réseau routier cantonal – Rapport 2013" était joint à cette demande de crédit et explicitait la stratégie d'entretien appliquée au réseau des routes cantonales neuchâteloises.

Seule la moitié du crédit était accordée, soit le montant nécessaire à couvrir les travaux planifiés pendant les années 2014 et 2015. En effet, considérant un déficit de mise en œuvre de la fiche A_27 du PDCant, l'octroi de la deuxième moitié du crédit, pour les travaux planifiés en 2016 et 2017, a été conditionné à la présentation d'un rapport relatif à la stratégie cantonale de mobilité douce.

Le rapport joint en annexe a été rédigé par un bureau spécialisé en mobilité dûment mandaté et suivi par les services de l'aménagement du territoire, des transports et des ponts et chaussées. Le mandataire a procédé par le biais d'une analyse de la situation cantonale, mais également en s'approchant des acteurs-clés du canton en matière de mobilité douce. Les propositions du mandataire ont été débattues dans le cadre d'un atelier qui s'est tenu dans les locaux du Château. Par le présent rapport, le Conseil d'Etat se propose d'informer le Grand conseil des axes de la politique de mobilité douce qu'il entend mettre en œuvre et des moyens qui y sont nécessaires. Les questions de gouvernance seront réglées à travers des propositions d'adaptations législatives.

2. PLAN DIRECTEUR CANTONAL

La demande de mobilité interne, en lien avec l'évolution de l'urbanisation continuera d'augmenter. A travers le plan directeur cantonal, le Conseil d'Etat a opté pour une stratégie reposant en principe sur un plafonnement du trafic individuel motorisé (TIM) et une prise en charge de la croissance des déplacements par les transports publics (TP) et les mobilités douces (MD). Ceci implique un report modal fort sur les transports publics et les mobilités douces. La mise en œuvre de cette stratégie implique une utilisation différenciée des moyens de transports selon les espaces fonctionnels.

Différentes fiches du PDCant sont consacrées à ce thème, notamment les fiches:

- A_21 Viser un report modal fort vers les transports publics et la mobilité douce
- A_22 Réaliser le RER neuchâtelois
- A_23 Développer les transports publics régionaux
- A_24 Gérer le stationnement
- A_25 Créer et améliorer les points de transbordement intermodaux
- A_26 Modérer le trafic dans les zones urbanisées.

La fiche A_27 Promouvoir la mobilité douce décline spécifiquement ces principes en visant à favoriser la mobilité douce comme solution alternative aux déplacements par TIM et TP pour les trajets de courte et de moyenne distance. Elle retient notamment comme objectifs la création d'itinéraires cyclistes sécurisés et bien connectés entre eux, le développement de l'usage mixte et partagé de la voirie au sein des localités, et propose des actions de promotion de la MD auprès la population.

La fiche R_33 vise le maintien, la valorisation et l'adaptation ponctuelle des itinéraires pédestres, cyclistes et VTT existants en lien avec le développement et la structuration de l'offre touristique et de loisirs sur le plan cantonal et à l'intérieur des régions, et la coordination cantonale et intercantonale des circuits, en collaboration avec les communes, les associations et acteurs concernés.

3. FOCALISATION DE LA STRATEGIE EN FAVEUR DE L'USAGE DU VELO

Lors de l'établissement de cette stratégie, conformément aux dispositions contenues dans le plan directeur cantonal, il a été admis qu'il convenait de viser un report modal substantiel en direction des transports publics et de la mobilité douce, afin de favoriser l'usage des nouvelles infrastructures, ce qui permet d'en obtenir un rapport coût/utilité le plus intéressant possible. La mobilité douce, à travers l'usage du vélo notamment, se présente comme une extension des réseaux des transports publics et constitue un levier permettant d'accroître le nombre de leurs usagers.

En conséquence, partant du principe que les usagers usant du mode piétonnier sont déjà utilisateurs des TP, la stratégie de mobilité douce que se propose de mettre en œuvre le Conseil d'Etat est principalement axée sur le développement de l'usage du vélo, puisque c'est dans ce mode de transport que se situe le plus grand potentiel de report modal. Ce faisant, le Conseil d'Etat, conscient des moyens réduits qui sont les siens, entend cibler un engagement susceptible de soutenir au mieux les investissements conséquents à venir pour mettre en œuvre le projet de mobilité 2030.

Il convient aussi de relever que la question de la répartition des compétences entre canton et communes concernant les déplacements à pied est déjà réglée au sein de la loi d'introduction de la loi fédérale des chemins pour piétons et de randonnées pédestres. Se basant sur cette loi, le canton a établi une planification directrice des chemins pour piétons et de randonnées pédestres que les communes ont été invitées à compléter par leur propre planification directrice. Par ailleurs, en matière de mobilité piétonne, les efforts principaux sont essentiellement à consentir dans les espaces en agglomération par le biais de mesures de valorisation urbaine. Or donc, ceci relève avant tout de l'intérêt et des compétences des communes que le canton soutient à travers le projet d'agglomération.

4. CONSTAT

La problématique de la mobilité douce a, jusqu'à aujourd'hui, été prise en charge de manière ponctuelle, par différents intervenants au sein des communes ou du canton, au gré de projets concrets. Les deux projets d'agglomération ont permis de mettre en lumière le besoin d'agir. Lors du premier projet d'agglomération, la Confédération a explicitement invité le canton de Neuchâtel à compléter son dossier par des mesures de mobilité douce.

Jusqu'à récemment, le canton, et ceci grâce aux infrastructures autoroutières, était quelque peu préservé des problèmes de congestion du trafic ou de pollution atmosphérique. Or, il apparaît de plus en plus fréquemment que les réseaux atteignent leurs limites de capacité et que les normes environnementales peuvent également être dépassées. Afin de garantir le développement de notre territoire sur tous les plans, il devient de plus en plus nécessaire d'économiser les capacités de nos infrastructures, en modulant notre mobilité.

La qualité de vie, notamment en milieu urbain, est également dépendante du type de mobilité, ceci tant pour les questions de pollution atmosphérique, que de bruit, d'aménagement ou de partage de l'espace. Les mobilités douces présentent un potentiel important mais encore peu exploité en termes de mobilité, réduction d'impacts environnementaux et de promotion touristique.

Si, dans le canton de Neuchâtel, l'usage quotidien de la marche à pied est équivalent à la moyenne suisse, la pratique du vélo est, quant à elle, nettement en retrait. Le canton ferme la marche avec celui de Vaud en termes de pourcentage d'utilisation du vélo dans les déplacements travail-domicile-travail.

Si tous les arguments utilisés pour justifier le renoncement au vélo peuvent être valables dans des circonstances précises, ils ne concernent de loin pas l'ensemble des déplacements. Pour une partie des déplacements d'un propriétaire de voiture, le vélo est un choix tout à fait adapté. Il ne s'agit pas de proposer une vision "tout vélo", au demeurant ni la déclivité, ni le climat du canton ne le permettraient.

Pour satisfaire les besoins fondamentaux de tous les types d'usagers, les aménagements cyclables doivent répondre à différentes exigences. Or, à l'échelle du canton, par rapport au réseau d'infrastructures deux-roues existant, on constate:

- a) l'existence d'un réseau "loisir" relativement dense (réseau SuisseMobile) matérialisé surtout par du jalonnement et l'utilisation de routes à faible trafic, avec ainsi très peu d'équipements spécifiques pour les vélos sur les différentes voies empruntées: mixte de routes communales, dont un certain nombre de chemins d'améliorations foncières (AF), et cantonales sur le haut du canton et les vallées latérales, utilisation quasi exclusive du réseau communal sur le littoral;
- b) un réseau quotidien lacunaire et discontinu, comportant des aménagements réalisés au gré des opportunités sans réflexion "réseau" sous-jacente. Les possibilités d'utilisation de chemins construits dans le cadre de projets d'amélioration foncière sont vraisemblablement sous-exploitées;
- c) une offre globale en parcs à vélos encore aujourd'hui insuffisante dans les villes et les villages du canton. L'amélioration d'installations de parcage à domicile (immeubles) et à destination (arrêts de TP, équipements publics, commerces et services, grandes entreprises, etc.) est pourtant essentielle au développement du vélo. Les collectivités, canton et communes, ont un rôle fondamental à jouer à

cet égard, autant pour les questions d'exigences quant au dimensionnement du stationnement vélo sur fonds privés que concernant la mise à disposition de places deux-roues en suffisance sur le domaine public.

Parallèlement à un diagnostic infrastructurel, il apparaît que la plupart des leviers de la mise en place d'une culture du vélo dans le canton existe déjà et ne demande qu'à être renforcée par un soutien cantonal. Il s'agit notamment d'exploiter le potentiel de synergie qui existe avec le cercle élargi des partenaires (acteurs institutionnels et associatifs, entreprises privées) s'impliquant déjà dans la promotion de la MD:

- a) au niveau du public: actions encadrées, sensibilisation dans les lieux de formation fréquentés alors que les habitudes en termes de mobilité individuelle ne sont pas encore prises;
- b) au niveau associatif: soutien et animation d'actions qui ne reposent pas sur l'infrastructure à l'instar du "Défi Vélo" organisé par PRO VELO;
- c) au niveau privé: entreprises ayant un plan de mobilité interne, clubs cyclo-sportifs qui partagent le souci de recruter et de former des usagers potentiels.

5. STRATÉGIE RETENUE PAR LE CONSEIL D'ETAT

Le Conseil d'Etat souhaite un développement significatif de l'usage des mobilités douces dans toutes les régions. Cette démarche est conforme à la volonté de la Confédération de hisser la mobilité douce au 3^e rang dans la structure des transports de personnes aux côtés du trafic individuel motorisé et des transports publics, soit comme mode en propre, soit en combinaison avec un autre mode.

Dès lors, le Conseil d'Etat entend se doter d'une stratégie reposant sur les trois axes suivants:

1. le développement des infrastructures;
2. les actions de gouvernance;
3. un déploiement en deux étapes.

5.1. Le développement des infrastructures

Le premier groupe de mesures porte sur le développement des infrastructures. Quatre lignes d'actions principales qui se veulent complémentaires sont proposées:

1. Il convient de définir des standards en termes d'équipement et de signalisation à aménager en fonction des contextes (situation urbaine ou hors localité, volumes de trafic routier et régimes de vitesse, gabarits de chaussée, etc.).
2. Afin de garantir le développement d'un réseau cyclable intercommunal quotidien et de loisirs le plus complet et cohérent possible, une planification directrice cantonale sera établie, tenant compte des contraintes financières et du potentiel des usagers (analyse coût-bénéfice). La réalisation du réseau se fera d'une part, par le biais de projets ad hoc et d'autre part, au gré des opportunités lors de travaux d'entretien ou d'aménagements routiers de plus grande envergure. Lors de la réalisation du réseau, seront traités en priorité les quatre projets phares identifiés dans le cadre des ateliers de réflexion ayant conduit au rapport joint, soit:

- a) Buttes – Travers,
 - b) Le Locle – La Chaux-de-Fonds,
 - c) Les Hauts-Geneveys – Villiers,
 - d) Corcelles-Cormondrèche – Hauterive.
3. Le développement de l'intermodalité entre transports publics (TP) et la mobilité douce (MD) sera soutenu à travers un subventionnement cantonal de l'aménagement des zones de gare, en particulier en lien avec les pôles de logement et les pôles de développement économique. Favoriser les déplacements à pied et à vélo par un environnement agréable et approprié renforce singulièrement l'attractivité des réseaux TP.
 4. Afin de permettre la mise en œuvre de ces différentes actions portant sur l'infrastructure, un montant global de 20 millions de francs réparti sur 20 ans sera sollicité, comme recommandé par le rapport Citec (annexe 1). Ce montant pourra être utilisé pour le financement de projets isolés ou dans le cadre de projets routiers de plus grande envergure (entretien constructif, restauration des routes cantonales, etc.). Dans tous les cas, les projets devront s'inscrire dans un concept cohérent de réseau répondant à divers besoins, conformément aux principes d'aménagement et de coordination définis dans la fiche A_27 du PDC. Le montant susmentionné sera également à disposition pour subventionner, de l'ordre de 20 à 30%, des projets communaux significatifs ou l'aménagement des zones de gare mentionné au point précédent, notamment l'installation de stationnements destinés aux vélos.

5.2. Les actions de gouvernance

Le deuxième groupe de mesures porte sur la gouvernance (culture de la mobilité douce) et vise tous les vecteurs de développement qui agissent sur les mentalités et les comportements, en complément à l'infrastructure. Ces mesures portent sur trois lignes d'action, qui proposent de créer une dynamique autour des mobilités douces:

1. Il convient d'organiser et de favoriser la mise en œuvre de la stratégie de mobilité douce au sein des différents niveaux étatiques, en clarifiant le rôle de chacun (canton, régions, agglomérations, communes). Sur le modèle de la loi sur les routes et voies publiques en cours de révision, la création des tronçons entre localités sera attribuée à l'Etat, alors que les communes seront invitées à s'impliquer dans la réalisation des mesures de mobilité douce dans les localités et agglomérations. Au sein de l'Etat, il est proposé:
 - a) d'attribuer la responsabilité de la planification au service de l'aménagement du territoire et celle de la réalisation des infrastructures au service des ponts et chaussées;
 - b) de créer une plate-forme de concertation entre les services de l'aménagement du territoire, des ponts et chaussées et des transports examinant de manière coordonnée la planification et la mise en œuvre de tout projet ou mesure de mobilité douce relevant de la compétence du canton;
 - c) de désigner un répondant cantonal en matière de mobilité douce. Il assurera, d'une part, le relais auprès de la population, des autorités, des partenaires et, d'autre part, participera aux activités du canton en matière de promotion des mobilités douces.

2. Les bases légales régissant l'offre en stationnement pour les vélos, tant sur fonds publics que sur fonds privés (planifications diverses, permis de construire) seront évaluées et une adaptation sera proposée si jugée nécessaire.
3. Des synergies doivent être trouvées avec des partenaires pour sensibiliser le public (monde du sport, de la santé, du tourisme, milieux scolaires, etc.). Il convient notamment de valoriser tant les bonnes pratiques que les projets phares et de mettre en œuvre des actions de communication promouvant la mobilité douce. A cet effet, il apparaît opportun de mutualiser les ressources et d'intensifier la collaboration canton-communes, principales intéressées en matière de mobilité douce en milieu urbain. Afin de mener différentes actions de valorisation et de promotion, un budget annuel de 50.000 francs sera mis à disposition par le canton et ses partenaires.
4. Les tâches ne devant pas être expressément accomplies par les services de l'Etat, telle la promotion de la MD ou la coordination avec les communes et autres partenaires, elles pourront être déléguées à une structure tierce spécialisée.

5.3. Un déploiement en deux étapes

Comme précisé demandé par le Grand Conseil, dans le cadre du présent rapport et de ses annexes, le Conseil d'Etat informe l'autorité législative cantonale quant à la stratégie de mobilité douce qu'il entend mettre en oeuvre, ceci à l'appui d'un projet de décret portant octroi d'un crédit complémentaire de 8.400.000 francs pour l'entretien constructif des routes cantonales.

Le rapport du mandataire joint au dossier a d'ores et déjà été mis à disposition tant de l'équipe de projet oeuvrant au développement du projet d'agglomération de 3^{ème} génération qu'aux communes travaillant leur plan directeur régional afin qu'elles puissent tenir compte, dans leur propre document de planification, du constat dressé, des enjeux identifiés ainsi que des solutions suggérées concernant le développement des infrastructures.

Cependant, afin d'offrir un cadre à l'action des services de l'Etat, des bases légales répartissant les compétences, identifiant les outils d'aménagement et fondant les dépenses sont nécessaires. Après adoption de la stratégie et du rapport, le Conseil d'Etat s'engage à venir présenter, dans un délai de 6 mois, les bases légales idoines au Grand Conseil.

Une demande de crédit permettant la mise en œuvre et le subventionnement de mesures de mobilité douce accompagnera le projet de modifications législatives.

Rappelons encore que la promotion de la mobilité douce s'inscrit pleinement dans le projet de mobilité du Conseil d'Etat. Elle est un des 4 piliers forts de son projet.

6. ETAT DE SITUATION SUR L'ENTRETIEN CONSTRUCTIF DES ROUTES CANTONALES

6.1. Stratégie d'entretien PMS (Pavement Management System)

Depuis 2010, le service des ponts et chaussées établit un programme de maintenance de l'infrastructure routière du canton de Neuchâtel. Il s'agit d'un processus systématique d'entretien, de mise à niveau et d'exploitation du patrimoine routier qui combine des principes techniques et des pratiques de gestion, ainsi que des algorithmes économiques. La méthodologie de base pour la définition des traitements de maintenance recommandée est basée sur l'analyse du cycle de vie des chaussées où la comparaison de différents types de traitements de maintenance possibles sera utilisée pour trouver une solution optimale. L'application pratique est menée en utilisant un logiciel d'optimisation fournissant aux gestionnaires les outils facilitant les prises de décisions.

Le système de gestion PMS est actualisé annuellement en introduisant les valeurs d'état mises à jour tant après une réfection routière qu'après une nouvelle auscultation. Il analyse le réseau subdivisé en tronçons homogènes bien définis, déterminés et qualifiés au moyen d'indices d'état. Cette réactualisation annuelle permet d'apprécier et de qualifier l'évolution de l'état du réseau en fonction des investissements consentis. Le rapport "Planification de l'entretien du réseau routier cantonal – Evolution d'état – Rapport 2014" annexé au présent rapport exprime l'évolution de l'état du réseau comparativement à l'état précédent, tenant compte de la dégradation des sections de routes non-traitées, ainsi que des tronçons routiers ayant fait l'objet d'une réfection.

Le système de gestion comprend les cinq phases succinctement décrites ci-dessous:

- Le diagnostic : définition des objets d'entretien, sur l'ensemble des données d'état et sur la modélisation de l'évolution des dégradations. L'état actuel et futur du réseau routier doit être connu.
- La planification : classification des objets d'entretien par degré d'urgence, après définition du système d'objectifs et d'une analyse fonctionnelle.
- La stratégie : mise en place de variantes de stratégies de maintenance en fonction de contraintes et d'objectifs fixés.
- L'optimisation : aide à la décision par une analyse multicritères.
- La réalisation : préparation de programmes des travaux et planification financière.

6.2. Travaux réalisés et en cours pendant la période 2014 et 2015

Le tableau ci-dessous liste les travaux réalisés durant l'année 2014, pour un montant de 3.995.000 francs.

RC 1003	Dombresson, traversée du village (partiel)	325.000
RC 1003	Le Pâquier – Les Bugnenets	659.000
RC 1320	Bd de la Liberté, La Chaux-de-Fonds	902.000
RC 1320	Virage de la Motte – La Vue-des-Alpes	797.000
RC 2228	Mont-des-Verrières – La Côte-aux-Fées	430.000
RC 1003	Villiers – Crêt-du-Puy	425.000
RC 2325	La Châtagne – La Chaux-du-Milieu (étape 1)	457.000

En 2015, la campagne d'entretien prévoit les travaux suivants, pour un montant de 4.400.000 francs.

RC 1003	Dombresson, traversée du village (achèvement)	150.000
RC 2272	L'Engolieu – Coffrane	600.000
RC 2325	La Chaux-du-Milieu – Le Quartier (étape 1)	160.000
RC 5	Auvernier, traversée du village	620.000
RC 170	Les Ponts-de-Martel – La Molta Dessus	380.000
RC 2272	Coffrane, traversée du village	370.000
RC 1003	Valangin, traversée du village	330.000
H18	La Chaux-de-Fonds, secteur de la poste	350.000
RC 2170	Savagnier, rue des Forgerons	180.000
RC 2225	Les Taillères – La Brévine	520.000
RC 2325	La Châtagne – La Chaux-du-Milieu (étape 2)	740.000

7. CLASSEMENT DE PROPOSITIONS

Le Conseil d'Etat sollicite, par le présent rapport, le classement des motions en suspens ci-dessous. La stratégie présentée, de par les axes poursuivis et les mécanismes financiers mis en place, répond de façon légitime à ces objets, dont certains datent d'il y a plus de 20 ans.

7.1. 94.122

22 juin 1994

Motion Laurence Boegli "Les cyclistes existent, il y en a même dans notre canton"

La route est un lien. S'y côtoient différents moyens de transports: bus, voitures, cycles... Les accidents sont nombreux - trop bien sûr - pour toutes les catégories d'usagers. Ils sont souvent graves, parfois même mortels pour la catégorie qui est la moins bien protégée, celle des cyclistes, bien qu'elle soit également la moins dangereuse tant pour les autres usagers que pour la nature.

Nous demandons au Conseil d'Etat d'étudier la mise en place de mesures de sensibilisation ou d'encouragement à la protection individuelle ainsi que la mise en place d'une campagne de sensibilisation envers les cyclistes destinée aux autres usagers de la route.

Nous souhaitons que, dans le même esprit, il étudie la possibilité de créer:

a) des pistes ou des bandes cyclables chaque fois qu'une route cantonale doit être refaite;

b) un marquage sur les principales routes cantonales.

Cosignataires: C. Stahli-Wolf, H. W ülser, F. John, F. Cuche, V. Gasser, J.-C. Pedrolí, F. Blaser, A. Bringolf, J.-J. Delémont, J. Philippin, J.-A. Maire et M. Schaffter.

L'intégration des pistes ou bandes cyclables dans le cadre de travaux de réaménagements routiers ou d'entretien constructif est déjà systématiquement étudiée depuis de nombreuses années par le service des ponts et chaussées (SPCH). Cette intégration n'est néanmoins possible que lorsque le gabarit de la chaussée le permet (critères de sécurité, d'impact sur les terres agricoles et de coût à prendre en compte). Quant à la sensibilisation et à l'encouragement, le 3^e axe des actions de gouvernance (trouver des synergies avec les partenaires pour mettre en avant les bonnes pratiques) ainsi que le budget prévu à des fins de promotion permettront de mettre en place la sensibilisation souhaitée.

Au vu de ce qui précède et à la lecture de cette stratégie, nous proposons le classement de la motion Laurence Boegli 94.122.

7.2. 97.143

17 novembre 1997

Motion Pierre-Alain Brand "Pistes cyclables dans le district de Boudry"

Si, d'une manière générale, les pistes réservées au trafic mixte des cycles et des piétons se sont notablement améliorées et étendues dans notre canton, il subsiste quelques tronçons très délicats qui laissent fortement à désirer tant au plan de la qualité, de la commodité que de la sécurité.

C'est le cas du secteur plat – et donc fréquenté – entre Areuse et le centre de Boudry, qui de graves dangers routiers dans le secteur du chantier de la future autoroute et de la station de l'Ile, où les cycles doivent emprunter l'ancien trottoir nord, cahoteux, resserré, discontinu, et des présélections étroites dans un trafic dense à vitesse encore élevée.

Le Conseil d'Etat est donc invité à étudier les voies et moyens d'améliorer le secteur cité, par exemple en envisageant la création d'une piste cyclable hors trafic sur une des rives de l'Areuse – pour permettre notamment aux élèves de Cescole et du Centre cantonal de formation professionnelle des métiers du bâtiment habitant Boudry de se déplacer plus sûrement. Il conviendrait en outre, pour concrétiser les objets de notre demande, d'étudier la possibilité de réutiliser des matériaux de l'Expo 2001 disponibles après son échéance ainsi que ceux provenant du chantier de la future autoroute A 5.

Cosignataires: B. Matthey, J.-P. Bucher, J.-C. Baudoin, F. Meisterhans, J. Besancet et P.-J. Erard.

Cette motion adoptée en 1997, concernant un périmètre défini, trouve également réponse dans le présent rapport puisque le secteur concerné a été étudié dans le cadre du développement des infrastructures nécessaires.

A noter qu'en 2006 déjà, le cas particulier du franchissement de l'Areuse, entre le nord du plateau de Perreux et le plateau de la gare de Boudry, faisait l'objet d'une discussion avec les CFF. L'idée d'accoler une passerelle au pont du chemin de fer a été évoquée, sans qu'un accord entre les différents partenaires soit trouvé. Les CFF ont récemment entamé les travaux d'assainissement de l'ouvrage. Lors de la mise à l'enquête publique, la commune de Boudry a fait savoir qu'elle souhaitait l'intégration de la passerelle au projet, mais a finalement renoncé à poursuivre la démarche. En effet, une étude mandatée par le SPCH a révélé un rapport coût/utilité insuffisant pour justifier la création de cette passerelle.

Au vu des éléments évoqués, nous vous invitons à accepter le classement de la motion 97.143

7.3. 11.114

6 janvier 2011

Motion de la commission des pétitions et des grâces "Davantage de bandes cyclables en Suisse romande"

Le 25 mai 2010, le Grand Conseil a refusé le rapport de la commission des pétitions et des grâces 10.020 – "Davantage de bandes cyclables en Suisse romande", du 16 avril 2010, et le dossier a été retourné à la commission. Le contexte démontre que, par son vote, le Grand Conseil a entendu donner suite à la pétition "Davantage de bandes cyclables en Suisse romande".

Afin de concrétiser cette volonté du Grand Conseil, la présente motion nantit le Conseil d'Etat de l'objet de la pétition et l'invite à lui faire rapport à ce sujet.

La pétition a la teneur suivante:

Davantage de bandes cyclables en Suisse romande

*Les cyclistes craignent souvent pour leur intégrité physique lorsqu'ils roulent sur les chaussées de Suisse romande: que ce soit pour pratiquer leur sport favori, pour leurs déplacements quotidiens ou de loisirs. Cette situation ne peut plus durer. **Les cyclistes doivent pouvoir rouler en sécurité sur des aménagements cyclables.** Les cyclistes doivent être pris en considération dans les aménagements routiers au même titre que les autres moyens de transport et non de façon subsidiaire.*

*Dans ce contexte, nous demandons que soient développés les bandes cyclables et autres aménagements **pour plus de respect et convivialité à l'égard des cyclistes.***

Pétition munie de 1624 signatures.

Développement

Depuis plus de 140 ans que le sport cycliste existe ou que l'on se déplace à vélo au quotidien, la petite reine n'a pas reçu son dû de la part des pouvoirs publics. En effet, son terrain de jeu, la route, est ouverte à tous les véhicules: voitures, motos, bus, tracteurs, camions et autres.

Dans ce contexte, l'intégrité physique des cyclistes est souvent mise en danger. Pourtant, comme tout citoyen et contribuable, les cyclistes ont aussi le droit d'utiliser la route en toute sécurité pour leurs déplacements ou la pratique de leur activité sportive. Des piscines sont construites pour la natation, des salles omnisports pour la gymnastique, le basketball ou le volleyball, des stades pour l'athlétisme ou le football, des halles pour le tennis, mais bien peu est réalisé pour les cyclistes.

Là où elles existent, les bandes et pistes cyclables soumettent trop souvent les cyclistes à un véritable parcours du combattant; tantôt sur les trottoirs en conflit avec les piétons, tantôt en pleine circulation lorsque tout marquage, et donc toute "protection", disparaît subitement.

Régulièrement, les aménagements cyclables sont mal entretenus ou encombrés de voitures à l'arrêt avec des portières qui peuvent s'ouvrir sans prévenir.

Un réseau de bandes et aménagements cyclables sécurisé est plus que jamais nécessaire afin de permettre de rouler sans risquer son intégrité physique à chaque coup de pédale, sans vivre avec la hantise d'être percuté par une voiture ou un poids lourd qui refuse de ralentir malgré le manque de place pour dépasser.

Dans un monde victime de la sédentarité, de la pollution et des nuisances du trafic, des routes sans aménagements cyclables ne doivent plus être construites en Suisse romande. Il est grand temps de revendiquer la place que les cyclistes méritent. Les aménagements cyclables sont nécessaires en ville et en campagne pour petits et grands.

Le vélo est une alternative à la saturation dont souffrent les centres urbains. Le temps est maintenant venu de reconnaître l'utilité grandissante de cet engin génial qui, plus que jamais, représente notre avenir malgré son grand âge.

Mobilisons-nous pour défendre et protéger l'activité cycliste comme elle le mérite. Si vous êtes convaincus qu'une action doit être entreprise dans ce sens, manifestez votre solidarité en soutenant la pétition "Davantage de bandes cyclables en Suisse romande".

Commentaires

1. Résumé du texte de la pétition

Les cyclistes craignent aujourd'hui pour leur intégrité physique lorsqu'ils roulent sur les chaussées de Suisse romande, que ce soit pour pratiquer leur sport favori, pour leurs déplacements quotidiens ou de loisirs, et tout particulièrement pour les trajets des élèves pour lesquels le mouvement quotidien est indispensable. Dans cette pétition adressée aux Grands Conseils de Suisse romande, les cyclistes demandent de pouvoir rouler en sécurité sur des aménagements cyclables. Les cyclistes doivent désormais être pris en considération dans les aménagements routiers au même titre que les autres moyens de transport et non de façon subsidiaire, comme c'est souvent le cas aujourd'hui. Dans le cadre des projets d'agglomération, il est important que les cantons investissent dans la mobilité douce afin d'obtenir la part fédérale de financement prévue pour ces aménagements.

2. Pourquoi cette pétition? Historique et chiffres

Près de 3200 cyclistes ont été blessés et 27 tués en 2008 en Suisse. Alors que le nombre de cyclistes accidentés diminue en Suisse allemande, il n'en est rien en Suisse romande (rapport 2008, BPA). Une étude du BPA sur le trafic cycliste conclut d'ailleurs qu'une des mesures les plus recommandée pour la prévention des accidents de cyclistes est une "intervention au niveau de l'infrastructure en localité et hors localité de façon à réduire les risques de collision" ; une intervention des collectivités en la matière est donc indispensable. C'est pour cela que les associations régionales de PRO VELO en Suisse romande (Fribourg, Genève, Jura, Neuchâtel, Vaud, Valais) ont lancé en février 2009 la pétition. En six mois, près de 18.500 signatures ont été recueillies, dont 1624 dans le canton de Neuchâtel.

3. Situation actuelle - quelques exemples

Besoin d'aménagement: Route cantonale St-Blaise-Le Landeron.
Chaussée étroite avec trafic à 80 km/h, pas de place propre pour les cyclistes.

Mauvaise priorité: Vue-des-Alpes.
Pistes à deux voies pour les véhicules à la montée pour permettre le dépassement en cas où le tunnel est fermé, mais pas de bande cyclable. Bande cyclable à la descente trop étroite et donc dangereuse.

Mauvaise planification: Tunnel entre Fleurier et Les Verrières.
Si pas d'aménagement prévu pour les cyclistes, plutôt un obstacle qu'une amélioration.

Réalisation exemplaire: Route cantonale Areuse-Vaumarcus.
Après l'ouverture de l'autoroute, aménagement avec bandes cyclables sur tout le long.

4. Ce que nous attendons du Grand Conseil

Veiller à que les mesures concernant les vélos dans le plan directeur des transports (2007) soient exécutées dans les délais impartis (moyens termes = 2012)

- Encourager l'utilisation du vélo pour les déplacements quotidiens entre les régions suburbaines et les centres urbains.
- Encourager l'utilisation du vélo pour les déplacements touristiques.
- Dans le cadre du regroupement au sein d'un même service des tâches cantonales de planification en matière de transports, création d'un poste de "délégué au vélo", avec les connaissances et compétences nécessaires pour intégrer les aménagements pour les cyclistes dans le cadre de chaque projet routier ou TC (accès, places de parc pour vélo).

Voter les crédits nécessaires pour la mobilité douce dans le projet d'agglomération.

La présente stratégie nous semble être une réponse exhaustive et cohérente aux volontés exprimées dans la présente motion. Nous vous invitons dès lors à accepter son classement.

8. CONSEQUENCES SUR LES COMMUNES ET LE PERSONNEL

La mise en œuvre de la stratégie cantonale de la mobilité douce sera réalisée dans le respect de la dotation actuelle en personnel des services de l'Etat. Pour les tâches ne devant pas obligatoirement être conduites par l'Etat, il sera procédé par mandat de prestations à une structure tierce susceptible de traiter des questions de mobilité au nom de l'Etat.

Les communes seront invitées à prendre en charge les projets au sein des localités et agglomérations au gré de leurs propres activités. La mise en œuvre des mesures du projet d'agglomération contribue grandement aux prestations qu'elles devront fournir.

9. CONSEQUENCES FINANCIERES

La volonté de réorganiser la mobilité du canton et de favoriser la mobilité douce ne peut se faire sans moyens financiers. Considérant les ressources limitées du canton, il a été admis de prévoir un montant de 20 millions de francs réparti sur 20 ans destiné à couvrir les frais de planification et de réalisation, ou l'octroi de subventions, et de se doter d'un montant annuel ad hoc de 50.000 francs à des fins de promotion. L'ensemble des charges ainsi que les dépenses d'investissement à venir devront être assumées dans le cadre du budget ordinaire de l'Etat et dans le respect du frein à l'endettement.

En ce qui concerne l'entretien constructif des routes cantonales, le crédit d'engagement demandé porte sur la période 2016–2017. La planification détaillée des travaux sera déterminée à chaque début d'année, de manière à ce que les dépenses annuelles atteignent un montant global de 4,2 millions de francs. Le tableau ci-dessous dresse la liste des travaux à réaliser, sans ordonnancement annuel dans la mesure où, sur une durée de 2 ans, même si certains choix sont déjà opérés et si plusieurs contraintes sont déjà connues, les priorités peuvent être amenées à changer au fil des mois.

RC 5	Traversée du Landeron
H10	Le Long Mur – Prise Milord
H10	Pont de la Roche – Pont des Chèvres
RC 149	Buttes – Fleurier
RC 170	Les Ponts-de-Martel, traversée du village
RC 1003	Valangin – Poil-de-Rattes
RC 2225	Les Bayards – Le Cernil
RC 168	Le Basset – Les Brenetets
RC 2232	Môtiers – Couvet
RC 2325	La Châtagne – La Chaux-du-Milieu (suite)
RC 2325	La Chaux-du-Milieu – Le Quartier (suite)
RC 1320	Les Loges

Comme cela se pratique depuis maintenant plusieurs années, la possibilité d'intégrer des aménagements propres à la mobilité douce cycliste est systématiquement intégrée dans les réflexions lors de la préparation d'un projet, qu'il relève de l'entretien constructif, de crédits-cadres d'aménagement ou de projets particuliers. La décision de concrétiser ou non les aménagements identifiés et dont la faisabilité est confirmée dépend avant tout de l'usage qui peut potentiellement en être fait et de la configuration dans laquelle ledit aménagement doit être réalisé. Ainsi, quand les emprises à disposition peuvent être quelque peu étendues et quand la topographie s'y prête, l'adjonction de bandes cyclables ou d'une piste cyclable est intégrée dans le projet.

Quant à la mobilité douce piétonne, elle se situe avant tout en localité et relève donc de besoins liés à l'urbanisation, pour lesquels les communes sont compétentes. Ces aménagements sont étudiés et pris en compte au même titre que les précédents, puis discutés et convenus avec les communes.

10. REFORME DE L'ETAT

Ces propositions s'inscrivent pleinement dans l'optique de la réforme de l'Etat du point de vue de la rationalisation de l'administration. En effet, elles visent à renforcer, développer le 3^e pilier de la politique de la mobilité de manière à réduire d'une part les charges sur les réseaux de transport individuel motorisé et, d'autre part, à soutenir l'usage des transports publics. Il est par ailleurs proposé de mettre en œuvre la mobilité douce en s'appuyant sur les ressources actuelles en personnel et en répartissant clairement les champs d'activité entre canton et communes afin d'éviter les doublons.

11. VOTE DU GRAND CONSEIL

En application de l'article 57, alinéa 3, de la Constitution neuchâteloise et de l'article 36, lettre a, de la loi sur les finances de l'Etat et des communes (LFinEC), du 24 juin 2014, le présent décret entraînant une dépense unique de plus de 7 millions de francs doit être voté à la majorité qualifiée de trois cinquièmes des membres du Grand Conseil.

12. CONCLUSION

Jusqu'à peu, le canton a prioritairement mis l'accent sur l'amélioration des infrastructures routières, favorisant ainsi la mobilité individuelle. Dans le cadre des projets d'agglomération, il a été pris conscience de la nécessité de mettre en place un réel RER, non seulement basé sur une offre ferroviaire, mais également sur un réseau étendu de TP par bus, irriguant finement le territoire. La mobilité douce vient renforcer cette offre en élargissant, notamment grâce à l'usage du vélo, la zone d'influence de chacun des arrêts. La mobilité douce contribuera assurément à atteindre l'objectif d'un report modal important formulé dans le plan directeur cantonal.

Dans bien des situations, la mobilité douce nécessite que l'espace de la voirie soit revu, partagé entre tous les usagers. En localité, la route doit redevenir une rue. Elle doit être conviviale, accueillante pour chacun des usagers, notamment les plus vulnérables:

cyclistes et piétons. A travers la mobilité douce, c'est également la question de l'urbanité qui est posée. Les localités sont traversées à pied ou à vélo, à vitesse réduite. La mobilité douce favorise la proximité, rapproche les lieux d'habitat, de travail, de loisirs... et de ce fait favorise aussi la multifonctionnalité et la convivialité. De la densité des activités humaines découle un contrôle social de l'espace public et une réduction des déprédations et autres incivilités. La mobilité douce implique un environnement de qualité, sécurisant, pensé à l'échelle humaine.

Certes, la mobilité douce complète la politique de mobilité du canton, mais elle est également un puissant soutien à toutes les mesures de valorisation urbaine, partant de la densification que demande la nouvelle loi fédérale sur l'aménagement du territoire, visant le développement vers l'intérieur et la valorisation du milieu bâti. Dans une approche de développement durable, il ne sera pas possible de rendre acceptable la densification de nos villes sans poser la question de la qualité des espaces publics, lieux par excellence de la mobilité douce, et supports de la vie sociale et économique.

En conclusion, le Conseil d'Etat est convaincu que la mise en place d'une stratégie cantonale de mobilité douce est nécessaire pour soutenir tant le développement des transports publics que le report modal. Il souhaite donc œuvrer dans la continuité du constat exposé dans le présent rapport et mettre en œuvre les mesures identifiées, tant au niveau infrastructurel qu'en termes de gouvernance, selon les deux étapes consistant à établir la planification cantonale d'abord, puis à revenir vers votre Autorité valider les fondements légaux y relatifs et solliciter les moyens financiers nécessaires à sa mise en œuvre.

Enfin, comme il en a été voulu en avril 2014 par votre Autorité, le Conseil d'Etat demande que soit octroyée la deuxième moitié du crédit destiné à assurer l'entretien constructif des routes cantonales, soit 8.400.000 francs, qui dépendait de la présentation de ce rapport au Grand Conseil.

Il vous invite également à procéder au classement des propositions 94.122, 97.143 et 11.114.

Veillez agréer, Madame la présidente, Mesdames et Messieurs, l'assurance de notre haute considération.

Neuchâtel, le 6 juillet 2015

Au nom du Conseil d'Etat:

La présidente,
M. MAIRE-HEFTI

La chancelière,
S. DESPLAND

Décret
portant octroi d'un crédit complémentaire de 8.400.000
francs pour l'entretien constructif des routes cantonales

Le Grand Conseil de la République et Canton de Neuchâtel,

Vu l'article 57 de la Constitution de la République et Canton de Neuchâtel (Cst. NE), du 24 septembre 2000;

Vu le décret du Grand Conseil portant octroi d'un crédit de 8.400.000 francs pour l'entretien constructif des routes cantonales, du 30 avril 2014;

sur la proposition du Conseil d'Etat, du 6 juillet 2015,

décrète:

Article premier Un crédit complémentaire de 8.400.000 francs est accordé au Conseil d'Etat pour l'entretien constructif des routes cantonales.

Art. 2 Le Conseil d'Etat est autorisé à se procurer, éventuellement par la voie de l'emprunt, les moyens nécessaires à l'exécution du présent décret.

Art. 3 Les travaux de restauration entrepris en application du présent décret sont déclarés d'utilité publique. Le Conseil d'Etat reçoit tous les pouvoirs pour acquérir, à l'amiable ou par voie d'expropriation, les immeubles qui pourraient être nécessaires à l'exécution des travaux.

Art. 4 En cas d'expropriation, il sera fait application de la loi cantonale sur l'expropriation pour cause d'utilité publique, du 26 janvier 1987.

Art. 5 Les détails d'exécution des travaux sont confiés au soin du Conseil d'Etat. Le rapport de gestion du Département du développement territorial et de l'environnement donnera chaque année toutes les indications utiles sur l'avancement des études, sur les dépenses engagées et sur leur financement.

Art. 6 Le crédit sera amorti conformément aux dispositions de la loi sur les finances de l'Etat et des communes (LFinEC), du 24 juin 2014.

Art. 7 ¹Le présent décret est soumis au référendum facultatif.

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

Neuchâtel, le 6 juillet 2015

Au nom du Grand Conseil:

La présidente, *La secrétaire générale,*

Neuchâtel – Stratégie de mobilité douce

Pistes pour intensifier l'usage du vélo dans le canton

Planification de l'entretien du réseau routier cantonal

Evolution d'état – Rapport 2014