



## **Réponse du Conseil communal à l'interpellation écrite no 09-610 du groupe PopVertsSol par Mme Catherine Loetscher Schneider et consorts, intitulée « Au sujet de la place du vélo dans les zones 30 »**

(Du 17 février 2010)

Monsieur le Président,  
Mesdames, Messieurs,

Le 2 septembre 2009, le groupe PopVertsSol par Mme Catherine Loetscher Schneider et consorts a déposé l'interpellation suivante:

*« Le groupe PopVertsSol souhaite que toutes les zones 30 de la ville soient accessibles aux cyclistes dans les deux sens comme cela se fait tout naturellement dans d'autres villes suisses et ceci depuis des décennies.*

*Actuellement, cela n'est pas le cas pour plusieurs rues, et cela décourage le mode de transport doux et écologique qu'est le vélo. A titre d'exemple, les cyclistes ne peuvent pas emprunter la rue Jehanne-de-Hochberg et celle du Château dans le sens ouest-est, ils sont interdits sur la rue du Crêt-Taconnet dans la direction ouest - est, ils sont encore interdits sur la partie est de la rue A.L. Breguet, au sud de l'église rouge, dans le sens ouest-est ou dans le sens est- ouest du faubourg de l'Hôpital.*

*Ces interdictions ont au moins deux conséquences fâcheuses; elles découragent les utilisateurs de vélo, qui se sentent tenaillés entre le désir de respecter la loi et celui d'emprunter le chemin le plus logique.*

*D'autre part, elles ne sont pas respectées et ne servent donc finalement qu'à couvrir la responsabilité de la Ville.*

*Si on ouvrait les rues limitées à 30km/h aux cyclistes dans les deux directions, cela pourrait introduire un élément intéressant de modération du trafic. Cet élément n'est pas à dédaigner, car les nouvelles zones 30 sont souvent traversées à des vitesses plus élevées par des automobilistes pressés.*

*Par ailleurs l'instauration d'une règle identique dans toute la ville facilite la vie de l'automobiliste. Ainsi, ce dernier devrait toujours compter avec les vélos, il devrait toujours adapter sa conduite à cette possibilité et, du coup, il sera plus prudent, et c'est là ce que nous souhaitons pour notre ville.*

*Nous remarquons aussi qu'il y a un certain nombre de cyclistes qui préfèrent rouler sur les trottoirs si le trajet sur la route est interdit. Nous l'avons souvent vu - et pour certains d'entre nous parfois pratiqué - au Crêt-Taconnet et au faubourg de l'Hôpital. Cela est dangereux pour les piétons, et la mesure que nous préconisons serait, à notre sens, apte à éviter ce problème.*

*Nous savons qu'il existe un plan de mobilité douce, et de l'argent pour financer la réalisation de ce plan. Nous remarquons que cela n'empêche pas la Ville de prendre des décisions en cette matière, et nous ne souhaitons pas que notre question soit "bottée en touche" par l'évocation de ce plan que nous attendons par ailleurs avec impatience.*

*Nous souhaitons que la Ville nous dise:*

*quelles sont ses intentions par rapport à la libre circulation des cyclistes dans toutes les zones 30 et dans quels délais »*

Le texte de l'interpellation valant comme développement écrit et conformément à l'art. 38 du Règlement général de la Ville de Neuchâtel, nous y apportons la réponse écrite ci-après.

## **1. Introduction**

La mobilité douce est au cœur de nos préoccupations. En effet, les projets de la Ville de Neuchâtel dans le cadre du projet d'agglomération du réseau urbain neuchâtelois intègrent tous la mobilité durable.

De manière générale, la volonté est de favoriser les déplacements piétonniers, cyclistes ainsi que les transports publics.

Depuis de nombreuses années, un processus de sécurisation des voies de circulation est en cours au niveau de la Ville de Neuchâtel.

Nous entrons en matière sur la demande des interpellateurs, soit l'introduction d'un contresens cyclable dans les zones 30 de la ville.

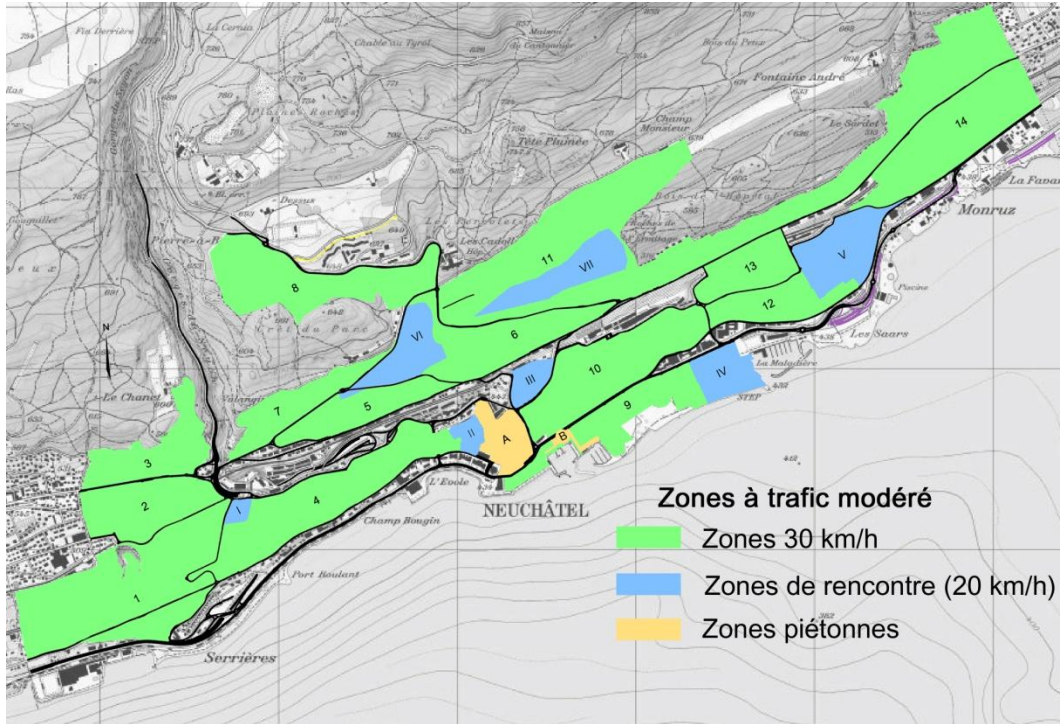
Soucieux de la sécurité de tous les utilisateurs de l'espace public, nous envisageons néanmoins de mettre en œuvre cette politique de manière pragmatique et par étapes. Nous veillerons à ce qu'un niveau de sécurité suffisant puisse être garanti dans les zones 30 et de rencontre.

## **2. Zones 30 et zones de rencontre**

Le plan de circulation a introduit le principe d'une réduction de la vitesse à 30 km/h dans les zones d'habitation. Ces îlots ont été encadrés par des rues collectrices dont la limitation de vitesse a été maintenue à 50 km/h, sauf pour les rues Martenet et Crêt-Taconnet dont la limitation de la vitesse a été réduite à 30 km/h.

Cette phase d'adaptation de la circulation est presque entièrement réalisée.

Dans la suite de ces processus, et afin de valoriser l'espace public pour les piétons et les cyclistes en lien avec les activités riveraines, nous développons des zones de rencontre dont la vitesse est limitée à 20 km/h. Actuellement la ville de Neuchâtel compte 7 zones de rencontre et 13 zones 30 km/h, réparties sur l'ensemble du territoire communal.



**Plan de Ville avec zones 30 et zones de rencontre (horizon 2010)**

La zone 30 km/h « 1 » de Serrières est en cours d'étude. Elle ne pourra être entièrement réalisée qu'en parallèle avec les futures réalisations immobilières dont certaines font l'objet, pour l'instant, d'oppositions.

En ajoutant la politique de stationnement (introduction de la notion de pendulaire dynamique, développement de l'offre P+R), et celle du développement des transports publics, notre volonté va clairement et concrètement dans le sens du développement d'un mode de transport durable.

Ces développements sont réalisés avec le souci d'améliorer la sécurité pour les usagers les plus vulnérables, soit les piétons et les cyclistes. Chaque modification de la circulation fait l'objet d'une attention particulière afin d'éviter de péjorer la situation. Il est évident qu'il est impossible de tout prévoir et qu'il est d'autant plus difficile d'atteindre le risque zéro. Toutefois, la Police de la Ville de Neuchâtel possède une solide expérience dans le comportement des usagers de la route.

Dans la réflexion, nous prenons en compte les situations en fonction du respect du Code de la route. Afin d'assurer une sécurité optimale, nous devons intégrer également les comportements excessifs de ceux qui mettent en danger les autres usagers. Même minoritaires, ces éléments sont malheureusement incontournables si nous voulons assurer une sécurité optimale.

### **3. Contraintes**

Pour toutes ces raisons, l'évolution de la circulation urbaine se déroule par étape et par la mise en place prudente des modifications des règles de circulation. Cela nécessite également, de la part des usagers, l'apprentissage de nouvelles règles et de nouveaux comportements.

Si la présence physique de cyclistes en sens inverse est certainement un facteur de modération du trafic, elle doit être complétée par d'autres mesures telles la limitation de la vitesse, une signalisation claire et un aménagement cohérent des zones et des routes concernées. Une information adaptée doit également être faite pour sensibiliser l'ensemble des acteurs concernés.

Il n'est pas possible d'établir en une seule fois une règle générale allant dans le sens de l'interpellation soit « l'introduction généralisée du contresens cyclable dans les zones 30 » sur le territoire communal. La morphologie particulière de la ville de Neuchâtel (fortes déclivités, chaussées étroites, etc...) peut générer des conflits entre les différents usagers. Ces paramètres sont variables et chaque rue a ses propres particularités.

Le cas de la rue du Crêt-Taconnet (dont la limitation est à 30 km/h mais n'est pas située en zone 30) résume bien la difficulté d'intégrer un contresens cyclable en ville de Neuchâtel. Dans ce cas, un projet d'aménagement est en cours d'étude et devrait remplacer la situation provisoire actuelle qui n'est pas satisfaisante pour la circulation des cyclistes.

Malheureusement, si les tracés horizontaux ne posent pas trop de difficultés lorsque la largeur est garantie, les rues à fortes pentes en présentent et notamment la rue du Château avec un virage à 180° sans visibilité et de surcroît pavée nous pose un sérieux problème. En l'état actuel, la sécurité ne peut pas être garantie à cet endroit notamment lorsque la chaussée est mouillée.

### **4. Faisabilité du contresens cycliste**

La ville de Neuchâtel compte 85 rues en zones 30 km/h et 15 en zones de rencontre (20 km/h). Parmi ces rues, 53 sont en sens unique.

Le contresens cycliste a été décidé dans 3 rues à Neuchâtel, à savoir : les rues de la Côte, des Beaux-Arts et sur un petit tronçon de la rue Pury. Ces 3 rues sont horizontales et rectilignes. L'expérience ne montre

pas une augmentation de la fréquence des accidents dans ces secteurs. Cela démontre que la démarche est possible à certaines conditions.

Dans le cas du Quai Léopold-Robert et du Quai Robert-Comtesse, il existe déjà une piste cyclable adjacente à la chaussée.

Pour aller concrètement dans le sens de la demande faisant l'objet de ce rapport, nous avons établi un programme de travail. Chaque rue devra néanmoins faire l'objet d'une étude de faisabilité.

Cette démarche nous a permis d'effectuer une première évaluation en classant les rues concernées en 4 groupes, soit :

### **Groupe 1 - environnement routier a priori favorable :**

Il s'agit de rues qui pourraient être rapidement aménagées pour autoriser un contresens cyclable moyennant un changement de signalisation et un marquage au sol.

BALANCE (rue de la)	PAIN-BLANC (rue de)
BREGUET (rue)	PETIT-PONTARLIER (ch. du)
CHANTEMERLE (rue de)	QUATRE-MINISTRAUX (ch. des)
CLOS-DES-ORPHELINS (rue du)	RAFFINERIE (rue de la)
DENIS-DE-ROUGEMONT (rue)	REGIONAL (rue du)
DESOR (rue)	SOURCE (chemin de la)
FAVRE-LOUIS (rue)	ST-HELENE (rue)
FORNEL (ruelle du)	TERTRE (rue du)
HOCHBERG J.-de (rue)	VIEUX-CHATEL (rue de)
LAC (fbg du)	VULLY (rue du)
ORATOIRE (rue de l')	

### **Groupe 2- environnement routier adaptable:**

Idem que pour le groupe 1 mais imposant des investissements plus conséquents, notamment pour permettre la liaison avec le trafic des rues adjacentes aux extrémités des tronçons concernés.

BEAUREGARD (rue de)	HOPITAL (fbg de)
BEL'AIR (chemin de)	MUSEE (rue du)
COQUEMENE (rue de la)	PURY (rue)

### Groupe 3 - environnement routier difficile :

Pour les rues ci-dessous, le contresens en zone 30 pose un problème important de circulation. Une étude approfondie serait nécessaire avant de prendre position. En raison de l'investissement financier auquel il faudrait consentir, ces rues ne sont pas retenues pour l'instant.

<i>ARGAND Emile (rue)</i>	<i>NID-DU-CRO (passage du)</i>
<i>CLOS-BROCHET (avenue du)</i>	<i>PEREUSES (chemin des)</i>
<i>HIPP-MATTHIAS (rue)</i>	

### Groupe 4 - contresens exclu

La situation actuelle a été jugée trop dangereuse ou alors le contresens est inutile en raison d'itinéraires bis à proximité immédiate. Les rues de ce groupe ne feront pas non plus l'objet d'études et le contresens ne sera pas appliqué :

<i>BELLEVAUX (ruelle)</i>	<i>HOPITAL (rue de l')</i>
<i>BEYNON Emer (ruelle)</i>	<i>LISERONS (chemin des)</i>
<i>CHÂTEAU (rue du)</i>	<i>MOLE (rue du)</i>
<i>CONCERT (rue du)</i>	<i>OSTERVALD (quai)</i>
<i>CRET-DU-CHENE (chemin du)</i>	<i>POMMIER (rue du)</i>
<i>ECOLIERS (chemin des)</i>	<i>RATEAU (rue du)</i>
<i>FAREL Guillaume (rue)</i>	<i>ROUSSEAU J.-J. (Avenue)</i>
<i>GRANDS-PINS (chemin des)</i>	<i>TEMPLE-NEUF (rue)</i>

## 5. Mise en œuvre

Avant de prendre position, chaque cas doit faire l'objet d'une évaluation afin de définir les moyens à mettre en œuvre pour que le contresens puisse être réalisé dans des conditions acceptables.

Les études concernant l'introduction d'un contresens cycliste dans les rues à sens unique, situées à l'intérieur d'une zone 30, seront évaluées en fonction des conditions locales et devront intégrer :

- les risques liés à la déclivité ;

- une largeur minimum de la route ou la présence de zones d'évitement pour le croisement des véhicules ;
- les problèmes liés à la visibilité (virages, sorties d'immeubles, etc.) ;
- les liaisons avec le réseau routier aux carrefours situés aux extrémités des sections concernées.

Il faudra que chaque projet puisse être validé au sens des normes VSS (normes de l'Union des professionnels de la route, notamment SN 640 201, Profil géométrique type) et répondre aux directives du BPA. Avant la réalisation, chaque projet devra faire l'objet d'un arrêté de circulation.

### **Groupe 1 :**

La démarche sera lancée, en priorité, dès ce printemps, avec comme objectif de réalisation avril 2011.

Le coût de l'opération est estimé à environ 2'000 francs par rue afin d'adapter la signalisation (panneaux, marquage au sol) et publier l'arrêté de circulation.

### **Groupe 2 :**

Les mesures du groupe 2 doivent faire l'objet de réflexions plus approfondies. Elles vont probablement déboucher sur la nécessité d'adapter les infrastructures, voire modifier la signalisation lumineuse.

Elles devront faire l'objet d'études, au cas par cas, et débouchant probablement sur des demandes de crédit pour la réalisation des mesures nécessaires, par exemple dans le cadre du crédit prévu pour le 2<sup>ème</sup> train de mesures en faveur d'une mobilité durable.

Les démarches seront lancées également ce printemps avec, comme objectif, la réalisation des mesures d'ici à fin 2012.

## **6. Financement**

Les 21 mesures du groupe 1 vont coûter environ 42'000 francs sur la base d'une estimation de 2'000 francs en moyenne par rue. Nous allons inscrire ce montant en dépassement (art. 153) sur le compte 14.04.319.22 « Promotion mobilité durable ».



Dès 2011, nous inscrirons un montant au budget des transports pour la réalisation et l'entretien de la signalisation des pistes cyclables.

## **7. Conclusion**

La répartition des rues dans les différents groupes n'est pas définitive. Elle pourrait être modifiée en fonction des résultats des études de faisabilité qui seront menées au cas par cas.

Les efforts menés depuis une dizaine d'années pour sécuriser les axes routiers ont porté leurs fruits car, selon la statistique des accidents, le nombre de blessés et de morts sur les routes communales diminuent d'année en année. Nous souhaitons poursuivre cette évolution et sommes particulièrement attentif afin de ne pas prendre des mesures qui pourraient inverser la tendance.

En conclusion, nous avons l'intention d'avancer concrètement dans un processus d'introduction du contresens cyclable partout où cela est possible tout en garantissant la sécurité des usagers. Cette démarche se veut active et le planning permettra de mettre en œuvre la mesure relativement rapidement pour les rues qui le permettent.

C'est dans cet esprit que nous vous prions, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, de prendre acte de la présente réponse à l'interpellation 09-610.

Neuchâtel, le 17 février 2010

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL:

La présidente ,

Le chancelier,

Françoise Jeanneret

Rémy Voirol