

# Motion «Pour un développement urbain qui s'articule autour des déplacements à pied et à vélo. »

Déposée 23.04.2019

Signataires : Des groupes PopVertSol et Vert'libéraux/PDC par Mmes Jacqueline Oggier Dudan, Sylvie Hofer-Carbonnier et consorts

---

Pour un développement urbain qui s'articule autour des déplacements à pied et à vélo

«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](http://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».

## Développement

Le rapport du Conseil communal au Conseil général concernant la 7ème étape Cité de l'énergie - stratégie énergétique 2035 du 10.08.2016, n° 16-020, préconise une réduction d'un facteur 8 des carburants liés à la mobilité afin d'atteindre les objectifs fixés à l'horizon 2050 (chapitre 3.1 Une société à 2000 watts en 2050). Il reste cependant assez silencieux sur les voies et moyens pour y parvenir. La seule action concrète proposée au chapitre 3.1.1 Mobilité est une journée annuelle sans voitures. Cette action est insuffisante et encore inexistante à ce jour.

Pour réduire l'impact climatique de la ville de Neuchâtel et atteindre les objectifs visés dans sa stratégie énergétique 2035, il faut changer profondément et durablement les habitudes de déplacements de la population neuchâteloise. Une étude récente du cabinet d'analyse français BL Évolution liste les mesures concrètes à mettre en oeuvre pour s'aligner sur une trajectoire de réchauffement climatique de 1,5 degrés. Pour le trafic motorisé, l'étude conseille une réduction de 5% par an des kilomètres parcourus par les particuliers et une réduction de moitié des trajets en voiture. En contrepartie, l'étude recommande de doubler les trajets en transports publics et de multiplier par 6 les déplacements à vélo.

Si on veut amener les gens à se déplacer davantage à pied ou à vélo, un réel effort doit être entrepris pour libérer et sécuriser l'espace urbain. En plus de la rendre bien plus attractive pour piétons et cyclistes, il faut donc impérativement adapter l'offre en transports publics aux futurs besoins. Par le biais de cette motion, le Conseil communal est invité à

œuvrer auprès du canton et des autres instances compétentes pour qu'ils adaptent l'offre en transports publics en fonction des futurs besoins découlant de l'objectif visé. Il est également invité à encourager l'auto-partage sur le territoire communal afin de diminuer le nombre de véhicules en circulation et le nombre de véhicules stationnés dans les cœurs des quartiers.

La réduction progressive du trafic motorisé facilitera la mise en place des zones 30 et 20 km/h respectivement zones de rencontre, largement plébiscitée par le Conseil général en adoptant le 12 novembre dernier la motion n° 329 intitulée « Pour une meilleure qualité de vie et plus de sécurité ».

Un apaisement du trafic motorisé dans les cœurs des quartiers aura de plus un effet bénéfique pour le développement des petits commerces de proximité et l'installation de terrasses devant les restaurants et cafés. Les cœurs de quartiers seront plus conviviaux et les liens sociaux renforcés.

En résumé, une réduction progressive du trafic motorisé sera bénéfique à plusieurs niveaux. Elle amènera :

- une meilleure sécurité pour les usagers et usagères vulnérables, tels que les enfants et les personnes âgées ;
- une meilleure fluidité du trafic restant et des transports publics ;
- une diminution du bruit et du stress liés au trafic motorisé ;
- une diminution de la pollution de l'air et des gaz à effet de serre ;
- un impact positif supplémentaire sur la santé de la population lié aux déplacements à pied et à vélo ;
- une économie de gros investissements futurs dans les infrastructures existantes qui seraient nécessaires en cas d'accroissement du trafic ;
- une économie de frais d'entretien des routes qui seront moins utilisées et donc moins vite usées.