

# Réponses au questionnaire de consultation

## Plan directeur mobilité cyclable (PDCMC)

### Position socialiste du 6 décembre 2016

---

#### 1. Etes-vous d'accord avec les objectifs, principes d'aménagement et mesures proposés (page 11) ? 7

Le choix des points et les pôles identifiés (point 2.2, chapitre 3.2, p.11) ne sont pas toujours justifiés. Une étude sur le terrain avec les communes doit être faite. Des remarques plus détaillées sont faites au point 3 du questionnaire.

Les horizons de planification pour la mesure « Développer progressivement le réseau utilitaire d'importance cantonale » (chapitre 3.3, p.11) doivent être planifiés à 2030.

La réalisation des tronçons ne doit pas dépendre du degré de difficulté (faible, moyen, difficile) mais de la continuité du tronçon. Les tronçons difficiles doivent être traités en priorité, afin de diminuer les risques sur la route.

Concernant les itinéraires A et B, ils doivent être réalisés en priorité d'ici 2030, conformément à la stratégie 2030. Concernant les itinéraires C et D, aucun calendrier n'est mentionné. Ces tronçons devraient être réalisés jusqu'en 2035. Un délai de réalisation doit être fixé.

Chaque fois qu'une route cantonale est assainie, l'itinéraire cyclable doit être intégré, conformément au PDCMC.

La mesure « Assurer l'entretien du réseau cyclable » (chapitre 3.3, p.11) traite uniquement de l'entretien du réseau en début de saison. Les réseaux cyclables sont utilisés quasiment toute l'année par certains usagers du littoral notamment. Par conséquent, l'entretien des tronçons cyclables doit être garanti comme pour les automobilistes par tous les temps et surtout l'hiver.

De nouveaux itinéraires touristiques n'ont pas été étudiés et proposés. Uniquement les itinéraires Suisse mobile sont à optimiser. Nous pensons que des itinéraires touristiques pourraient être proposés afin de renforcer l'offre touristique du Canton.

#### 2. Etes-vous d'accord avec les itinéraires retenus (cartes sectorielles, pages 13 et ss. et annexe 1)? 4

Les itinéraires ne semblent pas avoir été coordonnés avec toutes les communes, qui ont une connaissance locale et pointue de leur territoire. Certains itinéraires envisagés ne semblent pas avoir suivi les règles édictées dans la brochure « Principes de conception et d'aménagement des itinéraires cyclables ».

Des itinéraires ont été prévus sur les routes communales plutôt que sur les routes cantonales, ces choix doivent être absolument expliqués et coordonnés entre le canton et les communes.

## Remarques par secteur territorial :

### Littoral : Neuchâtel

Il manque à Neuchâtel l'itinéraire à la montée entre Prébarreau et Vauseyon via la rue des Poudrières.

Le tracé par la rue des Saars est moins direct depuis la Maladière pour rejoindre Monruz. Le tracé cyclotouriste existant devrait être amélioré à l'embranchement du Nid-du-Crô.

Un itinéraire cyclable a été prévu pour traverser les Gorges du Seyon lors de la construction de la H20. Cet itinéraire n'a jamais été créé. Une solution doit à nouveau être proposée.

### Littoral : Peseux

A Peseux l'itinéraire prévu traverse la commune par la rue des Tombets et l'avenue Fornachon. Cette route communale est dangereuse, la chaussée est étroite, elle est délimitée à 50km/h, le trafic est mixte sans bande centrale, elle est fréquentée par de nombreux camions (Von Arx) et le bus 120, etc. L'annexe 1, p.9, n'indique pas le trafic journalier moyen sur le tronçon Tombets-Fornachon pourtant des études de trafic ont été menées par le Canton (SPCH) et la commune sur ce tronçon.

L'annexe 3 propose des critères de qualité des réseaux cyclables à prendre en compte, l'itinéraire susmentionné ne répond pas à ces critères (endroits dangereux, volume de la circulation, continuité, revêtement, nombreuses grilles d'écoulement sur l'itinéraire).

La route cantonale H10 est plus appropriée, elle est certainement plus fréquentée que la route communale, cependant sa pente est plus favorable et la route est plus large. L'itinéraire (p.25) cyclable devrait donc passer par la H10 (piste cyclable déjà existante) et poursuivre jusqu'au terminus du bus de Cormondèche et même au-delà.

Il manque les liaisons verticales entre Peseux et Serrières, entre Peseux et Auvernier-Colombier (passant à la gare de Corcelles-Peseux).

### Littoral : Boudry-Cortailod

Il manque une liaison entre Cortailod ouest et Bevaix-Boudry (rue des Courtils). Le plateau de Perreux est occupé d'activités variées (entreprises, terrain de foot, etc.) (p. 21 du PDCMC).

L'itinéraire B1 entre le giratoire de Boudry et le giratoire d'Areuse ne prend pas en compte l'itinéraire en site propre au sud du tram qui mène jusqu'au magasin Denner à Areuse. Celui-ci permettrait d'accéder plus facilement au rond-point d'Areuse pour relier directement sur le B1 qui suit à Colombier.

### Val-de-Travers (p. 15)

Pourquoi le projet phare A1 n'est-il pas prolongé jusqu'à Noiraigue ? En l'état, la liaison Travers – Noiraigue est à classer en C (moins de 30 minutes).

Le tronçon Noiraigue – Brot-Dessous (Clusette) devrait être clairement marqué en D, et des mesures proposées pour sécuriser le sens montant, en particulier dans le tunnel de la

Clusette à l'occasion du prochain assainissement. Il s'agit sans aucun doute d'un itinéraire de liaison :

- incontournable entre le Val-de-Ruz et le Val-de-Travers ;
- entre Neuchâtel et le Val-de-Travers, l'itinéraire de moindre effort et également le seul praticable de novembre à avril, celui des Gorges étant enneigé jusque tard en fin d'hiver, et difficile déjà en automne.

Une piste cyclable montante dans le tunnel rénové est parfaitement envisageable. Une possibilité de monter en empruntant la future galerie de fuite avait également été évoquée. Aujourd'hui déjà, des cyclistes empruntent ce tunnel, les nombreuses traces de pneu sur le trottoir en témoignent. Mais ce trottoir trop étroit et trop haut est dangereux.

#### Les Montagnes (p.19)

Le fond de carte de la p.19 du PDCMC n'est pas à jour.

L'itinéraire devrait être prolongé direction Franche-Montagne et Saint-Imier. Une coordination avec le Canton du Jura doit être faite.

Une liaison entre le Bas-du-Reymond et la gare doit bénéficier d'un itinéraire cyclable. La gare doit être un point de convergence des itinéraires cyclables.

Entre Le Locle et Les Brenets, le classement devrait être B selon les critères (Les Brenets sont à moins de 30 min du Locle qui est une centralité principale).

La route de la Vue-des-Alpes, de Boudevilliers à La Chaux-de-Fonds, doit être classée en D. C'est un itinéraire de liaison cyclotouristique incontestable. D'ailleurs, de récents travaux de réfection de la chaussée se sont accompagnés du marquage de bandes cyclables.

#### Val-de-Ruz - Entre-deux-Lacs (p.23)

Il manque une liaison C entre Valangin et Coffrane.

La route de la Raffinerie devrait être privilégiée au lieu de la route de Neuchâtel. A partir de la route de la Raffinerie des raccords devraient être menés jusqu'à Cressier et à Cornaux.

Lignièrès – Nods / Prêles / Diesse : il y a là des liaisons C à définir sur le plateau en coordination avec le canton de Berne.

### **3. Annexe 2 "Fiches de détail des points et des pôles": Etes-vous d'accord avec les points et pôles retenus? 5**

Tous les arrêts du littoral seront équipés de parking à vélo. Un choix des arrêts les plus fréquentés ou des arrêts plus stratégiques (interface avec un autre transport) auraient dû être privilégiés. Par exemple, l'arrêt de tram à l'Évole sera équipé de VLS et de stationnement pour 5 vélos. Y a-t-il un réel besoin à cet emplacement ? La prochaine station de VLS et de stationnement pour vélo se situe à la Place Pury.

Aux terminus des bus, il faudrait également planifier des places pour vélos. Ce sont des endroits stratégiques.

Nous pensons que des parkings à vélos sécurisés doivent être également proposés/installés. Trop de vélos sont encore volés et vandalisés.

#### **4. Annexe 3 "Principes de conception et d'aménagement": êtes-vous d'accord avec ces principes? 8**

En p. 6 de l'annexe 3, il est indiqué que le revêtement est important, mais il est également important de réfléchir à la localisation des grilles d'écoulement sur les routes. Celles-ci se trouvent souvent sur les pistes cyclables.

Nombreux tronçons sont prévus en chaussée avec voie centrale banalisée (A2) ; l'expérience du terrain, notamment à Colombier et à Yverdon, montre que dans ce contexte les automobilistes ne respectent pas les bandes cyclables.

Il faut éviter de tracer des bandes cyclables le long des places de parc (notamment rue des Parcs), car la proximité des voitures parkées crée des dangers spécifiques (déboîtement, manque de visibilité, ouverture de portières). La création de bandes cyclables dans ce contexte doit impliquer la suppression du stationnement.

Les fiches décrivent le plus souvent comme « difficiles » la traversée des giratoires. Elle est réelle dans de rares cas (notamment pour les giratoires à voie double, comme celui d'Areuse). Lorsqu'une sécurisation s'avère nécessaire, il est important qu'elle ne se traduise pas pour le cycliste par un « tour extérieur » du giratoire impliquant plusieurs traversées de route avec à chaque fois perte de priorité. Il devrait plutôt être recherché des moyens de « calmer » le trafic sur la giratoire pour y permettre la cohabitation.

#### **5. Autres remarques et suggestions concernant le PDCMC**

Dans certains cas, les routes cantonales ont été écartées au profit de routes communales. Ces choix ne sont pas explicités, donc il est difficile de comprendre la stratégie globale qui détermine le tracé de l'itinéraire.

Le plan directeur cantonal des chemins pour piétons et des chemins de randonnées doit être révisé et mis à jour conformément à la stratégie de mobilité 2030. L'article 14a de la loi d'introduction de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre précise que les plans directeurs cantonaux sont mis à jour tous les 10 ans.

La gratuité des vélos dans certains transports publics devrait être proposée. Par exemple, le funiculaire Ecluse-Plan ou de la Coudre devrait pouvoir transporter gratuitement des vélos.

Les commissions régionales des transports dans les diverses régions RUN devraient être saisies et étudiées par le PDCMC.