



Réponse du Conseil communal à l'interpellation n° 11 – 606 du groupe socialiste intitulée « Pour que les zones à 20 km/h soient vraiment des zones de rencontre »

(Du 11 janvier 2012)

Monsieur le Président,
Mesdames, Messieurs,

Le 31 mars 2011, le groupe socialiste par Mme Sabrina Rinaldo Adam et consorts, a déposé l'interpellation suivante :

« "Pour que les zones à 20km/h soient vraiment des zones de rencontre"

Les qualités des zones 30 et autres zones de rencontre ne sont plus à prouver, elles résident notamment dans la diminution des accidents de la route et l'amélioration de la qualité de vie. Plusieurs quartiers de la ville de Neuchâtel bénéficient des zones 30 d'autres (beaucoup moins) des zones 20 dites de rencontre. Cependant, on constate avec agacement dans certains quartiers que les limitations de vitesse ne sont pas respectées. Cela ne favorise donc pas la rencontre, ce à quoi devrait être vouée les rues limitées à 30 ou 20 km/h. De plus, les habitants se font interpellé de façon agressive lorsqu'ils se permettent de faire des remarques aux conducteurs en infraction.

Ainsi nous souhaiterions savoir comment le Conseil communal entend

- faire respecter les limitations de vitesse et garantir la sécurité des enfants ;*

- *introduire plus largement les zones de rencontre notamment dans les quartiers résidentiels de la ville de Neuchâtel ;*
- *présenter les secteurs où des zones à vitesse limitée existantes peuvent être agrandies.*

Développement :

La séparation de la rue en trottoirs et voies de circulation a conduit à une ségrégation des trafics, même dans les quartiers d'habitation. Ainsi, la vitesse des véhicules a augmenté, ce qui constitue une menace et une contrainte supplémentaires pour les plus vulnérables. Aujourd'hui, les piétons et les enfants n'ont plus guère le choix que de se tenir sur les trottoirs ou de jouer dans les jardins privés. Et ceci, bien que la loi sur la circulation routière en vigueur autorise explicitement les jeux et le sport dans les rues à faible circulation. Avec l'introduction d'une zone 30 ou d'une zone de rencontre, les automobilistes et les habitants, y compris les enfants, partagent le même espace et adoptent des égards mutuels. Toutefois, pour y parvenir, cette nouvelle culture de déplacement doit d'abord être instaurée et assimilée.

Le quartier Louis-Favre/Terre (mais cela pourrait concerner n'importe quel autre quartier) bénéficie d'une zone 20 km/h zone de rencontre avec priorité aux piétons depuis environ 3 ans. Les habitants du quartier fort heureux de ce changement qui se voulait en faveur de la vie et du jeu sur la place ont vite déchanté. En effet, la vitesse n'est que rarement respectée.

Assez rapidement après avoir instauré le 20km/h la police de la ville a installé un radar, puis un autre et encore un pour un totale de 3 radars sur 3 ans sur des endroits « soi disant » stratégiques. Mise à part le fait que la police (dans ses discussions avec l'as. de quartier) avait parlé d'un nombre de contrôles plus important, cela aurait été suffisant si on avait fait le constat que tout allait bien. Or, à chaque contrôle (effectué il faut quand même le préciser sous la pression des habitants du quartier) on a constaté des dépassements de la vitesse (environ 19km/h en dessus de la limite autorisée) pour la moitié, voire plus, des véhicules qui circulent dans ce quartier.

07.06.2010 de 12h35 à 14h05, 45 véhicules contrôlés, 25 infractions, vitesse maximale 38 km/h ;

08.10.2010 de 11h50 à 13h20, 41 véhicules contrôlés, 22 infractions, vitesse maximale 39 km/h ;

16.02.2010, de 07h25 à 09h25, 78 véhicules contrôlés, 43 infractions, vitesse maximale 40 km/h.

De plus un accord avait été pris avec l'association de quartier pour vérifier l'efficacité des mesures réalisées par une évaluation après une année au plus tard. A fin de voir si les objectifs visés ont été atteints ou pas et envisager si nécessaire des mesures supplémentaires. Mais cette rencontre de bilan n'a jamais eu lieu.

Les zones de rencontre sont des lieux de socialisation très appréciables et appréciés par les habitants d'une ville. Cela permet non seulement aux habitants plus ou moins jeunes de se rencontrer de manière tout à fait spontanée en favorisant des rencontres intergénérationnelles, et elles permettent également aux enfants de faire les premiers pas vers l'autonomie en jouant entre eux sans contrôle et surveillance permanents d'un adulte. (Hautement formateur).

Il serait par ailleurs intéressant d'élargir ce type de concept de zone de rencontre avec priorité des piétons à un plus grand nombre de quartiers en ville de Neuchâtel afin que cette dernière puisse vraiment se dire "ville où il fait bon vivre".

En effet, les zones 30 et les zones de rencontre conformes à la nouvelle situation juridique peuvent être introduites à moindres coûts; leur introduction doit essentiellement prendre en compte deux mesures relatives au droit de la circulation routière et une mesure d'aménagement: priorité de droite, passages pour piétons uniquement lorsque des besoins spéciaux en matière de priorité pour les piétons l'exigent, début et fin de la zone mis en évidence par un aménagement faisant l'effet d'une porte ».

Le texte de l'interpellation valant développement écrit, nous y apportons la réponse écrite ci-après, en application de l'article 57 du Règlement général.

1. Introduction

En date du 6 septembre 2004, le Conseil général a pris acte de notre rapport d'information no 04-007 sur la stratégie globale de modération et

de sécurisation du trafic dans les quartiers de la ville. L'objectif de cette stratégie était double et reste d'actualité, à savoir, accroître la sécurité dans la circulation et obtenir une meilleure qualité de vie et d'habitat pour les riverains. Pour atteindre ces objectifs il a été décidé de réaliser des zones 30 km/h et des zones de rencontre (20 km/h) présentant des secteurs facilement identifiables par le piéton et l'automobiliste. Ces zones englobent en général un quartier délimité par des voies à orientation trafic (50 km/h).

Afin d'atteindre nos objectifs, nous nous employons à sécuriser le chemin de l'école, les traversées de chaussée, les trajets pour les piétons en particulier pour les enfants et les aînés. Il s'agit également de réduire la vitesse sans péjorer la fluidité du trafic, d'améliorer la qualité de l'air et également de diminuer les nuisances sonores.

Bien que toutes les informations utiles se trouvent dans le rapport précité, nous rappelons ci-après quelques données de base nécessaire à la bonne compréhension du fonctionnement des zones faisant l'objet de l'interpellation.

2. L'ordonnance sur la signalisation routière (OSR)

Les définitions ci-après sont à prendre en compte.

Art. 22a : Zone 30

Le signal « Zone 30 » désigne des routes situées dans des quartiers ou des lotissements sur lesquelles les conducteurs sont tenus de circuler d'une manière particulièrement prudente et prévenante. La vitesse maximale est fixée à 30 km/h.

Art. 22b : Zone de rencontre

- 1) Le signal « Zone de rencontre » désigne des routes situées dans des quartiers résidentiels ou commerciaux, sur lesquelles les piétons et les utilisateurs d'engins assimilés à des véhicules peuvent utiliser toute l'aire de circulation. Ils bénéficient de la priorité mais ne doivent pas gêner inutilement les véhicules.
- 2) La vitesse maximale est fixée à 20 km/h.
- 3) Le stationnement n'est autorisé qu'aux endroits désignés par des signaux ou des marques. Les règles régissant le parcage en général s'appliquent au stationnement des cycles.

3. Les zones actuelles en ville de Neuchâtel

Ci-après, nous recensons le nombre de zones en vigueur. Chaque zone qui porte un nom général est composée de plusieurs rues.

Treize « Zones 30 km/h »

Charmettes - Chanet - Trois-Portes/Hochberg - Côte Ouest - Côte Est - Maujobia - Pierre-à-Bot - Musée/Beaux-Arts - Les Faubourgs - Orée - Mail - Bel-Air - Favarge.

Seule la zone 30 km/h « Battieux/Beauregard » n'a pas pu être mise en place, ceci en raison de divers dossiers faisant l'objet d'oppositions dans le quartier de Serrières. Cependant, de nombreuses rues sont déjà limitées à 30 km/h dans ce quartier. Il s'agira donc d'harmoniser la situation et de passer progressivement du nord au sud à la création d'une véritable zone 30 km/h.

Huit « Zones de Rencontre »

Chasselas - Collégiale - Louis-Favre - Stade de la Maladière - Plaine du Mail - Ribaudes - Jardin Botanique – Marie-de-Nemours.

Deux rues limitées à 30 km/h

Denis-de-Rougemont et Crêt-Taconnet/avenue de la Gare.

4. Détail des réalisations

Depuis la fin des années 80, nous avons envisagé et pris des mesures de modération du trafic. Puis la stratégie globale de modération et sécurisation du trafic dans les quartiers a progressivement été réalisée sur la base de notre rapport no 04-007.

Nous avons réalisé en 2005 : la zone 30 km/h du Mail (no 12), la zone 30 km/h de Bel-Air (no 13), la zone de rencontre de la Plaine du Mail (no V).

En 2006-2007, nous avons poursuivi les travaux et avons réalisé deux zones à l'ouest de la zone piétonne du centre-ville et quatre zones entre le centre-ville et le complexe de la Maladière:

- la zone de rencontre « Collégiale » (no II)

- la zone 30 km/h « Trois-Portes/Hochberg » (no 4)
- la zone de rencontre « Louis-Favre » (no III)
- la zone 30 km/h « Les Faubourgs » (no 10)
- la zone 30 km/h « Musée/Beaux-Arts » (no 9)
- la zone de rencontre « Stade Maladière » (no IV)

Dès 2009 et jusqu'à ce jour, les travaux ont porté sur la réalisation des zones 30 km/h suivantes :

- rue de la Côte ouest (no 5)
- rue de la Côte est (no 6)
- Maujobia (no 7)
- l'extension de l'Orée (no11)
- l'extension de la Favarge (no14)

Les zones de rencontre suivantes ont été mise en place :

- zone de rencontre des Ribaudes (no VI)
- zone de rencontre du Jardin Botanique (noVII)
- Marie-de-Nemours

A ce jour, hormis la zone 30 km/h de « Battieux/Beauregard », l'ensemble des zones annoncées ont été réalisées.

5. Aménagement de l'espace routier dans les zones 30 et de rencontre

Les transitions entre le réseau routier usuel et une zone doivent être facilement reconnaissables. Le début et la fin de la zone sont mis en évidence par un aménagement contrasté faisant l'effet d'une porte avec un panneau de signalisation.

Le caractère de la zone est mis en évidence par des marques particulières normées, telles que le logo zone 30 km/h placé aux entrées des rues ou les rappels 30 km/h et 20 km/h placés après les intersections, à l'intérieur des zones.

Selon l'Ordonnance sur les zones 30 km/h et les zones de rencontre, une expertise doit être effectuée après une année pour contrôler l'efficacité des mesures prises. En fonction des résultats de ces expertises, des éléments d'aménagement ou de modération du trafic, comme des gendarmes couchés, doivent parfois être installés afin que la vitesse maximale soit respectée. Des contrôles sont effectués afin de pouvoir procéder, le cas échéant, à des améliorations.

Les associations de quartier ont été consultées durant les travaux d'expertises et de mise en place des mesures de sécurisation du trafic dans les quartiers.

6. Zone de rencontre Tertre/Louis-Favre

L'expertise

Un bureau d'ingénieur a procédé à l'expertise obligatoire en 2006 et l'arrêté relatif à la mise en place de cette zone de rencontre a été publié dans la Feuille des Avis Officiels, du 6 décembre 2006.

Cette zone a été mise en place durant l'année 2007.

Contrairement à l'affirmation des interpellateurs, la vérification de l'efficacité des mesures réalisées a été faite. En effet l'expertise a posteriori a été réalisée le 16 mai 2010, soit après la réalisation de plusieurs chantiers dans le secteur (réfection complète de la rue du Tertre, constructions sur la rue Louis-Favre – installation de conteneurs enterrés – réaménagement de la Place du Tertre). L'association de quartier a été invitée à se prononcer dans le cadre des travaux. L'expertise a été validée par le Service des Ponts et Chaussées du canton de Neuchâtel, en date du 23 juin 2010.

Pour information, nous publions ci-après les relevés des contrôles de vitesse avant et après la création de la zone de rencontre.

Vitesses pratiquées avant la mise en place des mesures : relevé de 2006

Rue	V _{moy}	V ₈₅ *	V _{max}
Tertre (2003)	17.6 km/h	24.2 km/h	Entre 30 et 40 km/h
Louis-Favre 6 (2003)	26.8 km/h	35.4 km/h	Entre 40 et 50 km/h
Louis-Favre (2006)	25.9 km/h	34.6 km/h	Entre 40 et 50 km/h

Vitesses pratiquées après la mise en place des mesures : relevé de janvier 2010

Rue	V _{moy}	V ₈₅ *	V _{max}
Tertre 10, est-ouest	17.86 km/h	24 km/h	36 km/h
Louis-Favre 29, ouest-est	18.95 km/h	24 km/h	42 km/h

Les contrôles

Ceux-ci se font de trois manières :

- avec l'Info-radar Speedy qui affiche la vitesse de passage des véhicules devant l'appareil et effectue simultanément des comptages;
- avec une borne de contrôle et de comptage ;
- avec le véhicule radar banalisé qui permet la poursuite des contrevenants.

* La mention V85 correspond à la vitesse pratiquée par le 85 % des véhicules contrôlés.

Le pourcentage des infractions de ces trois types de contrôle est différent.

L'Info-Radar Speedy qui est très visible indique une moyenne d'infractions de 7,87% sur 5'626 véhicules contrôlés du 21 avril 2010 au 29 avril 2010.

La borne de contrôle et de comptage, qui est moins visible indique une moyenne d'infractions de 39% sur 4'172 véhicules contrôlés du 13 janvier 2010 au 20 janvier 2010.

Le radar mobile qui peut se fondre dans la masse indique une moyenne d'infractions pour 2011 de 39,16% sur 120 véhicules contrôlés. Ce pourcentage était de 56% en 2008 ; 52,57% en 2009, 54,65% en 2010. De 2008 à 2011, 928 véhicules ont été contrôlés sur la rue Louis-Favre.

Pour ces trois formes de contrôle, la vitesse maximale constatée a été de 42 km/heure.

Relevons qu'en 2010, sur 511 contrôles de vitesse en ville de Neuchâtel, 254 ont été effectués dans les zones 30 km/h et les zones de rencontre. Ces derniers ont représenté 414 heures de contrôles et 22'715 véhicules contrôlés. 4'437 infractions ont été constatées et dénoncées, ce qui représente un taux de 19,53%.

Durant l'année 2011, soit entre le 1^{er} janvier et le 27 novembre, sur un total de 605 contrôles de vitesse, 213 contrôles ont été effectués dans les zones 30 km/h et dans les zones de rencontre. Ces contrôles ont représenté 359 heures de contrôles. 16'692 véhicules ont été contrôlés et 2'966 infractions ont été dénoncées, ce qui représente un taux d'infraction de 17.83%.

Le trafic journalier moyen sur la rue Louis-Favre

L'Info-radar Speedy et la borne de comptage calculent le trafic journalier moyen (TJM). Dans ce cadre, du 13 au 20 janvier 2010, le TJM était de 659 véhicules, du 16 au 23 mars 2011 de 579 véhicules.

7. Les réponses aux questions des interpellateurs

7.1. Faire respecter les limitations de vitesse et garantir la sécurité des enfants?

Nous pouvons agir sur les conditions-cadre d'un quartier afin que le niveau de risque soit le plus bas possible. C'est du reste un des objectifs poursuivis par la mise en œuvre des zones 30 km/h et de rencontre. Dans ce contexte la sécurité des enfants et des plus faibles a toute notre attention.

En revanche, nous ne pouvons pas garantir sans limite la sécurité des enfants. En effet, il appartient à chacun, en premier lieu aux parents de tout mettre en œuvre pour apprendre aux enfants le comportement à avoir en milieu urbain afin d'éviter des accidents. Nous les accompagnons dans cette démarche au moyen du service de la prévention et de l'éducation routière et du service de proximité enfants du Corps de police de la Ville de Neuchâtel.

En prenant en compte la rue Louis-Favre, d'entente avec l'Association de quartier, un rehaussement de la chaussée a été réalisé le 6 et 7 avril 2011 à la hauteur de l'immeuble no 27, soit avant la « place du Tertre ». De toute évidence, la vitesse ne peut être respectée que lorsque des mesures matérielles empêchent les conducteurs irrespectueux de dépasser la vitesse autorisée.

Toutefois nous constatons des dépassements de la limitation de vitesse. Afin de parvenir à normaliser la situation, nous poursuivons nos efforts de prévention et nos réflexions sur l'urbanisation des lieux et renforcerons nos contrôles de vitesse.

7.2. Introduire plus largement les zones de rencontre notamment dans les quartiers résidentiels de la ville de Neuchâtel?

Nous entendons introduire des zones 30 km/h ou de rencontre en fonction de l'évolution de l'urbanisation de notre cité en particulier dans certaines parties de la ville qui pourraient être appelées à évoluer à moyen terme : Maujobia, Monruz sud, la zone touristique de Chaumont, etc. Il convient de préciser que tous les quartiers de par leur structure ne se prêtent pas forcément à l'introduction de zones de rencontre.

Relevons que nous avons déjà augmenté de deux unités supplémentaires le nombre de zones de rencontre en ville de Neuchâtel. De plus, dans le cadre des aménagements routiers liés au chantier « Microcity », une zone de rencontre a été créée tout récemment à la rue Marie-de-Nemours. Dans ce cadre, nos intentions sont de réduire la vitesse à 30 km/h sur une partie de la rue de Gibraltar et un tronçon de la rue de La Maladière.

En ce qui concerne le plateau de la gare, secteur TransEurope et Passerelle du Millénaire, nos intentions sont de transformer l'Espace de l'Europe en zone de rencontre au début de cette année. Puis, dans le cadre de la réalisation de la passerelle, d'instaurer une zone de rencontre sur le secteur reliant l'Espace de l'Europe au Chemin de Belleruche.

7.3. Présenter les secteurs où des zones à vitesse limitée existantes peuvent être agrandies

La stratégie d'introduction de zones 30 km/h et de rencontre conformément à notre rapport d'information est implémentée. Hormis le quartier de Serrières, tous les quartiers d'habitation de la ville comportent une zone 30 km/h ou une zone de rencontre (voir plan annexé). La question de l'extension des limitations de vitesse se pose davantage sur l'agglomération de plus en plus fortement urbanisée que sur le territoire communal qui a déjà pris de longue date des mesures en la matière. Il s'agira donc à l'avenir de poursuivre nos efforts tels qu'évoqués dans notre réponse à la question précédente et d'harmoniser les pratiques avec les communes voisines partenaires.

8. Conclusion

Nous avons mis en application la stratégie globale de modération et de sécurisation du trafic dans les quartiers, selon notre rapport n° 04-007, du 15 mars 2004, en augmentant même le nombre de zones de rencontre de trois unités (Ribaudes, Jardin Botanique, Marie-de-Nemours) qui n'étaient pas prévues lors de la présentation dudit rapport.

Nous restons attentif à l'évolution de l'urbanisation de notre cité et des mesures d'accompagnement qui seront nécessaires afin de garantir la meilleure sécurité possible et une haute qualité de vie aux habitants.

Enfin, nous poursuivrons les contrôles et prendrons des mesures de nature urbanistique si celles-ci se révélaient indispensables afin que les usagers de véhicules et les piétons cohabitent en se respectant les uns et les autres.

Au vu de ce qui précède, nous vous prions, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir prendre acte de la présente réponse à l'interpellation n°11-606.

Neuchâtel, le 11 janvier 2012

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL:

Le président,

Le chancelier,

Alain Ribaux

Rémy Voirol

Annexe : plan