



Les Verts – Réponse à la mise en consultation du projet de loi cantonale sur la mobilité douce et du projet de plan directeur cantonal de la mobilité cyclable

Madame, Monsieur,

Les Verts remercient le Conseil d'Etat de les avoir consultés au sujet de ce projet de loi « LMD » et du plan directeur y relatif, projet qui concrétise la stratégie mobilité douce que nous avons validé avec enthousiasme.

Nous commençons par saluer ce projet, qui apporte de nouveaux outils pour concrétiser la stratégie « Mobilité 2030 ». En ces temps où l'Etat réduit ses prestations dans tous les domaines, investir dans une politique qui aura de multiples externalités positives est réjouissant.

La large consultation dont le projet a fait l'objet dès sa naissance et les différents regards y portés (ateliers participatifs, mandant externe) font que le tout semble très bien ficelé et conçu.

Nous avons toutefois quelques remarques portant sur l'usage des tronçons par les cyclistes et sur la gouvernance (loi et répartition des compétences). Toutes les remarques ont été consolidées dans le formulaire Excel prévu à cet effet. Mais celui-ci ne permettant pas une lisibilité excellente lorsque les commentaires sont nombreux, nous nous permettons de les retranscrire ici :

COMMENTAIRES GÉNÉRAUX

Nous saluons la répartition des coûts pour l'aménagement, à hauteur d'environ 80/20 pour le canton. Cette répartition nous semble juste, mise en perspective avec d'autres domaines où les reports de charges sont nombreux. Cependant, alors qu'un retard est reconnu pour notre canton en matière de pistes cyclables, les moyens financiers mis à disposition de ce projet et le rythme d'exécution envisagé manquent d'ambition.

Art 1 : Compléter avec un objectif/but : « La présente loi a pour but dans promouvoir la MD - **Afin de favoriser le transfert modal et de réduire les nuisances liées au trafic motorisé** - »

Répondant mobilité douce : quel sera son rôle exactement ? Sera-t-il également en charge de la surveillance, de la planification et de la conception ? Sera-t-il responsable de l'attribution des mandats de promotion ? Aura-t-il la mission de communiquer activement sur le projet par exemple via le portail internet de l'Etat ? **Nous souhaitons qu'un cahier des charges clair soit établi.**

Qu'advient-il si les communes ne réalisent pas leur part des travaux, ou qu'elles n'entretiennent pas adéquatement les tronçons ? Nous souhaitons qu'un article ou alinéa complète le chapitre 3 « exécution ». Par exemple :

- Art 16 al. 3 « Si une commune ne remplit pas ses obligations, le département peut lui fixer un délai de réalisation et si, à l'issue de ce délai, rien n'a été entrepris, le département y pourvoit aux frais de la commune. »
- Art 17 al. 4 nouveau « le département s'assure que l'entretien des itinéraires utilitaires et de cyclotouristes sont assurés en tout temps »

Art 17 al. 1 : la formulation est difficilement compréhensible et semble ne pas coller parfaitement au commentaire du rapport. Seul le tableau annexé permet de comprendre clairement qui fait quoi. Il semble donc nécessaire de reformuler en 2 phrases, compléter le commentaire du rapport ou ajouter une virgule dans l'article après « pistes cyclables, dont l'entretien est assuré par les communes.... »

Le budget annuel pour la **promotion de la mobilité douce**, pilier important de la stratégie, doit être garanti. Nous proposons donc un ajout à l'art 22 : al.2 « un budget annuel prévu par un des services chargés de s'occuper des questions relatives à la MD est réservé à hauteur de 50'000 francs annuellement. »

Art 23 : Qui pourrait décider de la suppression totale ou partielle ? Les communes ?

Nous souhaitons dans tous les cas que le département consulte les milieux intéressés avant de prendre la décision. Art 23 « Est soumise à l'approbation du département, **qui consulte les organisations désignées à l'article 4.**

Art 24 nouveau : « Afin de mesurer les effets de cette stratégie (sur le transfert modal, etc.), un monitoring du PDCMC est réalisé tous les 4 ans. »

Nous nous réjouissons que la **problématique du stationnement**, tant pour les deux roues que pour les véhicules automobile fasse l'objet d'un prochain rapport et d'une révision législative. Cela répondra à l'interpellation 13.373 posée au Grand Conseil en novembre 2013, qui souhaitait notamment que la fiche du PDC A-24 soit mise en œuvre. Nous lirons donc ce projet avec intérêt !

Enfin, de multiples références au système des **VLS (Vélos-Libres services)** sont faites dans ce projet. Or la question de la répartition des rôles quant à l'investissement et au budget de fonctionnement ne nous semble pas réglée. Le canton prévoit-il de soutenir le développement du réseau, par le financement de stations par exemple ? Ce système doit dans tous les cas continuer de se développer, puisqu'il nous semble un excellent outil pour sensibiliser et/ou convertir à l'utilisation du vélo, pour se rendre au travail par exemple.

COMMENTAIRES SUR LES ITINÉRAIRES RETENUS

Cartes sectorielles, pages 13 et suivante + annexe 1

Projets phares (A)

Val-de-Travers, tronçons A1 b, c, d, e, f, h : la piste cyclable le long de l'Areuse est dans un mauvais état, même dangereuse (racines d'arbres!) ; sa réfection doit être entreprise au plus vite, et être financée par un fonds d'entretien.

Littoral, tronçons A2 e, f, g : ce projet phare est très important pour la Ville de Neuchâtel ; c'est la liaison plus ou moins à plat à hauteur de la ligne de chemin de fer, et donc un accès à la gare. Pour l'aménager, il faudrait supprimer les places de parcs et/ou réduire la vitesse.

Littoral, tronçons A2 c, d : il faudrait remplacer le trajet proposé (Fornachon – Tombet - Ed. Dubois puis passage dans un sous voie) par un trajet direct sur la H10, qui est déjà aménagé, et puis pas le rond-point de Vauseyon, où un aménagement pour cyclistes est également prévu.

Montagnes, tronçons A4 c, d : il faudrait reprendre les négociations avec Pro Natura et WWF, afin de trouver une solution pour réaliser la liaison entre le Crêt-du Locle et la gare du Locle à plat le long de la voie de chemin de fer (Chemin des Rencontres). Le trajet proposé le long de la H20 n'est ni sûre (charge de trafic important) ni attractif (dénivelé).

Itinéraires B et C

Pour la sécurité des cyclistes, il nous semble opportun de réduire les vitesses de circulation et de sécuriser un maximum les itinéraires ; des tronçons à 80 km/h avec des gabarits souvent étroits (p.ex. : Chambrelien - Bôle), avec une mauvaise visibilité (virages) ne sont pas admissibles pour les cyclistes !

Itinéraire B3 : Le tronçon Auvernier-Neuchâtel longeant le lac prévoit de croiser le Littorail au niveau de Champ Bougin à Serrières. Cependant, un croisement de rail sans barrière (car le Littorail est un train et non un tram) est interdit par la confédération. Conscients qu'un sous voie ou une passerelle serait trop coûteux, les Verts invitent à la réflexion concernant la mise en place de passages à niveau avec barrières permettant à l'itinéraire utilitaire de se faire via la route cantonale bien équipée et délestant ainsi des cyclistes le chemin piétonnier longeant le lac.

Les Verts déplorent qu'aucun projet de mobilité douce n'ai été développé dans la vallée de la Brévine, qui pourtant est grandement appréciée par les amateurs de cyclotourisme.

VAL-DE-RUZ

Remarques d'ensemble :

- L'utilisation des chemins des améliorations foncières est une bonne idée. Il faudrait y penser davantage et aménager certaines traversées de routes cantonales ;
- La desserte de la piscine d'Engollon semble mal résolue et doit être reprise, car c'est un grand objectif concernant les trajets utiles aux enfants en été !

Itinéraire A3 : Nous sommes d'accord avec l'itinéraire en lui-même. Cependant, le centre commercial Coop de Fontainemelon, ainsi que les centres Landi et Migros de Cernier, pourtant le long de l'itinéraire, sont manquant sur le plan de détails.

Les itinéraires connexes ne sont pas toujours heureux. Par exemple, la liaison Chézard-St. Martin - Savagnier via la scierie Debrot est beaucoup trop dangereuse en l'état, notamment pour des enfants à vélo.

Itinéraire B4 : Attention à soigner le raccordement avec la piscine (tronçon C12) ; les tronçons C13 et D9 sont bienvenus.

Itinéraire C7 : Limitation(s) de la vitesse à envisager pour certains passages étroits ou avec faible visibilité.

Itinéraire C9 : Cette route est sinueuse, des limitations de la vitesse pour les automobilistes sont à envisager.

Itinéraire C11 : Le trajet Neuchâtel - Fenin (et La Côtière) doit être prévu par la forêt, en suivant la ligne de bus 421. Il n'est en effet pas réaliste pour les cyclistes de rallier les Trois-Chênes à Fenin en passant par Valangin, car la route y est sinueuse et dangereuse sans aménagements.

Itinéraire C13 : L'utilisation des chemins des aménagements fonciers est la bienvenue. Ce tronçon pourrait être priorisé, car **réalisable pratiquement sans frais**.

Attention, le tronçon Savagnier - Saules n'est pas réaliste sans aménagement.

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

Concernant les principes d'aménagement, il conviendra de veiller à ce qu'à l'usage, les voies cyclables restent accessibles selon les règles en vigueur : pas de stationnement ou d'obstruction, pas de camionnette "en livraison", etc...

PÔLES D'INTERMODALITÉ

Annexe 2

La gare de Neuchâtel (fiche 17) **doit être équipée d'une vraie vélostation**, facilement accessible et proche de l'entrée de la gare. La vélostation existante, trop éloignée, trop étroite et difficile d'accès, a toujours été présentée comme provisoire.

En ne doutant pas que nos remarques et suggestions retiendront votre attention, nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, nos salutations distinguées.

Neuchâtel, le 8 décembre 2016

CONTACTS

Johanna Lott-Fischer, membre du groupe de travail Vert lié à cette consultation
lottfischer@gmail.com, tél. mobile : 076 306 82 93

Secrétariat cantonal
info@verts-ne.ch, tél. : 032 852 07 26