

Neuchâtel, le 18 février 2024

PRO VELO Neuchâtel regrette le manque d'ambition du canton de Neuchâtel en matière d'infrastructures cyclables. Le rapport 24.010 du Conseil d'État au Grand Conseil, réponse au postulat « Réseau cyclable cantonal – Repenser la liaison Val-de-Ruz / Neuchâtel – Littoral », rejette toute infrastructure cyclable dépassant 7'250 francs et se contente de dessiner des lignes jaunes sur la chaussée. Ce n'est pas étonnant que le canton de Neuchâtel se classe dernier du microrecensement Mobilité et transports 2021 de l'OFS en terme de part modale cycliste.

Le report modal vers le vélo souhaité par nos autorités cantonales (cf : *loi cantonale sur la mobilité douce* (LMD 701.2)¹) ne peut se faire sans investissements notables dans les aménagements cyclables. Pour cela, les aménagements cyclables doivent être jugés sûrs et attractifs par toutes les catégories de la population (pendulaires, familles, écoliers, personnes âgées, etc.). Une bande cyclable où les cyclistes sont dépassés par des véhicules roulant à 80 km/h n'entre pas dans cette catégorie. En dehors des localités, l'OFROU recommande des pistes cyclables séparées du trafic automobile².

L'itinéraire optimum pour les cyclistes entre le Val-de-Ruz et le Littoral neuchâtelois en terme de pente et de tracé direct, par les gorges du Seyon, est aujourd'hui entièrement dévolu au trafic automobile. La construction des tunnels autoroutiers a coûté 75 millions de francs en 2000 et a exclu les cyclistes du tracé³. Aujourd'hui, la loi sur les voies cyclables exige des alternatives (article 9⁴). Les investissements pour la mobilité cyclable doivent être à la hauteur des ambitions du canton en matière de report modal. Le marquage de bandes cyclables pour 7'250 francs ne répond pas à cette vision.

- La distance entre la gare de Neuchâtel et Valangin est de 5 kilomètres et 230 m de dénivelé positif.
- La distance entre la gare de Neuchâtel et Fenin est de 6 kilomètres et 300 m de dénivelé positif.
- La distance entre la gare de Neuchâtel et Montmollin est de 8 kilomètres et 300 m de dénivelé positif.

Ces itinéraires sont parfaitement adaptés aux déplacements pendulaires avec vélo électrique à 25 km/h et aux cyclistes en bonne santé.

Entre Montmollin et Corcelles (RC 170), PRO VELO Neuchâtel a fait opposition en 2022 au projet d'amélioration de la géométrie routière du canton. Ce tronçon fait partie des itinéraires définis par le Plan directeur cantonal de mobilité cyclable (PDCMC) mais n'offre pas les aménagements cyclables suffisants pour être attractif. PRO VELO Neuchâtel demande une piste cyclable (800 m à aménager et 500 m de cheminements carrossables à revêtir (routes agricoles à faible trafic)).



Photomontage de la proposition de PRO VELO Neuchâtel entre Corcelles et Montmollin

Entre Valangin et Neuchâtel (RC 1003), la topographie rendant la création d'une piste cyclable très difficile, une bande cyclable avec suppression de la ligne blanche centrale et réduction de la vitesse à 50 km/h est acceptable. Les tests du canton allant dans ce sens sont une bonne initiative aux yeux de PRO VELO Neuchâtel, bien que la vitesse autorisée (actuellement 80 km/h) soit encore trop élevée pour garantir la sécurité des cyclistes.

Entre Fenin et Neuchâtel (RC 2170), la variante A' avec élargissement de la chaussée mérite d'être évaluée plus avant. En effet, cet itinéraire est optimum pour les cyclistes de l'est du Val-de-Ruz, qui éviteront de descendre à Valangin pour remonter ensuite. La topographie de ce tronçon permet la création d'une piste cyclable sans difficulté technique. Cet itinéraire avec élargissement se place en deuxième position de l'évaluation des variantes par le canton. Le coût de 6.3 mio est le seul élément pour lequel le canton rejette cette variante, ce que PRO VELO Neuchâtel dénonce.

A terme, un itinéraire direct et à faible pente par les gorges du Seyon reste une variante intéressante aux yeux de PRO VELO Neuchâtel, quitte à réduire l'espace dévolu au trafic routier. Dans une vision d'avenir, il est indispensable de repenser la place de la voiture dans les déplacements et de proposer des alternatives attractives et accessibles à la population neuchâteloise. Et si l'autoroute des gorges devenait bidirectionnelle à 80km/h, comme c'est le cas pour les tunnels de la Vue-des-Alpes ? Ceci permettrait de dégager la voie montante pour la mobilité douce sans frais importants (et de supprimer le tronçon autoroutier si accidentogène à la montée des gorges).

Enfin, PRO VELO Neuchâtel demande d'augmenter le budget destiné à la création d'aménagements cyclables de qualité afin de rapidement rejoindre la moyenne suisse en matière de part modale cycliste.

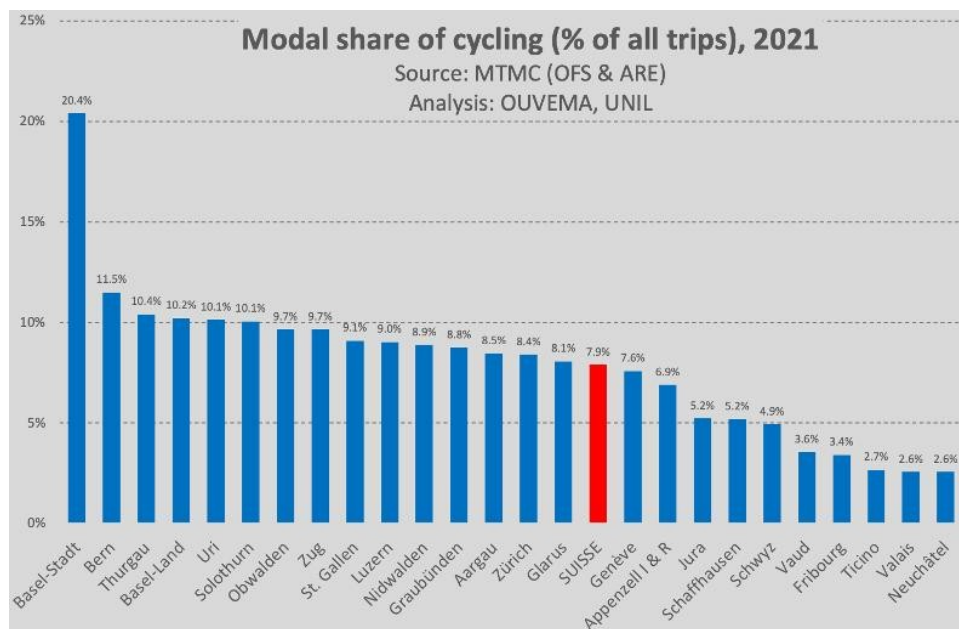
PRO VELO Neuchâtel, qui n'a pas été consultée avant la publication du rapport 24.010, reste à disposition du canton et des communes pour travailler ensemble à la création d'un réseau cyclable tel que demandé par la loi sur les voies cyclables.

Informations complémentaires

Les récentes statistiques du microrecensement Mobilité et transports 2021 de l'OFS⁵ illustrent que le canton de Neuchâtel n'est pas sur la bonne trajectoire en termes de part modale vélo. Avec 2,6 % de part modale cyclable, le canton de Neuchâtel a la plus faible part modale vélo de toute la Suisse. Pourtant, la *loi cantonale sur la mobilité douce* (LMD 701.2) a pour but d'« augmenter significativement la part modale des déplacements cyclables pour atteindre voire dépasser la moyenne nationale ». Or on observe que la moyenne Suisse (7,9%) s'éloigne année après année. Le simple ajout de lignes jaunes en bordure de route (bande cyclable) n'est pas suffisant pour espérer un report modal. Des efforts supplémentaires en termes de qualité sont indispensables.

A titre d'exemple : les Grisons, canton à la topographie très défavorable, possèdent une part modale vélo de 8,8%.

Statistiques de part modale vélo



1 <https://www.ne.ch/autorites/DDTE/SPCH/mobilitedouce/Documents/LMD.pdf>, article 1.

2 <https://www.astra.admin.ch/dam/astra/fr/dokumente/langsamverkehr/handbuch-veloverkehr-kreuzungen.pdf.download.pdf/handbuch-veloverkehr-kreuzungen-f.pdf>, page 21.

3 <https://doc.rero.ch/record/73513/files/1999-05-11.pdf>, page 3, « pas de trafic mixte ? »

4 <https://www.fedlex.admin.ch/eli/oc/2022/790/fr>, article 9.

5 <https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/mobilite-transports/enquetes/mzmv.html>