

Rapport d'information du Conseil communal au Conseil général sur la stratégie globale de modération et de sécurisation du trafic dans les quartiers

(Du 15 mars 2004)

Madame la Présidente,
Mesdames, Messieurs,

1. Contexte

Compte tenu des nouvelles connaissances en matière de sécurité routière, de l'évolution des bases légales relatives aux zones 30 km/h et aux zones de rencontre et à la politique nationale de sécurité routière, nous estimons que la stratégie de modération du trafic développée en 1992, à l'avant-garde il y a plus de dix ans, doit être révisée dans un esprit global et cohérent.



Dès lors, le développement que connaît notre ville implique de se doter d'un instrument déterminant, la modération du trafic, pour atteindre simultanément deux objectifs, à savoir une sécurité accrue dans la circulation ainsi qu'une meilleure qualité de vie et d'habitat pour les riverains.

En raison de l'interdépendance des décisions, chaque modification de régime de trafic engendre des reports de charge de trafic d'un quartier vers un autre. En conséquence, seul un plan directeur ou une stratégie globale de modération et de sécurisation du trafic est à même de répondre de manière appropriée aux différents besoins.

1.1. Les facteurs locaux de changement

◆ **Les expériences**

Les actuelles rues 30 km/h, zones 30 km/h et zone de rencontre (anciennement rue résidentielle) ont plus de dix ans. Elles ont été aménagées sur la base d'une étude de modération du trafic à Neuchâtel, établie par l'Institut de Recherche sur l'Environnement Construit (IREC) de l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne. Si les objectifs de cette étude se rapprochent fortement de ceux de la philosophie actuelle de modération du trafic, nous entendons mettre à profit nos expériences, étendre et adapter les zones à modération de trafic pour amplifier les résultats positifs obtenus à ce jour.

◆ **Le développement urbain**

Les grands projets tels que le nouvel hôpital Pourtalès (NHP), le nouveau complexe multifonctionnel « La Maladière », le réaménagement et le développement de la rue du Crêt-Taconnet et du plateau de la gare, le réaménagement du quartier de Tivoli, le développement du CSEM, le développement du domaine bâti à la rue du Terre vont engendrer une densification des activités et, par voie de conséquence, un besoin accru de sécurité routière et donc une nécessité de modérer le trafic en repensant les accès et les régimes de circulation en ville de Neuchâtel.

◆ **Les demandes des quartiers**

Nous constatons que les demandes des quartiers en matière de sécurisation des cheminements piétonniers, en particulier pour les écoliers, et en matière de modération du trafic se multiplient. L'absence d'une vision globale engendre des réalisations au coup par coup avec une maîtrise partielle des reports de circulation. Afin de garantir une égalité de traitement entre les quartiers, une stratégie globale de modération est indispensable. Ces demandes de citoyens ou d'associations de quartier reflètent souvent un déficit recensé en matière de sécurité routière.

1.2. Les nouvelles bases légales et normes

Les nouvelles réglementations permettent d'avoir une approche différente de celle appliquée depuis 10 ans.

Sur la base de la *Loi fédérale sur la circulation routière* (du 19 décembre 1958) (LCR ; RS 741.01), l'*Ordonnance sur la signalisation routière* (OSR ; RS 741.21) (du 28 septembre 2001) définit les nouvelles notions telles que la signalisation par zones, les interdictions générales de circuler, les interdictions partielles

de circuler, l'interdiction aux piétons de circuler, les zones 30, les zones de rencontre, les zones piétonnes, les restrictions de parcage, les marques particulières, le principe de la proportionnalité, l'expertise lors de mesures de limitation de vitesse, et la compétence du DETEC¹ en matière de réglementation des détails. Cette nouvelle ordonnance donne donc la possibilité aux autorités locales d'utiliser de nouveaux outils au profit de la sécurité et de l'amélioration du cadre de vie.

Ainsi, l'*Ordonnance du DETEC sur les zones 30 et les zones de rencontre* (du 28 septembre 2001) (RS 741.213.3) détermine notamment que les zones de rencontre sont aussi possibles dans les quartiers commerciaux ; que l'introduction d'une zone requiert une expertise ; que les zones nécessitent moins de mesures relevant du droit de la circulation routière en ce qui concerne :

- la réalisation d'aménagements ;
- la priorité de droite ;
- les passages pour piétons qui ne sont nécessaires que lorsque des besoins spéciaux l'exigent.

Par ailleurs, un maximum de liberté est donné dans l'instauration de mesures d'accompagnement. Enfin, cette ordonnance fixe différentes normes à valeur obligatoire ou recommandée en matière de passages pour piétons, d'éléments de modération du trafic et d'aménagement de l'espace routier.

1.3. La nouvelle politique nationale de sécurité routière²

La nouvelle politique nationale de sécurité routière est élaborée et formulée dans le cadre d'un processus dit participatif, sous l'égide de l'Office fédéral des routes. Quelque 80 personnes issues d'organisations spécialisées, groupements d'intérêts, autorités cantonales et communales, milieux économiques et politiques, y travaillent au sein de cinq groupes de spécialistes et d'un comité d'appui. Les objectifs et la stratégie ont été élaborés en 2003 alors que le choix et l'évaluation des mesures à appliquer se fera en 2004. Il nous paraît essentiel, pour la

¹DETEC=Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication.

² Office fédéral des routes, 2003, Premier et Deuxième rapport de synthèse de la nouvelle politique de sécurité routière.

réussite de cette stratégie, que les principales autorités politiques, et donc notre ville, adoptent une ligne de conduite cohérente en la matière.

1.3.1. Les objectifs de la politique nationale de sécurité

Le but est de réduire, d'ici à 2010, à moins de 300 le nombre annuel de tués sur les routes et à moins 3'000 celui de blessés graves, contre respectivement 544 et 6'194 en 2001. Ensuite, la réduction devra se poursuivre à raison de 30% au minimum par tranche de dix ans. Les partenaires luttant contre la route meurtrière entendent y parvenir au moyen de cinq objectifs principaux :

- les autorités mettent la sécurité routière sur un pied d'égalité avec la mobilité ;
- les usagers de la route ont un comportement sûr, respectueux des autres et responsable ;
- tous les véhicules sont techniquement sûrs et favorisent la sécurité routière ;
- les infrastructures routières sont conçues, entretenues et exploitées de manière à assurer la sécurité du trafic ;
- le sauvetage des victimes d'accident se fait rapidement et de manière compétente.

Dans cet esprit, notre politique vise à diminuer le risque d'accidents et leurs conséquences car chaque drame est un drame de trop. Cette politique nécessite une modération du trafic dans les quartiers résidentiels et le contrôle du respect de ces mesures.

1.3.2. La stratégie de la politique nationale de sécurité

La stratégie définie en 2003 pour atteindre les objectifs fixés, a été élaborée sur la base de plusieurs champs d'action :

- optimisation des ressources financières ;
- meilleure coordination institutionnelle ;
- formation et sensibilisation des usagers de la route ;
- intensification des contrôles et de leur efficacité ;
- sécurisation de l'infrastructure routière ainsi que des véhicules.

Les principes stratégiques définis s'inscrivent dans les niveaux d'interventions les plus appropriés pour pallier aux lacunes actuelles en matière de sécurité routière.

1.3.3. Le système d'évaluation des mesures

Au début 2004, l'Office fédéral des routes a présenté le projet des critères et des méthodes d'évaluation des mesures. Ce système d'évaluation servira à jauger les mesures individuelles et permettra d'en comparer les effets. Il s'agit donc d'un élément fondamental pour opérer le choix des mesures en automne 2004. Les mesures se différencient en deux catégories :

- les mesures de sécurité, qui ont un impact direct sur le nombre, les caractéristiques et les conséquences des accidents ;
- les mesures fondamentales, qui n'ont pas cet effet direct mais qui créent les conditions préalables nécessaires pour que les mesures de sécurité puissent déployer leurs effets (recherche, statistiques, organisation...).

S'agissant des mesures de sécurité, plusieurs critères d'évaluation ont été proposés comme le potentiel d'utilité (réduction des victimes d'accidents), l'efficacité par rapport au coût/utilité, l'applicabilité (chances prévues de pouvoir faire appliquer la mesure rapidement et de façon simple), l'influence sur les possibilités de décisions individuelles, la protection des personnes mises en danger involontairement ou des usagers de la route plus vulnérables, la compatibilité avec des objectifs d'autres domaines de la politique fédérale.

2. Etat des lieux : situation actuelle

2.1. Hiérarchie du réseau routier

Le réseau routier a été subdivisé en catégories selon les fonctions que remplissent les différents quartiers, routes et places de Neuchâtel. Pour ce qui est de l'appréciation des mesures de modération du trafic, nous sommes parti sur la base d'une vision simplifiée, soit des routes à orientation trafic et des routes d'intérêt local. Nous avons mis l'accent sur les quartiers d'habitation qui doivent prioritairement être protégés des impacts nuisibles ou incommodes.

2.1.1. Les routes à orientation trafic

Ces routes ont avant tout une fonction de transit et de liaison. Elles sont notamment les garantes de l'efficacité et de la viabilité économique des transports. Les routes à orientation trafic sont essentiellement des routes principales ou des routes secondaires prioritaires.

A Neuchâtel, les routes à orientation trafic sont les autoroutes, les routes principales cantonales et communales et les routes collectrices principales communales.

2.1.2. Les routes d'intérêt local

Outre leur fonction de desserte, elles ont aussi souvent une fonction résidentielle et conviviale. Il s'agit en règle générale de routes secondaires. Les routes d'intérêt local se prêtent particulièrement bien aux mesures de modération du trafic sous la forme d'une signalisation par zones³.

A Neuchâtel, le réseau des routes d'intérêt local représente les routes communales du réseau routier secondaire ou le réseau des routes collectrices de quartier ou de desserte, limitées actuellement à 50 km/h ou à 30 km/h.

2.1.3. Rues 30 km/h

Les premières rues 30 km/h ont une dizaine d'années. La majorité de la modération actuelle du trafic à Neuchâtel a été réalisée par la solution des rues 30 km/h jugées plus pratiques au niveau de leur réalisation technique. Elles restent cependant moins performantes qu'une zone 30 km/h du point de vue du respect de la limitation.

2.1.4. Zone de rencontre

Neuchâtel compte aujourd'hui une seule zone de rencontre située à la rue du Chasselas. Elle est âgée d'une dizaine d'années comme les rues 30 km/h. Elle se dénommait jusqu'au 1^{er} janvier 2004, « rue résidentielle », ancien terme utilisé dans les bases légales.

2.1.5. Zones 30 km/h

Neuchâtel compte actuellement 6 zones 30 km/h qui ont également été mises en service au début des années 90.

2.1.6. Zones piétonnes

La zone piétonne principale est le centre-ville. Elle fût réalisée il y a une vingtaine d'années. Une seconde zone piétonne fût instaurée sur la

³ Office fédéral des routes, 2003, brochure « Modérer le trafic à l'intérieur des localités », p. 12.

Place du Port en 1999 et s'étend aujourd'hui jusqu'à l'Esplanade Léopold Robert, aménagée en 1995 .

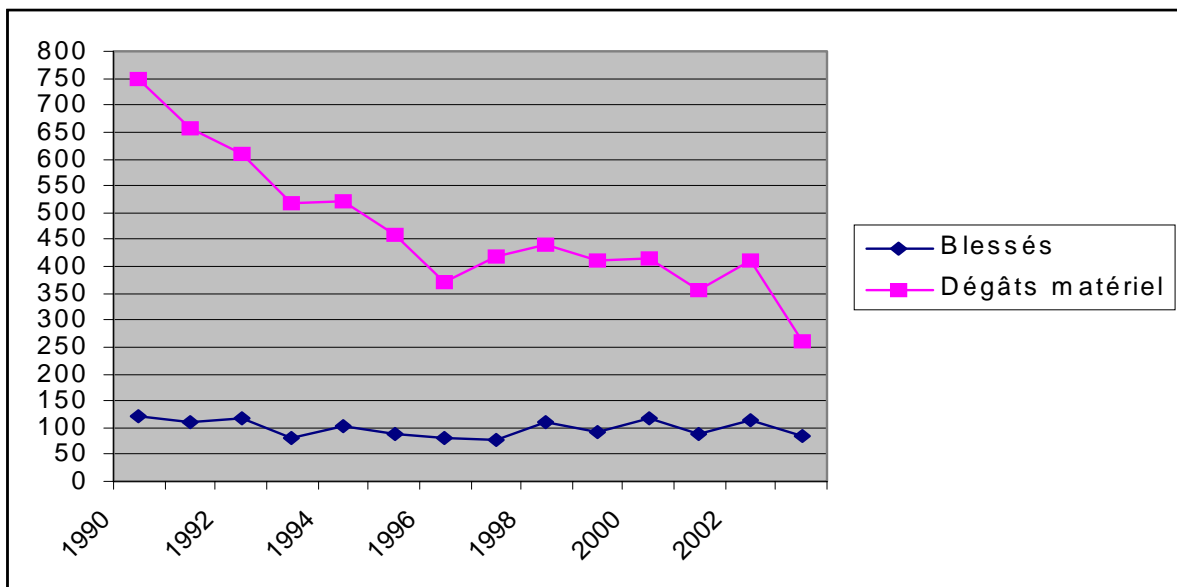
2.2. Déficients recensés en matière de sécurité routière

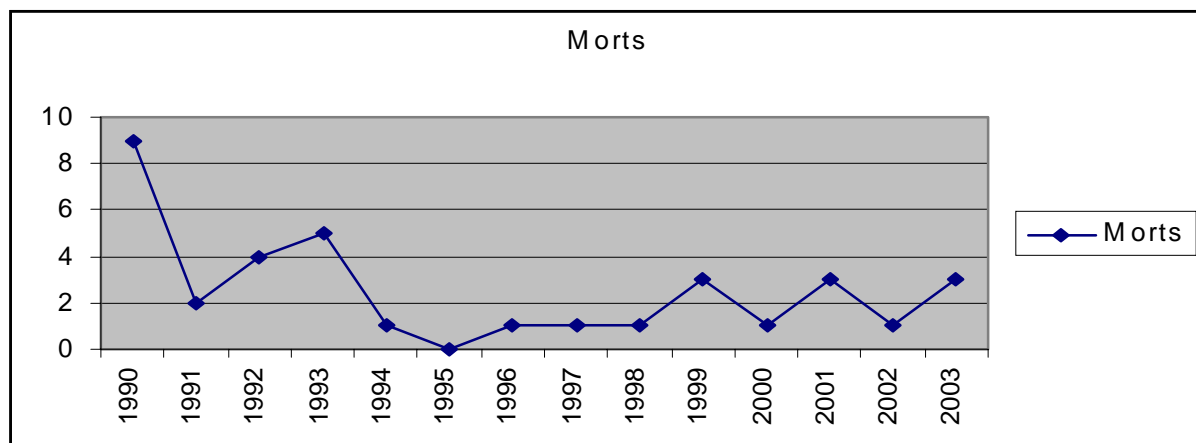
Différentes demandes sont parvenues aux autorités concernant des problèmes de sécurité dans les quartiers. Les déficits ressentis pouvant être subjectifs, chaque cas est étudié en particulier.

2.3. Evolution des accidents

D'une manière générale sur les routes de la ville, nous constatons que le nombre de décès oscille entre 1 et 3 par année depuis 1994. Les blessés se comptent entre 80 et 120 chaque année depuis 1990. Cette valeur quantitative ne tient pas compte de la gravité des blessures qui a cependant tendance à diminuer. Les dégâts matériels ont connu une forte diminution depuis 1995 avec un chiffre exceptionnellement bas en 2003.

Les accidents sont recensés régulièrement et les points noirs sont analysés de manière à les atténuer. On constate que depuis l'introduction des rues et zones 30 km/h à Neuchâtel dans les années 90, des résultats encourageants ont été observés.





2.4. Les vitesses observées

L'espace routier à l'intérieur des localités est un lieu où un nombre important d'usagers se rencontrent sans cesse. Les situations conflictuelles sont donc beaucoup plus fréquentes qu'en dehors des zones d'habitation.

Au surplus, les statistiques le prouvent, le nombre d'accidents et leur gravité sont directement proportionnels à la vitesse. A 30 km/h, la distance d'arrêt est deux fois plus courte qu'à 50 km/h. Une vitesse réduite, combinée avec d'autres facteurs, influe favorablement sur l'occurrence d'un accident. Si la vitesse lors de la collision est de 30 km/h au lieu de 50 km/h, la probabilité qu'un accident ait une issue fatale pour les piétons passe de 85% à 10%³.

A Neuchâtel, on constate que les dépassements de vitesse sont proportionnellement plus élevés dans les rues limitées à 30 km/h que dans les rues limitées à 50 et 60 km/h. En effet, les infractions représentent 20 à 30 % du trafic dans les rues 30 km/h alors qu'elles ne sont que de 10 à 20 % dans les rues 50 km/h.

Nous espérons qu'une approche par zones, plus facilement identifiables et de plus grande envergure qu'une rue isolée, contribuera mieux à une modification du comportement de l'automobiliste, à maintenir une vitesse modérée.

³ Office fédéral des routes, 2003, brochure « Modérer le trafic à l'intérieur des localités », p. 14.

3. Stratégie globale de modération et de sécurisation du trafic

3.1. Objectifs

L'objectif de la stratégie globale de modération et de sécurisation du trafic à Neuchâtel est de donner les lignes directrices de la mise en œuvre des régimes de zones 30 km/h et de zones de rencontre sur l'entier du domaine communal.

La stratégie consiste à réaliser un nombre minimum de zones. Cela signifie que chaque zone doit être la plus étendue possible afin de représenter une unité facilement identifiable par le conducteur et le piéton. Ces zones concernent en général un quartier délimité par des voies à orientation trafic.

En collaboration avec le Service de l'urbanisme et le Service des travaux publics, le but de la démarche est de :

- sécuriser le chemin de l'école ;
- sécuriser les traversées de chaussée ;
- sécuriser les trajets pour les piétons, les cyclistes, les enfants et les aînés ;
- réduire la vitesse sans péjorer la fluidité du trafic ;
- améliorer la qualité de l'air ;
- diminuer les nuisances sonores.

3.2. Carte de la stratégie globale de modération et de sécurisation des quartiers

3.2.1. Les zones 30 km/h

La stratégie de modération du trafic proposée prolonge les aménagements commencés et innove de manière ciblée dans les quartiers où aucune mesure n'a encore été prise. La mise en œuvre d'une zone 30 km/h peut découler de quatre configurations préexistantes :

- une zone actuelle adaptée aux nouvelles normes de signalisation :
Par exemple, les zones « Battieux-Beauregard », « Chanet ».

- une transformation des rues actuellement au régime de rues 30km/h en zone 30 km/h :
Par exemple, les zones « Côte ouest », « Orée ».
- une transformation des rues actuellement au régime de rues 30 km/h et 50 km/h en zone 30 km/h :
Par exemple, les zones « Maujobia », « Côte est ».
- une transformation des rues actuellement au régime de rues 50 km/h en zone 30 km/h :
Par exemple, les zones « Faubourgs », « Mail ».

Le découpage ainsi réalisé permet de distinguer 14 zones 30 km/h :

1. Battieux/Beauregard ; 2. Charmettes ; 3. Chanet ; 4. Trois-Portes/J.-Hochberg ; 5. Côte ouest ; 6. Côte est ; 7. Maujobia ; 8. Pierre-à-Bot ; 9. Musée/Beaux-Arts ; 10. Les Faubourgs ; 11. Orée ; 12. Mail ; 13. Bel-Air ; 14. Favarge.



L'aménagement de zones 30 km/h permet ainsi de diminuer la quantité et la vitesse du trafic sur les routes d'intérêt local dans les quartiers ou les zones de lotissement sans toucher au régime de priorité des véhicules sur les piétons. Par ailleurs, nous vous rappelons que dans les zones 30 km/h, c'est le principe de la priorité de droite qui est applicable pour les véhicules.

La diminution générale de la vitesse permet de donner le droit aux piétons de traverser la chaussée où bon leur semble. Le droit de priorité des véhicules par rapport aux piétons subsiste néanmoins. Cependant, d'autres priorités sont possibles si la situation l'exige sur le plan sécuritaire notamment par l'aménagement de passages pour piétons aux

endroits où il est judicieux d'accorder la priorité aux piétons, comme par exemple à proximité des écoles.

3.2.2. Les zones de rencontre

Il est prévu de créer quatre zones de rencontre en plus de la zone existante sur le réseau des routes d'intérêt local permettant à tous les usagers d'utiliser l'ensemble de la surface de la route. Les piétons y ont la priorité par rapport aux véhicules. Il est interdit d'y parquer son véhicule, sauf dans les endroits spécialement prévus cet effet et signalés comme tels.



Le découpage permet de distinguer cinq zones de rencontre :

I. Chasselas ; II. Collégiale ; III. Louis-Favre ; IV. Stade Maladière ; V. Plaine du Mail.

3.2.3. Les zones piétonnes

Les zones piétonnes resteront inchangées et se compteront au nombre de deux soit : Centre-ville et Place du Port. Dans ces zones, l'ensemble de la surface routière est réservé aux piétons. Cette zone se prête particulièrement bien aux jeux et à l'utilisation d'engins assimilés à des véhicules. Le trafic motorisé n'y est autorisé qu'exceptionnellement et sous une forme réduite.

3.2.4. Le réseau routier

Le réseau routier de l'état futur a été simplifié sur la carte pour des questions de compréhension de la stratégie. Il distingue les routes à orientation trafic, délimitant les zones 30 km/h (ou zones de rencontre), et les routes d'intérêt local, comprises dans la zone 30 km/h (ou zones de rencontre).

Les routes à orientation trafic

Dans le détail, le réseau des routes à orientation trafic comprend le réseau routier primaire ou de base soit les autoroutes, les routes principales cantonales ou communales et les routes collectrices principales communales.

Les routes d'intérêt local

Le réseau des routes d'intérêt local compte le réseau routier secondaire communal et le réseau des routes collectrices de quartier et de desserte. Quelques rues d'intérêt local resteront limitées à 50 km/h comme la rue de l'Oriette et de la Balance car elles ne peuvent être intégrées à une zone 30 km/h. Par ailleurs de par leur configuration, il est difficile de rouler à plus de 30 km/h. Par ailleurs, quelques rues comme au Crêt du Plan (accès aux tennis des Cadolles) seront aménagées en rues 30 km/h car la configuration l'impose.

3.3. Démarche de mise en œuvre

Pour des raisons financières, afin d'éviter des reports momentanés de charge de trafic, nous réaliserons, dans une première étape, le plus rapidement possible toutes les zones prévues dans la stratégie globale de modération et de sécurisation du trafic, aux conditions minimum prévues par l'Ordonnance fédérale ce qui permettra aux zones de fonctionner et d'avoir une uniformité sur tout le territoire communal. Des contrôles seront effectués afin de mesurer l'efficacité des mesures et de pouvoir procéder le cas échéant à des améliorations.

Dans une deuxième étape, les zones pourront, au besoin, être améliorées par un aménagement approprié.

3.3.1. Etape 1

A) L'expertise

Pour chaque zone à mettre en œuvre, une expertise au sens de l'Ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre devra être menée au préalable.

Cette expertise requise selon l'art. 32, al. 4, LCR et décrite plus précisément dans l'art. 108, al. 4, OSR, consiste en une étude sommaire comprenant notamment⁴ :

⁴ 741.213.3 Ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre (28 septembre 2001), art. 3.

- a. la description des objectifs que l'instauration de la zone doit permettre d'atteindre ;
- b. un plan d'ensemble montrant la hiérarchie des routes d'une localité ou de parties de celle-ci, hiérarchie définie en vertu du droit de l'aménagement du territoire ;
- c. une évaluation des déficits existants ou prévisibles en termes de sécurité ainsi que des propositions de mesures permettant de les supprimer ;
- d. des indications sur le niveau actuel des vitesses (vitesse 50% V_{50} et vitesse 85% V_{85})
- e. des indications sur les qualités actuelles et les qualités souhaitées du lieu en tant qu'habitat, cadre de vie et site économique, y compris les attentes en termes d'affectation ;
- f. des considérations sur les effets possibles de la mesure projetée sur l'ensemble de la localité ou sur certains de ses quartiers, ainsi que des propositions visant à éviter d'éventuels effets négatifs ;
- g. une liste et une description des mesures nécessaires pour atteindre les objectifs visés.

B) Les portes d'entrée de zone et les marquages

◆ **Porte d'entrée**

Selon l'Ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre (28 septembre 2001), art. 4, les transitions entre le réseau routier usuel (routes à orientation trafic, hiérarchiquement plus importantes, et où les niveaux de vitesse sont plus élevés) et une zone à vitesse réduite doivent être facilement reconnaissables. Le début et la fin de la zone doivent être mis en évidence pour les automobilistes comme pour les autres usagers, notamment les enfants, par un aménagement contrasté faisant l'effet d'une porte.

◆ **Règles de marquage**

Le caractère de zone doit être mis en évidence par des marques particulières conformément aux normes techniques pertinentes. Les marques « inutiles » seront supprimées et les marques particulières seront mises en conformité. Les règles de recours à des marques particulières se font selon la directive fédérale et les normes y relatives. Par cette volonté de simplification du marquage, nous entendons inciter l'automobiliste à se concentrer sur l'essentiel.

Les aménagements seront dimensionnés de manière à permettre le passage et le positionnement des véhicules de secours et d'entretien.

C) L'expertise a posteriori (après 1 an)

- établir un bilan de l'efficacité des mesures mise en œuvre ;
- examiner les opportunités d'installer des mesures supplémentaires pour que la vitesse maximale prescrite soit respectée ;
- assainir des tronçons à risques ou présentant un danger.

L'efficacité des mesures réalisées doit être vérifiée après une année au plus tard. Si les objectifs visés n'ont pas été atteints, il y aura lieu de prendre des mesures supplémentaires.⁵

Seuls les contrôles de vitesse permettront de s'assurer que les objectifs visés ont bel et bien été atteints. Nous entendons nous assurer par ces contrôles que la vitesse maximale de 30 Km/h est respectée.

Au niveau des corrections, des adaptations peuvent être apportées aussi bien sous forme d'aménagements supplémentaires que de contrôles de vitesse renforcés, par exemple aux abords des écoles ou des homes pour personnes âgées. Un travail de sensibilisation renouvelé pourra s'avérer nécessaire.

3.3.2. Etape 2

Dans une deuxième étape, nous entendons prendre d'autres mesures pour que la vitesse maximale prescrite soit respectée, telles que la mise en place d'éléments d'aménagement ou de modération du trafic.

A) Stratégie sécurité aux alentours des écoles

La protection de l'accès direct à l'école pourra être renforcée par des passages-piétons que ce soit dans les zones 30 km/h ou sur des axes à orientation trafic.

Il faut cependant savoir que l'unique but des passages piétons est d'empêcher les piétons de traverser n'importe où, mais ils ne rajoutent rien à la sécurité des piétons si le nombre de piétons qui l'emprunte est trop faible. Par ailleurs, l'expérience montre que le passage piéton n'est pas bénéfique sur le plan de la sécurité s'il ne répond pas au moins à un de ces trois critères à savoir :

- être placé à un carrefour à feux ;

⁵ 741.213.3 Ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre (28 septembre 2001), art. 6.

- être muni en son centre d'un refuge ;
- être surélevé (ralentisseur trapézoïdal).

Les accidents d'enfants qui surviennent devant la sortie de l'école constituent, en fait, une très faible minorité des accidents d'enfants-piétons. La majeure partie se situe soit sur le trajet « maison-école », soit lors d'autres déplacements souvent à proximité de la maison.

En conséquence, il est important de sécuriser l'ensemble de la « zone scolaire », qui représente un rayon de 300 mètres autour de l'école en instituant simplement une zone 30 km/h. Cela induit une conduite apaisée, moins de vitesse, moins de bruit, moins de pollution et un meilleur aspect paysager.

B) Aménagement de l'espace routier

Les possibilités d'éléments constructifs sont nombreuses. Il est important d'articuler de manière fine les éléments nouveaux avec les éléments existants. Les éléments constructifs peuvent être :

- *des décrochements horizontaux, rétrécissements de chaussée* : aménagement de places de parc, parcage alterné, bastions (trottoirs avancés), surfaces polyvalentes, en bord ou en milieu de chaussée, refuges, îlots, revêtements différenciés, bornes, poteaux, barrières, candélabres, arbres, haies, plantations.
- *des décrochements verticaux (rehaussements)* : trottoir continu franchissable, rehaussements partiels, coussins berlinois, rehaussement partiel rond, rondelle (carrefours à priorité de droite), rehaussements adaptés aux véhicules lourds.
- *Autre* : Eclairage, arborisation, éléments décoratifs temporaires ou permanents.

C) Contrôles

La même procédure de contrôle, décrite ci-dessus (cf. 3.3.1 c.) sera effectuée après la mise en place des aménagements de l'espace routier.

4. Communication

Cette politique nécessite une information importante des utilisateurs de l'espace public afin d'améliorer l'acceptation des mesures et la prise de

conscience des enjeux. La Direction de la police sera chargée de la mener.

4.1. Sensibilisation de la part de la commune

Un concept de communication sera développé afin de favoriser l'efficacité de l'information. Ce concept comprendra⁶ :

- *des objectifs clairement définis* : sensibilisation à un nouveau comportement sur rue.
- *des groupes cibles* : les automobilistes habitants les zones 30 km/h, les enfants, etc.
- *une stratégie* : faire passer le message avec dialogue, publicité et information technique.

4.2. Mesures socioculturelles

Avec l'introduction d'une zone de rencontre, les automobilistes et les habitants, y compris les enfants adoptent des égards mutuels.

Nous envisageons de collaborer avec les associations de quartier qui le désirent à des animations et des rencontres qui doivent favoriser une nouvelle appropriation de la rue.

5. Aspects financiers

Considérant le coût annuel relativement modeste et le type d'infrastructure, nous renonçons à vous soumettre une demande de crédit, les montants nécessaires seront inscrits au budget de fonctionnement des années 2005 à 2007.

5.1. Etape 1 (cf. chapitre 3.3.2)

5.1.1. L'expertise et l'expertise a posteriori

Ces études seront effectuées par les services communaux concernés.

5.1.2. Les portes d'entrée de zone et les marquages

Les mises en conformité et les transformations des 21 zones sont

⁶ OFEFP (éd.) en collaboration avec l'ATE, « A 30 à l'heure dans les communes », Berne 2000.

prévues d'être réalisées en trois ans, soit une moyenne d'environ 7 zones par année.

Estimation des coûts pour l'étape 1 sur 3 ans

Objet	Nombre	Prix estimé par unité (Fr)	Coûts estimés (Fr)
Portes d'entrée de zones	110	5'000.-	550'000.-
Marquage de la zone	21	7'000.-	147'000.-
Divers			3'000.-
Total global			700'000.-

La Section des travaux publics consacrerait 20% de son crédit annuel de signalisation, soit 20'000 francs par an pour les marquages, le solde, à savoir 640'000 francs sera reporté sur les budgets 2005 à 2007.

5.2. Etape 2 (cf. chapitre 3.3.2)

En synergie et en coordination avec les services techniques (Travaux publics, Services industriels), les aménagements de l'espace public seront effectués dans le cadre des crédits relatifs aux réfections de chaussée lors de leurs interventions. L'importance de ces aménagements est fonction de la situation et dépendra largement des expériences réalisées. Ces montants ne peuvent dès lors être estimés dans le présent rapport.

6. Conclusion

Le concept global de modération du trafic en ville de Neuchâtel constitue un outil de planification primordial pour répondre de manière adaptée aux nombreuses demandes des habitants tout en évitant les reports de trafic des quartiers les premiers servis sur les autres quartiers. Nous souhaitons ainsi offrir aux citoyens de Neuchâtel une meilleure qualité de vie.

Nous proposons d'instaurer des régimes routiers de zones 30 et de zone de rencontre les plus vastes possibles sur l'ensemble du territoire communal et de les intégrer dans un concept global de modération du trafic.

Pour aller dans cette direction et pour les raisons évoquées, nous vous prions, Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs, de prendre acte du présent rapport d'information et d'adopter la stratégie globale de modération et de sécurisation du trafic dans les quartiers ainsi que son mode de financement.

La Commission de circulation s'est réunie le 11 mars 2004 et s'est prononcée favorablement à l'unanimité des membres présents.

Neuchâtel, le 15 mars 2004

Au nom du Conseil communal:

Le président,

Le chancelier,

Antoine Grandjean

Rémy Voirol