



Réponse du Conseil communal au Conseil général à l'interpellation n° 08 – 613 des groupes ULR, UDC et PopVertsSol concernant l'avenue des Alpes et la sécurité des piétons en particulier

(Du 28 septembre 2009)

Monsieur le Président,
Mesdames, Messieurs,

Le 15 septembre 2008, les groupes ULR, UDC et PopVertsSol ont déposé l'interpellation suivante et son développement écrit :

« Le 26 juin 2008, un enfant de deux ans a été héliporté à l'Hôpital de l'Isle à Berne après avoir été, sur l'avenue des Alpes, renversé par une voiture.

A-t-on aujourd'hui le droit de se contenter de considérer ce grave accident de la route comme étant le simple fait de la fatalité ? Non, car ce drame ne fait que s'ajouter à la liste des accidents qui, ces dernières années, sont survenus sur cet axe majeur du réseau routier de la ville de Neuchâtel ; axe, qui au demeurant, a déjà fait plusieurs victimes dont au moins deux enfants dont un est malheureusement décédé.

Dès lors que les autorités de la Ville de Neuchâtel ont décidé d'entreprendre des démarches en vue de sécuriser et modérer le trafic dans les quartiers, là où le taux d'accidents est le plus bas, les interpellateurs demandent au Conseil communal s'il entend :

- 1. Faire établir, par une instance compétente et indépendante, par ex. le Bureau suisse de prévention des accidents (BPA), **un audit de***

sécurité routière de l'avenue des Alpes, cela à l'appui, d'une part de la présente interpellation et des pièces qui lui sont rattachées, d'autre part d'une illustration appropriée de la statistique des accidents survenus sur cet axe entre 1993 (année de l'ouverture de la N5 sous Neuchâtel et du changement de fonction de l'avenue des Alpes qui est devenue l'artère de liaison entre la jonction de Vauseyon et les hauts de la Ville) et août 2008.

2. Joindre l'intégralité de l'audit précité à la réponse écrite que le Conseil communal entend donner à la présente interpellation, réponse qui précisera en termes parfaitement clairs (où, quoi, quand) les mesures qui seront prises pour pallier, non seulement aux déficits de sécurité routière, mais aussi aux non conformités qui caractérisent l'aménagement actuel de l'avenue des Alpes.

Par la même occasion, le Conseil communal est prié d'indiquer :

- a. Les raisons pour lesquelles des mesures plus conséquentes de sécurisation et de modération de la vitesse du trafic ont, il y a quelques années, été réalisées en particulier dans la partie inférieure de l'avenue des Alpes, entre le carrefour Alpes/Parcs et Alpes/Brévards, alors que d'autres parties de l'avenue présentent depuis longtemps des déficits de sécurité manifestes.
- b. Les critères qui ont prévalu dans le choix de sécuriser, par des mesures d'aménagement, certains accès piétons privés débouchant directement sur l'avenue des Alpes, par ex. av. des Alpes 3/5, 11, 15, 95, alors que ce même axe dénombre pas loin de 15 autres accès non moins dangereux et parmi lesquels il y a au moins 2 accès qui sont en lien direct avec de graves accidents de la route (av. des Alpes 59 et 67).
- c. Les raisons pour lesquelles la quasi-totalité des passages pour piétons disposés sur les carrefours et l'axe de l'avenue des Alpes ne sont pas dotés d'un éclairage spécifique malgré l'existence de directives et normes reconnues d'équipement et ayant force obligatoire.
- d. Les raisons pour lesquelles une multitude de trottoirs ne sont pas abaissés au droit de passage pour piétons, alors qu'un article constitutionnel, une loi et une ordonnance d'application (LHand), des directives et normes ayant également force obligatoire imposent clairement les dispositions à respecter, un assainissement boiteux comme

celui récemment mis en œuvre du côté de l'Orangerie/Fbg de l'Hôpital ne pouvant pas servir de bon exemple.

- e. La logique voulant que certains passages pour piétons soient dotés d'une signalisation (panneaux bleus), alors que d'autres ne le sont pas du tout.*
- f. Les raisons pour lesquelles le marquage des passages pour piétons se trouve presque systématiquement dans un état tellement dégradé que l'on arrive à présupposer que la Ville de Neuchâtel n'est même plus en mesure d'assurer ses obligations d'entretien et, a contrario, que le rafraîchissement du marquage des places de parc en zone bleue prime sur celui des passages pour piétons.*
- g. Les possibilités d'assainissement afin de respecter les exigences de l'OPB.*
- h. Les possibilités de modérer, dans les normes légales, la vitesse des usagers de la route.*
- i. Les possibilités d'intégrer les piétons dans un véritable concept de cheminement piétonnier.*

Développement écrit

Bien que ces dernières années des mesures aient été prises ici et là au gré de priorités et critères méconnus du grand public, il n'en demeure pas moins que les démarches entreprises sont non seulement insuffisantes, mais également empreintes de (trop) nombreuses entorses aux règles de l'art, ce qui n'est pas tolérable. Cela est d'autant plus grave que là où des accidents graves sont survenus (par ex. accès piétons de l'av. des Alpes 59 – un enfant décédé, accès piétons de l'av. des Alpes 67 – un enfant grièvement blessé), l'exécutif communal n'a, envers le législatif et la population, manifesté ou communiqué aucune intention par rapport à une stratégie d'assainissement d'une situation qu'elle sait pourtant être dangereuse.

En effet, dans un courrier du 21 décembre 2007 que M. Antoine Grandjean, ancien directeur de la police, a adressé à des riverains demandant des améliorations des conditions de sécurité routière sur la partie médiane de l'avenue des Alpes, il est notamment précisé que « dans la mesure de ses capacités, le Corps de Police tentera d'augmenter le nombre de contrôles sur cet axe durant l'année 2008,

principalement aux heures de passage des enfants sur cette avenue. Cette avenue est effectivement fortement utilisée comme axe, de desserte de tous les quartiers nord de la ville de Neuchâtel ».

Par cette déclaration, l'exécutif communal confirme que l'avenue des Alpes est un axe dangereux puisqu'il entend multiplier les contrôles de police. Il ne se donne cependant même pas la peine d'analyser globalement les conditions de sécurité routière prévalant sur cet axe fortement fréquenté et encore moins de trouver des solutions allant au-delà de contrôles de police.

Les annexes 1 et 2 à la présente interpellation recensent un ensemble non exhaustif de déficits de sécurité routière, ainsi qu'une multitude de non-conformités par rapport aux standards d'aménagement d'un axe routier de pareille importance. Du point de vue des usagers de la route les plus vulnérables, en l'occurrence les piétons avec, en particulier, les enfants, les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite, l'examen de ces deux annexes a de quoi véritablement inquiéter, pas juste quelques riverains, mais l'ensemble des quelque 680 habitants résidant dans le périmètre situé en amont de l'avenue des Alpes. Tous les services, écoles et transports publics y compris, se situent en aval de l'avenue des Alpes, ce qui en fait un axe qu'il faut systématiquement traverser, à moins de renoncer à la marche à pied au profit du recours à la voiture. A cela s'ajoute le fait que l'avenue des Alpes est, depuis l'ouverture en 1993 de la N5 sous Neuchâtel et les développements urbains intervenus dans les hauts de la ville, devenue un axe routier de première importance qui, de fait, remplit aujourd'hui les fonctions d'une route principale, même si l'avenue des Alpes comporte le statut d'une route communale.

En effet, il ressort de nos recherches que le trafic empruntant l'avenue des Alpes était, en moyenne des jours ouvrables de l'an 2001, de l'ordre de 7'400 à 7'900 véhicules. A titre comparatif, un tel trafic est bien supérieur à celui qui circule sur des axes tels que les rues :

- des Parcs (6'300 véhicules/jour ouvrable) ;*
- des Sablons (4'900 véhicules/jour ouvrable) ;*
- des Saars (4'200 véhicules/jour ouvrable) ;*
- de l'Evole (3'700 véhicules/jour ouvrable).*

A cela s'ajoute le fait qu'une part toujours plus importante de camions circule sur l'avenue des Alpes, notamment le matin entre 06h30 et 08h00 en raison d'un fort trafic de livraison avec en particulier la valse quotidienne des camions se rendant aux carrières de la Cernia. De

telles charges de trafic ne sont clairement plus celles qu'une rue de quartier est à même de supporter, tout comme elles indiquent que les exigences fixées dans l'Ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) ne sont de loin pas respectées.

Au-delà de ces aspects, il apparaît que l'avenue des Alpes sert également d'itinéraire de déviation du trafic H20 de et vers La Chaux-de-Fonds à chaque fois que l'autoroute H20 doit, au niveau des Gorges du Seyon, être fermée pour diverses raisons. Aussi, il est absolument anormal que le trafic H20 devant être dévié soit reporté en pleine ville, étant notamment entendu que l'entier de l'avenue des Alpes traverse un quartier d'habitation. Cet axe routier étant propriété communale, il appartient dès lors à la Ville de Neuchâtel de tout mettre en œuvre pour imposer au Canton (bientôt à la Confédération si la H20 devait devenir route nationale) une limitation du nombre et de la durée des déviations. Dans ce contexte, on peut légitimement se poser la question de savoir pourquoi l'exécutif communal n'a rien entrepris pour que le Canton dévie le trafic circulant sur son réseau routier cantonal sur d'autres routes de son propre réseau. De même, l'exécutif communal ne saurait prétexter que, vu sa fonction routière, l'avenue des Alpes ne peut pas, compte tenu des espaces à disposition, faire l'objet de mesures d'assainissement destinées à garantir durablement la sécurité de toutes les catégories d'usagers de la route.

Aussi, dans la perspective notamment des développements en cours/attendus dans les hauts de la ville, par ex. poursuite de l'urbanisation du quartier de Pierre-à-Bot, réhabilitation du site de l'ancien hôpital des Cadolles, il y a lieu de présumer que le trafic motorisé empruntant l'avenue des Alpes va encore augmenter et que les conditions actuelles de sécurité routière de cet axe vont continuer à se dégrader si rien ne devait être entrepris.

S'agissant des multiples non conformités relevées ainsi que des nombreux déficits de sécurité routière constatés (voir les annexes 1 et 2 à la présente interpellation), il est essentiel de rappeler que le propriétaire/exploitant d'une route comme l'avenue des Alpes est tenu au respect et à l'application des dispositions de conception et de réalisation contenues, non seulement dans la loi, mais aussi dans les directives et normes. A ce titre, et vu notamment le triste état des passages pour piétons situés à l'avenue des Alpes (et ailleurs en ville aussi), les interpellateurs tiennent à rappeler à l'exécutif communal que la norme SN 640'241 « Circulation piétonne – Passages pour

piétons » a valeur d'instruction du DETEC et qu'elle a par conséquent force de loi, également en ville de Neuchâtel ! Cette norme précise, entre autres, que « les passages pour piétons ne sont pas à considérer comme un simple marquage au sol, mais doivent être appréhendés comme des ouvrages à planifier, à projeter et à réaliser en tenant compte des influences liées à l'exploitation, à l'équipement lui-même et à son entourage ». Il en va d'ailleurs de même pour ce qui est de l'éclairage des passages pour piétons. Là, les interpellateurs rappellent que tout un ensemble de nouvelles normes sont entrées en vigueur en 2004 (norme SN-TR 13201).

« Rapport technique Eclairage public – Partie 1 » ; normes associées SN-EN 13201-2 à –4 « Eclairage public – Parties 2 à 4 » ; directive SLG 202 « Eclairage public : Eclairage des routes – Compléments aux normes SN-TR 13201-1 et SN-EN 13201-2 à –4 »). Ces normes ont également force contraignante que le tribunal fédéral a, au demeurant, confirmée.

En conclusion, si le Conseil communal peut postuler, par ex. la nécessité de réaliser, en 2015-18 une imposante passerelle pour piétons et cyclistes enjambant la cuvette de Vauseyon, entre les rues des Poudrières et des Parcs, cela pour un montant présumé de un million de francs (voir projet d'agglomération RUN – Volet mobilité douce ; fiche 23-3 du rapport technique du 16 juin 2008), il ferait bien de réviser ses priorités en tenant notamment compte du fait qu'il a des obligations légales et bien plus basiques qui, dans l'intérêt général, priment clairement sur les grandes ambitions qui font toute la beauté des programmes politiques... ».

1. Remarque liminaire

Conformément à l'article 38, al. 1 du Règlement général de la commune de Neuchâtel, du 17 mai 1972, le Conseil communal dispose d'un délai de deux mois pour répondre aux interpellations munies d'un développement écrit déposées par les membres du Conseil général.

L'interpellation à laquelle nous apportons une réponse aujourd'hui a été déposée le 15 septembre 2008. Dans ce cas de figure, le délai réglementaire est dépassé.

En effet, le Conseil communal a jugé qu'il convenait, d'une part, d'attendre l'issue de l'enquête pénale ouverte suite à l'accident affectant un jeune enfant à l'avenue des Alpes, le 26 juin 2008. D'autre part, il a

constaté que le premier signataire de l'interpellation défendait, à titre professionnel, les intérêts de la famille touchée dont un membre siégeait à l'époque sur les bancs du Conseil général. Bien que ledit signataire ait signé au nom de son groupe politique, notre Conseil y a décelé un conflit d'intérêt pouvant nuire au bon fonctionnement de nos institutions. Il le déplore.

Enfin, le Ministère public concluait à un non-lieu qui n'a pas fait l'objet de recours. Il adressait, ce que nous faisons également, ses vœux de rétablissement tant à la famille et à l'enfant touché dans sa santé qu'à la personne conductrice du véhicule. Par ailleurs, il formulait l'espoir qu'un tel accident tragique ne se renouvelle pas le long de cette avenue et ce, grâce à une future amélioration de la sécurisation de ses accès piétonniers privés.

Relevons qu'on ne peut exclure la fatalité, le risque zéro n'existant pas que ce soit à l'avenue des Alpes ou ailleurs en ville, malgré les mesures de sécurité prises.

2. Sécurité routière en ville de Neuchâtel

La sécurité routière à Neuchâtel est une préoccupation permanente et prioritaire du Conseil communal. Afin de limiter le nombre d'accidents, la Ville de Neuchâtel, dans les limites de ses compétences et de ses moyens financiers, applique une politique sécuritaire à plusieurs niveaux. Celle-ci concerne l'ensemble du territoire communal. Afin de répondre à l'interpellation ci-dessus, il convient, avant de traiter du cas spécifique de l'avenue des Alpes, de souligner les efforts importants entrepris dans le domaine de la sécurité.

2.1. Education et prévention routière

Chaque année, des collaborateurs spécialisés du Corps de police instruisent 70 à 80 classes enfantines, 150 à 170 classes primaires et 80 à 90 classes secondaires. De plus, 250 à 290 élèves participent annuellement à des examens cyclistes toujours dans l'esprit de la prévention liée à la sécurité routière.

Au total, une centaine d'heures est consacrée à de la présence de personnel aux abords des collèges primaires afin de parfaire les leçons dispensées en classe et de sensibiliser les élèves confrontés à la réalité du terrain.

De nombreuses campagnes de prévention et d'éducation routière sont organisées notamment au moment de la rentrée scolaire au niveau local, complétées par les campagnes nationales sur des thèmes divers tels que l'alcool au volant, le port de la ceinture de sécurité, le port du casque vélo, etc.

Enfin, annuellement sont engagés douze patrouilleurs scolaires adultes et positionnés aux abords des cinq collèges, ainsi que sur certains axes routiers jugés sensibles (Draizes, Cassarde, Pierre-à-Bot).

2.2. Modération du trafic

Au début des années 1990, le programme de modération de trafic qui touchait les rues de quartier a été engagé, il s'agissait d'une première démarche locale à l'époque, d'un regard nouveau. Votre Conseil, en septembre 2004, a confirmé la stratégie globale de modération de trafic dans les quartiers en acceptant de donner des lignes directrices dans la mise en œuvre des zones 30 et des zones de rencontre sur l'entier du domaine communal. Ce programme est notamment intégré au niveau des aménagements dans le cadre des différents travaux touchant le domaine public. Il importe aussi d'actualiser les mesures de sécurisation dans le respect des normes qui évoluent.

La Ville de Neuchâtel a ainsi été délimitée en quatorze zones, destinées à être réglementées par des vitesses de 30 km/heure. Actuellement, huit zones sont en vigueur et quelques rues ont été limitées à 30 km/heure. Le programme se poursuit conformément aux objectifs planifiés.

Il est important ici de préciser que l'objectif des zones 30 consiste à sécuriser le citoyen par un comportement adapté mais également à dissuader le trafic de transit dans les quartiers, en le ramenant sur des axes collecteurs dits principaux. Il s'agit de faire appel à la hiérarchisation du réseau et de fixer les règles en fonction de la position des axes routiers dans cette hiérarchie.

2.3. Les outils de planification et les études

Outre la modération, d'autres études visant à limiter l'impact du trafic sont en cours de réalisation.

Ainsi, le plan directeur de la mobilité douce, validé par le Département de la gestion du territoire, consiste à former un réseau d'ensemble

homogène sans discontinuité afin de rendre plus accessibles les quartiers.

Bien que la Ville de Neuchâtel ne dispose pas actuellement des moyens financiers nécessaires, le plan directeur des circulations fait aussi l'objet de réflexions et devra être révisé à moyen terme. Il s'agira à ce moment également de fixer un certain nombre de priorités tout en assurant la cohérence de l'ensemble, en tenant compte non seulement des besoins prioritaires de sécurité mais également des activités et des besoins de mobilité. Cet exercice par ailleurs devra être élargi dans une vision plus régionale tant il est vrai que la mobilité en ville de Neuchâtel ne concerne pas uniquement et strictement les déplacements au sein de notre commune. Il s'agit de considérer les interactions avec les activités voisines, d'entreprendre une démarche cohérente sur l'ensemble du Littoral tout en permettant à notre ville, de jouer pleinement son rôle de centre économique.

2.4. La lutte contre les excès de vitesse

En 2005, votre Conseil a adopté un rapport relatif à l'adaptation des radars et à leur renouvellement. Il s'est agi notamment d'améliorer le réseau des radars et la sécurité des piétons en abaissant la vitesse et par là le nombre et la gravité des accidents. Le principe a consisté à installer un système de contrôle sur les axes principaux d'entrées de la ville pour sensibiliser l'automobiliste à la nécessité d'adopter une conduite adaptée au contexte urbain. Au total, la ville comprend sept emplacements fixes ainsi qu'un radar mobile.

En complément, durant 300 jours par année, un appareil de mesures et d'affichage spontané de la vitesse est installé à des fins de sensibilisation, de statistiques et de contrôle.

2.5. Quelques statistiques

Le dernier plan relatif au trafic journalier moyen (plan de charges) sur le réseau routier communal a été établi en 2001. Les données ont été actualisées pour différents axes routiers ou quartiers en fonction des projets développés. Cela dit, il conviendra prochainement d'établir sur l'ensemble de notre réseau, un nouveau plan de charge nécessaire à une meilleure connaissance et prise en compte des besoins et des incidences sur le réseau routier. Ces données sont également indispensables dans le cadre de la planification générale et nécessaires

à l'analyse environnementale. Nous prévoyons, en principe en 2010-2011, d'établir un tel document qui nécessite des moyens financiers de quelques dizaines de milliers de francs.

Au niveau des accidents, nous vous présentons les statistiques résumées dans le tableau ci-après.

Années	Accidents	Blessés	Décédés
1993	519 (-)	81	5
1994	520 (-)	103	1
1995	458 (-)	89	0
1996	259 (-)	61	1
1997	418 (-)	76	1
1998	440 (-)	109	1
1999	410 (3)	91 (0)	3
2000	413 (6)	118 (3)	1
2001	355 (7)	88 (3)	3
2002	412 (9)	115 (2)	1
2003	262 (5)	86 (0)	3
2004	214 (2)	105 (1)	1
2005	218 (2)	90 (0)	0
2006	187 (1)	68 (0)	0
2007	146 (1)	64 (0)	0
2008	156 (1)	56 (1)	0

***NB** : les chiffres entre parenthèses représentent les accidents survenus sur l'avenue des Alpes. Concernant les années 1993 à 1998, nous n'avons pas de statistique pour cette rue.*

Nous observons une diminution significative des accidents depuis 1993. Ce constat peut notamment être mis en relation avec les mesures de

modération appliquées régulièrement et les contrôles plus soutenus malgré un taux de motorisation en progression constante et des charges de trafic stables.

Un accident est déjà un accident de trop. Cela dit, le nombre d'accidents recensés sur l'avenue des Alpes reste confiné et les mesures constructives et de contrôle sont sans doute à mettre en évidence dans ce résultat. Les améliorations qui seront intégrées selon le rapport BPA vont encore nous permettre de progresser dans ce sens.

2.6. Programme de sécurisation à moyen terme

Dans les années 1990 - 2000, comme mentionné plus haut, nombre de rues de quartier ont été traitées en terme de sécurisation. Il s'agissait du programme cadre « Bonanomi ». Par la suite, des compléments ont été apportés sans établir un programme cadre ainsi qu'un crédit lié à ce dossier. Nous avons opté pour une application ponctuelle de mesures de sécurité, en fonction des besoins et du programme d'interventions sur le domaine public.

A titre d'exemple, nous mentionnons les différentes rues réaménagées récemment :

- rue des Beaux-Arts,
- rue de l'Hôpital, ruelle Vaucher, rue du Vieux-Châtel,
- partie inférieure de l'avenue des Alpes,
- traversée piétonne rue de Bellevaux,
- rue de l'Orée,
- rue du Sordet – rue Ste-Hélène,
- avenue de Bellevaux – avenue du Mail,
- avenue Edouard-Dubois,
- rue de Beauregard,
- chemin Vieux,
- rue des Charmettes,
- rue du Stade,
- avenue des Alpes – rue Guillaume-Ritter,
- rue du Verger-Rond,
- ruelle du Port,
- passage piétons à l'avenue de la Gare,
- entrée rue de la Serre,
- etc.

2.7. Premières conclusions

Comme on le voit, par ces quelques rappels, nous ne lésinons pas sur les moyens liés à la sécurité routière et notamment à la sécurité des piétons. Les statistiques des accidents montrent une amélioration constante et il s'agit de poursuivre sans cesse les efforts dans un cadre financier déterminé.

Il est par ailleurs essentiel de préserver une uniformité de traitement et de veiller à ce que les interventions en termes de sécurité soient réparties au sein du territoire communal en fonction des circonstances concrètes tout en respectant le principe de proportionnalité.

Enfin, relevons qu'un montant de 1,4 million de francs est prévu à la planification des investissements 2010 – 2013.

3. Avenue des Alpes

3.1. Contexte

L'avenue des Alpes figure en tant que route collectrice principale dans la stratégie globale de modération de la sécurisation de trafic dans les quartiers.

Les routes principales et les routes collectrices principales limitées à 50 km/heure forment les artères qui délimitent les zones de modération de trafic, zones 30 ou zones de rencontre.

Le plan d'aménagement de la ville prévoit le développement économique et de l'habitat dans le secteur de Pierre-à-Bot, Plaines-Roches, Puits-Godet qui accueille par ailleurs déjà des activités importantes. Ce quartier est accessible par la ville par l'avenue des Alpes d'une part mais également par la rue du Plan.

Bien que l'avenue des Alpes ne soit pas une route cantonale, elle joue toutefois bien le rôle d'une route principale communale qui doit dès lors remplir sa fonction, d'autant plus qu'il s'agit en l'occurrence d'une alternative pour rejoindre le Val-de-Ruz depuis notre ville. A ce titre, cet axe d'importance bénéficie de subventions du Canton dans le cadre des travaux d'entretien.

Ainsi, par exemple, lorsque l'accès principal au Val-de-Ruz par les Gorges du Seyon est fermé pour diverses raisons, les déviations fixées

par l'Etat sont dirigées de manière logique vers les routes principales à défaut ou au risque sinon de voir le trafic se disperser dans les rues de quartier, chose que nous souhaitons absolument éviter. Les déviations en question sont évidemment discutées et coordonnées le cas échéant avec la Ville de Neuchâtel qui doit assurer le passage sans encombrement particulier.

L'interpellation demande explicitement que le trafic soit dévié par la route cantonale lors de travaux dans les Gorges du Seyon. Cette solution suivie à la lettre impliquerait l'itinéraire suivant : Vauseyon - Ecluse – Prébarreau – RC5/quai Philippe-Godet – Place-d'Armes – Hôtel-de-Ville – avenue de la Gare – faubourg de la Gare – rue du Rocher – Cassarde – Cadolles. A l'évidence, une telle alternative de déviation serait catastrophique pour la fluidité du trafic et l'accès au centre-ville commerçant. Elle générerait des situations de gestion du trafic très difficiles, sans parler des implications en termes de sécurité.

L'avenue des Alpes, classée en tant que route principale communale, doit conséquemment supporter le trafic intercommunal, le trafic de déviation, le trafic d'accès aux quartiers nord et au Val-de-Ruz ainsi que le passage des transports publics. Elle doit être traitée et donc aménagée en considérant aussi cette réalité.

3.2. Audit de sécurité

Conformément à la demande exprimée dans l'interpellation, un audit de l'ensemble de l'axe a été établi par le Bureau de prévention des accidents, BPA. Cet audit est joint de manière exhaustive en annexe au présent rapport pour chaque groupe politique et disponible sur le site www.neuchatelville.ch/conseil-general. Il est relevé des points d'amélioration à apporter, qui, notamment, tiennent compte de l'évolution des normes en particulier au niveau de l'éclairage. Des propositions d'aménagements sont également formulées.

D'un point de vue général, nous mettrons en œuvre les améliorations dites légères à court terme, à savoir les mesures de signalisation et de visibilité. Les autres mesures nécessitant des montants plus importants tels que la révision globale de l'éclairage seront d'abord étudiées et planifiées ensuite à moyen terme, en fonction des moyens financiers disponibles en collaboration avec Viteos.

Il s'agira aussi de prendre certaines options pouvant conduire à la suppression de places de stationnement afin de dégager les espaces suffisants sur la chaussée nécessaires à la mise en place de bastions pour la protection des accès privés, ceci au détriment du confort des résidents, automobilistes et piétons pour lesquels le trottoir sera rétréci.

De plus, l'exemple de l'avenue des Alpes n'est pas unique, il importe de veiller à appliquer la réflexion sur l'ensemble de la ville et des axes routiers présentant une configuration proche de celle de l'avenue des Alpes.

De manière synthétique, le tableau ci-après résume les mesures et les propositions du BPA ainsi qu'une approche de planification globale et des coûts. Il s'agit d'évaluer un programme d'ensemble et de planifier ensuite les travaux dans le cadre du programme politique et de la planification financière qui en découle.

Lieu/objet	Propositions BPA	Planification	Coûts	Remarques
Eclairage passage piétons	Adaptation généralisée, soit 10 PPP ¹	2010-2013	A l'étude	Evolution des recommandations
Carrefour Parcs/Alpes	Débouché perpendiculaire + îlot latéral + marquage îlot central	2010-2013	12'000.-	Surélargissement local de la chaussée Parcs. Accord privé à obtenir
PPP ¹ bout chemin des Valangines	Suppression	2010-2013	500.-	Eventuellement trottoir traversant
PPP ¹ Alpes 4-5 et Alpes 11-10	Zone d'attente à créer et protéger par des bornes, éclairage	2010-2013	8'000.- (2 x 4'000.- sans éclairage)	Uniquement signalisation + génie civil
Carrefour Alpes/Brévars	Correction trottoir + élagage haie	2010-2013	5'000.-	Suppression de l'îlot non retenue
Carrefour Alpes/Valangines	Réalisé, éclairage à parfaire (75'000.-)	2008		Réalisation saluée par BPA
Sorties privées (5) Valangines/Bachelin	Espace sur chaussée (bastion) env. 80 cm, protégés par potelets, distancés de 30 m. Un seul mini-trottoir	2010-2013	40'000.-	Suppression de 7 places de stationnement à cheval sur trottoir Attention espace piétons restreint

Lieu/objet	Propositions BPA	Planification	Coûts	Remarques
Carrefours Alpes/Bachelin	Mesure de vitesse à effectuer si > 35 km/h. Réaménagement passage piétons avenue des Alpes avec zone d'attente	2010-2013	15'000.-	Pas d'intervention sur PPP ¹ Bachelin
Sorties privées (3) Bachelin/Verger-Rond	Protégées par bastions de 80 cm, limités par potelet	2010	12'000.-	
Débouchés sur Gratte-Semelles	Traversée piétonne surélevée + dégagement visibilité au débouché	2010-2013	25'000.-	Dans l'esprit des aménagements sur la partie inférieure de l'avenue des Alpes
Sortie Maujobia	Trottoir traversant, sans marquage	2010-2013	10'000.-	
PPP ¹ Verger-Rond	Eclairage + signalisation	2010-2013	2'000.- (sans éclairage)	Répond au besoin des habitants de Maujobia

¹ PPP : passage pour piétons

En termes de trafic, le rapport du BPA relève que « le nombre de poids lourds n'est pas connu mais constitue certainement une grosse proportion puisque cette route constitue l'accès le plus direct aux zones industrielles ainsi qu'à la carrière de la Cernia ». Des comptages récents ont permis de démentir ce pronostic et d'établir que la part de trafic poids lourds se situe, en réalité, entre 1 et 2 %.

3.3. Travaux et sécurisation jusqu'à présent...

L'avenue des Alpes a fait l'objet déjà d'un certain nombre de réflexions globales de sécurisation intégrées à d'autres travaux sur le domaine public. Ainsi, il s'est agi de traiter en 2003 - 2004 l'arrêt de bus Temple des Valangines qui présentait une configuration dangereuse pour les piétons et qui avait déjà été à l'époque, signalé par plusieurs Conseillers généraux.

Dans une volonté de régler de manière plus globale la problématique, le programme des travaux a considéré le secteur inférieur de l'avenue des Alpes jusqu'au Temple des Valangines où des travaux de service étaient aussi planifiés. Il s'est agi alors d'installer un trottoir longitudinal et des seuils de ralentissement au droit des traversées piétonnes.

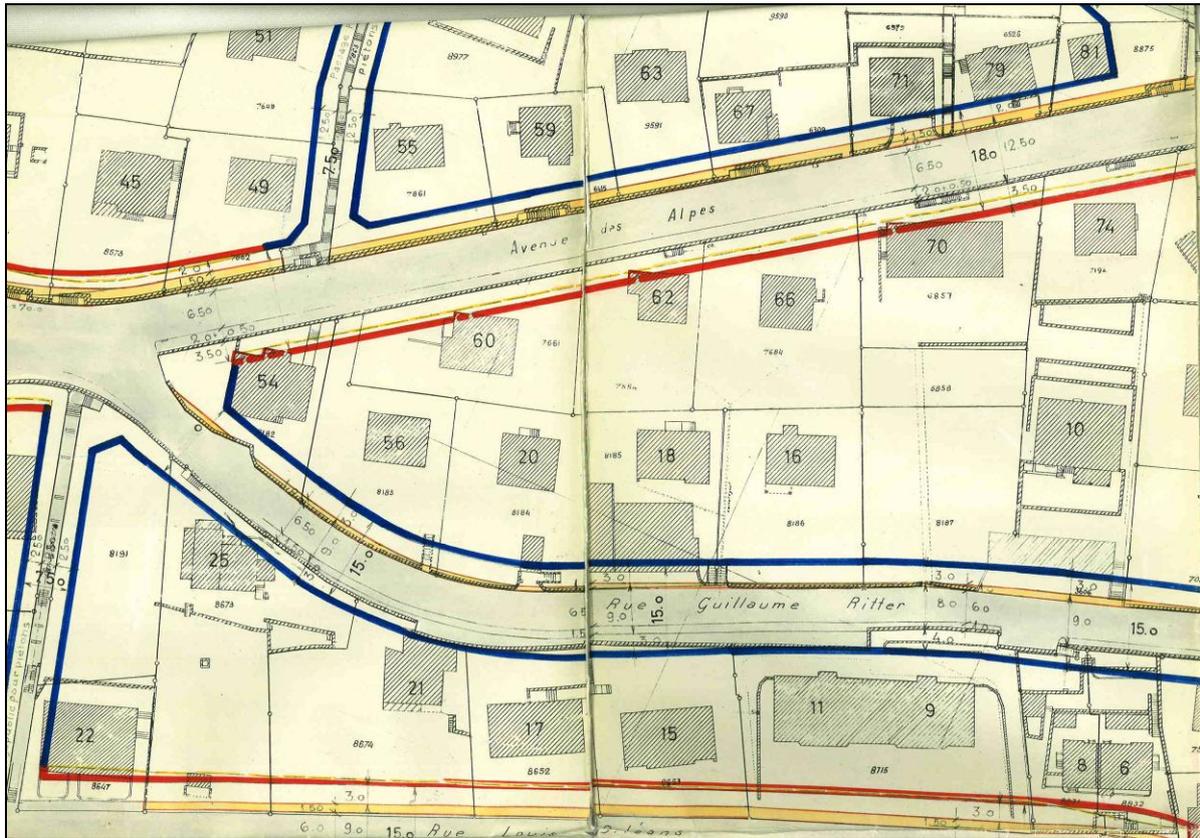
Une deuxième étape en amont de l'avenue des Alpes, planifiée à la suite, n'a été réalisée qu'en automne 2008. En effet, pour des raisons de coordination en fonction des chantiers dans les Gorges, dans le secteur de Vauseyon ou encore des Draizes et des besoins de déviation ou pour des besoins de travaux d'autres services, le chantier a été retardé. Il est intéressant de mentionner que l'aménagement en question a été apprécié positivement par le BPA lors de sa visite locale.

L'objectif consiste à poursuivre sur la partie supérieure de l'avenue des Alpes, au droit des traversées piétonnes, notamment au débouché de Gratte-Semelles, avec les principes d'aménagement retenus dans la partie inférieure de l'avenue des Alpes tout en y intégrant quelques améliorations proposés par le BPA.

Cela dit, aspect confirmé par le BPA, l'avenue des Alpes présente une configuration difficile en terme de sécurité puisqu'un seul trottoir longe ladite avenue, ce qui implique que les habitations situées côté nord donnent directement accès sur la chaussée. Cette situation est le résultat de la planification et du développement progressif de l'ancien chemin viticole. Cette configuration n'est pas unique en ville de Neuchâtel et il convient aussi dès lors d'assumer cette situation ou alors de consentir des choix d'aménagement très coûteux tant pour les privés que pour la Ville en appliquant les règles d'alignements routiers par exemple.

Concrètement, il s'agirait d'élargir la partie chaussée de 1 mètre environ et d'ajouter encore un trottoir de 1,5 mètre, soit de déplacer le grand mur nord de près de 2,5 mètres comme le prévoit le plan d'alignement n° 69, du 20 mars 1970.

Sans faire appel au plan d'alignement, on pourrait aussi réaliser un trottoir au nord de l'avenue des Alpes avec pour conséquence la suppression totale du stationnement.



Extrait du plan d'alignement n° 69

4. Et encore...

Nous complétons encore la réponse en reprenant les points non encore traités et développés de l'interpellation.

Point b) de l'interpellation

Les aménagements réalisés sur la partie inférieure de l'avenue des Alpes ne sont pas propres à des accès privés mais bien à un emploi public, utiles à de nombreux citoyens. Les intentions vont dans le sens de l'interpellation, à savoir protéger les piétons.

Point c) de l'interpellation

Au niveau de l'éclairage, les normes ont évolué ces dernières années, comme précisé aussi par l'expert BPA. L'éclairage zénithal direct du secteur central des passages piétons est délaissé au profit d'un éclairage plus diffus et uniforme. Ce programme d'adaptation fera l'objet d'une réflexion au sein de la Ville en collaboration avec Viteos, compte tenu des crédits importants à envisager, débordant le cadre de la planification financière en cours d'élaboration.

Point d) de l'interpellation

Les abaissements des trottoirs interviennent au fur et à mesure des travaux affectant le domaine public de manière à contenir les coûts et conformément à la politique appliquée depuis quelques années déjà en ville. L'Ordonnance LHand et autres directives rendent certes obligatoires les aménagements nouveaux mais donnent aussi des délais d'adaptation pour l'existant. La configuration des lieux et les contraintes du bâti ne permettent toutefois pas toujours de répondre à l'idéal.

Point e) de l'interpellation

Une systématique de signalisation doit être appliquée de manière à garantir en effet une parfaite conformité au vu de la loi sur la circulation routière notamment (LCR).

Point f) de l'interpellation

Le marquage des passages piétons et de manière générale de la signalisation horizontale fait l'objet d'une planification générale. En principe, un marquage peint est rafraîchi tous les deux à trois ans. L'option d'appliquer une peinture à deux composants pour une durée de 10 à 15 ans est certes toujours possible mais très onéreuse, tout en nécessitant des retouches régulières en raison des interventions sur le domaine public liées aux différents travaux.

Point g) de l'interpellation

La problématique du bruit routier est un sujet traité en commun avec le Canton et qui s'inscrit notamment dans un programme cadre de la Confédération. Actuellement, les secteurs prévus en termes d'assainissement à Neuchâtel, se situent à la rue des Parcs. Cela dit, la base pour l'établissement des plans de mesures relatifs au bruit nécessite la mise en évidence notamment des charges de trafic (plan de charges), document qu'il s'agira d'actualiser comme mentionné en début de réponse. Notons encore que le montant d'assainissement relatif au bruit peut se révéler extrêmement coûteux quand bien même des subventions sont possibles par le Canton et la Confédération dans ce domaine. Relevons tout de même que la situation très difficile dans laquelle se trouvent les collectivités publiques pourrait induire une pratique différente d'octroi de subventions.

Point h) de l'interpellation

La vitesse légale admise sur le réseau routier est directement dépendante de la hiérarchie des axes formant ce réseau. L'avenue des Alpes est, comme déjà mentionné plus haut, et restera un axe principal communal. A ce titre, la vitesse de 50 km/heure doit être maintenue. Les mesures effectives prises sur plusieurs tronçons de l'avenue montrent que la vitesse V_{85} (vitesse en-dessous de laquelle circulent 85 % des véhicules) se situe à 32 km/h sur la partie basse et 41 km/h sur la partie supérieure, soit largement dans les tolérances.

Point i) de l'interpellation

Enfin, le plan directeur de la mobilité douce vise bien à développer un concept de cheminement uniforme et cohérent. Le plan directeur des chemins pour piétons s'inscrit dans ce cadre.

5. Conclusion

Après avoir brossé un large tableau des mesures de sécurité prises en ville de Neuchâtel et plus particulièrement sur l'axe de l'avenue des Alpes, pris en considération la demande d'étude auprès du BPA qui complète nos propres constatations et nous consolide dans les choix d'ores et déjà effectués et répondu aux questions spécifiques des interpellateurs, nous croyons avoir démontré le souci permanent du Conseil communal concernant la sécurité routière urbaine, notamment en inscrivant à notre planification des investissements 2010 - 2013, des moyens importants compte tenu de la situation économique difficile que nous traversons.

Nous déplorons tout accident considérant que chaque cas est un cas de trop en particulier lorsqu'il affecte la santé des personnes et nous nous engageons, comme par le passé, à poursuivre les réalisations menant à une ville toujours plus sûre, ceci dans les limites des lois et règlements en vigueur et des moyens financiers disponibles.

C'est pourquoi nous vous présenterons un rapport concernant divers travaux à entreprendre sur le territoire communal dont une partie affectant l'avenue des Alpes sitôt que votre Autorité aura pris acte de la planification financière et voté le budget des investissements 2010.

Relevons enfin que les propriétaires privés peuvent procéder à la sécurisation de leur cheminement d'accès à la route par la pose d'infrastructures type « chicane amovible » sur leur domaine pour sécuriser leur accès à la chaussée. Cet aspect-là sera traité avec les propriétaires afin qu'ils puissent bénéficier, s'ils le souhaitent, des conseils de nos spécialistes et des effets de synergie qui pourraient être bienvenus.

C'est dans cet esprit que nous vous prions, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir prendre acte de la présente réponse et de classer l'interpellation n°08-613.

Neuchâtel, le 28 septembre 2009

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL:

La présidente,

Le chancelier,

Françoise Jeanneret

Rémy Voirol