

RAYON D'OR 2019

# PRIX DU RAYON D'OR 2019

## Rapport du jury



Neuchâtel, le 10 avril 2019



# TABLE DES MATIERES

---

<b>1.</b>	<b>OBJECTIFS DES PRIX RAYON D'OR ET PNEU CREVÉ</b>	<b>4</b>
1.1	Le Rayon d'Or	4
1.2	Distinction	4
1.3	Le Pneu Crevé	4
<b>2.</b>	<b>COMPOSITION DU JURY</b>	<b>5</b>
<b>3.</b>	<b>RAYON D'OR</b>	<b>6</b>
3.1	Lauréate	6
3.1.1	Commune de Val-de-Travers, aménagement d'un trottoir mixte cyclable à Travers	6
3.2	Distinction	9
3.2.1	Canton de Neuchâtel, Loi sur la mobilité douce (LMD)	9
3.3	Autres projets candidats	11
3.3.1	Commune de La Tène, passerelle mixte cyclable au-dessus de l'autoroute A5.	11
3.3.2	Ville du Locle, ascenseur Le Remontoir	13
3.3.3	Ville de La Chaux-de-Fonds, Plan directeur communal des mobilités	15
<b>4.</b>	<b>PNEU CREVÉ</b>	<b>17</b>
4.1	Lauréat	17
4.1.1	Office fédéral des routes, nouveau giratoire de Vauseyon	17
4.2	Autres aménagements proposés	20
4.2.1	Ville de La Chaux-de-Fonds, giratoire des Eplatures	20
4.2.2	Canton de Neuchâtel, giratoire du Bas-du-Raymond à La Chaux-de-Fonds	22
4.2.3	Canton de Neuchâtel, route cantonale Saint-Blaise – Cornaux	24
4.2.4	Ville de Boudry, carrefour O.-Huguenin – Avenue de la Gare	25

# 1. OBJECTIFS DES PRIX RAYON D'OR ET PNEU CREVÉ

---

## 1.1 LE RAYON D'OR

Le prix Rayon d'Or a pour but de mettre en lumière un aménagement qui contribue à encourager la pratique du vélo au quotidien dans le canton de Neuchâtel. Par cette démarche, l'association PRO VELO Neuchâtel cherche à créer une émulation positive entre les collectivités afin que les aménagements cyclables conçus intelligemment deviennent un standard plutôt qu'une exception. Il est ainsi attendu qu'une certaine « culture cyclable » se construise progressivement au sein des administrations communales et cantonales.

Afin que les candidats soient impliqués dans le processus, la règle de participation à ce prix était que les candidatures devaient être proposées par la collectivité concernée.

## 1.2 DISTINCTION

Dans l'appel à candidatures, il était spécifié qu'une distinction spéciale pourrait être attribuée à une mesure favorable aux cyclistes autre qu'un aménagement cyclable. Cette distinction laissait ainsi la possibilité au jury de valoriser une mesure de particulièrement bonne qualité telle qu'un réseau de vélos en libre-service, un plan directeur pour la mobilité cyclable, une application cycliste, etc.

## 1.3 LE PNEU CREVÉ

Le prix Pneu Crevé vise à signaler un nouvel aménagement qui ne prend pas suffisamment en compte les besoins des cyclistes, voire qui serait mal conçu du point de vue cyclable. Dans le cas où il n'y aurait pas eu d'aménagement récent avec d'importantes faiblesses pour la mobilité cyclable, le jury se réservait la possibilité d'attribuer le Pneu Crevé à une situation ancienne, dans le but d'accélérer le réaménagement de celle-ci en faveur des cyclistes.

L'intention est à la fois d'éviter qu'à l'avenir de nouveaux aménagements soient conçus sans prendre correctement en compte les besoins des cyclistes mais aussi de favoriser une amélioration à court terme de l'aménagement primé.

Les aménagements candidats ont tous été proposés par des cyclistes du quotidien ne faisant pas partie du comité de PRO VELO Neuchâtel. Le rapport du jury met le doigt sur certains dysfonctionnements pour la mobilité cyclable et, dans un esprit constructif, propose des pistes de solution pour améliorer la situation existante.

## 2. COMPOSITION DU JURY

---

Le jury s'est réuni le jeudi 28 mars 2019 dans les locaux de PRO VELO Neuchâtel pour délibérer. Le jury est composé de cyclistes réguliers voire quotidiens, toutefois avec des profils différents afin d'enrichir le débat. Les membres sont issus du milieu associatif, de la pratique et de la recherche. Monsieur Vincent Costet n'ayant finalement pas été en mesure de participer au jury, ce dernier réunissait donc 12 personnes dans sa composition définitive. Ainsi, seul un tiers du jury est membre du comité de PRO VELO Neuchâtel.

Prénom, nom	Fonction	Domicile
Alessandro Ambuehl	Vice-président de PRO VELO NE	Neuchâtel
André Andrade	Coursier chez Vélocité	Boudry
Alain Bezençon	Responsable de la section Montagnes de PRO VELO NE	La Chaux-de-Fonds
Vincent Costet	Journaliste chez Arc Info	La Chaux-de-Fonds
Dr Yves Delacrétaz	Professeur de Mobilité HES-SO, président de Rue de l'Avenir	Epalinges
Johanna Lott Fischer	Co-fondatrice de PRO VELO NE, députée	Neuchâtel
Jan Haesler	Journaliste RP, RTN	La Chaux-de-Fonds
Muriel Morand-Pilot	Secrétaire de rédaction au journal PRO VELO info	Chézard-Saint-Martin
Dr Patrick Rérat	Professeur de géographie urbaine, Université de Lausanne	Neuchâtel
Valérie Sauter	Responsable infrastructure chez PRO VELO Suisse (Berne)	Neuchâtel
Lydie Stirnemann	Co-responsable de la section Val-de-Travers de PRO VELO NE, Conseillère générale	Môtiers
Brenda Tuosto	Aménagiste à la Ville de Bienne	Grandson
Marie-Claire Petremand	Comité ATE	Neuchâtel

## 3. RAYON D'OR

---

### 3.1 LAURÉATE

#### 3.1.1 Commune de Val-de-Travers, aménagement d'un trottoir mixte cyclable à Travers

L'aménagement d'un trottoir mixte piétons-vélos bidirectionnel à Travers a été retenu par 10 voix contre 2.

Le jury a estimé que le réaménagement de la traversée du village de Travers est un exemple concret d'aménagement cyclable dans un contexte avec de multiples contraintes, en particulier en termes d'espace disponible et d'intensité du trafic motorisé. Il a apprécié la réponse pragmatique apportée dans ce contexte de village-rue. En effet, la mixité entre piétons et cyclistes a été retenue du fait que l'on se trouve dans un village de taille modeste, les flux de piétons et de cyclistes ne sont donc à priori pas destinés à prendre des proportions que l'on trouverait dans une agglomération. Le présent aménagement ne constitue donc pas un « modèle » d'aménagement à reproduire dans toutes les localités du canton, mais une matérialisation possible d'un itinéraire cyclable dans un contexte bien précis. A ce titre, il a été apprécié que le projet apporte une réponse adaptée aux besoins des différents types de cyclistes : la signalisation « cycles autorisés » laisse la liberté d'emprunter le trottoir mixte hors du trafic, ou alors de rester sur la route pour les cyclistes les plus rapides.

De prime abord, une application stricte du plan directeur cantonal de mobilité cyclable (PDCMC) aurait été de marquer simplement des bandes cyclables (ligne discontinue jaune) sur la chaussée. Cela aurait eu pour effet non seulement de laisser les cyclistes dans un trafic de transit important aux heures de pointes, mais surtout le gabarit routier n'aurait pas pu être réduit autant que dans l'aménagement finalement réalisé. L'espace dédié aux piétons et la qualité des espaces publics n'auraient ainsi pas pu être améliorés dans les mêmes proportions. Dans cette logique, le jury a souligné l'importance symbolique du fait que le gabarit de l'ancienne chaussée a été fortement réduit en faveur de la mobilité douce. Il en résulte une redistribution plus équitable de l'espace public pour tous les usagers, alors que la situation préexistante ne laissait que des espaces résiduels et sans continuité à la mobilité douce. Selon le jury, cette revalorisation de l'espace public tout au long de la traversée du village pourrait être encore renforcée au cœur du village, par la mise en place d'une zone 30 dans le secteur de la Place de l'Ours.

Le tracé de cet aménagement se situant sur une route cantonale et sur le tracé du « projet phare » cyclable pour le Val-de-Travers selon le PDCMC, la conception et le financement ont été réalisés en collaboration avec le Canton (Service des ponts et chaussées). Bien que le PDCMC ne prévoie un aménagement cyclable que dans la partie centrale et est du village, la commune a décidé de financer également un trottoir autorisé aux cyclistes dans le tronçon ouest, offrant ainsi aux usagers un itinéraire continu et cohérent à travers tout le village. Le jury relève que la commune ne s'est pas satisfaite de ne réaliser que le minimum défini par le PDCMC.

Le jury a pris note que des marquages au sol sur le trottoir mixte viendront compléter la signalisation verticale. Elle encourage la commune à poursuivre dans cette dynamique positive – avec le soutien du Canton et de sa Loi sur la mobilité douce (LMD) – en complétant l'itinéraire prévu par le PDCMC. En effet, certains tronçons doivent encore être aménagés, notamment entre Fleurier et Môtiers, à Couvet ainsi qu'entre Travers et Noiraigue. Il rappelle également que des éléments simples tels que la signalétique ainsi que la qualité (et la quantité) du stationnement sont essentiels pour augmenter la part modale du vélo, notamment vers les gares et les équipements publics (écoles, commerces, centres sportifs et de loisirs, etc.).

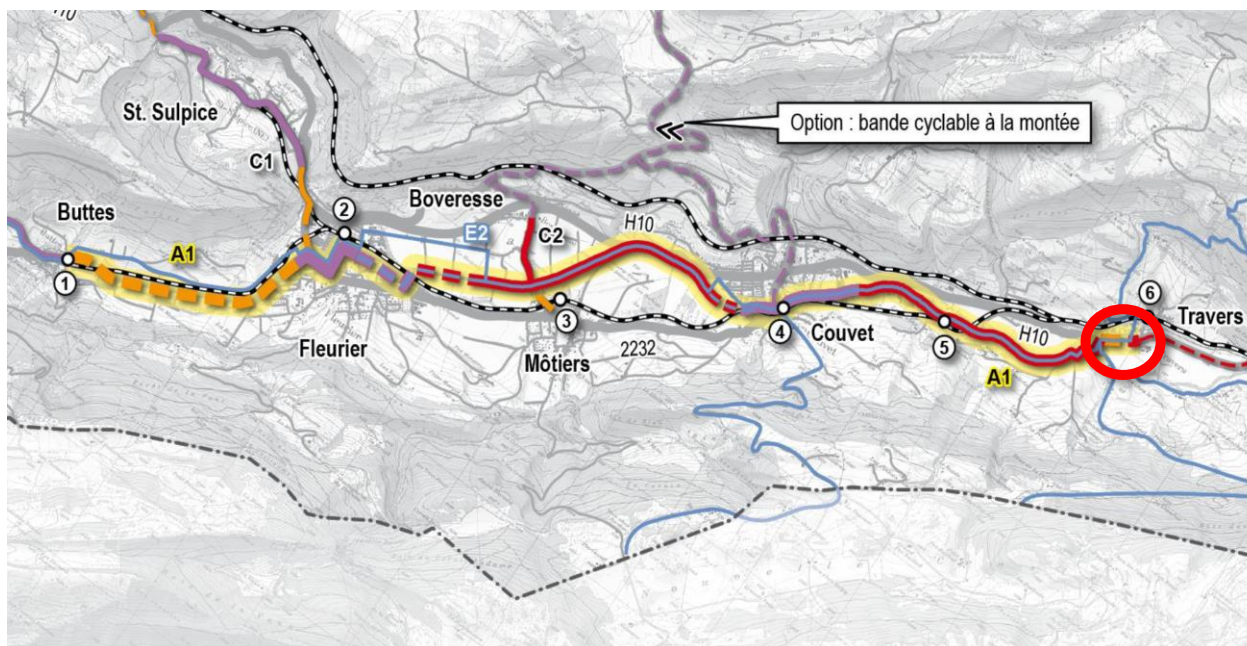


Figure 1 : Localisation de l'aménagement, à l'extrémité du « projet phare » du PDCMC pour le Val-de-Travers. En traitillé, tronçons à réaliser. (Source : Citec).



Figure 2 : Vue du trottoir mixte aménagé en trottoir « traversant », qui octroie la priorité aux usagers du trottoir dans le carrefour. (Source : Commune de Val-de-Travers)



Figure 3 : Vue de la Place de l'Ours avant les travaux. (Source : maps.google.ch)



Figure 4 : Vue de la Place de l'Ours après les travaux. (Source : commune de Val-de-Travers).



## 3.2 DISTINCTION

### 3.2.1 Canton de Neuchâtel, Loi sur la mobilité douce (LMD)

A l'unanimité, le jury a décidé d'octroyer une distinction très méritée au canton pour sa loi sur la mobilité douce (LMD), qu'il juge excellente. Le point fort de cette loi est qu'elle s'articule autour des 4 piliers fondamentaux nécessaires à garantir un réel transfert modal vers plus de mobilité cyclable, soit :

#### 1. les aménagements cyclables, à la fois sûrs et directs

La LMD est complétée par le plan directeur cantonal de mobilité cyclable (PDCMC) qui définit un réseau cyclable hiérarchisé à travers tout le canton. Une des annexes du PDCMC fournit un catalogue d'aménagements-types en fonction des régimes de vitesse, de l'espace disponible, etc.

#### 2. le stationnement, en particulier dans les gares

Une des annexes du PDCMC évalue les gares et haltes ferroviaires du canton et quantifie les besoins en stationnement en fonction de la topographie, du bassin de population et de la cadence des trains. Elle donne également des indications quant à la qualité du stationnement attendue (supports, abris, etc.).

#### 3. la promotion, à travers des actions et une communication ciblées

Le canton a sollicité les associations spécialisées en matière de mobilité cyclable, soit les sections neuchâteloises de l'ATE, du TCS et de PRO VELO. Ces associations se sont donc unies pour fournir au canton une stratégie de promotion de la mobilité douce auprès des jeunes.

#### 4. le financement, qui permet de concrétiser les 3 mesures citées ci-dessus

L'aspect de la promotion décrit au point 3 ci-dessus bénéficie d'un budget de 20'000.- par année. Quant aux aménagements et au stationnement cyclables, un montant de 1'000'000.- par année pendant 5 ans (renouvelable) a été voté par le Grand Conseil.

La présente distinction est d'autant plus importante aux yeux du jury qu'elle a déjà donné l'impulsion à des aménagements cyclables de qualité à travers tout le canton alors qu'elle n'est entrée en vigueur que le 1<sup>er</sup> avril 2018. Le PDCMC sert en outre de document de référence pour garantir la cohérence des projets d'aménagements cyclables dans le canton. Pour preuve, le présent rapport du jury indique pour chaque projet évalué sa localisation par rapport au PDCMC pour évaluer l'importance des enjeux.

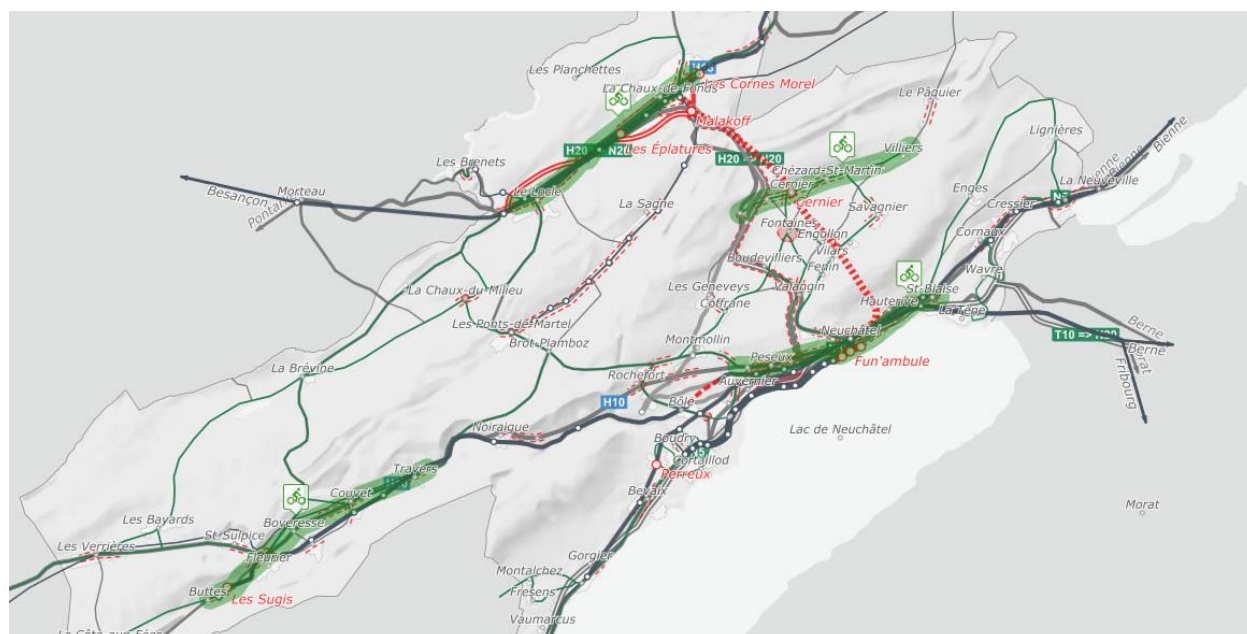


Figure 5 : « Projets phares » proposés par le PDCMC. (Source : nemobilite2030.ch)



## Loi sur la mobilité douce (LMD)

*Le Grand Conseil de la République et Canton de Neuchâtel,*  
vu la Loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT), du 22 juin 1979 ;  
vu la Constitution de la République et Canton de Neuchâtel (Cst.NE), du 24 septembre 2000 ;  
vu le plan directeur cantonal, du 22 juin 2011 ;  
vu la loi cantonale sur l'aménagement du territoire (LCAT), du 2 octobre 1991 ;  
vu la loi d'introduction de la Loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LI-LCPR), du 25 janvier 1989 ;  
sur la proposition du Conseil d'État, du 8 mars 2017,  
*décède :*

### CHAPITRE PREMIER Dispositions générales

But

**Article premier** La présente loi a pour but de promouvoir et de développer la mobilité douce ainsi que d'assurer la concrétisation d'une stratégie cantonale de mobilité douce sur l'ensemble du canton visant notamment à augmenter significativement la part modale des déplacements cyclables pour atteindre voire dépasser la moyenne nationale.

Figure 6 : Aperçu de la LMD entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 2018.



Figure 7 : Annexe du PDCMC, stationnement vélo  
(Source : Citec)



Figure 8 : Stratégie pour la promotion de la MD auprès des jeunes  
(Source : PRO VELO, ATE, TCS)

### 3.3 AUTRES PROJETS CANDIDATS

#### 3.3.1 Commune de La Tène, passerelle mixte cyclable au-dessus de l'autoroute A5.

La commune de La Tène a souhaité profiter des travaux effectués par le canton et l'OFROU dans le secteur des Champs-Montants pour aménager un nouveau franchissement de l'autoroute en faveur de la mobilité douce. L'objectif est d'offrir un itinéraire sûr en particulier pour les écoliers de Wavre se rendant à l'école à Marin.

Le choix d'installer une passerelle par-dessus l'autoroute constitue un geste fort, rendant visible et potentiellement attractive la mobilité douce. Au premier abord, cette passerelle constitue un aménagement radical et ambitieux comme on en voit généralement plutôt aux Pays-Bas ou au Danemark, ces pays faisant figure de référence en termes d'aménagements cyclables. De plus, l'itinéraire depuis Wavre jusqu'à la passerelle bénéficie d'un aménagement sûr et exemplaire. Le jury salue donc la qualité remarquable de l'aménagement depuis Wavre jusqu'à la passerelle.

Toutefois, ces atouts exceptionnels n'ont finalement convaincu que 2 membres lors du vote final. En effet, le reste du jury a déploré que malgré les qualités précitées, l'ancrage local de cet ouvrage manque de qualité, en particulier du côté de Marin. Ainsi, bien que l'emplacement désaxé de la passerelle par rapport à la ligne de désir reliant Wavre au centre scolaire de Marin puisse être en partie justifié par des contraintes imposées par l'échangeur autoroutier, la rampe pour rejoindre la Rue des Sors présente une géométrie des moins fluides (virages à 90° et à 180°). Au vu des importants moyens financiers engagés, le jury aurait attendu une géométrie plus fluide de cette rampe, quitte par exemple à négocier une emprise sur l'espace vert résiduel situé en bordure du parking de l'entreprise voisine. De plus, l'absence totale de signalétique aux deux extrémités de la passerelle ainsi que la traversée de la Rue de la Fleur-de-Lys – qui doit être franchie par les écoliers pour rejoindre l'école – est à ce jour exempte d'aménagements cyclables. Ces aspects constituent une faiblesse importante pour l'attractivité globale de l'aménagement.

Le jury souligne ainsi l'important potentiel d'amélioration de cet aménagement symboliquement fort. Bien que la géométrie de la rampe ne pourra a priori pas être améliorée à court terme, une signalétique conviviale et des aménagements cyclables sûrs entre la passerelle et le centre du village de Marin, voire en direction de St-Blaise, permettront de rendre cet ouvrage réellement attractif à la hauteur des ambitions de la commune.

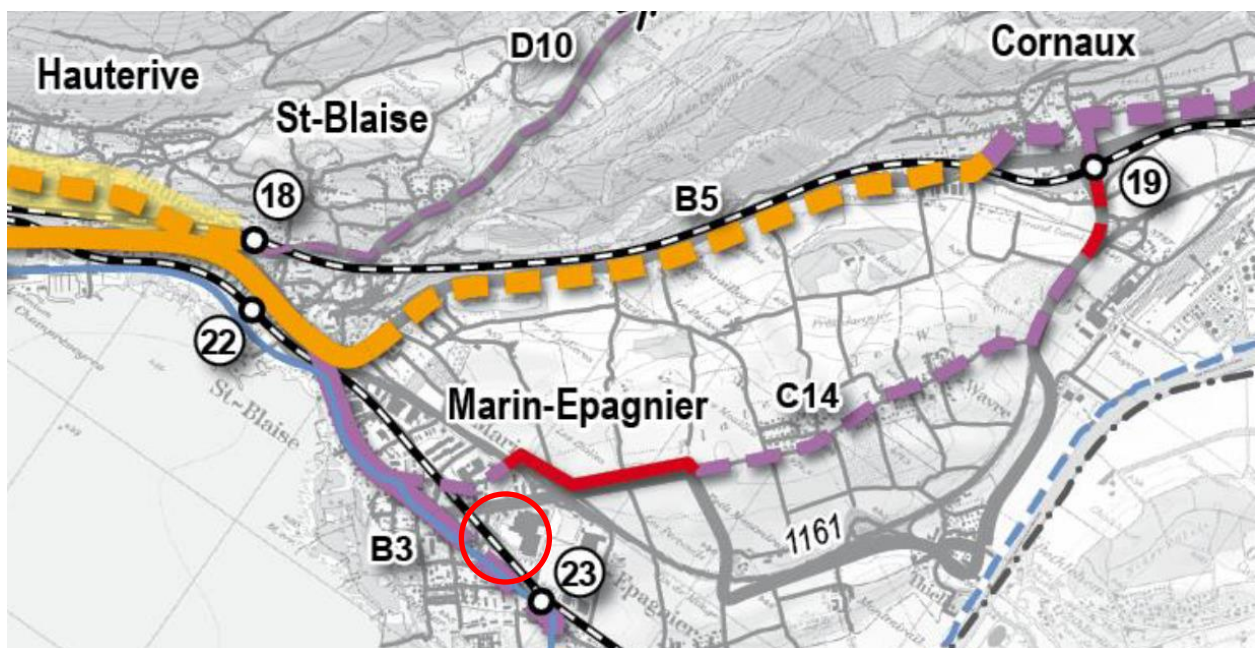


Figure 9 : Position de la passerelle par rapport au réseau cyclable du PDCMC. (Source : Citec).



Figure 10 : Passerelle vue depuis l'accès nord. (Source : Sottas.ch).



Figure 11 : Trottoir mixte bidirectionnel sécurisé entre la passerelle et Wavre.

### 3.3.2 Ville du Locle, ascenseur Le Remontoir

Le Remontoir constitue une composante intéressante du réseau de mobilité douce, rendant la gare CFF attractive pour les personnes à mobilité réduite malgré le fort dénivelé par rapport au centre-ville. Il améliore également le confort pour les usagers des transports publics en reliant la gare CFF avec la place du 1<sup>er</sup> Août, récemment réaménagée comme interface de mobilité (bus, stationnement vélo, station de vélos en libre-service, etc.). Le fait que Le Remontoir soit mis à disposition du public comme un ascenseur plutôt que comme un funiculaire, il a l'avantage certain d'être gratuit, y-compris pour le transport des vélos.

Le jury reconnaît les qualités intéressantes de cet équipement, cependant il a estimé que les atouts du Remontoir sont plutôt bénéfiques pour les piétons et dans une moindre mesure pour les cyclistes. L'approche globale pour la requalification du parvis de la gare, de la Place du 1<sup>er</sup> Août avec le Remontoir comme installation de liaison est saluée. Les aménagements envisagés ou réalisés dans le secteur en faveur du vélo, tels qu'une station de vélos en libre-service ou encore du stationnement sécurisé, vont dans le sens d'une mobilité cyclable plus attractive en ville du Locle.

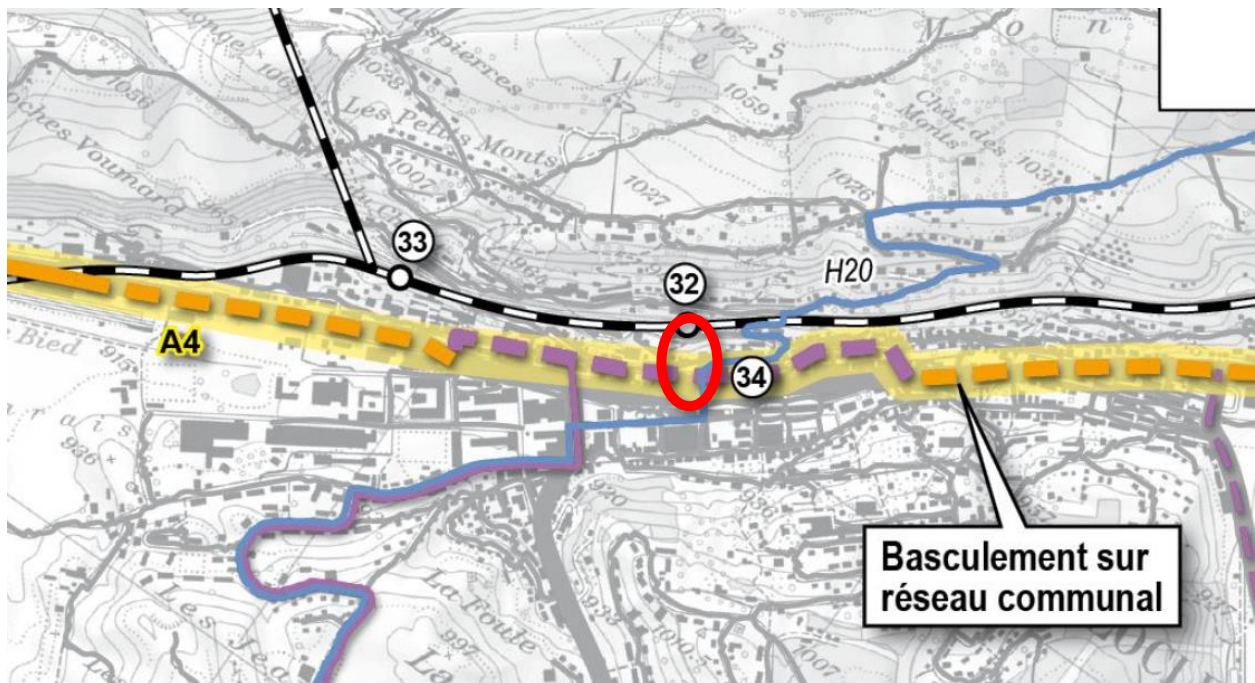


Figure 12 : Le Remontoir relie l'axe du « projet phare » du PDCMC avec la gare CFF. (Source : Citec)



Figure 13 : Vue du Remontoir depuis la Place du 1<sup>er</sup> Août. (Source : BNJ).

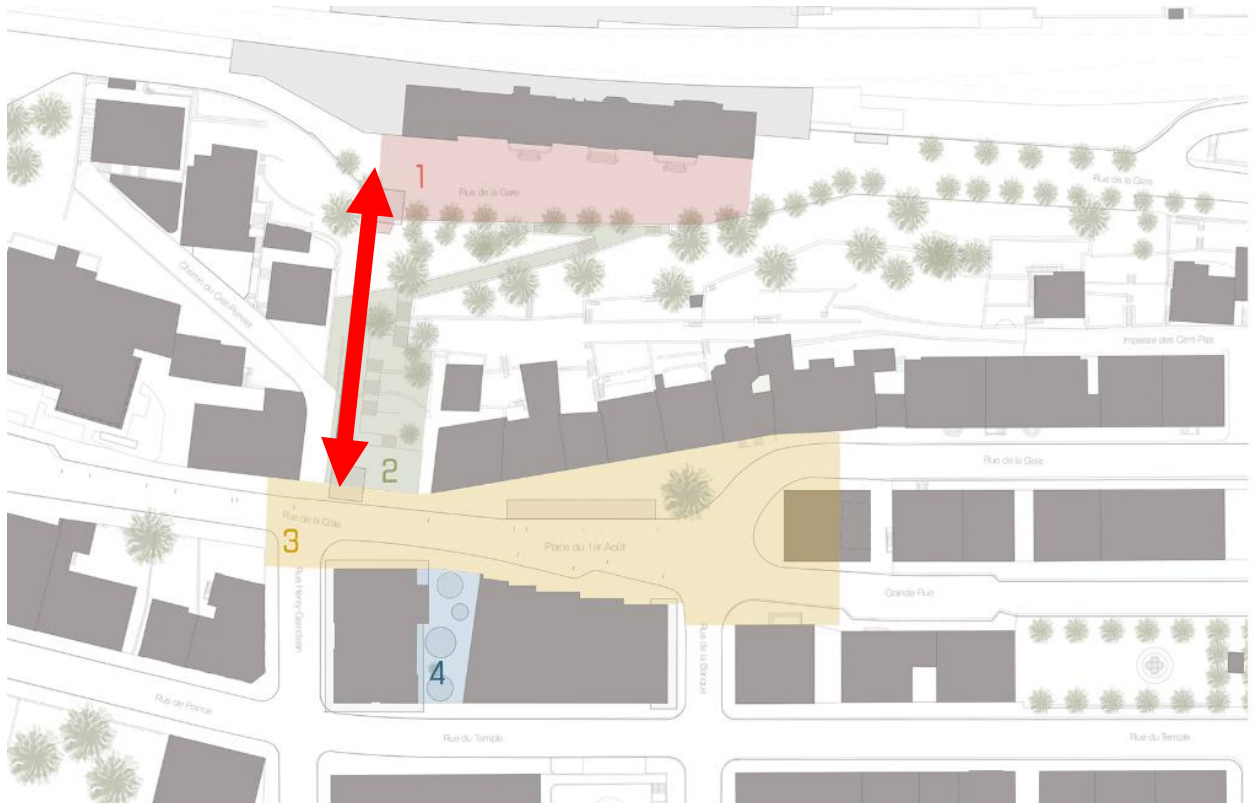


Figure 14 : Plan de situation, projet lauréat pour le réaménagement de la Place du 1<sup>er</sup> Août et du secteur gare. (Source : Evéquez Ferreira)

### 3.3.3 Ville de La Chaux-de-Fonds, Plan directeur communal des mobilités

Ce document ne constituant pas un aménagement cyclable concret, le jury l'a évalué plutôt pour la candidature à la « Distinction ».

Le plan directeur des mobilités de la Ville de La Chaux-de-Fonds a le mérite de chercher à offrir une vision coordonnée des mobilités, tous modes de transports confondus. Le volet consacré à la mobilité cyclable vise à définir un réseau cohérent à travers la ville. Toutefois, le fait que le document ne soit pas encore finalisé laisse planer encore quelques inconnues, en particulier sur les délais de réalisation du futur réseau cyclable et son financement. Par ailleurs, l'aspect « promotion » n'est pas mis en avant dans la candidature. Sur la base des informations reçues dans le dossier de candidature, le document ne paraît à ce stade pas aussi abouti et complet que la LMD et le PDCMC qui l'accompagne. Le jury recommande ainsi de s'inspirer de la LMD qui s'appuie sur 4 aspects fondamentaux : les aménagements cyclables, le stationnement, la promotion ainsi que le financement.

Dans sa candidature, la Ville a également relevé le fait que bien qu'elle n'ait pas un aménagement cyclable phare récent à mettre en avant, elle a réalisé ces dernières années de nombreux aménagements simples et relativement bon marché en faveur du vélo. En effet, plusieurs contresens cyclables sont désormais autorisés tandis que les sas vélo (parfois avec un feu spécifique pour les cyclistes permettant un démarrage anticipé) se sont multipliés en ville. Le jury salue cette politique visant à améliorer le réseau cyclable à court terme par des mesures simples et économiques. Cette manière de procéder permet d'offrir aux cyclistes des aménagements cyclables nombreux sans devoir attendre de longues années que de coûteux travaux de requalification de l'espace public soient planifiés. En outre, l'augmentation régulière des places de stationnement vélo avec des supports ainsi que le développement du réseau de vélos en libre-service vont dans cette logique favorable à une mobilité plus cyclable.

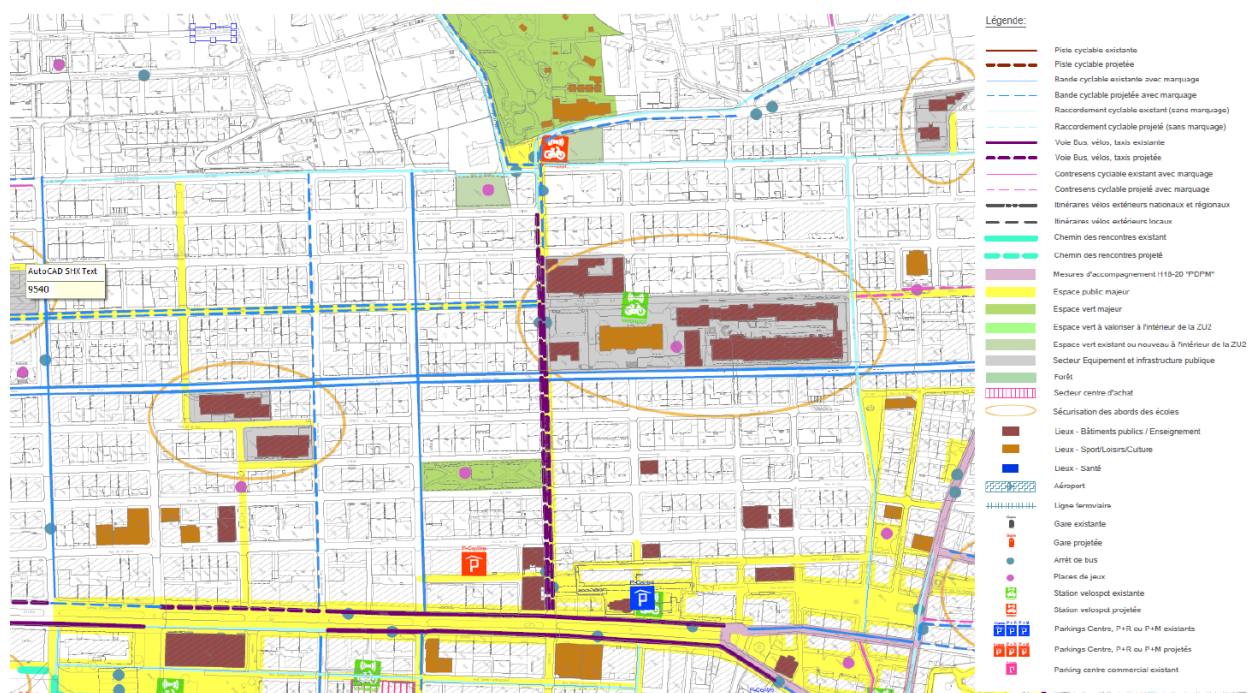


Figure 15 : Extrait du plan directeur des mobilités. (Source : Ville de La Chaux-de-Fonds).

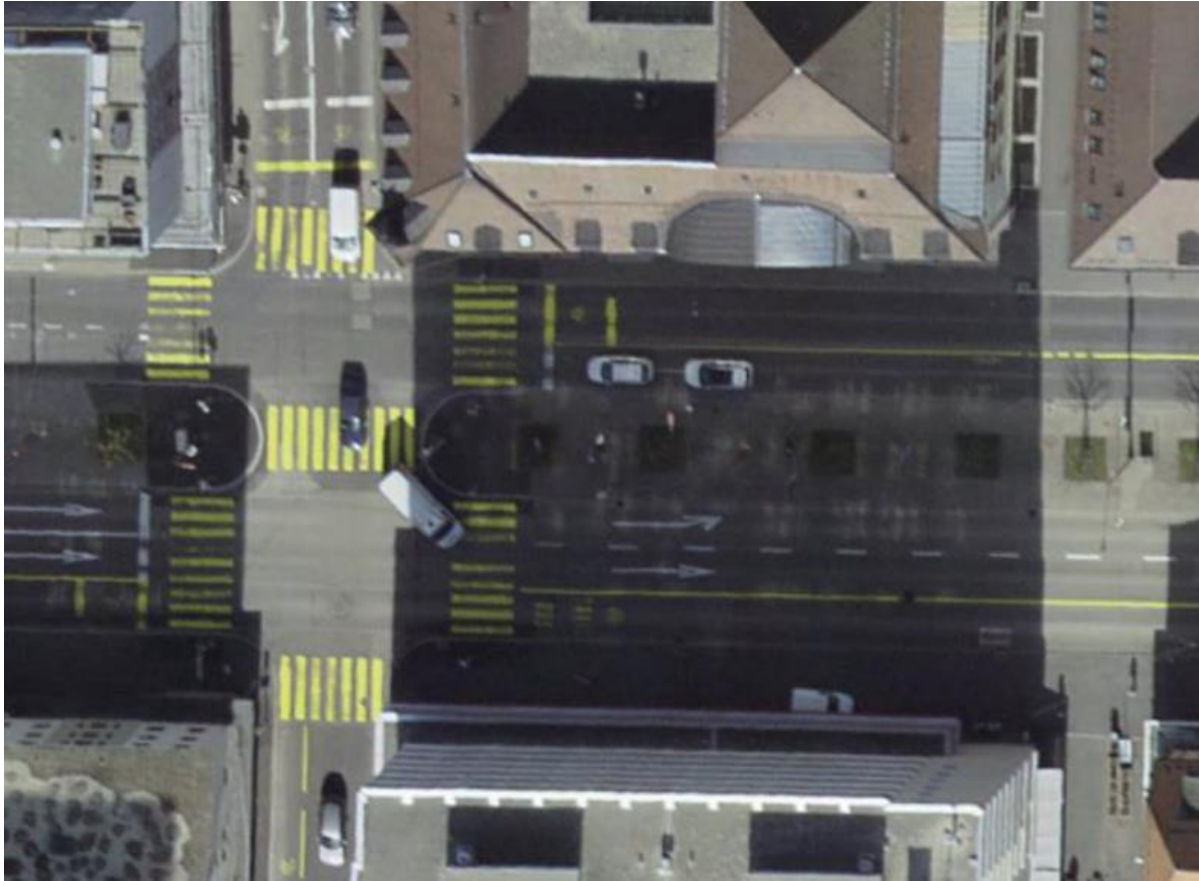


Figure 16 : Orthophoto d'un carrefour de l'Avenue Léopold-Robert, avec marquage de sas vélo. (Source : sitn.ne.ch)



Figure 17 : Marquage de bandes cyclables pour sécuriser les contresens cyclables. (Source : Ville de La Chaux-de-Fonds)



Figure 18 : Installation d'arceaux pour permettre d'attacher son vélo. (Source : Ville de La Chaux-de-Fonds)



## 4. PNEU CREVÉ

---

Les aménagements candidats pour le Pneu Crevé ont été proposés uniquement par des cyclistes au quotidien ne faisant pas partie du comité de PRO VELO Neuchâtel.

### 4.1 LAURÉAT

#### 4.1.1 Office fédéral des routes, nouveau giratoire de Vauseyon

Le secteur présente un enjeu majeur pour toutes les types de mobilité puisqu'il est situé en plein cœur de l'agglomération. En effet, il constitue la principale liaison entre Neuchâtel ainsi que Peseux et Corcelles-Cormondrèche, non seulement pour les cyclistes et les piétons mais aussi pour les automobiles et pour les bus. Le PDCMC identifie d'ailleurs ce secteur comme un maillon qui constitue le « projet phare » pour le Littoral. Le nombre de cyclistes attendus à moyen terme dans le secteur est ainsi potentiellement élevé et nécessite des aménagements de qualité.

Le jury reconnaît que le contexte de Vauseyon est complexe. En effet, l'espace y est limité, le terrain est en pente, les flux du trafic motorisé y sont importants, plusieurs lignes de bus transitent à cet endroit et le viaduc limite encore les possibilités d'aménagement. Néanmoins, par ce Pneu Crevé, le jury souhaite sanctionner d'une part la conception générale du carrefour, dont le cahier des charges n'intégrait vraisemblablement que peu d'exigences pour la mobilité douce (à relever que la LMD n'était pas encore en vigueur au moment de la conception de ce giratoire). D'autre part, les maigres aménagements cyclables réalisés sont globalement peu attractifs (détours, virages à 90°, temps d'attente importants aux feux) et pour certains réalisés sans tenir compte des besoins des cyclistes. Ainsi, sur le schéma ci-dessous, on constate que seul le parcours indiqué en vert propose un aménagement satisfaisant pour les cyclistes. Les tracés en rouge indiquent les itinéraires peu attractifs, voire dangereux, à cause d'une réalisation mal adaptée aux besoins des cyclistes.

Par ce pneu crevé, le jury espère donner l'impulsion à une évolution favorable de ce secteur stratégique de l'agglomération. A court terme, des solutions sont visiblement possibles par une simple adaptation de la signalétique et par l'abaissement de quelques centimètres de certaines bordures (voir images ci-dessous). Le jury encourage en outre les acteurs concernés, soit l'OFROU, le SPCH et la Ville, à travailler de concert pour développer une solution qui offre des conditions satisfaisantes pour toutes les mobilités afin que le secteur de Vauseyon soit perçu et pratiqué comme une interface reliant différents quartiers de l'agglomération.

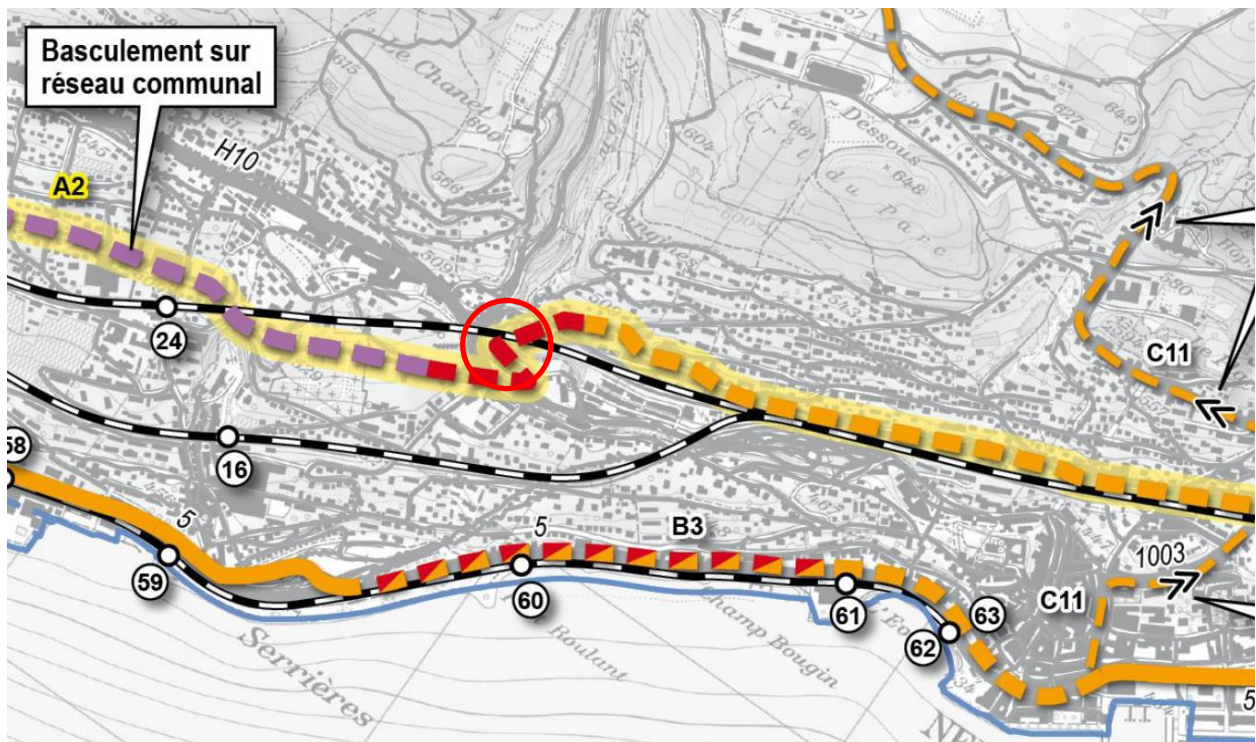


Figure 19 : Le carrefour de Vauseyon est situé sur le « projet phare » défini par le PDCMC pour le Littoral. (Source : Citec)

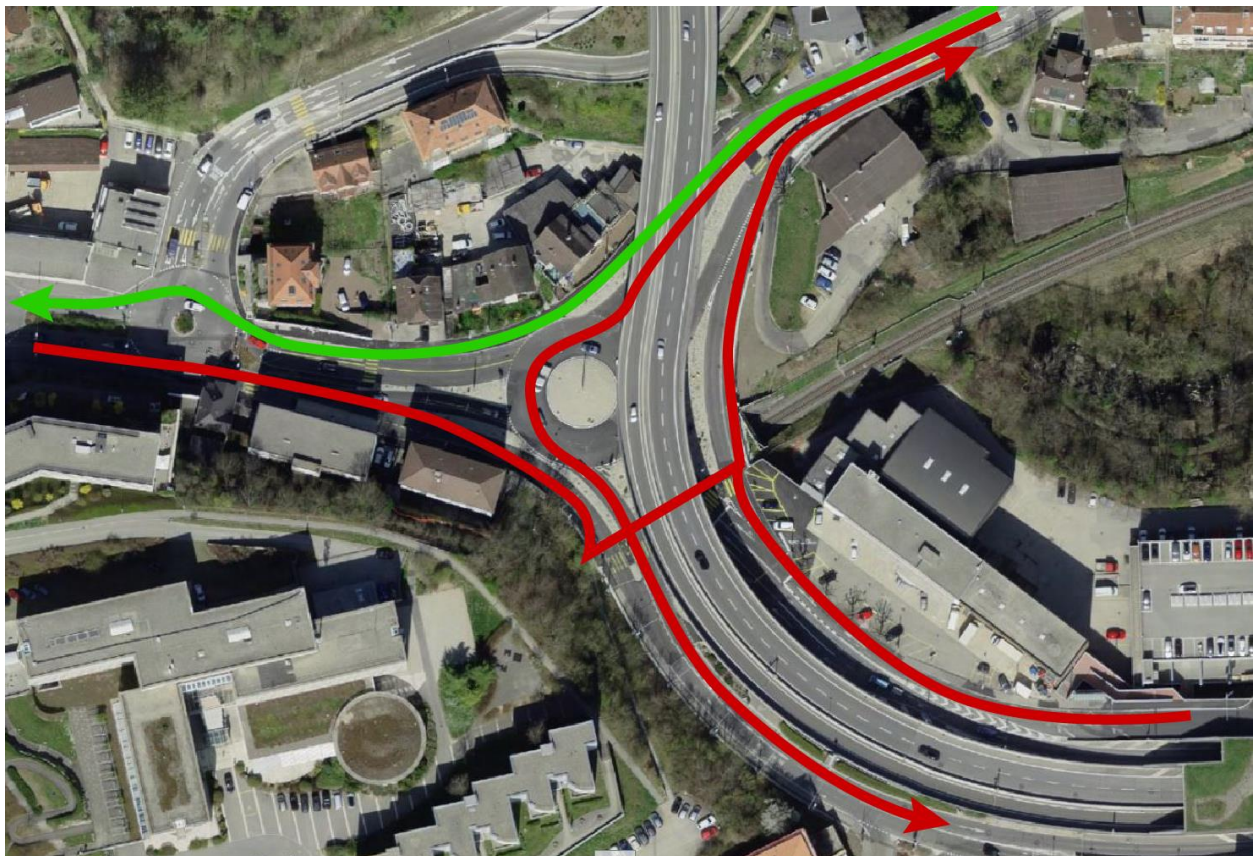


Figure 20 : Schéma représentant en vert l'itinéraire satisfaisant pour les cyclistes et en rouge les itinéraires peu attractifs.



Figure 21 : Le cycliste qui souhaite éviter le giratoire peut s'insérer sur le trottoir et utiliser le poussoir pour traverser en parallèle du passage pour piétons. Cependant, pour aller sur le trottoir il faut franchir une bordure en biseau qui n'est pas affleurée à la route, provoquant d'importants risques de chute.



Figure 22 : Le cycliste doit obligatoirement monter sur le trottoir (panneau bleu « piste cyclable ») au droit d'un passage pour piétons, avec les risques de conflit que cela implique. Le cycliste doit se réinsérer dans le trafic quelques mètres plus loin, avec une perte de priorité.

## 4.2 AUTRES AMÉNAGEMENTS PROPOSÉS

### 4.2.1 Ville de La Chaux-de-Fonds, giratoire des Eplatures

Ce giratoire est situé sur l'axe du « projet phare » des Montagnes neuchâteloises selon le PDCMC. Le tronçon cyclable en site propre situé à l'ouest du giratoire est déjà réalisé, en revanche celui du côté est doit encore être aménagé. Ce qui est ici critiqué est la manœuvre peu intuitive et peu sûre que doit faire le cycliste venant du sud et qui souhaite rejoindre la piste cyclable ouest. En effet, il serait judicieux que lors des travaux de réalisation de la piste cyclable à l'est, un mouvement de présélection à gauche ou encore de tourne-à-gauche indirect soit aménagé. Cela permettra aux cyclistes de ne pas devoir s'engager dans le giratoire, ce qui s'avère souvent une manœuvre complexe et peu confortable, voire dangereuse.

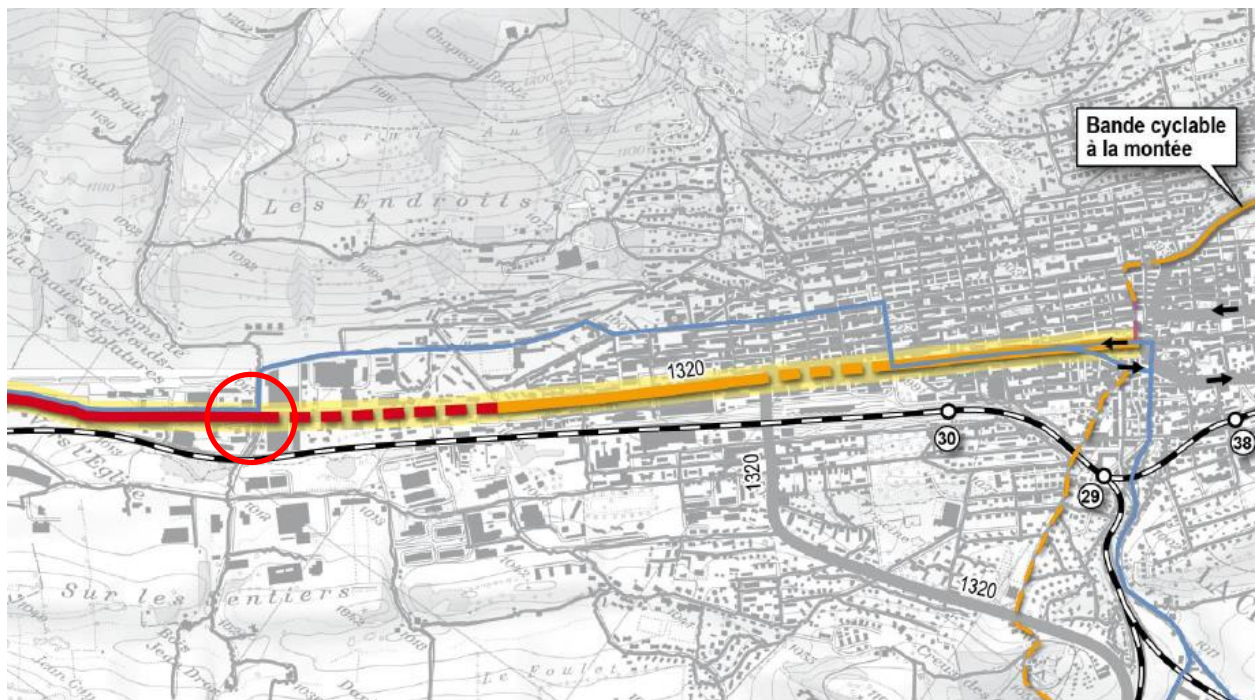


Figure 23 : Le giratoire des Eplatures se trouve sur le « projet phare » défini par le PDCMC pour les Montagnes neuchâteloises. (Source : Citec)



Figure 24 : Arrivée au giratoire depuis le sud. Pour rejoindre la piste cyclable existante située sur la gauche, le cycliste doit d'abord s'engager dans le giratoire.



Figure 25 : Suite de l'image précédente. Après avoir emprunté le giratoire pour tourner à gauche, le cycliste doit à nouveau faire une manœuvre et traverser la chaussée à l'aide de la présélection cyclable pour finalement arriver sur la piste cyclable.

#### 4.2.2 Canton de Neuchâtel, giratoire du Bas-du-Raymond à La Chaux-de-Fonds

Ce giratoire a fait l'objet d'une optimisation par des aménagements légers. Ce qui est critiqué est le fait que le cycliste bénéficie de certains aménagements cyclables mais ceux-ci sont interrompus, introduisant le cycliste dans le trafic de manière localisée. Le jury reconnaît que l'aménagement pourrait être sécurisé pour les cyclistes par certaines mesures simples et sans péjorer le trafic motorisé. En termes d'impact sur la mobilité cyclable, étant donné la localisation du giratoire, la faiblesse des aménagements touche a priori plutôt les cyclistes sportifs ou de loisirs que les cyclistes du quotidien circulant à l'intérieur de l'agglomération.

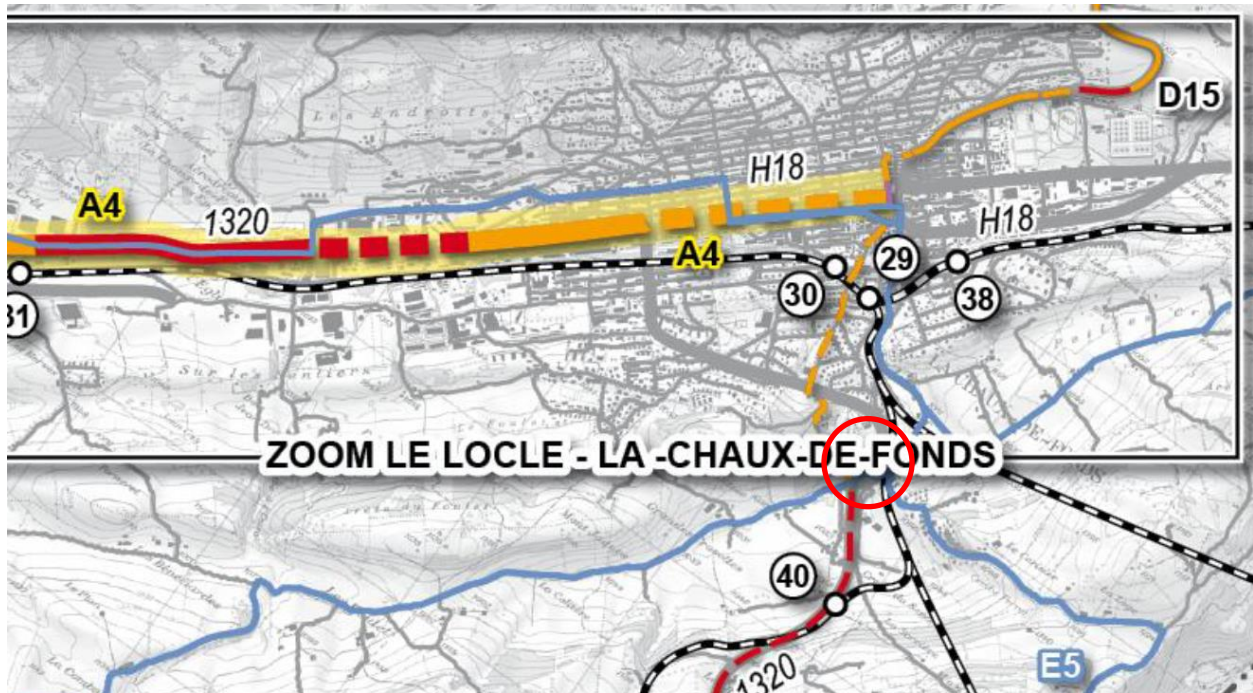


Figure 26 : Le secteur se trouve sur un itinéraire cyclable secondaire selon le PDCMC. (Source : Citec).



Figure 27 : Le cycliste circule dans le giratoire et y côtoie des véhicules circulant à relativement grande vitesse. A cette sortie, un îlot protège les cyclistes sur quelques mètres mais ils sont ensuite à nouveau mêlés au trafic.



Figure 28 : Quelques mètres plus haut, le cycliste bénéficie d'une piste cyclable sécurisée.

#### 4.2.3 Canton de Neuchâtel, route cantonale Saint-Blaise – Cornaux

La route citée en titre constitue un axe intéressant pour la mobilité cyclable puisqu'il s'agit du tracé le plus direct si l'on souhaite longer la rive nord des lacs de Neuchâtel et de Biègne. Le tronçon entre Saint-Blaise et Cornaux, bien que relativement étroit et sinueux à certains endroits, n'est limité qu'à 80km/h. Le sentiment d'insécurité est ainsi très élevé lorsqu'on parcourt cet itinéraire à vélo. Un aménagement cyclable serait le bienvenu lors de la prochaine réfection de cet ouvrage relativement ancien, comme le préconise d'ailleurs le PDCMC.

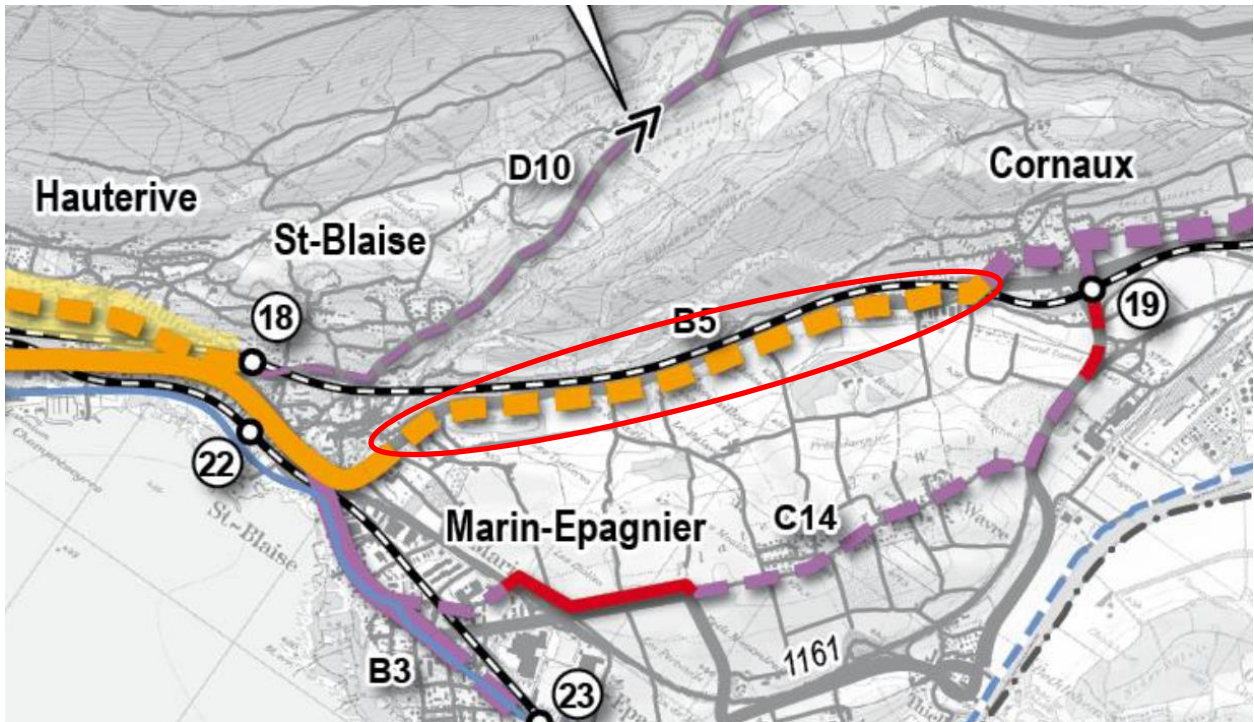


Figure 29 : Selon le PDCMC, lors de la prochaine réfection de cette route, des bandes cyclables devront y être marquées.



Figure 30 : La chaussée est relativement étroite et la visibilité mauvaise à certains endroits tels que ce virage.



#### 4.2.4 Ville de Boudry, carrefour O.-Huguenin – Avenue de la Gare

L'avancée de trottoir (figure 32) a été aménagée comme mesure d'accompagnement lors de la mise en zone 30 du secteur. Au vu de la topographie du secteur, certains usagers découvrent cet obstacle au dernier moment, générant des freinages d'urgence. Le jury comprend que cet aménagement peut présenter certaines faiblesses, notamment le resserrement de la chaussée peut produire des conflits de cohabitation entre véhicules et cyclistes. En ce qui concerne l'effet de surprise décrit précédemment, les cyclistes arrivant à la montée (donc relativement lentement) devraient à priori y être moins sujets que les véhicules motorisés potentiellement plus rapides.

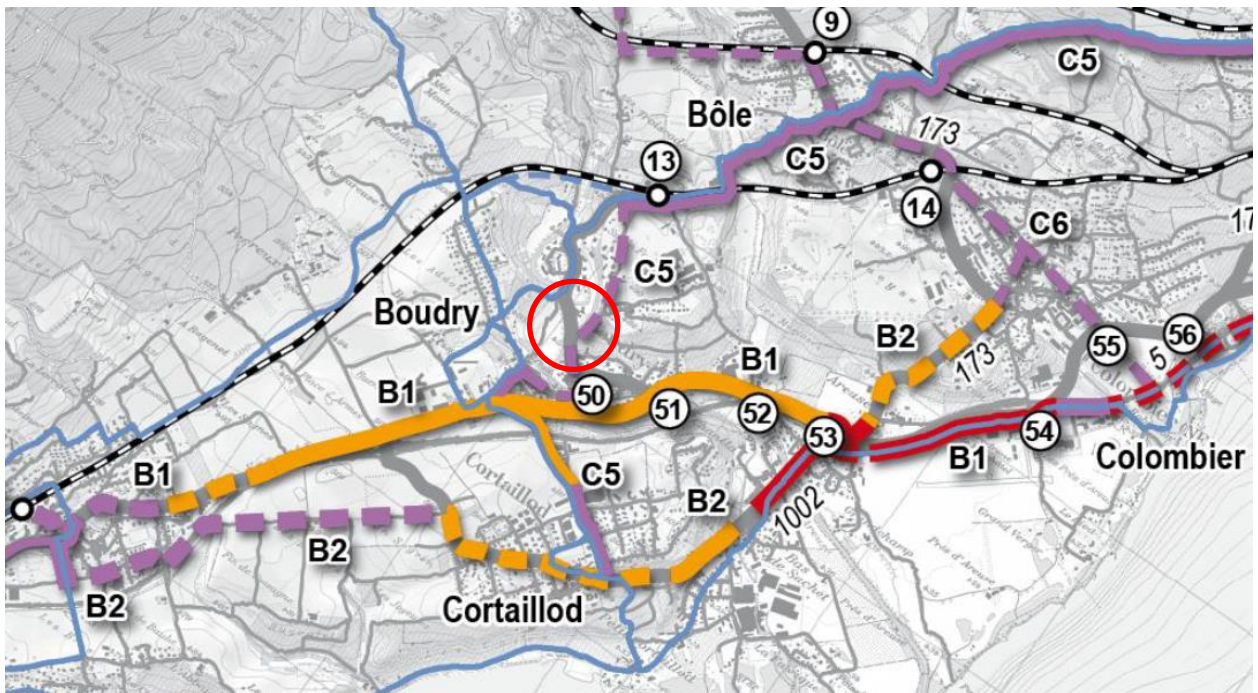


Figure 31 : L'aménagement se trouve sur l'itinéraire cyclable secondaire reliant le centre-ville avec la gare.



Figure 32 : Vue de l'aménagement depuis la Rue de la Gare.