



Rapport d'information du Conseil communal au Conseil général concernant l'application du Plan directeur de la mobilité cyclable (PDCMC) sur le territoire communal

(Du 31 août 2020)



Figure 1 - Nouvelle bande cyclable de la rue de la gare

Monsieur le Président,
Mesdames, Messieurs,

La nouvelle loi cantonale sur la mobilité douce (LMD), entrée en vigueur le 9 mars 2017, a pour but de développer un réseau cyclable cantonal, d'investir dans l'infrastructure et de promouvoir la mobilité douce. L'objectif est d'augmenter la part modale du vélo utilitaire conformément à la stratégie Mobilité 2030 et à l'impératif de répondre aux défis climatiques. Cette loi définit et hiérarchise les itinéraires utilitaires et de cyclotourisme à l'échelle du canton, dont quatre axes traversent notre commune actuelle et le futur territoire fusionné. Ce Plan directeur cantonal de la mobilité cyclable (PDCMC), contraignant pour nos Autorités, s'accompagne d'une participation au financement par le Canton à hauteur de 40% des coûts de sa réalisation.

Dans le prolongement de notre rapport n°20-004 du 24 janvier 2020 concernant les demandes de crédit relatives aux programmes d'assainissements sur le domaine public 2020-2021 et en vue des prochains programmes, le présent rapport traite de la mise en conformité de l'axe principal traversant la ville (l'Axe phare Edouard-Dubois – Gare – La Coudre). Il présente la planification générale de l'application du PDCMC sur notre territoire puis les mesures choisies par notre Conseil pour réaliser la portion de l'Axe phare A2 (cf. figure 1) entre le secteur Edouard-Dubois – Vauseyon – la rue des Parcs – la rue des Sablons dans le cadre des travaux d'assainissement du domaine public, et pour poursuivre la réalisation en partie provisoire de la portion Gare – Fahys – La Coudre.

Le plan directeur représente aux yeux de notre Conseil une opportunité bienvenue d'appliquer des mesures favorisant les modes de transports doux, en garantissant une accessibilité de l'espace public à chacune et chacun. La mise en place des mesures demandées par le PDCMC visant la sécurisation des itinéraires cyclables prioritaires doit trouver des solutions intégrant les besoins en espace de la circulation et de la végétation, indispensable à la qualité de vie dans notre environnement urbain.

Force est de constater que les gabarits routiers, en certains lieux, sont insuffisants pour offrir à chaque mode de transport la surface idéale par juxtaposition. Si l'élargissement des axes qui le permettent est envisagée, des compromis doivent être trouvés quand le bâti existant contraint la surface disponible. Notre arbitrage se fonde alors sur deux dimensions:

1. La Charte pour la mobilité urbaine durable priorisant les modes de transport dans l'ordre suivant: 1. mobilité douce; 2. transports publics; 3. transport individuel motorisé.

2. Le domaine public devant constituer un espace extérieur pour la population, à la fois espace de vie et espace de mobilité.

1. Contexte

Les aménagements cyclables doivent répondre à deux principes pour améliorer efficacement la sécurité et l'usage du vélo: «Connaitre les besoins des cyclistes» (*cf. ci-dessous 1.1*) et «Aménager des axes directs, accessibles et cohérents» (*cf. ci-dessous 1.2*).

1.1 Connaitre les besoin des cyclistes

Depuis 2013, notre Ville participe aux enquêtes du «Prix villes cyclables» piloté par PROVELO Suisse en collaboration avec l'OFROU. Ces enquêtes sont menées tous les 4 ans et permettent d'évaluer l'attractivité de la ville en terme d'aménagements cyclables et de suivre l'évolution des pratiques et des besoins. Dans cette enquête, Neuchâtel se classe 5^e sur 10. Les cyclistes demandent surtout des améliorations au niveau du stationnement et de la sécurité passant notamment par des aménagements cyclables.

Le 23 septembre 2018, les citoyen-nes de la ville de Neuchâtel ont plébiscité l'Arrêté fédéral concernant les voies cyclables et les chemins et sentiers pédestres à 85.2%. Ce score démontre la volonté de notre population d'améliorer la mobilité douce en ville de Neuchâtel. L'émergence des vélos électriques au début des années 2000, et leur développement dans les années 2010, a démocratisé la pratique du vélo, même sur des axes avec une topographie exigeante, une évolution bien visible dans notre ville. La pandémie de 2020 a modifié les habitudes de déplacement, notamment par une utilisation accrue du vélo.

Enfin, sur le terrain, le service de location de vélo Neuchâtelroule est un bon indicateur pour connaître et suivre les pratiques des cyclistes: si la station du Port touche essentiellement un public de loisirs (10-15'000 locations/saison), l'offre de vélos en libre-service (VLS) répond aux besoins des pendulaires (30-60'000 utilisations par année). Cette année, la Ville a renforcé, avec succès, son offre en densifiant le réseau de vélos en libre-service ce qui est particulièrement bienvenu en cette période de Covid-19. La demande de vélos en libre-service est également importante dans le haut de la Ville, notamment sur l'axe Phare.

1.2 Aménager des axes directs, accessibles et cohérents

Les aménagements cyclables doivent offrir des axes reliant les centralités de manière directe et en toute sécurité. Les accès des cyclistes à ces axes

doivent être sécurisés et facilement compréhensibles pour tous les usager-ères de la route. L'aménagement de ces itinéraires doit être homogène, continu et cohérent.

La Ville de Neuchâtel est dotée d'une piste cyclable le long des rives du lac qui offre un itinéraire sécurisé pour les loisirs et les balades touristiques. Cette voie répond aux besoins des usager-ères et aux exigences minimales du PDCMC, mais doit être améliorée ponctuellement. Sur les axes urbains, la Ville améliore petit à petit la desserte cyclable, par exemple en ouvrant les voies des bus aux vélos, en mettant en place des contre-sens cyclables dans les principales rues à sens unique, ou en aménageant des sas vélos aux feux de circulation. Ces pratiques ne sont toutefois pas généralisées. Une analyse est faite au gré des opportunités, notamment lors des assainissements de chaussée.

Les aménagements cyclables en Ville de Neuchâtel sont clairement perfectibles. Le réseau doit être amélioré tant au niveau de la sécurité que de la continuité et la cohérence interne comme avec les communes voisines. La LMD donne les bases légales nécessaires pour appliquer le PDCMC et aménager les axes utilitaires majeurs qui relient les différentes centralités de façon directe et sécurisée. Comme vient de l'affirmer la Conférence des villes pour la mobilité, la marche à pied et le vélo doivent devenir les choix évidents et intuitifs pour les déplacements en ville. Dans ce sens, il conviendra également de compléter ce réseau d'itinéraires avec une planification des lieux de stationnement publics et privés.

2. Mandat d'étude

Si la promotion des déplacements à vélo mérite notre attention dans l'ensemble de la commune, notre ville est particulièrement concernée par 4 tronçons du PDCMC qui traversent le Littoral:

1. Un axe dit «Axe phare» (l'axe A2, prioritaire) entre Corcelles-Cormondrèche et St-Blaise et qui passe par la gare des Deurres et La Coudre, via la rue des Parcs, la gare CFF et la rue des Fahys.
2. Un axe principal «horizontal» (B3) entre Bevaix et Le Landeron qui traverse la ville entre Serrières et Monruz en passant par la place Numa-Droz et les Saars.
3. Un axe secondaire «vertical» (C11) qui relie Neuchâtel au Val-de-Ruz. La ville est concernée par le tronçon entre la place Numa-Droz et Valangin, en passant par la gare CFF et le quartier de Pierre-à-Bot.
4. Un axe cyclo-touristique (routes 50 et 94) qui longe le lac de Neuchâtel.

Nous avons mandaté un groupement de bureaux d'ingénieurs neuchâtelois pour évaluer l'applicabilité du PDCMC sur les 2 axes principaux et l'axe secondaire. Les bureaux ont dégagé les aménagements types demandés par le PDCMC et relevé les tronçons pour lesquels:

- l'aménagement est conforme ou est en cours d'étude;
- le gabarit est suffisant pour l'application du PDCMC;
- le gabarit est insuffisant et ne permet pas de mettre en place les aménagements cyclables sans impacter la progression des transports publics et/ou le stationnement des voitures (tronçons avec un ou plusieurs points problématiques, dits «points durs»).

Pour les secteurs qui ont un ou plusieurs points durs, différentes solutions d'aménagement ont été proposées¹. Les mandataires ont également dû prévoir la cohérence des aménagements le long des axes et intégrer les projets routiers déjà en cours. Les aménagements proposés sur l'Axe phare A2 dans le présent rapport sont évidemment cohérents avec ceux retenus par les communes voisines (Pesey et Hauterive).



Figure 2 - Centralité de la Rosière (Rue des parcs, cf. chapitre 4.1)

¹ Les bureaux n'ont pas apporté de proposition pour les points durs de la Baie de l'Évole, de la rue de la Maladière, ni de la rue des Terreaux, car ils font partie d'études à venir. Quant à l'axe phare entre Corcelles-Cormondèche et les Deurres, il est déjà étudié par les communes voisines dans le cadre d'une mesure du PA-3 (Projet d'agglomération, 3^e génération).

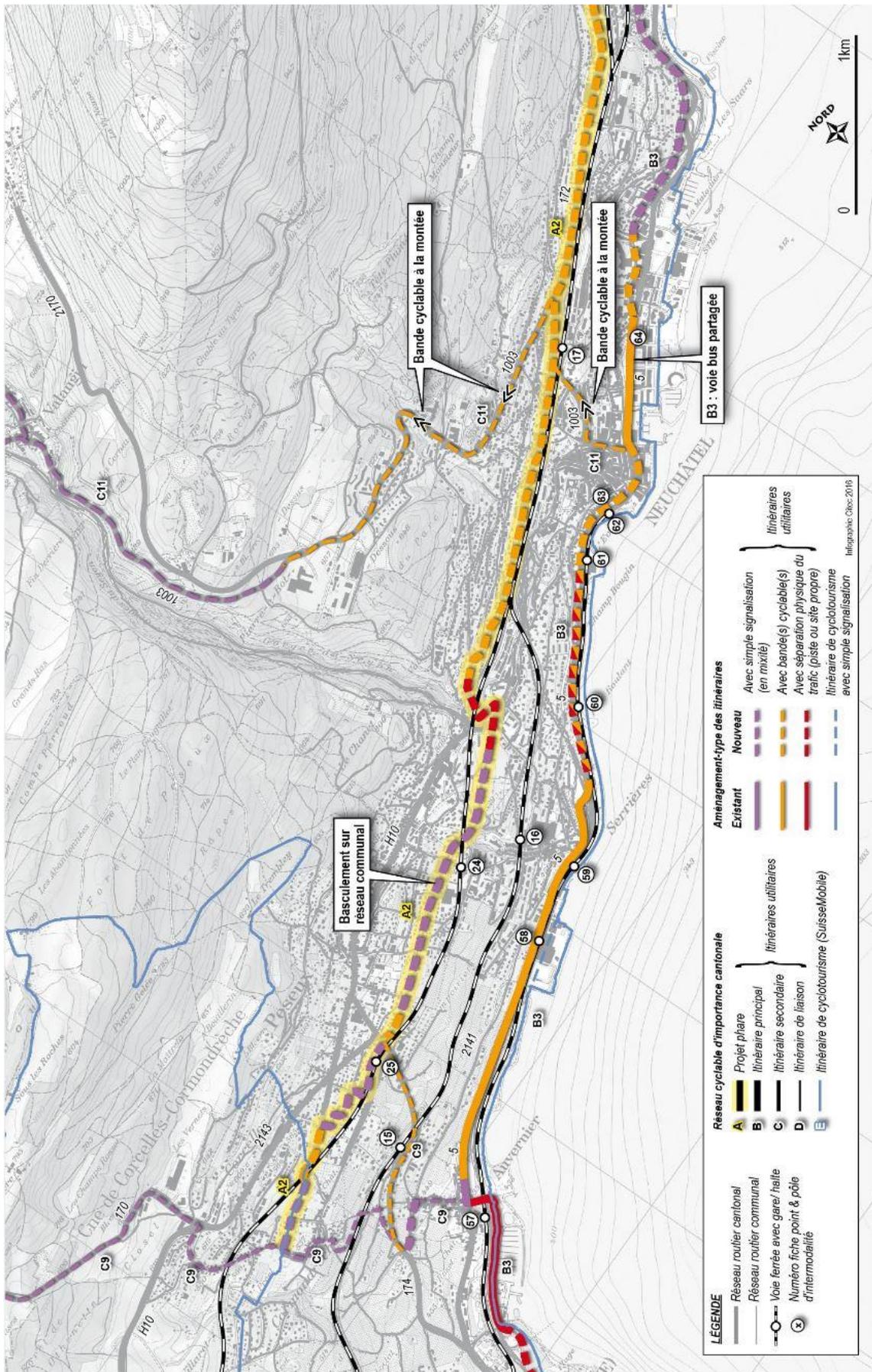


Figure 3 – Plan directeur de la mobilité cyclable (PDCMC), cf. annexe 9.1 (format A4)

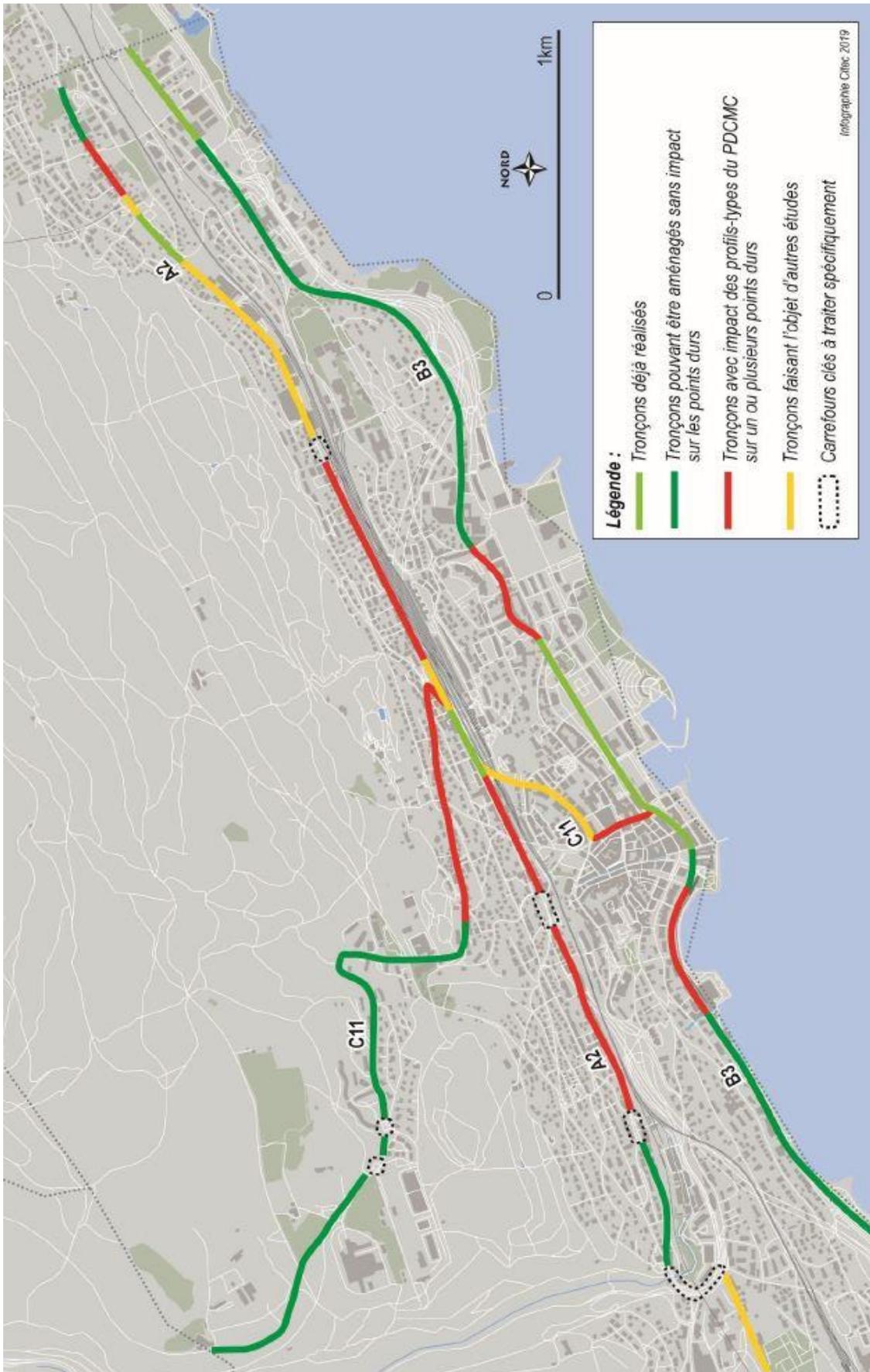


Figure 4 – Étude des axes du PDCMC sur le territoire communal (2019)

3. Résultats et priorisation

Le résultat des études (*cf.* ci-dessus chapitre 2) montre que sur les 17.1 km de route concernés sur le territoire communal:

1. 55% sont déjà conformes ou peuvent être aménagés sans impacts majeurs sur les gabarits routiers;
2. 13% des tronçons sont déjà intégrés dans des études en cours;
3. 32% présentent un ou plusieurs points durs (tronçons dits «conflictuels», situés sur l'Axe phare A2 et l'Axe secondaire B3).

Notre Conseil a choisi, dans le cadre du présent rapport, de se concentrer sur la solution des points durs de l'Axe phare A2, en proposant les aménagements les plus équilibrés, efficaces et cohérents². Cet axe est le principal lien entre les communes fusionnées, avec la plus grande attractivité pour les cyclistes et le plus grand potentiel de transfert modal. Nous résumons ici les mesures nécessaires; les détails, tronçon par tronçon, se trouvent en annexe (*cf.* ci-dessous p.23). Conformément à la Charte pour la mobilité urbaine durable et la Vision d'aménagement «Neuchâtel 2050», notre Conseil a priorisé les piéton-nes, la sécurité des cyclistes, le bon fonctionnement des transports public, puis celui du transport individuel, y compris la facilité de trouver des places de stationnement.

De manière générale, notre Conseil a la volonté de gérer l'ensemble du réseau routier de notre ville selon les règles des zones 30 ou vitesse 30km/h — le 50 km/h devant relever de l'exception sur les tronçons où cela fait du sens. Il faut savoir que la grande majorité de la surface de notre territoire se trouve déjà en zone 30 ou vitesse 30km/h, à l'exception notable des liaisons dites «collectrices». Or, ces dernières sont aussi très fréquentées par le cyclisme utilitaire et présentent aujourd'hui de réels risques sécuritaires pour les cyclistes. La réalisation progressive des mesures du PDCMC sera coordonnée avec le programme d'entretien du domaine public et les mesures du projet d'agglomération.

- **À l'ouest de la gare CFF**, notre Conseil a choisi de favoriser un régime à 30km/h compte tenu des contraintes. Ce régime permet d'apaiser le trafic, de partager la chaussée avec un degré de sécurité acceptable, de maintenir la grande majorité des places de stationnement

² L'aménagement de l'axe montant C11 (Gare – Cadolles) avec une bande cyclable à la montée préconisé par notre mandataire garantira la sécurité de l'ensemble des usager-ères, mais s'opèrera au détriment de 60 places de stationnement. Il sera approfondi et considéré dans un deuxième temps de la mise en œuvre du PDCMC, tout comme l'Axe prioritaire B3 qui sera traité dans le cadre des mesures du projet d'agglomération prévues sur les quais.

tout en n'impactant que faiblement la vitesse commerciale des transports publics.

- **À l'est de la gare CFF**, au vu du caractère de transit de cet axe, avec très peu de traversées piétonnes du fait qu'il soit bordé en partie par les voies CFF, le régime à 50km/h sur la rue des Fahys est maintenu, avec une bande cyclable dans les sens montants. Le quartier des Portes-Rouges sera réaménagé dans le cadre du projet d'agglomération en cours en reprenant les principes du PDCMC. L'avenue du Vignoble réalisée en 2016/17 répond aux objectifs du PDCMC. La Coudre sera traité dans un processus participatif selon les mêmes règles qu'aux Portes-Rouges. Dans ce projet les soucis du stationnement nécessaire aux riverains est pris en compte.

4. Axe phare (A2)

4.1 Secteur ouest de la Gare CFF de Neuchâtel

Le secteur Ouest s'étend sur 6 km entre les rue des Préels (Corcelles-Cormondrèche) et la gare de Neuchâtel. Notre Conseil propose d'aménager cet axe pour permettre aux usagers (piétons, cyclistes, transports publics et automobilistes) de partager la chaussée existante avec un niveau de sécurité acceptable en tenant compte des places de stationnement. Le PDCMC est appliqué selon les principes suivants :

- Corcelles jusqu'à Vauseyon (via Fornachon-Edouard Dubois) : zone 30km/h.
- Vauseyon (OFROU) : des discussions seront engagés avec les services de la Confédération pour garantir la qualité de la liaison.
- Vauseyon – Rosière (Parc Ouest) : maintien du 50km/h avec bande cyclable à la montée (sens Est-Ouest)
- Rosière : Cette centralité devra faire l'objet d'un aménagement spécifique à intégrer dans les prochaines planifications (processus participatif)
- Rosière – Gare (Parcs, Sablons) : zone 30km/h

Il est relevé que les réflexions ont été partagées avec les communes de Corcelles-Cormondrèche et de Peseux dans le cadre de différentes études de coordination. La Commune de Peseux a déjà mis en pratique une partie de son aménagement cet été 2020.

4.1.1 Conditions

Voici les principaux éléments déterminant les aménagements:

- ***des gabarits routiers insuffisants pour maintenir un régime de 50km/h sur l'axe:***

À 50km/h, l'aménagement de bandes cyclables bidirectionnelles est indispensable pour répondre aux exigences du PDCMC. Ceci exige des gabarits routiers (hors trottoir) d'au moins 9.1m. Avec des places de stationnement sur la chaussée, le gabarit doit être de 11.6m au minimum. Or, nous ne disposons que de 6.80 m à 9.4 m le long de l'axe. Ainsi, il faudrait soit appliquer le plan d'alignement (avec des conséquences non acceptables en terme de délai et de coûts), soit supprimer 69 des 76 places de stationnement présentes sur la chaussée.

- ***le volume de trafic permet de passer au régime 30km/h:***

Le volume du trafic sur cet axe varie entre 5'700 et 9'200 véhicules/jour. La rue des Parcs comptabilise par exemple 7'100 véhicules/jour. À 50km/h, les aménagements cyclables sont nécessaires dès 5'000 véhicules/jour. À 30km/h, ils sont nécessaires dès 10'000 véhicules/jour. Ainsi, en adoptant les 30 km/h, nous pouvons renoncer à la réalisation de bandes cyclables tout en offrant une sécurité adéquate aux cyclistes.

- ***L'impact sur le stationnement est mesuré:***

Même avec le régime 30km/h persistent certaines situations conflictuelles (points durs). Sur les 76 places de stationnement sur domaine public disponibles entre La Rosière et la gare, nous devons enlever 19 places. Rappelons à ce titre que le projet validé par votre Autorité pour transformer le parking de la Chaumière en jardin public et en home (avec parking en ouvrage) prévoit une augmentation de places de stationnement et rétablit ainsi la situation; il proposera 65 places (45 en régime zone bleue et 20 à la location).

Des places de stationnement deux-roues seront ponctuellement aménagés à proximité des arrêts de transports publics, favorisant le transfert modal.

- ***Apaisement du trafic routier:***

La réduction de vitesse contribue à l'objectif de réduire le trafic routier en ville de 5%/an et valorise l'utilisation des tunnels qui ont pour mission d'absorber le trafic de transit.

- **Amélioration de la sécurité:**

La mise en régime 30km/h sur cet axe améliore la sécurité pour tous (piéton-nes, cycles et les transports motorisés). La distance d'arrêt d'une voiture est réduite de moitié et la visibilité est améliorée. Selon le Bureau de Prévention des Accidents (BPA), le risque qu'un-e piéton-ne soit tué-e en cas de choc se situe à 70% à 50km/h contre 10% à 30km/h. De plus, la réduction de la vitesse améliore le sentiment de sécurité et le confort des piéton-nes.

- **Continuité de l'aménagement:**

À terme l'aménagement présentera une certaine homogénéité sur 6km entre Corcelles-Cormondèche et la gare de Neuchâtel.

- **Amélioration de la qualité de vie des résident-es:**

Cet aménagement s'inscrit dans un mouvement plus large en faveur de la qualité de vie en milieu urbain, dont la mobilité est une dimension fondamentale.

Les rues des Parcs et des Sablons sont des rues de quartier avec des bâtiments de part et d'autre de la chaussée. Les traversées piétonnes sont aujourd'hui fréquentes, aussi en dehors des passages piétons. La transversalité sera ainsi favorisée et encouragée.

- **Diminution du bruit lié au trafic:**

Dans les quartiers concernés, les résident-es sont fortement exposé-es au bruit, essentiellement routier: la diminution de la vitesse a un impact particulièrement important sur la perception du bruit. Ainsi, le passage d'un régime 50km/h à 30 km/h génère une diminution équivalente de 50% en termes de volume sonore ressenti.

- **Impact sur les transports publics mesuré:**

Selon les études, le temps de parcours des bus entre la gare et Vauseyon est de 6 minutes aux heures creuses (moyenne 30km/h) et de 9 minutes aux heures de pointe (moyenne 20km/h). Le passage en régime 30km/h impacte peu les transports publics aux heures de pointe et la prolonge d'une minute aux heures creuses.



Figure 5 : Axe phare du PDCMC à 30km/h avec exception 50km/h entre Vauseyon et la Rosière, la rue des Fahys et l'avenue du Vignoble. Les axes B3 (bord du lac) et C11 (axe vertical) sont également représentés.

4.1.2 Réalisation

Les coûts d'assainissement de la chaussée sur 2/3 de la rue des Parcs ont déjà été sollicités dans le cadre des demandes de crédit du domaine public. Ils incluent la mise en application du PDCMC par des mesures de marquage et de régime de trafic (*cf.* rapport 20-004 *op cit.* pp.23 et 31).

Le financement de l'étude pour les aménagements à prévoir sur cet axe est de la compétence de notre Conseil (chap. 7.2). Sur la rue des Sablons, les travaux ont été finalisés à fin juin. Le marquage définitif sera réalisé courant septembre. Une expertise de mise en zone 30 est en cours et un arrêté de circulation sera établi.

4.2 Est de la Gare CFF de Neuchâtel

Le secteur Est s'étend sur près de 2.7 km entre la gare de Neuchâtel et La Coudre. Notre Conseil propose d'aménager cet axe pour permettre aux usagers (piétons, cyclistes, transports publics et automobilistes) de partager la chaussée existante avec un niveau de sécurité acceptable en tenant compte des places de stationnement. Le PDCMC est appliqué selon les principes suivants :

- Place Blaise-Cendrars - Faubourg de la gare : réaménagement spécifique dans le cadre du PA3.
- Fahys – Pont du Mail : maintien du 50km/h avec bande cyclable dans les sens montant (basculement au carrefour avec Gibraltar).
- Portes-Rouges : projet d'agglomération en cours (zone 30km/h préconisée)
- Vignoble : tronçon aménagé à 50km/h avec bande et piste cyclable à la montée
- La Coudre : Cette centralité fera l'objet d'un aménagement spécifique (processus participatif en cours)
- Dîme – Hauterive : aménagements régime 30km/h avec bande cyclable dans le sens de la montée.

Il est relevé que la commune d'Hauterive a finalisé son itinéraire cyclable en 2019.

4.2.1 Conditions

La rue des Fahys étant bordée d'un côté par les voies CFF, peu de piétonnes traversent la chaussée, de sorte qu'un régime à 30km/h n'est pas

pertinent. Les gabarits de cette rue sont toutefois insuffisants pour aménager 2 bandes cyclables tout le long. Nous planifions ainsi à court terme l'aménagement d'une bande cyclable dans le sens de la montée seulement: entre Gibraltar et la Gare, elle se situe au Nord de la chaussée; entre Gibraltar et le pont du Mail, au Sud. À plus long terme, la suppression du trottoir Sud de la rue des Fahys au profit d'un trottoir plus généreux au Nord sera étudiée en tenant compte des futurs travaux liés à la ligne directe Neuchâtel – Chaux-de-Fonds.

Le rapport traite essentiellement la rue des Fahys, les autres tronçons étant intégrés dans d'autres études ou sont déjà réalisés.

Voici les principaux éléments déterminant les aménagements:

- **Volume du trafic:** Les aménagements proposés permettent de maintenir un régime à 50km/h sur ce tronçon. La bande cyclable est une mesure minimale: en effet, le volume de trafic se situant entre 7'000 et 13'000 véhicules par jour, une piste cyclable est préconisée. Toutefois, en raison de l'absence d'immeubles sur le côté sud, cette solution n'as pas été retenue.
- **Gabarits routiers:** L'aménagement de bandes cyclables bidirectionnelles exige des gabarits routiers (hors trottoir et hors places de stationnement) d'au moins 9.1m. Or, les gabarits actuels étant insuffisants, l'application du plan d'alignement pourrait être envisagé ponctuellement à moyen terme.
- **Impact sur le stationnement:** Sur les 31 places de stationnement en zone bleues de la rue des Fahys, environ la moitié pourrait être supprimée. Notons que les aménagements cyclables devraient amener un report modal sensible et réduire ainsi le besoin de stationnement pour voitures.
- **Impact sur le trafic motorisé:** amélioration de la fluidité pour l'ensemble des usagers.
- **Impact sur la sécurité:** La mise en place de bandes cyclables sur la rue des Fahys dans le sens de la montée augmente significativement la sécurité des cyclistes: les manœuvres de dépassement sont facilitées.
- **Impact sur les piéton-nes:** L'élargissement du trottoir au Nord de la chaussée le long de la rue des Fahys, projet à long terme, apportera un confort et une sécurité nécessaire aux piéton-nes. Les résident-es de la rue des Fahys pourront bénéficier d'un trottoir desservant les habitations.

- **Continuité de l'aménagement:** Nous proposons un aménagement cohérent sur 2.7km entre la gare de Neuchâtel et Hauterive.
- **Qualité de vie des résident-es:** Cet aménagement s'inscrit dans un mouvement plus large en faveur de la qualité de vie en milieu urbain et de la mobilité.
- **Impact sur le bruit:** aucun.
- **Impact sur les transports publics:** Cet aménagement améliore la progression des bus qui pourront non seulement croiser en tout temps, mais également dépasser les cycles en toute sécurité dans le sens montant. La vitesse commerciale des bus sera ainsi améliorée.

4.2.2 Réalisation

Sur la partie Est de l'Axe phare, contrairement à sa partie Ouest (cf. ci-dessus chapitre 4.1), nous ne prévoyons pas de travaux sur le domaine public à court terme. Toutefois, plusieurs tronçons font actuellement l'objet d'étude de réaménagement (Portes-Rouges et La Coudre), liées à des mesures du Projet d'agglomération.

Des aménagement transitoires seront réalisés avec le marquage sur la rue des Fahys des bande cyclables à la montée.

La rue de la Dîme sera mise en conformité du PDCMC lors de la réalisation de la centralité de La Coudre.

Le financement de l'étude pour les aménagements à prévoir sur cet axe est de la compétence de notre Conseil (chap. 7.2).

5. Consultation

La Commission de la Mobilité et du Stationnement sera consultée.

6. Motions concernées

Le présent rapport répond d'une part à une obligation légale de la Loi cantonale sur la Mobilité douce et donne des éléments de réponses aux deux motions suivantes:

Motion n°329 «Pour une meilleure qualité de vie et plus de sécurité»

Du 12 novembre 2018, des groupes PopVertSol et Vert'libéraux/PDC, par Mmes Jacqueline Oggier Dudan, Sylvie Hofer-Carbonnier et consorts (PV du CG du 12 novembre 2018), attribuée à la Direction des infrastructures.

«Le Conseil communal est prié d'étudier la possibilité d'étendre la zone 30 km/h à toute route communale et la mise en place de nouvelles zones de rencontre dans les cœurs des quartiers, comprenant de petites zones piétonnes temporaires ou permanentes. Ceci dans le but de diminuer les nuisances sonores dues au trafic motorisé et d'augmenter la sécurité et le bien-être dans les quartiers d'habitations.»

Motion n°335 «Pour un développement urbain qui s'articule autour des déplacements à pied et à vélo»

Du 9 septembre 2019, des groupes PopVertSol et Vert'libéraux/PDC, (PV du CG du 9 septembre 2019), attribuée à la Direction de la mobilité.

«Le Conseil communal est prié d'étudier les mesures, actions et incitations nécessaires pour réduire de 5% par an, à compter de 2020 et jusqu'en 2035, le trafic motorisé individuel sur son territoire. Il est également prié d'étudier la mise en place d'un système d'indicateurs chiffrés permettant de mesurer les progrès année après année. Le système d'indicateurs est basé sur le monitoring du trafic journalier moyen en ville de Neuchâtel du «géoportail du système d'information du territoire neuchâtelois» (sitn.ne.ch), complété par des mesures ponctuelles sur les routes secondaires dans les quartiers. Ceci dans le but de favoriser les déplacements à pied, à vélo et en transports publics, afin de réduire l'impact climatique de la ville de Neuchâtel.»

La volonté de notre Conseil d'appliquer le principe d'une vitesse de 30km/h sur tout le territoire de la commune permettra d'obtenir les résultats demandés par la motion. Notons toutefois que notre Conseil prévoit des exceptions à cette règle où cela fait du sens. Les aménagements nécessaires seront mis en œuvre au fur et à mesure de la réalisation des projets en cours et à venir. Cet apaisement de la vitesse permettra de réduire les nuisances de la circulation motorisée, tout en garantissant l'accessibilité à l'espace public de toutes et tous. Les

aménagements qui l'accompagne vont renforcer les centralités et requalifier certains axes au bénéfice des résident-es et usager-ères.

La mise en place des mesures répondant au PDCMC dynamisera les déplacements à vélo. Ce report modal aura donc pour conséquence un apaisement du trafic individuel motorisé et réduira l'impact climatique de la ville de Neuchâtel. De plus, le changement du régime de vitesse sur l'axe principal du PDCMC incitera les véhicules en transit à favoriser un trajet par les tunnels.

En outre, les mesures préconisées sont cohérentes avec la Vision d'aménagement «Neuchâtel 2050», soit la première étape pour la révision de notre Plan directeur et Plan d'aménagement local. Si le rapport 20-013 et son annexe apportent les fondamentaux pour concrétiser les demandes de votre Autorité, le présent rapport préconise déjà la mise en œuvre d'éléments importants.

7. Impact de la proposition

7.1 Impact sur l'environnement

Le changement du régime de vitesse a un impact positif sur la lutte contre le bruit et les émissions de CO₂. Les aménagements des zones 30 permettront de libérer ponctuellement des surfaces minérales au profit de surfaces vertes.

7.2 Impact sur les finances

Le Canton participera à hauteur de 40% des aménagements cyclables sur les axes inscrits dans le PDCMC. En étroite collaboration entre les Services de la mobilité et des infrastructures, le coût imputable au titre de la mise en application du PDCMC seront précisés, sachant que ces dépenses s'inscrivent en grande partie dans les travaux d'entretien des axes routiers ou dans les projets d'agglomérations.

Les crédits d'expertise pour la mise en zone 30km/h et les crédits d'étude pour la mise en conformité de l'axe Phare A2 sont de la compétence de notre Conseil, de même que les crédits d'aménagements transitoires nécessaires pour les périmètres de la Rosière et de la rue des Fahys.

Crédits de la compétence du Conseil Communal		
Axe OUEST		
• Rue des Sablons, adaptation	2020	CHF 30'000.-
• Rue des Parcs et Rosières, aménagements transitoires	2021	CHF 50'000.-
Axe EST		
• Rue des Fahys, Rue de la Dîme, bandes cyclables, aménagements transitoires	2021-22	CHF 80'000.-
• Mesures PA-3, crédits spécifiques	2022-23	
Études et expertises		
• Rue des Parcs, Fahys, Dîme	2020	CHF 22'000.-
• Rue des Sablons	2020	CHF 13'000.-
TOTAL		CHF 195'000.-

À noter qu'une contribution cantonale de 40% du coût calculé au cas par cas sera déduite de ce total.

7.3 Impact sur le personnel communal

Les mesures planifiées dans le présent rapport n'entraînent pas d'augmentation ou de réduction du personnel communal.

8. Conclusion

Les travaux en vue du présent rapport ont abouti à une vision d'ensemble afin de proposer un aménagement cyclable cohérent et sécurisé tout en tenant compte des multiples usages de la route. Elle permet de relever les points noirs (resserrement de la route, carrefours, accidentologie) et propose des solutions et recommandations pragmatiques.

Ces derniers mois de semi-confinement dû à la pandémie ont fortement sensibilisé la population à la valeur d'un espace public de qualité, au bénéfice du calme sonore et aux possibilités de déplacements respectueuses de l'environnement. L'engouement pour la petite reine a conduit à des exigences et des mobilisations fortes. Notre Conseil

souhaite y répondre avec un principe de fond, c'est-à-dire le passage à une vitesse «30 partout», progressivement mis en œuvre en bonne intelligence avec les différents acteurs, tout en intégrant certaines exceptions où cela fait du sens.

Par ailleurs, nous constatons que l'agrandissement des terrasses motivées par le Covid-19, qui peuvent occuper quelques places de stationnement, génère une plus-value importante en termes de qualité des espaces et d'attractivité des établissements (figure 6). L'analyse fine de ces expériences devra aussi alimenter les réalisations dans le cadre de la mise en œuvre du PDCMC.

Les approches et réalisation proposées s'intègrent parfaitement dans la Vision d'aménagement «Neuchâtel 2050» et concrétisent les demandes formulées dans plusieurs motions du législatif.

C'est dans cet esprit que nous vous prions, Monsieur le président, Mesdames et Messieurs, de bien vouloir prendre acte du présent rapport d'information sans toutefois solliciter à ce stade, le classement des motions n°329 et 335.



Figure 6 - La terrasse d'un établissement public aménagée sur des places de stationnement

Neuchâtel, le 31 août 2020

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL:

Le président,

Le chancelier,

Thomas Facchinetti

Rémy Voirol

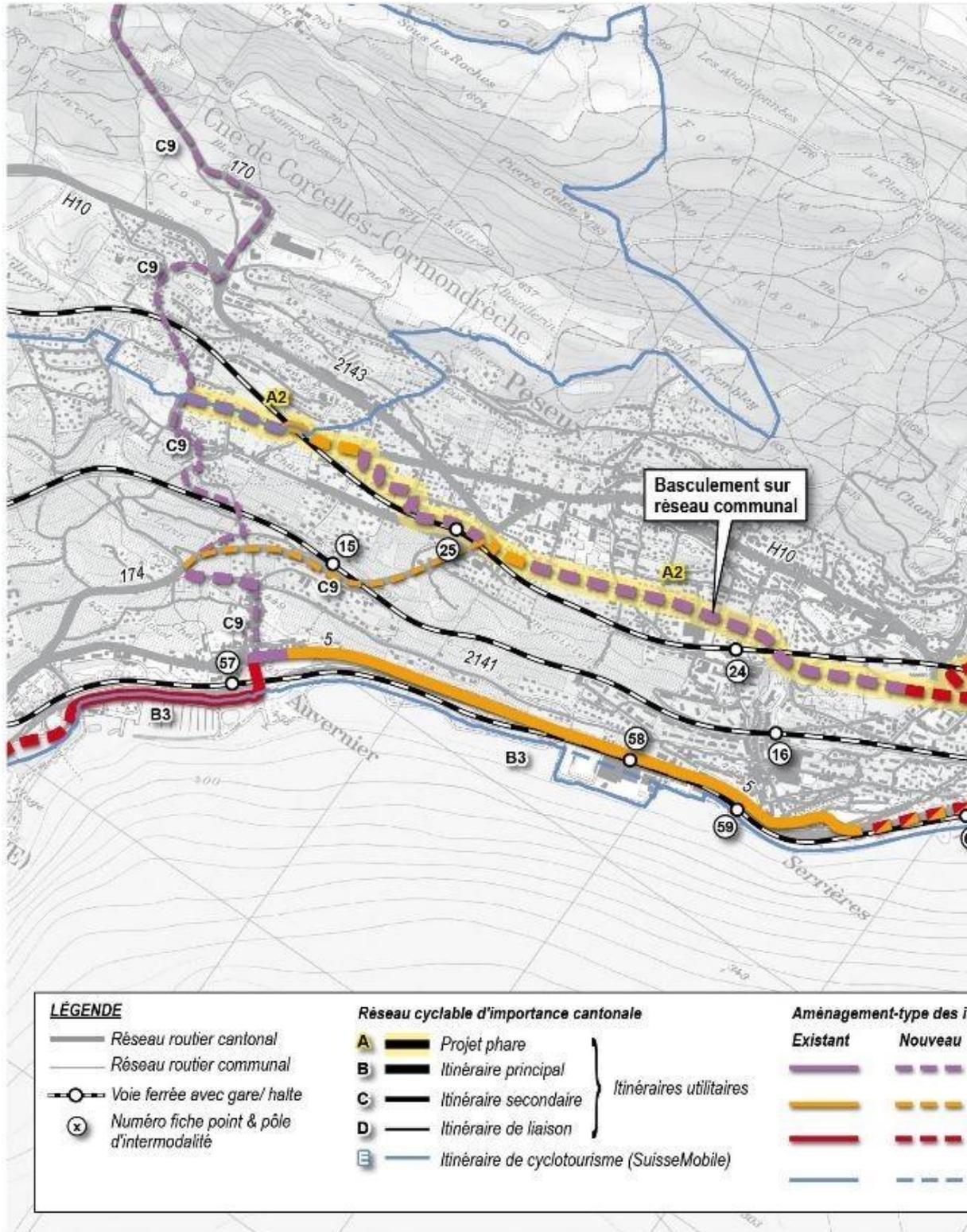
Table des matières

1.	Contexte	3
1.1	Connaitre les besoin des cyclistes	3
1.2	Aménager des axes directs, accessibles et cohérents	3
2.	Mandat d'étude	4
3.	Résultats et priorisation.....	8
4.	Axe phare (A2).....	9
4.1	Secteur ouest de la Gare CFF de Neuchâtel.....	9
4.1.1	Conditions	10
4.1.2	Réalisation.....	13
4.2	Est de la Gare CFF de Neuchâtel	13
4.2.1	Conditions	13
4.2.2	Réalisation.....	15
5.	Consultation.....	15
6.	Motions concernées.....	16
	Motion n°329 «Pour une meilleure qualité de vie et plus de sécurité»	16
	Motion n°335 «Pour un développement urbain qui s'articule autour des déplacements à pied et à vélo»	16
7.	Impact de la proposition	17
7.1	Impact sur l'environnement	17
7.2	Impact sur les finances.....	17
7.3	Impact sur le personnel communal.....	18
8.	Conclusion	18
	Table des matières.....	21
9.	Annexe.....	23
9.1	Plan directeur cantonal de la mobilité cyclable (ouest).....	23

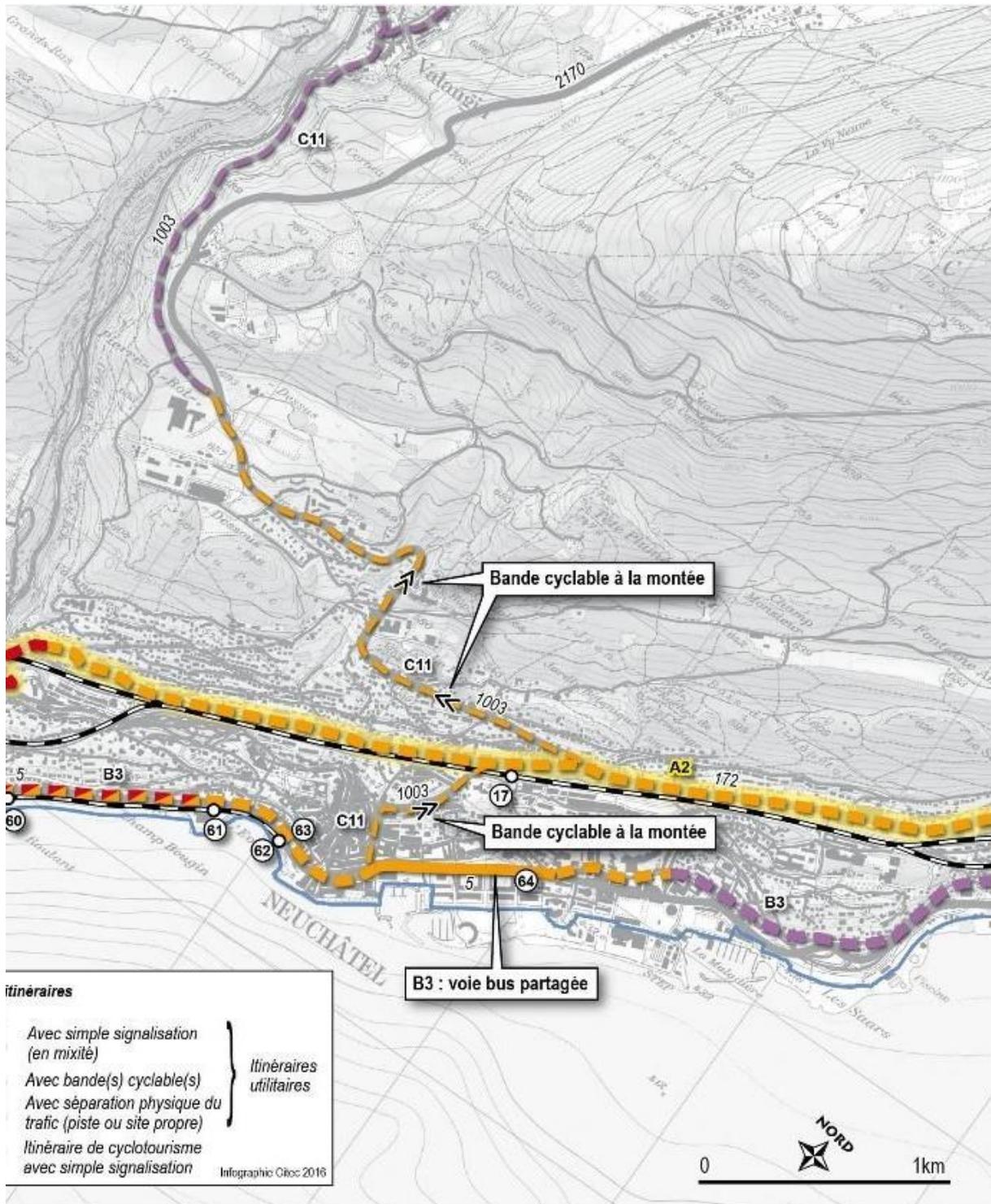
9.2	Plan directeur cantonal de la mobilité cyclable (est)	24
9.3	Axe phare Ouest - Détails	25
9.3.1	Tronçon : Edouard-Dubois.....	25
9.3.2	Carrefour de Vauseyon.....	25
9.3.3	Tronçon: Vauseyon – Rosière	27
9.3.4	Centralité: Rosière.....	27
9.3.5	Tronçon: Rosière – Collège des Parcs	27
9.3.6	Centralité: Collège des Parcs	27
9.3.7	Tronçon : Collège des Parcs – Chaussée de la Boine	28
9.3.8	Carrefours : Parcs / Comba-Borel - Sablon / Boine.....	28
9.3.9	Tronçon : Rue des Sablons	28
9.4	Axe phare Est - Détails.....	29
9.4.1	Tronçon : Fahys – Ouest	29
9.4.2	Carrefour de Gibraltar.....	29
9.4.3	Tronçon : Fahys Est.....	29
9.4.4	Carrefour : pont du Mail	31
9.4.5	Tronçon : Porte-Rouges – Vignoble.....	31
9.4.6	Centralité : La Coudre.....	31
9.4.7	Tronçon : Dîme.....	31

9. Annexe

9.1 Plan directeur cantonal de la mobilité cyclable (ouest)



9.2 Plan directeur cantonal de la mobilité cyclable (est)



9.3 Axe phare Ouest - Détails

Pour une meilleure lecture, notre rapport divise cet axe en 5 tronçons (rouge), 2 carrefours (bleu) et 2 centralités (vert, cf. figure ci-dessous). Les tronçons de la rue des Parcs sont également considérés dans le rapport 2020-04 du rapport n°20-004 du 24 janvier 2020 concernant les demandes de crédit relatives aux programmes d'assainissements sur le domaine public 2020-2021.

9.3.1 Tronçon : Edouard-Dubois

Ce tronçon est déjà en cours d'étude pour son réaménagement en régime 30km/h dans le cadre d'un projet qui réunit Peseux et Corcelles. Il dépasse les exigences minimales du PDCMC qui demande *une simple signalisation*. L'aménagement retenu est une réelle plus-value par rapport au PDCMC.

9.3.2 Carrefour de Vauseyon

S'agissant d'une bretelle d'autoroute, ce carrefour est placé sous l'autorité de l'OFROU. L'aménagement actuel et récent ne répond pas aux objectifs du PDCMC qui demande une séparation physique entre la route et les voies cyclables. Notre Conseil ne peut cependant pas intervenir directement sur ce secteur. Un courrier sera transmis à l'OFROU pour les informer de l'aménagement retenu de l'axe et leur demander d'adapter le carrefour pour garantir une continuité cyclable.

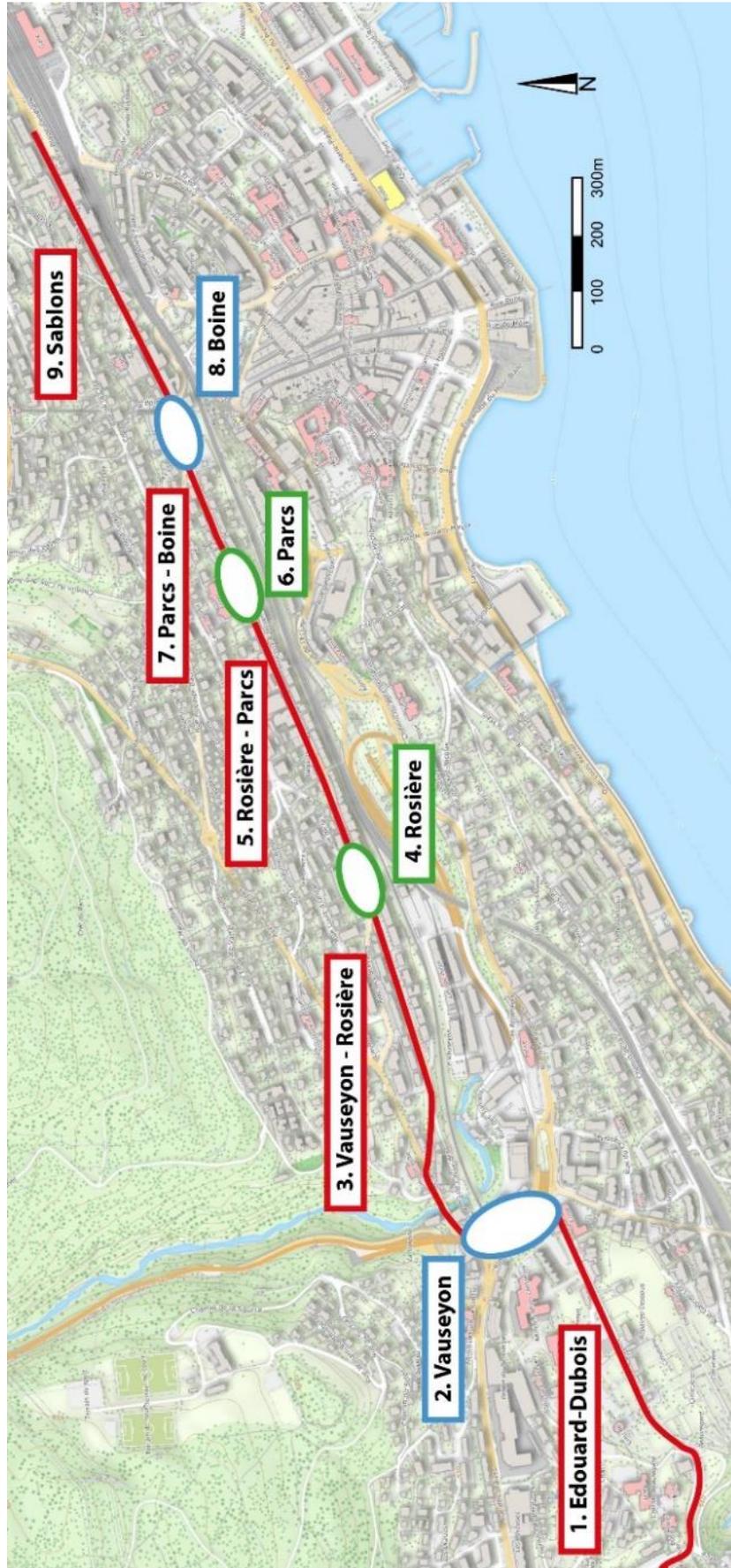


Figure 7 – Axe phare, partie Ouest, découpée en tronçons détaillés au chapitre 4.1.2

9.3.3 Tronçon: Vauseyon – Rosière

Notre Conseil prévoit la réalisation d'une bande centrale banalisée (sans marquage central) et le marquage d'une bande cyclable dans le sens de la montée (direction Vauseyon). Au vu de la pente, cette bande est nécessaire, même à 30km/h. Une exception du régime de trafic à 50km/h est envisagée sur cette portion.

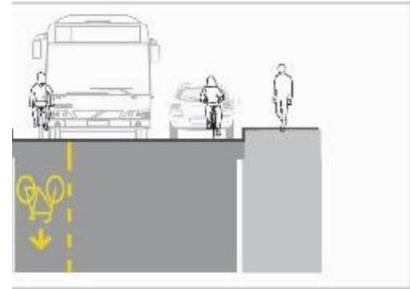


Figure 8 : bande cyclable à la montée entre La Rosière et le Pont des Parcs

9.3.4 Centralité: Rosière

À moyen terme, cette centralité devra faire l'objet d'un aménagement plus conséquent pour rendre l'espace convivial (cf. aussi la Vision d'aménagement «Neuchâtel 2050»). Nous prévoyons entre autres :

- un arrêt de bus unique pour les lignes 102, 120 et 122 au Nord de la chaussée (contre 2 actuellement) permettant de dégager de nouveaux espaces pour les piétons.
- une amélioration des traversées piétonnes, en aménageant un îlot central ou en resserrant la chaussée.

Dans l'intervalle, l'aménagement transitoire intègre les réflexions menés autour de cette centralité et est compatible avec les aménagements de la rue des Parcs.

9.3.5 Tronçon: Rosière – Collège des Parcs

La requalification de cet axe en régime 30km/h a l'avantage d'apaiser le trafic, d'apporter une plus-value urbanistique, d'assurer une continuité avec les tronçons précédents et de préserver en grande partie les places de stationnement actuelles. L'aménagement de places 2-roues à proximité des arrêts de bus est à privilégier pour faciliter le transfert modal.

9.3.6 Centralité: Collège des Parcs

Au vu de la proximité du collège des Parcs et de l'accueil parascolaire, une centralité est à envisager dans ce secteur avec une modération du trafic. La réduction de la vitesse à 30km/h permet d'apaiser le trafic et d'améliorer la visibilité dans ce secteur qui se situe sur un dos d'âne : le maintien d'un passage piétons est préconisé. L'objectif est d'améliorer l'accessibilité au collège des Parcs.

9.3.7 Tronçon : Collège des Parcs – Chaussée de la Boine

Ce secteur est le plus étroit du tronçon, la réalisation d'une bande cyclable n'est possible qu'au détriment d'un trottoir ou en appliquant les plans d'alignement. Le prolongement du régime à 30km/h permet en outre de préserver un cheminement piéton des deux côtés de la chaussée.

9.3.8 Carrefours : Parcs / Comba-Borel - Sablon / Boine

Pour des questions de visibilité et de modération du trafic, le régime à 30km/h est privilégié. Une étude approfondie est en cours pour réaménager les 2 carrefours (Parcs – Comba-Borel et Sablon – Boine).

Un arrêt de bus (Chaumière) unique pour les lignes 102, 120 et 122 en direction du centre-ville et de la gare au sud de la Chaussée est envisagé.

9.3.9 Tronçon : Rue des Sablons

Le gabarit de la rue des Sablons est insuffisant pour intégrer une bande cyclable. Un aménagement pour modérer le trafic avec la mise en place d'un régime à 30km/h sur l'ensemble de la rue du Sablon est retenu. Avec ce régime de vitesse, la bande cyclable n'est pas nécessaire. La suppression de 8 places de stationnement favorise en outre la progression des bus qui croisent avec difficulté dans ce secteur.

9.4 Axe phare Est - Détails

Pour une meilleure compréhension, le rapport divise cet axe en 4 tronçons (rouge), 2 carrefours (bleu) et 1 centralité (vert).

9.4.1 Tronçon : Fahys – Ouest

Ce tronçon longe les voies CFF et n'a pas d'habitations/bâtiments au Sud de la route. Aujourd'hui, l'absence partielle d'un trottoir au Nord oblige les habitants à traverser la route hors passage piétons pour rejoindre leur logement ou leur voiture.

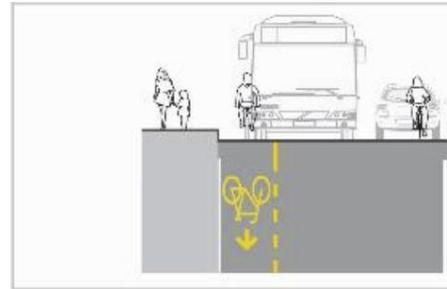


Figure 9: image indicative, coupe A

À court terme, la Ville recommande de supprimer les 14 places en zones bleues au bénéfice d'une bande cyclable dans le sens montant (direction gare). Cet aménagement à l'avantage d'améliorer significativement la progression des bus et la sécurité des cyclistes.

À moyen terme, notre Conseil souhaite supprimer le trottoir au sud de la chaussée. Cela permet de donner plus de place au trottoir nord en lien avec les accès piétons aux bâtiments entre les Liserons et Gibraltar (ci-dessous) : les gabarits routiers sont insuffisants pour assurer deux trottoirs et l'aménagement d'une bande cyclable à la montée (direction gare) depuis le carrefour avec la rue de Gibraltar.

9.4.2 Carrefour de Gibraltar

Le carrefour sera sécurisé à court terme avec un aménagement transitoire. Une étude plus approfondie devra être réalisée pour ce secteur en coordination avec les aménagements prévus à moyen terme sur la rue des Fahys (élargissement du trottoir au Nord, suppression du trottoir Sud).

9.4.3 Tronçon : Fahys Est

Nous prévoyons à moyen terme de supprimer le trottoir Sud, au profit d'un élargissement du trottoir nord. Il est également question d'aménager une bande cyclable à la montée (côté mur de soutènement CFF). Le trottoir est ainsi continu sur l'ensemble de l'axe. Cet aménagement est cohérent avec Fahys Ouest (ci-dessus). À court terme, nous aménageons une bande cyclable dans le sens de la montée, sans toucher au trottoir Sud.

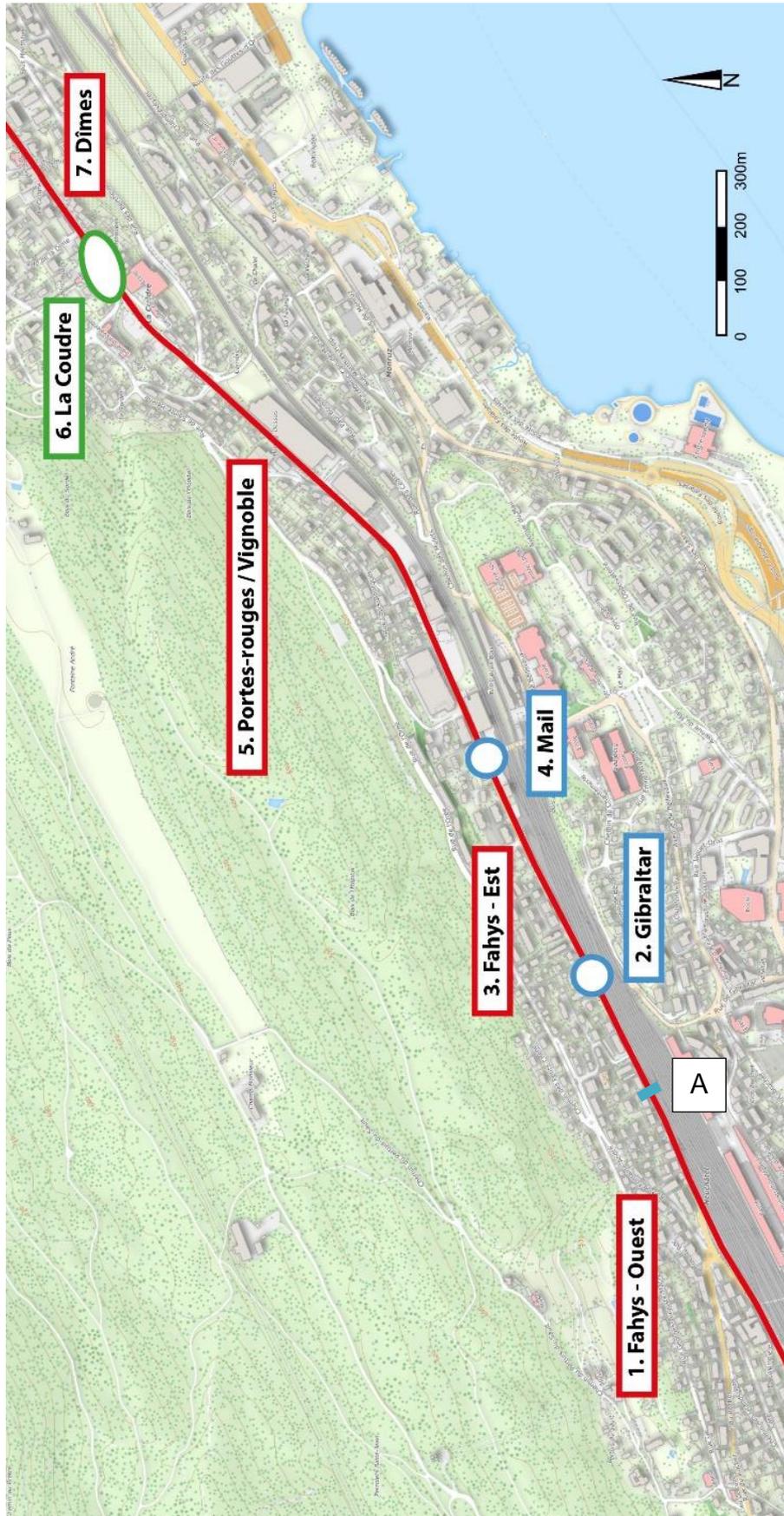


Figure 10 - Axe phare, partie Est, découpée en tronçons détaillés au chapitre 4.2.2

9.4.4 Carrefour : pont du Mail

La meilleure solution sera d'aménager à moyen terme un trottoir mixte vélo/piéton (3m de large) dans le sens de la montée en direction du Pont du Mail. Cet aménagement rappelle celui de l'avenue du Vignoble en direction de La Coudre. À court terme un aménagement transitoire est prévu avec une bande cyclable dans le sens de la montée.

9.4.5 Tronçon : Porte-Rouges – Vignoble

Ce tronçon des Portes-Rouges est en cours d'étude (mesure du PA-3) et comprend une bande cyclable dans la direction de la Coudre. Les éléments du PDCMC sont une contrainte de base du projet. L'avenue du Vignoble est déjà aménagée et conforme: une bande cyclable est aménagée dans la partie inférieure et une piste cyclable dans sa partie supérieure.

9.4.6 Centralité : La Coudre

Cette centralité est intégrée dans les mesures du Projet d'Agglomération, et le Mandat d'Etudes Parallèles actuellement en cours déterminera son aménagement futur. Le cadrage de la démarche tout comme la participation des acteurs de La Coudre garantit des réponses adéquates aux exigences du PDCMC. Il est notamment prévu d'aménager la rue en régime 30km/h.

9.4.7 Tronçon : Dîme

Le Conseil propose un régime à 30km/h garantissant le maintien de 7 à 8 places de stationnement en zone bleue essentiellement utilisées par les résident-es. Il s'agit d'une extension de la centralité de la Coudre. Au vu de la pente, une bande cyclable dans le sens de la montée est retenue.