



Réponse du Conseil communal à l'interpellation 18-604 du groupe PLR intitulée « Nouvelles pistes ou bandes cyclables : où et combien de places de parc à supprimer ? »

(du 18 juin 2018)

Monsieur le Président,
Mesdames, Messieurs,

Le 10 avril 2018, le groupe PLR par M. Alexandre Brodard et consorts, a déposé une interpellation écrite n.18-604 intitulée « Nouvelles pistes ou bandes cyclables : où et combien de places de parc à supprimer ? » dont le contenu est le suivant :

« Selon les informations données par le Conseil communal lors de la séance du Conseil général du 12 mars 2018, l'intégralité des places de parc publiques situées sur l'avenue du Vignoble, soit 45 places, seront supprimées à terme pour permettre la création d'une piste cyclable séparée de la circulation à la montée. Cela malgré le fait que l'avenue de Vignoble vient d'être rénovée intégralement pour plusieurs dizaines, voire centaines de milliers de francs, et malgré le fait que les habitants de cette avenue (qui seront déjà privés de vue prochainement par un important projet immobilier) ne disposeront plus d'une seule place de parc publique pour leurs visiteurs ou pour eux-mêmes à proximité de leur domicile.

Ces travaux à venir résultent, semble-t-il, de la mise en application du plan directeur cantonal de mobilité cyclable, qui prévoit un axe de mobilité douce traversant la ville d'est en ouest au nord de la voie ferrée, soit de Peseux à Hauterive. Outre l'avenue du Vignoble, les rues de la Dîme, des

Portes-Rouges, des Fahys, des Sablons, des Parcs et l'avenue Edouard-Dubois semblent donc devoir être concernées également. Elles pourraient ainsi voir l'intégralité de leurs places de parc supprimées, ce que les soussignés, bien que sensibles à la question de la mobilité douce et à son encouragement, jugeraient disproportionné. Une simple bande cyclable peinte sur la chaussée est en effet souvent en mesure de donner satisfaction, aussi bien pour les cyclistes que pour les comptes de la Ville. Et elle tient mieux compte des besoins en places de parc de la population résidante et de la vie des quartiers. La nouvelle bande cyclable à la montée de l'avenue du Vignoble semble par exemple donner entièrement satisfaction.

Le plan directeur cantonal de mobilité cyclable du 24 février 2017 prévoit toutefois encore d'autres axes de mobilité douce en ville de Neuchâtel. Il est donc possible que d'autres routes soient également concernées. De plus, ce plan ne semble pas prévoir de piste cyclable pour l'avenue du Vignoble, mais une simple bande cyclable (voir cartes sectorielles en p. 23 et 25 du plan directeur). La création de pistes séparées de la circulation, et donc coûteuses aussi bien en argent qu'en espace et en suppression de places de parc, paraît donc plus résulter de la volonté du Conseil communal que de celle du législateur cantonal.

Par souci de transparence envers la population et le Conseil général, les soussignés souhaitent par la présente interpellier le Conseil communal et lui demander des explications et des réponses précises aux questions suivantes

- *La législation cantonale et/ou le plan directeur cantonal de la mobilité douce imposent-ils à la Ville la création de pistes cyclables (séparées de la circulation)? Si oui, sur quelles rues exactement?*
- *Sur quelles routes de la ville et dans quel sens de circulation le Conseil communal entend-il créer des pistes cyclables (séparées de la circulation)? Et des bandes cyclables?*
- *Sur quelles routes de la ville le Conseil communal entend-il supprimer des places de parc sur le domaine public pour la réalisation de pistes ou bandes cyclables, et combien de places devraient être concernées?*
- *La suppression de ces places de parc sur domaine public respecte-t-elle le plan de stationnement en vigueur?*
- *Les coûts relatifs à ces travaux peuvent-ils être estimés? Dans quelle mesure seront-ils à charge de la Ville?*
- *De manière générale, le Conseil communal envisage-t-il d'autres*

suppressions de places de parc sur le domaine public dans le cadre d'autres projets?

- *Le Conseil communal peut-il nous fournir une statistique du nombre de places de parc sur le domaine public par résident au cours des 20 dernières années et une projection sur les 10 prochaines? ».*

1. Introduction

La stratégie Mobilité 2030, la Charte pour la mobilité urbaine durable, la vision du projet d'agglomération et d'autres outils politiques préconisent pour les centres urbains une gestion cohérente des différents types de mobilité de sorte à encourager le transfert modal. Si l'accessibilité pour les automobilistes doit toujours faire partie de cette équation sensible, le succès du transfert modal nécessite une priorisation des modes de déplacement durable de sorte à les rendre plus pratiques, rapides et confortables. Une des actions fondamentales en est le déploiement d'un réseau cyclable sécurisé au même titre que le développement des parcours piétonniers et des transports publics.

La Ville de Neuchâtel, à l'instar d'autres communes, doit également hiérarchiser l'usage du domaine public. En accord avec la Charte pour une mobilité durable, elle priorise dans l'ordre : les piétons, les cyclistes, les transports publics et les voitures dans des espaces parfois difficilement extensibles. Si cette priorisation ne se traduit pas nécessairement par une attribution proportionnelle de surface, elle traite d'abord les besoins des acteurs les plus vulnérables et de ceux générant peu de nuisances.

Signalons encore que l'étude demandée par le Postulat 174 « pour un Plan de circulation innovant dans le secteur est de la ville » a été menée selon ces principes et a conduit au rapport d'information 18-008. De manière cohérente, le rapport 18-007 demandant un crédit pour plusieurs mesures du Projet d'agglomération est basé sur la même logique, tout comme le rapport 18-001 sur l'assainissement du domaine publique.

2. Cadre légal

La mobilité douce a été définie comme un des 4 piliers de la stratégie cantonale « Neuchâtel Mobilité 2030 », plébiscitée lors de la votation populaire du 28 février 2017 avec 84.17% des votes.

Cette volonté politique repose sur un cadre légal bien précis. La conception directrice cantonale de l'aménagement du territoire est fondée

sur la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT) et la loi cantonale sur l'aménagement du territoire (LCAT). L'application de ces principes fait l'objet du plan directeur cantonal (PDC) adopté le 2 mai 2018. Ils fixent le cadre général en matière d'aménagement, notamment en faveur de la mobilité douce, soit pour les cheminements piétons et la mobilité cyclable.

La fiche de coordination A_27 du PDC, intitulée « promouvoir la mobilité douce », décrit les principes suivants pour les cyclistes:

- relèvement progressif de la part modale dédiée à la mobilité cyclable au niveau de la moyenne suisse,
- itinéraires cyclistes sécurisés et bien connectés entre eux (...)

Elle précise en outre que ces objectifs devront être déclinés dans le Plan directeur cantonal pour la mobilité cyclable (PDCMC).

Ce cadre légal doit être respecté dans tous les plans directeurs sectoriels cantonaux et communaux.

Le Conseil d'Etat a traduit cette stratégie dans la loi sur la mobilité douce (LMD) et dans le PDCMC adopté par le Grand Conseil le 24 février 2017. La loi répartit également les responsabilités de l'application du PDCMC : mise à part les routes cantonales de manière générale, ce sont les Communes qui sont chargées de réaliser des aménagements nécessaires. La gestion de certaines routes cantonales dans les zones urbaines font l'objet de conventions d'entretien incluant des versements réguliers de la part du Canton aux Communes. Ces règles vont évoluer dans le cadre de la révision de la loi sur les voies publiques annoncée pour 2019-2020.

Le PDCMC détermine le réseau cyclable d'importance cantonal et fixe les principes de conception et d'aménagement pour assurer une cohérence régionale. C'est un cadre légal contraignant auquel les Communes ne peuvent déroger.

Les différents outils de planification trouveront leur concrétisation spatiale dans le nouveau Plan d'Aménagement Local (PAL). Le concept de son élaboration a été validé par notre Conseil et présenté à la Commission idoine de votre Autorité. Le PAL assurera la cohérence entre les différents besoins et volontés politique sur le terrain. A ce titre, des membres de votre Autorité seront tout prochainement invités à participer aux ateliers thématiques définissant la vision stratégique à matérialiser dans le PAL.

Mentionnons encore le Projet d'Agglomération à travers lequel nous pouvons obtenir des co-financements de la Confédération pour des projets d'aménagement en lien avec la mobilité. Un rapport avec une demande de crédit pour plusieurs nouvelles mesures dans ce cadre vient d'être adressé à votre Autorité (18-007). Les réalisations sur l'Avenue du Vignoble et des Portes-Rouges sont validées au niveau cantonal et co-financées par ce mécanisme. En particulier et en toute cohérence, la suppression de ces places de stationnement a été expliquée à la page 21 du rapport 18-001 sur l'assainissement du domaine public, cet élément se trouve, par ailleurs, déjà dans le rapport 16-006.

3. Aménagement d'un réseau cyclable

Le PDCMC prévoit de développer progressivement le réseau cyclable *utilitaire*. En fonction de la hiérarchisation des tronçons, les échéances sont 2025, 2030 ou 2035 en lien avec les contraintes d'aménagements dans le contexte local.

Les mesures prévues dans le PDCMC sont, outre le réseau à proprement dit, la mise en place d'une signalisation efficace, la sécurisation des lieux accidentogènes, la régulation des carrefours et l'accessibilité aux interfaces de transports publics.

Les 3 liaisons PDCMC utilitaires concernant la Ville de Neuchâtel sont (cf. plan annexé):

- « projet phare »¹ :
 - L'axe nord entre Corcelles et Hauterive : avenue Edouard-Dubois, Rue des Mille-Boilles, rue des Parcs, rue des Sablons, Faubourg de la Gare, rue des Fahys, avenue des Portes-Rouges, avenue du Vignoble, rue de la Dime.
- « itinéraire principal »² :
 - L'axe lacustre de Auvernier à Hauterive : Quai Jeanrenaud, Quai Max-Petitpierre, Quai Louis-Perrier, Place d'Armes, Avenue du 1^{er} Mars, rue de la Maladière, rue des Saars, Route des Gouttes-d'Or

^{1,2,3} Selon terminologie du PDCMC

- « itinéraire secondaire »³
 - o Liaison entre le Centre-Ville et la Gare : la rue des Terreaux et l'avenue de la Gare

Le PDCMC donne des principes généraux concernant les mesures d'aménagements. Chaque tronçon doit faire l'objet d'une analyse fine afin d'assurer une cohérence de l'organisation des espaces publics qui doivent être partagés entre les différents usagers.

Pour le choix technique de l'aménagement cycliste, le paramètre sécurité est essentiel. L'évaluation doit prendre également en compte la charge de trafic, la vitesse de circulation, les carrefours, la déclivité. Pour le cas de l'avenue du Vignoble, compte tenu du gabarit et de la topographie, l'aménagement d'une piste cyclable à la montée est ainsi une nécessité. Dans d'autres conditions, par exemple dans les secteurs à la descente ou à plat, les bandes cyclables seront souvent suffisantes.

Pour la réalisation de ces aménagements, nous veillons à assurer une coordination avec les travaux périodiques de renouvellement des infrastructures souterraines et du domaine public. Ces opportunités croisées permettent d'optimiser les charges financières. Pour 2018 et 2019, ces travaux concerneront la rue du Vignoble et une première étape de l'assainissement de la rue des Sablons-Parcs.

En 2018, nous allons également réorganiser les voies de circulation de l'avenue de la Gare afin d'y placer une bande cyclable à la montée. Aucune place de stationnement pour voitures ne sera supprimée.

Afin de mesurer l'impact de l'application du PDCMC sur la commune de Neuchâtel, une analyse détaillée des tronçons concernés doit être menée. Nous chargerons un bureau spécialisé avec l'étude de l'organisation des chaussées, notamment les impacts sur le stationnement et les solutions alternatives. Cette étude tiendra évidemment compte des analyses déjà menées dans le cadre des démarches participatives et des mesures proposées pour des co-financements par le Projet d'Agglomération.

Le récent rapport de notre Conseil à votre Autorité en réponse au Postulat 174 sur l'évolution de la circulation à l'Est de la ville (18-008), apporte une vision globale et une approche inclusive des différents besoins et réponses dans ce secteur.

4. Places de parc supprimées en lien avec le PDCMC

Dans le cadre du réaménagement de l'avenue du Vignoble, les réalisations actuellement en cours touchent une dizaine de places de stationnement. Les aménagements de cette avenue à long terme, dans le secteur qui sera développé en lien avec le projet sur l'ancien site de Metalor, impliquent une suppression de 35 places sur la chaussée publique. Rappelons encore que le Plan directeur sectoriel des Portes-Rouges contient une fiche spécifique sur le stationnement (no. 16) afin de prévoir des possibilités adéquates dans les socles des futurs bâtiments, pour leurs habitants et usagers. «Cet aménagement permet de dégager des espaces extérieurs au niveau de l'espace-rue de qualité et dédiée uniquement aux piétons. »

Sur certains tronçons, en raison de la largeur des voies cyclables (bandes ou pistes), il ne sera pas possible de maintenir le stationnement de voitures en l'état. En fonction des conditions locales, une analyse détaillée sera nécessaire afin d'évaluer si et comment les places devront être remplacées. Pour être cohérent et trouver un équilibre entre l'offre et la demande, le bilan doit tenir compte des places de stationnement publiques, des places dans les parking privés accessibles au public (par exemple parking Migros) et des places privées.

Ces analyses seront menées dans le cadre de l'étude évoquée au point 3. Il s'agira de trouver des solutions équilibrées en privilégiant le facteur de disponibilité effective de places.

5. Financement du PDCMC

Comme évoqué plus haut, dans la mesure du possible, nous profiterons des travaux planifiés sur les secteurs concernés pour adapter la chaussée. Les zones, qui ne feront pas l'objet de travaux dans les délais impartis, seront traitées de manière individuelle.

Pour l'application des mesures phares, le Canton a prévu un budget de 5 millions de francs réparti sur 5 ans pour l'ensemble du canton. Il s'agit d'une contribution partielle (cf art 22, loi cantonale sur la mobilité douce, LMD, cf. encadré en page 8), le solde étant à charge des communes.

LMD, Art. 22 ¹ Le Conseil d'État peut accorder, à charge du budget, les subventions suivantes aux communes:

a) jusqu'à 50% des frais de réalisation et d'entretien constructif des aménagements cyclables pour les itinéraires utilitaires figurant dans le plan directeur cantonal de mobilité cyclable;

b) jusqu'à 30% des frais de réalisation et d'entretien constructif des aménagements cyclables pour les itinéraires de cyclotourisme prévus par le plan directeur cantonal de mobilité cyclable ;

c) jusqu'à 20% des frais de réalisation des aménagements cyclables pour les itinéraires utilitaires prévus par les plans directeurs communaux après leur approbation par le département ;

d) jusqu'à 30% des frais de réalisation des aménagements liés au stationnement deux-roues aux abords des points et pôles d'intermodalité et de ceux liés à leur accessibilité selon le plan directeur cantonal de mobilité cyclable

² La subvention maximale pour les aménagements cyclables peut être accordée si ceux-ci respectent tous les principes de conception et d'aménagement définis par le plan directeur cantonal de mobilité cyclable.

³Le Conseil d'État peut fixer d'autres critères pour le calcul des subventions.

Cet élément de l'application du PDCMC doit également faire partie de l'étude évoquée au point 3.

6. Gestion du stationnement en ville de Neuchâtel

La politique de la Ville de Neuchâtel actuelle en matière de stationnement a été définie dans le document « 3^{ème} étape du plan de stationnement ».

Elle règle les conditions tarifaires et vise à prioriser le stationnement sur domaine public à l'attention des habitants en dirigeant les pendulaires vers les P+R. Au cours des 10 années de son déploiement, le plan a globalement atteint ses objectifs à satisfaction.

En regard de l'évolution de la réglementation cantonale en matière de mobilité et la volonté politique communale d'encourager le transfert modal,

le plan de stationnement devra également être analysé et, cas échéant, évoluer.

Pour une vision exhaustive de l'offre de stationnement en ville, il s'agit de tenir compte des places de stationnement sur le domaine public, à usage public dans les parking collectifs (parking du Port, Pury, Maladière...) et sur le domaine privé comme déjà évoqué.

Nous allons également analyser l'opportunité d'introduire de nouveaux outils permettant de mieux localiser les places disponibles pour les automobilistes. Relevons à ce titre, que le trafic de recherche de places de stationnement peut générer environ 20% de la consommation de carburant et du temps du trajet ; un outil dirigeant l'automobiliste directement sur une place disponible représenterait des avantages énormes.

7. Conclusion

En résumé, nous allons mener une étude sur les implications techniques et financières du PDCMC qui nous permettra de répondre entre autres à la question de l'impact sur le stationnement. L'étude sera lancée au cours du 2^{ème} semestre 2018, les résultats pourront être présentés en 2019.

Le document qui fixe les règles de stationnement sur domaine public (3^{ème} étape du plan de stationnement) qui date aujourd'hui de 10 ans devra être adapté en fonction de l'évolution de l'environnement réglementaire et intégrer le paramètre du stationnement sur domaine privé. Ce travail devra répondre à l'évolution du stationnement lié à l'application du PDCMC et des autres projets d'aménagements de l'espace public, notamment les mesures des projets d'agglomération.

C'est dans cet esprit que nous vous prions, Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir prendre acte de ce rapport d'information.

Neuchâtel, le 18 juin 2018

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL :

La présidente,

Le vice-chancelier,

Christine Gaillard

Bertrand Cottier

Table des matières

1. Introduction	3
2. Cadre légal	3
3. Aménagement d'un réseau cyclable	5
4. Places de parc supprimées en lien avec le PDCMC	7
5. Financement du PDCMC	7
6. Gestion du stationnement en ville de Neuchâtel	8
7. Conclusion	9