



Réponse du Conseil communal à l'interpellation n°19-610 du groupe PLR intitulée «la rue du Crêt-Taconnet mérite mieux que des "tacons"»

(Du 4 novembre 2019)

Monsieur le Président,
Mesdames, Messieurs,

En date du 1^{er} juillet 2019, le groupe PLR, par Mme Nadia Boss et consorts, a déposé l'interpellation écrite n°19-610 intitulée «la rue du Crêt-Taconnet mérite mieux que des "tacons"» dont le contenu est le suivant:

«La gare de Neuchâtel est la porte d'entrée du chef-lieu du canton. Ses places et ses accès jouent un rôle de carte de visite pour la ville et sa région. La rue du Crêt-Taconnet est notamment l'accès direct à pied aux centres scientifiques de réputation nationale et internationale comme le CSEM ou Microcity, à une école régionale comme le centre de formation professionnelle (CPLN), à l'hôpital cantonal (NHP), sans compter les centres sportifs de la Maladière et de la Riveraine qui drainent des visiteurs suisses et étrangers à l'occasion des différentes manifestations d'envergure qui y sont organisées.

En juin 2011, le Conseil communal a pris la décision de pérenniser les mesures transitoires prises dans le cadre de la construction du bâtiment TransEurope sur le plateau de la gare. Il s'agit notamment du sens unique de la rue Crêt-Taconnet, de son trottoir élargi et sa limitation à 30 km/h de cet accès à la gare.

1. Le groupe PLR se demande ce que représente exactement la ligne jaune continue marquée le long de cet axe?

Vu les pictogrammes piétons et la signalisation verticale, cela laisse à penser qu'il s'agit d'un trottoir provisoire, soit une voie de circulation réservée aux piétons. Néanmoins, ce marquage porte à confusion dans le sens où il laisse penser que l'on est confronté peut-être à une bande cyclable, encore que dans ce cas, la ligne devrait plutôt être discontinuée.

2. *Par conséquent, comment cela se fait-il que cette surface ne soit pas matérialisée correctement comme bande longitudinale pour piétons au sens de l'OSR art. 77, al. 3, OSR (ligne jaune continue et surface striée de lignes obliques)?
En outre, selon les recommandations du BPA (bureau pour la prévention des accidents), le marquage d'une bande longitudinale pour piétons ne devrait être utilisé uniquement comme solution provisoire ou d'urgence. En effet, cette solution n'offre aucune protection physique pour les piétons. Or, la situation dure depuis 8 ans.*
3. *Quelle serait la responsabilité de la Ville dans l'éventualité d'un accident, notamment si la signification de l'actuelle ligne jaune devait être remise en cause.*
4. *Le groupe PLR demande au Conseil communal ce qu'il entend entreprendre à court et moyen terme pour que l'aménagement de la rue du Crêt-Taconnet réponde aux exigences en matière de sécurité routière, d'accès pour les personnes à mobilité réduite et qu'il remplisse son rôle urbanistique de porte d'entrée, afin que cet accès entre la gare et un quartier très fréquenté, et facilement atteignable à pied, soit à la hauteur du rayonnement souhaité par les Autorités?»*

Le texte de l'interpellation valant développement écrit, la présente réponse est également apportée par écrit, en application de l'article 57 du Règlement général de la Commune de Neuchâtel.

En préambule, il convient de rappeler le contexte. La circulation sur la rue du Crêt-Taconnet est réglée par un Arrêté de circulation routière daté du 10 novembre 2014, qui prolonge un Arrêté temporaire de 2009 pour une durée indéterminée. Cet Arrêté temporaire avait dû être mis en place alors que les travaux pour le bâtiment TransEurope (Haute-École Arc) débutaient. En effet, un recours empêchait notre Conseil de réaliser une partie des mesures prévues sur cet axe.

L'Arrêté du 10 février 2009 était destiné à assurer le bon déroulement du chantier TransEurope en prévoyant notamment la mise en sens unique montant au Crêt-Taconnet. Sa prolongation en 2014 a entraîné de fait une pérennisation de la situation (un Arrêté ne pouvant régler temporairement une situation qu'une seule fois).

Le contresens cyclable à la descente sur la rue du Crêt-Taconnet fait quant à lui partie des mesures qui n'ont pas pu être mises en place, malgré qu'elles fussent préconisées: en effet, ce contresens fait l'objet de plusieurs études depuis 1994. En 2013 un avant-projet de réaménagement de la rue plus précis a été mandaté et affiné en 2014.

Le contresens cyclable fait partie des éléments confirmés par la démarche participative «Centre et Gare» et est inscrit aux mesures adoptées dans le cadre du projet d'agglomération (cofinancé par la Confédération). Il est donc inscrit à la planification financière des investissements dans le cadre du projet de réaménagement complet de la rue, qui avait été estimé à 1'500'000 francs.

La limitation des gabarits de poids-lourds montant sur cet axe est toutefois une condition nécessaire à la garantie de la sécurité des cyclistes à la descente (expertise du Bureau de prévention des accidents BPA). Cette condition ne concerne qu'une partie des véhicules lourds, c'est-à-dire ceux de plus de 10 mètres de longueur. La décision de gabarit relève de la compétence de notre Conseil. Le réaménagement concret de la rue sera abordé plus en détail après les réponses aux questions formulées par les interpellateurs.

Question 1. *Le groupe PLR se demande ce que représente la ligne jaune continue marquée le long de l'axe ?*

La ligne jaune sert à marquer un trottoir élargi (il ne s'agit pas d'une bande longitudinale pour piétons). Le marquage a fait l'objet de l'Arrêté de circulation routière (ACR) du 10 novembre 2014 validé par le Service des ponts et chaussées (SPCH) après mise à l'enquête. Au cours de l'été passé, nos services ont fait repeindre plusieurs marquages au sol, dont la ligne en question.

Question 2. *Par conséquent, comment cela se fait-il que cette surface ne soit pas matérialisée correctement comme bande longitudinale pour piétons au sens de l'OSR art. 77, al. 3, OSR (ligne jaune continue et surface striée de lignes obliques)?*

En outre, selon les recommandations du BPA (bureau pour la prévention des accidents), le marquage d'une bande longitudinale pour piétons ne devrait être utilisé uniquement comme solution provisoire ou d'urgence. En effet, cette solution n'offre aucune protection physique pour les piétons. Or, la situation dure depuis 8 ans.

Il n'existe en principe pas de bande longitudinale pour piétons marquée en bordure d'un trottoir; si le marquage était considéré comme bande longitudinale, des bandes striées devraient être ajoutées. Pour l'heure, le trottoir n'a pas encore été élargi physiquement, étant donné que cette réalisation dépend de la décision relative au réaménagement de l'axe, une décision que notre Conseil vient de prendre suite à un travail approfondi avec le BPA (cf. ci-dessous).

Question 3. *Quelle serait la responsabilité de la Ville dans l'éventualité d'un accident, notamment si la signification de l'actuelle ligne jaune devait être remise en cause.*

L'article 58 du Code des obligations rend le propriétaire d'un bâtiment ou de tout autre ouvrage responsable du dommage causé par un vice de construction ou par un défaut d'entretien. Conformément à la jurisprudence constante du Tribunal fédéral et à la doctrine, la route constitue un ouvrage au sens de cet article.

Comme tout autre ouvrage, le propriétaire de la route doit aménager et entretenir celle-ci de manière à ce qu'elle offre une sécurité suffisante aux usagers. En vertu de la Loi d'introduction des prescriptions fédérales sur la circulation routière (LI-LCR) et de son arrêté d'exécution, le Conseil communal est compétent, sous réserve de l'approbation du Département du développement territorial et de l'environnement, pour ordonner le placement des signaux et l'apposition des marques aux abords ou sur les routes communales ouvertes à la circulation publique.

En l'occurrence, le marquage apposé sur la rue du Crêt-Taconnet n'est pas adéquat et ne respecte pas les prescriptions de l'Ordonnance sur la signalisation routière (OSR). Il existe donc potentiellement le risque que la responsabilité de la Ville de Neuchâtel soit engagée en cas d'accident. Nous abordons la mesure préconisée plus loin dans le présent rapport.

Question 4. *Le groupe PLR demande au Conseil communal ce qu'il entend entreprendre à court et moyen terme pour que l'aménagement de la rue du Crêt-Taconnet réponde aux exigences en matière de sécurité routière, d'accès pour les personnes à mobilité réduite et qu'il remplisse son rôle urbanistique de porte d'entrée, afin que cet accès entre la gare et un quartier très fréquenté, et facilement atteignable à pied, soit à la hauteur du rayonnement souhaité par les Autorités?*

L'espace contraint et la typologie particulière de la rue du Crêt-Taconnet rendent difficile la cohabitation de tous les types de mobilités. Ceci dit, de par sa nature même, la rue du Crêt-Taconnet ne peut pas satisfaire tous les besoins et ne pourra malheureusement pas répondre aux standards en faveur des personnes à mobilité réduite, puisque sa configuration et sa pente ne pourront être modifiés.

La sécurisation des voies cyclables est un des premiers principes de la Charte pour une mobilité urbaine durable signée par la Ville de Neuchâtel. Le concept Mobilité 2030 consacre un volet spécial à la mobilité cyclable, sous forme d'un plan directeur. L'aménagement de voies cyclables sur les axes routiers favorise efficacement le report modal demandé par votre

Autorité dans le cadre de la motion n°325 «Pour un développement urbain qui s'articule autour des déplacements à pied et à vélo».

Parmi les itinéraires à vélo, le Crêt-Taconnet constitue un lien important et efficace entre le plateau de la gare et la ville-campus, de même que le lien entre le plateau de la gare et le centre-ville par l'avenue de la Gare. Vu la sécurisation de l'itinéraire cyclable sur les rues des Parcs et des Sablons voulue par le plan directeur cantonal et la future passerelle Fahys-gare il y aura toujours plus de cyclistes qui souhaiteront emprunter la rue du Crêt-Taconnet. L'objectif est d'offrir des liaisons cyclables attractives qui amènent de plus en plus d'automobilistes à changer leur véhicule de transport.

Actuellement, la descente de la rue est défendue aux cyclistes. Or, vu la configuration des lieux, il est physiquement impossible d'empêcher des cyclistes d'y descendre. De ce fait, le propriétaire pourrait être tenu responsable en cas d'accident. Nous devons donc trouver une solution sécurisée qui tient compte des différents intérêts en présence. À travers son rapport, le BPA propose l'aménagement de la rue avec un contresens cyclable et avec limitation des gabarits de poids-lourds:

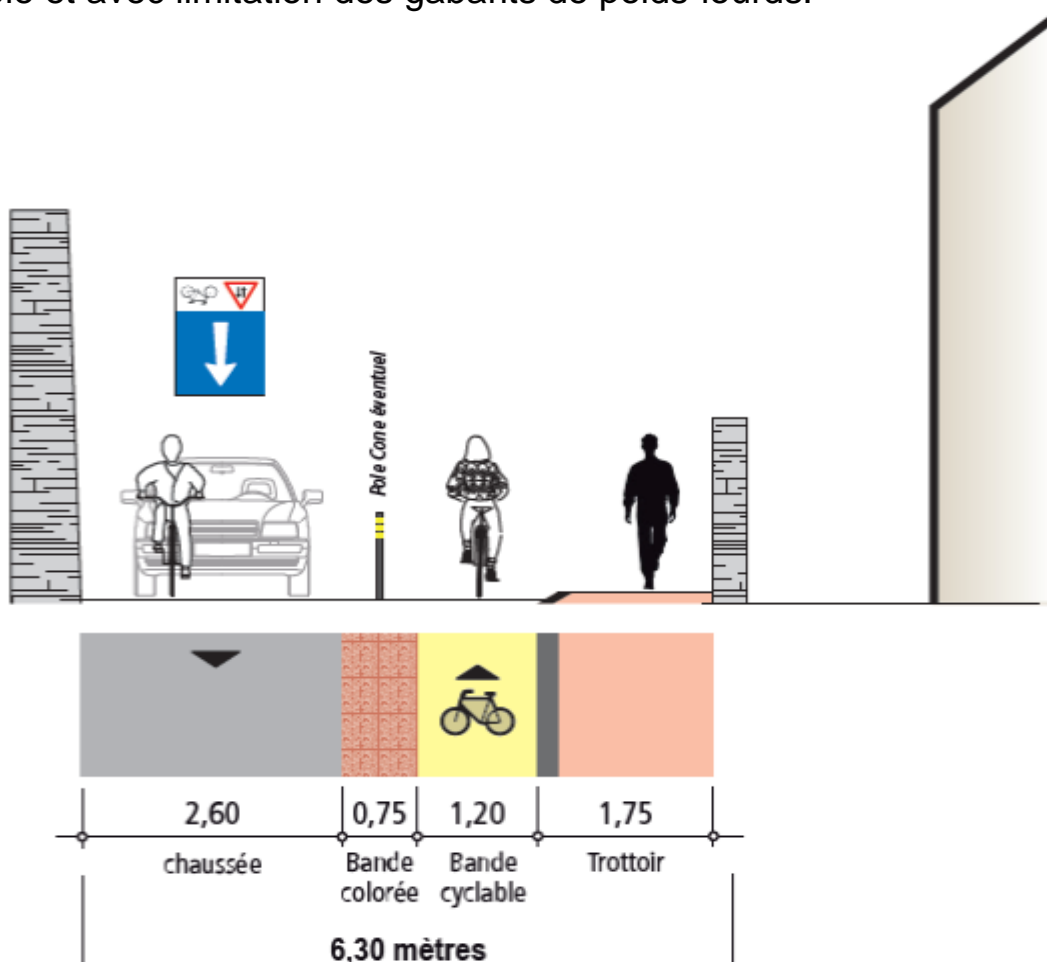


Figure 1 - véhicules montants / bande de séparation / piste cyclable (descente) / piétons (montée + descente).

Sur la rue du Crêt-Taconnet, les analyses ont clairement montré la nécessité de dévier les poids lourds de gabarit important. Dévier ces véhicules sur d'autres itinéraires permet d'octroyer aux piétons, aux cyclistes et aux automobilistes l'espace nécessaire à leur sécurité sur cet axe exigü. Enfin, selon les comptages (cf. annexe), les poids lourds circulent le plus souvent en heure creuse, tandis que les piétons et cyclistes l'utilisent aux heures de pointe habituelles.

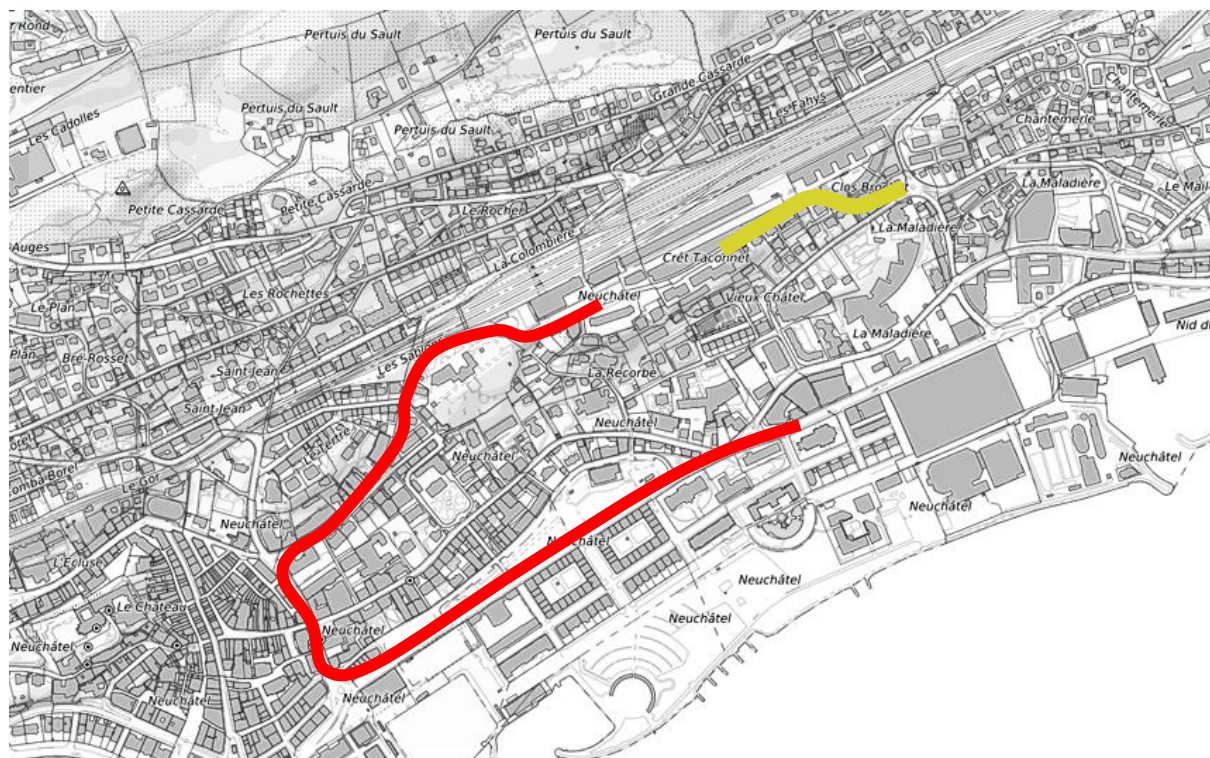


Figure 2 - Itinéraire alternatif

Tout grand véhicule ne sera pas concerné: il s'agit de dévier seulement les poids-lourds de plus de 10 mètres de long, présentant un danger selon le BPA. À titre d'exemple, les camions-poubelles rentrent dans la limite des 10 m. Sur cet axe, 73 véhicules poids-lourds tout gabarits confondus ont été dénombrés sur un jour (moyenne des comptages mandaté par le Service Infrastructures sur deux jours en semaine). Nous estimons qu'une quinzaine de véhicules par jour pourraient actuellement être concernés par la déviation. Les aménagements garantissent que les véhicules de secours puissent toujours accéder à leur destination. Afin de réduire le plus possible le nombre de véhicules empruntant le parcours via le centre-ville, les commerces du plateau de la gare seront contactés et invités à organiser leurs livraisons, dans la mesure du possible, avec des camions de moins de 10 mètres.

La rue du Crêt-Taconnet pourra être aménagée de manière définitive dans le respect des normes de sécurité, notamment l'élargissement physique du trottoir. Le projet doit encore être affiné et chiffré pour être présenté à votre Autorité dans le cadre d'un rapport de demande de crédit de réalisation. Le calendrier de la réalisation sera coordonné avec les futurs travaux et chantiers prévus dans le périmètre. En attendant cette réalisation effective, le trottoir élargi sera marqué par des bandes striées.

Ce réaménagement fait partie des mesures du projet d'agglomération de première génération, un cofinancement de la Confédération à hauteur de 35% est donc prévu. Un montant d'un million et demi francs est inscrit à la planification des investissements, ce chiffre étant originellement prévu pour un réaménagement englobant aussi une partie du parvis sud de la gare.

Le nouvel aménagement du Crêt-Taconnet élaboré selon la recommandation du BPA sera présenté à la Commission du Conseil général «Mobilité et Stationnement» ainsi qu'à la Commission «Transport et Mobilité».

C'est dans cet esprit que nous vous remercions, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir prendre acte de la réponse à l'interpellation n°19-610.

Neuchâtel, le 4 novembre 2019,

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL:

Le président,
Thomas Facchinetti

Le vice-chancelier,
Bertrand Cottier

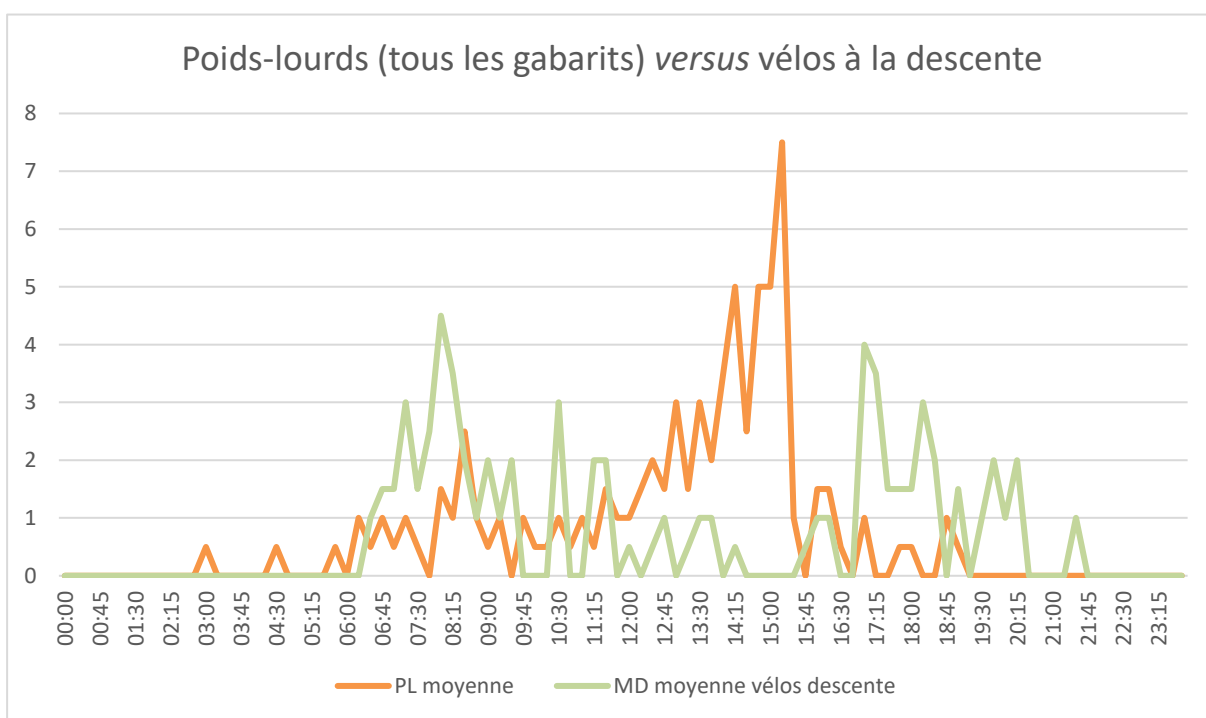
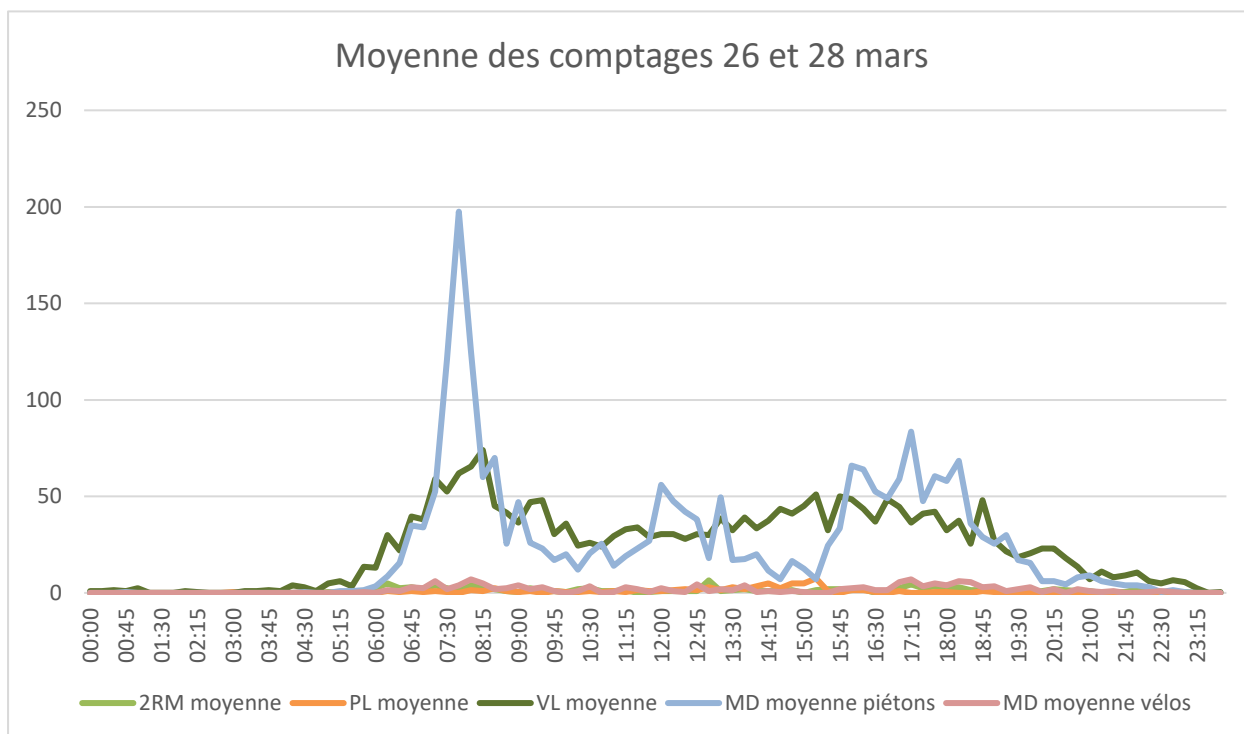


Figure 3 – 2RM = Véhicules deux-roues motorisés ; PL = Poids-lourds ;
VL = véhicules légers montant ; MD = mobilité douce