



TRANSPORTS

Réponse du Conseil communal A l'interpellation 08-610 du groupe PopVertsSol concernant les itinéraires et aménagement pour cyclistes en ville

(Du 29 octobre 2008)

Madame la Présidente,
Mesdames, Messieurs,

Le 28 août 2008, le groupe PopVertsSol a déposé l'interpellation suivante :

« Nous avons constaté l'effacement du marquage de la bande cyclable sur le Faubourg du Lac et son remplacement au début de la rue par des cases supplémentaires à l'attention des deux-roues. Ces nouvelles modifications – Xème changement – réalisées durant la pause estivale nous étonnent à plus d'un titre.

Itinéraire cyclable tout d'abord.

La suppression de la bande cyclable du Faubourg du Lac en direction du centre ville – au profit de l'itinéraire empruntant les voies de bus et taxis sur le 1^{er}-Mars, dont nous sommes très satisfaits par ailleurs – a certes fait l'objet d'une publication dans la feuille officielle avec l'arrêté qui le sanctionnait, cela devait être en janvier, mais tout le monde ne lit pas la FO...L'introduction de ce changement important pour les cyclistes venant en ville depuis l'Est – le contresens n'est maintenant plus possible sur le Faubourg du Lac – n'a toutefois donné lieu à aucune information à la population et aux différents usagers de la route. Or, cela est regrettable, car nous pensons en effet qu'une bonne information, de qualité, favorise le sentiment de sécurité et constitue un élément

important de prévention des accidents. Nous regrettons que ce contresens pour les cyclistes ne soit plus autorisé. Nous tenons à souligner que dans les zones 30, la venue en sens inverse ne présente pas les mêmes risques qu'auparavant. Mieux même, cela représente un élément de modération et de ralentissement des voitures qui s'habitueront à rouler dans la nouvelle limite des 30 km/h.

Parcage pour vélo ensuite.

Le nombre de cases deux-roues a augmenté subitement au début du Faubourg, à l'endroit de l'ancienne piste cyclable ! Or, cette augmentation ne correspond pas aux attentes des cyclistes. Premièrement, cet emplacement ne répond pas à leurs besoins ; situé hors du centre proprement dit, il n'est pas un parcage de proximité, comme l'utilisation du vélo devrait pourtant le permettre, et ne peut compenser la disparition de petites unités de parcage pour vélo que nous constatons au centre-ville. Deuxièmement, ces cases sont simplement marquées sur la chaussée sans délimitation particulière et ne sont équipées d'aucun système de fixation des vélos, ce qui explique que les voitures les utilisent sans vergogne pour des petits stationnements.

Ces modifications de l'été ne sont à notre avis qu'un exemple de plus – de trop – du manque de vue et de concertation dont les aménagements cyclistes font l'objet sur le territoire de la commune. Elles se signalent par leur incohérence et provoquent l'incompréhension, voire le mécontentement des usagers.

Nous en voulons pour preuve les cas de bandes cyclables qui commencent et finissent on ne sait où, ainsi que les installations qui ont été mises en place à la Maladière. Celles-ci sont neuves et ne sont pourtant pas (ou très peu) utilisées. Pour plusieurs raisons ! Situé sur la rue entre le stade et la patinoire, le parc à vélos se trouve loin des entrées, aussi bien du centre commercial que du stade, et dans un endroit fermé à la circulation, donc inaccessible durant les matchs.. De plus, et c'est la cerise sur le gâteau, les accroche-vélos installés à grand frais ont été placés à l'envers...il est impossible de cadenasser un vélo à quelque chose de fixe !

Nous pensons que ces quelques exemples illustrent un manque de volonté de favoriser l'accessibilité du centre-ville aux cyclistes, et plus généralement un manque de politique de mobilité douce en ville de Neuchâtel, cela nous préoccupe.

Nous estimons que la mobilité douce doit être prioritaire en ville et favorisée par tous les moyens.

En conséquence, nous demandons :

- *l'installation d'aménagements adéquats pour les cyclistes, par forcément lourds et onéreux et correspondant aux besoins des utilisateurs d'une part ;*
- *et plus généralement, la publication et la mise en œuvre du plan de mobilité douce, avec entre autres l'autorisation générale du contresens pour les cyclistes dans les zones 30.*

Questions :

- *Qu'entend faire le Conseil communal pour favoriser les réalisations demandées ?*
- *Quelles mesures le Conseil communal entend-il prendre pour accélérer l'adoption du plan de mobilité douce, et le mener à terme ? »*

* * *

Le texte de l'interpellation est considéré comme développement écrit, de sorte que nous y répondons sous la même forme, en application de l'article 38 du Règlement général de la Ville de Neuchâtel.

1. Communication concernant la suppression de la bande cyclable au Fbg du Lac et son remplacement par le droit pour les cyclistes d'utiliser la bande « bus et taxis » à l'avenue du 1^{er} Mars ainsi que concernant la suppression du contre-sens au Fbg du Lac

1.1 Le 15 août 2007, un arrêté de notre Conseil permettant la circulation pour les cyclistes sur l'avenue du 1^{er} Mars sur les voies initialement réservées au bus a été publié dans la Feuille officielle. Cet arrêté a été approuvé par l'ingénieur cantonal le 27 août 2007. Aucun recours n'a été déposé.

1.2 Une piste cyclable avait été sanctionnée par notre Autorité le 20 novembre 1995 du côté nord du Fbg du Lac, tronçon sis entre la Ruelle du Port et le sud-est du bâtiment no 5, dans les deux sens. Pour l'Expo 02 et compte tenu du fait que cette bande cyclable qui se terminait en cul de sac à hauteur de la caserne du SIS n'avait

pas grand intérêt, ce marquage avait été modifié au nord de la Place A.-M. Piaget pour permettre le stationnement des véhicules deux roues ainsi que des véhicules du SIS qui ne pouvaient prendre place dans l'ancienne caserne. Avec le déménagement du SIS à la Maladière, ce marquage n'avait plus sa raison d'être. Au surplus, l'accès pour les cyclistes à la bande réservée aux bus et aux taxis à l'Avenue du 1^{er} Mars a eu pour corollaire de réduire fortement la nécessité pour ces derniers d'utiliser le Fbg du Lac.

- 1.3 La modification de l'ensemble du carrefour de l'Université par la création du giratoire a considérablement perturbé les sens de circulation, également pour les voitures. Avec l'ancienne configuration, les cyclistes pouvaient emprunter sans problème le Fbg du Lac depuis l'Avenue du 1^{er} Mars. De part la nouvelle configuration, l'accès aux cyclistes n'est tout simplement plus possible par l'orientation du débouché dudit Faubourg sur l'Avenue du 1^{er} Mars. Ces éléments ont été pris en considération lors de l'adoption de l'arrêté permettant aux cyclistes d'emprunter les voies de bus de l'Avenue du 1^{er} Mars. En outre, la circulation à contre-sens sur le Faubourg du Lac présentait un danger en raison du stationnement des deux côtés de la rue. En effet, les cyclistes arrivant en sens inverse étaient masqués par les véhicules stationnés. Le danger était d'autant plus élevé lors de manœuvres pour prendre ou quitter une place de parc car le conducteur du véhicule automobile se trouvait du côté opposé au cycliste et, dès lors, ne le voyait pas ou alors trop tard.
 - 1.4 Le 18 avril 2008, un arrêté de notre Conseil entérinant ces décisions, approuvé le 14 avril 2008 par l'ingénieur cantonal, a été publié dans la Feuille officielle. Aucun recours n'a été déposé.
 - 1.5 Nous admettons, rétroactivement, que nous avons quelque peu pêché en matière de communication et nous veillerons à l'avenir à informer mieux la population des décisions de notre Conseil en la matière attendu que la voie de la publication dans la Feuille officielle n'est manifestement pas un instrument suffisant.
2. Augmentation du nombre de places de parc pour vélos au début du Fbg du Lac
 - 2.1 Les signataires de l'interpellation allèguent que l'augmentation de place de parc pour vélos au Fbg du Lac ne correspond pas aux attentes et besoins des cyclistes. Nous avons en revanche estimé

qu'il manquait de places deux-roues du côté ouest. Pour les utilisateurs arrivant de l'est, par l'Avenue du 1^{er} Mars, sont les plus accessibles d'autant que les cases situées sur le Fbg de l'Hôpital, la rue de l'Hôpital, la rue du Concert sont fortement utilisées et sont même sujettes à saturation durant la belle saison. Le même constat peut être fait pour le secteur de parcage situé à l'angle de la rue du Bassin et de la Place Numa-Droz. L'offre du Fbg du Lac répond en conséquence, certes que très partiellement, au manque de places disponibles au centre-ville. Quant aux systèmes de fixation de vélos, il est précisément prévu d'installer 14 supports au Fbg du Lac. Les coûts afférents par 7'000 francs seront prélevés sur le crédit de construction 2008 de la Police selon décision de notre Autorité, du 2 avril 2008.

- 2.2 Nous précisons que le choix d'augmenter le nombre de places de parc pour vélos au Fbg du Lac est, à notre sens, une solution médiane et que notre objectif demeure celui d'en augmenter le nombre dans l'hyper-centre. Nous veillerons à le concrétiser dans le cadre du plan d'actions résultant du plan directeur de la mobilité douce.

3. Installations pour vélos à la Maladière

- 3.1 Les signataires de l'interpellation allèguent que ces installations sont peu utilisées car elles sont mal placées, soit loin des entrées, et car elle sont au surplus inaccessibles durant les matchs. De surcroît, elles auraient été installées à l'envers.
- 3.2 Les bandes cyclables signalées par de simples pictogrammes tant à l'ouest qu'à l'est du secteur de la Maladière aboutissent à la zone de rencontre délimitée entre la rue du Littoral et la rue du Stade et notamment entre la Patinoire et le stade de la Maladière, sur le quai Robert-Comtesse. Les zones de rencontre ne comportent pas de marquage ou signalisations spécifiques liées à la circulation des deux-roues. Toutefois, si cela devait se révéler indispensable, il serait envisageable de procéder à un marquage par le biais de quelques pictogrammes supplémentaires.
- 3.3 Quant aux emplacements pour le parcage des deux-roues, ils résultent du plan d'aménagement relatif à la Maladière. Cette question a été longuement discutée lors de l'élaboration du plan spécial et un choix a alors été opéré. L'occupation actuelle et prévisionnelle à proximité de l'entrée principale du centre

commercial (terrasses, signalétique, potelets, bancs, cabine téléphonique, mobilier urbain) est déjà manifestement très importante et une saturation, voire un désordre, pourrait être générée en y officialisant le stationnement des deux-roues, phénomène que souhaitent précisément éviter nos partenaires commerciaux.

- 3.4 Il est vrai que les supports sur le quai Robert-Comtesse ont été montés de manière erronée. Cette erreur a été réparée et nous remercions les signataires de l'interpellation de nous l'avoir signalée.
- 3.5 Lors de matchs, il est exact qu'il est procédé, pour des raisons de sécurité, à la fermeture du quai Robert-Comtesse et cette exigence est certes intervenue après que les équipements pour les deux-roues aient été installés. Toutefois, en cas de réels besoins, il serait envisageable de prévoir des places de stationnement deux-roues à hauteur de la station d'épuration, à l'emplacement de places de stationnement voitures à durée limitée.

4. Plan directeur de la mobilité douce

- 4.1 Le 7 février 2005, notre Autorité a libéré, en application de l'article 153 du Règlement général, un crédit d'investissement de 120'000 francs pour effectuer les études nécessaires au traitement de la motion no 250 du 11 septembre 2000 de Mme Anne Tissot Schulthess et consorts « pour des réseaux cyclables et piétonniers attractifs », du postulat no 122 du 25 mars 2002 de M. François Konrad et consorts « visant à favoriser l'utilisation du vélo dans notre ville en pente », du postulat no 138 du 7 février 2005 de M. Jean-Pierre Baer et consorts « déplacement en ville en deux-roues, pour une amélioration de la cohérence du réseau cyclable ».
- 4.2 Le 31 août 2005, la Direction des Transports a donné mandat à Planum Bienne SA d'élaborer le plan directeur de la mobilité douce et son plan d'actions pour un montant total d'honoraires de 118'500 francs. Un groupe de pilotage a été créé pour accompagner les travaux du mandataire, composé de l'adjointe à la direction de la police, d'une architecte au service de l'aménagement urbain, de l'ingénieur communal, du chef du service de l'aménagement urbain et du délégué à la mobilité. Parallèlement, a été formé un groupe technique composé de représentants de la police de la Ville, des

Transports publics neuchâtelois (TN), du Service cantonal des ponts et chaussées, de ProVélo, de l'ATE, du Bureau suisse de prévention des accidents (BPA), de Rue de l'Avenir, du délégué communal à l'environnement, du chef du Service de l'aménagement du territoire (SAT).

- 4.3 Fin décembre 2006, le projet de plan directeur de la mobilité douce du 20 décembre 2006, a été adressé pour consultation aux services communaux (police, travaux publics, urbanisme), au SAT, à ProVélo, aux TN, au BPA, à l'ATE. Comme le SAT a alors émis un préavis réservé, le projet a été retravaillé et lui a été soumis une deuxième fois pour aval le 7 décembre 2007. Le 19 février 2008, le SAT a à nouveau émis un préavis réservé. Pourtant, le 11 mars 2008, le Conseiller d'Etat chef du Département de la gestion du territoire (DGT) s'est approché de la Direction des Transports pour solliciter la mise à disposition du résultat des études ayant abouti au projet de plan directeur communal de la mobilité douce. Cette demande était motivée par l'exigence de l'Office fédéral du développement territorial (ARE) de compléter le projet d'agglomération du canton du 21 décembre 2007 par une étude complémentaire sur la mobilité douce. A cet effet, les bureaux Planum, à savoir le même mandataire que celui de la ville, et Transitec ont été mandaté par le Canton. Nous avons donné une suite favorable à cette demande et mis à disposition notre projet de plan directeur ainsi que l'appui du délégué communal à la mobilité qui a donc également participé aux travaux. L'étude complémentaire requise par l'ARE a été finalisée le 16 juin 2008.
- 4.4 Au regard de l'attitude pour le moins paradoxale du Canton qui, d'une part, émet un préavis réservé sur le plan directeur communal de la mobilité douce et qui, d'autre part, s'appuie sur ledit plan pour réaliser son étude sur la mobilité douce, nous nous sommes approchés, par courrier du 19 août 2008, du chef du SAT pour lui remettre, pour signature par son chef de département, le plan directeur de la mobilité douce adapté et corrigé en fonction des remarques émises par le SAT le 19 février 2008. Approché téléphoniquement le 21 octobre 2008, le chef du SAT nous a fait savoir qu'il avait transmis le plan directeur pour signature à son chef du Département. Le 29 octobre 2008, le Conseiller d'Etat, chef du DGT, nous a fait savoir qu'il l'avait signé le jour même. Partant, nous pouvons enfin aller de l'avant, à savoir concrétiser le plan d'actions.

- 4.5 Après son approbation par le chef du Département de la gestion du territoire (DGT), le plan directeur devra cependant encore être approuvé par notre Autorité. La commission de la mobilité sera consultée. Quant à votre Autorité, elle en sera informée dans le cadre d'un rapport visant à libérer un crédit pour en réaliser le programme d'actions, les mesures. Un montant de 500'000 francs est inscrit à cette fin dans le budget des investissements 2009, dont 100'000 francs à libérer en 2009. C'est en conséquence à teneur de ce rapport que votre Autorité sera renseignée sur les questions posées par les signataires de cette interpellation, à savoir : le Conseil communal manque-t-il de vue et de concertation des aménagements cyclistes ? / quelles sont les dispositions que le Conseil communal entend prendre en faveur de l'accès et du parcage des vélos au centre-ville ? / quelle politique de mobilité douce le Conseil communal entend-il développer ? / qu'entend faire le Conseil communal pour installer des aménagements adéquats pour cyclistes ? Si votre Autorité approuve le plan d'actions, des séances d'information à l'attention de population auront lieu, en fonction des étapes de réalisation.
- 4.6 Le plan directeur remplace et réunit sous une même entité les plans directeurs piétons et cyclistes précédents. Ses objectifs prioritaires sont d'augmenter les potentialités et l'attractivité des déplacements à pied et à vélo sur la commune de Neuchâtel ; d'améliorer la sécurité de l'ensemble des usagers ; d'offrir des réseaux piétonniers et cyclistes complets ; d'offrir aux cyclistes des places de parc pour vélos adéquates et en suffisance ; de prendre en considération les déplacements de personnes à mobilité réduite. Il constitue un instrument de coordination et un outil de référence pour les services communaux et s'inscrit dans un horizon de 10 à 15 ans.
- 4.7 Comme vous pouvez le constater, notre Autorité a partagé la volonté des signataires de l'interpellation de voir la procédure d'adoption du plan directeur de la mobilité douce arriver maintenant et enfin rapidement à terme. Quant à favoriser la mobilité douce et mettre à disposition des infrastructures adéquates pour les cyclistes, nous partageons également cet objectif et vous le démontrerons à l'appui de notre futur rapport sur le plan d'actions de concrétisation du plan directeur.

C'est dans cet esprit que nous vous invitons, Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs, à prendre acte de la présente réponse écrite à l'interpellation 08-610.

Neuchâtel, le 29 octobre 2008

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL :

Le président,

Le chancelier,

Pascal Sandoz

Rémy Voirol