

# GRAND CONSEIL NEUCHÂTELOIS – INTERPELLATION

À compléter par le secrétariat général du Grand Conseil lors de la réception du document déposé

Département(s)	DDTE	Date	14 février 2025
Numéro	25.111	Heure	9h43

**Auteur-e(-s) :** Jasmine Herrera

**Titre :** Favoriser la vitesse des camions plutôt que la sécurité des cyclistes ?

**Contenu** (questions posées au Conseil d'État) :

Le service cantonal des ponts et chaussées (SPCH) a mis à l'enquête, du 17 mai au 17 juin 2024, un projet de réfection de la chaussée et d'amélioration de la géométrie routière de la route H10 entre Le Bregot et Rochefort.

Compte tenu des vitesses pratiquées par les poids lourds sur cette route, la possibilité d'ajouter une simple piste cyclable en site propre à côté de la route a-t-elle été étudiée ? Quel serait le surcoût de cette variante ?

**Développement** (commentaire aux questions) :

Le projet de réaménagement retenu prévoit un élargissement de la route pour trafic motorisé (de 6,3 m à 7 m par endroits) avec l'ajout d'une bande cyclable unidirectionnelle de 1,8 m. Ce choix profite principalement aux camions et voitures qui empruntent cette route, leur permettant d'augmenter davantage leur vitesse sur ce tronçon. Les potentiel-le-s usager-ères-s cyclistes de cette route (qui relie le Val-de-Ruz, le Val-de-Travers et le Littoral, en particulier le village de Rochefort au Littoral) sont les grand-e-s perdant-e-s de cette décision.

La pratique dans d'autres cantons est de favoriser, au gré des opportunités de réaménagement, la pratique cycliste, comme dans le projet de la Freudwillerstrasse à Uster. Rappelons que Neuchâtel est particulièrement à la traîne, lanterne rouge de la part modale cycliste de tous les cantons suisses avec 2,6% de part modale. L'aménagement réalisé à Uster a une configuration de 6,4 m pour la circulation motorisée, 2,5 m pour la piste cyclable en site propre et une bande herbeuse de 1,4 m pour séparer les deux.

Pour une largeur de revêtement identique à celle du projet retenu sur la H10, il serait donc possible de prioriser la sécurité des personnes à vélo avec une piste cyclable en site propre comme à Uster, en maintenant la largeur actuelle de la route pour trafic motorisé (6,3 m pour les voitures + 2,5 m pour les vélos). L'impact à la forêt serait également identique, car la distance aux arbres en bordure du côté piste cyclable peut être plus faible que la distance aux arbres d'une route à 80 km/h.

En l'état, le projet de réaménagement de la route H10 entre Le Bregot et Rochefort ne semble pas respecter les lois et normes en vigueur, compromettant la sécurité des usagères et usagers et l'attractivité du réseau cyclable.

## 1. Non-conformité à la Loi fédérale sur les voies cyclables (LVC)

Le projet ne prévoit pas de piste cyclable séparée du trafic motorisé et piétonnier. L'aménagement mixte proposé met en danger les cyclistes sur une route limitée à 80 km/h. L'aménagement cyclable prévu n'est pas continu, interconnecté, sûr et séparé du trafic motorisé et de la mobilité piétonne, de qualité homogène et n'est pas attrayant pour le trafic cycliste de loisir et quotidien, ce qui contrevient aux exigences de la LVC (art. 6).

## 2. Non-respect des lois et règlements cantonaux

La loi cantonale sur les routes et voies publiques (LRVP) et son règlement imposent un aménagement conforme aux règles de l'art et à l'état de la technique. En effet, les normes VSS-40040b et VSS-40042, le manuel d'infrastructure [Gestion des cycles aux carrefours](#) de l'Office fédéral des routes (OFROU) de 2021 ainsi que le guide pratique [Planification des réseaux de voies cyclables](#) de l'OFROU de 2024 recommandent une séparation physique des vélos sur les routes principales à 80 km/h.

## 3. Violation de la loi cantonale sur la mobilité douce (LMD)

L'objectif d'augmenter la part modale cycliste n'est pas pris en compte. Une simple bande cyclable, surtout dans un seul sens, est jugée insuffisante par l'association de défense des cyclistes Pro Velo Neuchâtel et par l'Association transports et environnement (ATE) Neuchâtel pour encourager l'usage du vélo dans toutes les catégories de cyclistes. Une piste séparée, assurant une meilleure sécurité des cyclistes, aurait un potentiel d'usage bien plus élevé.

## 4. Répartition de l'espace inadéquate

Une route plus large risque d'augmenter la vitesse moyenne des véhicules et d'entraîner un trafic induit, mettant davantage en danger les cyclistes. Une piste cyclable séparée de 2,5 m pourrait être aménagée sans élargir le projet, en réorganisant l'espace, afin d'assurer la sécurité des cyclistes.

## 5. Utilisation contestable des fonds fédéraux

Contrairement à d'autres routes cantonales, le projet bénéficie de contributions fédérales pour les routes principales suisses (60% du coût selon le RELRVP, art. 12), mais ne respecte pas les exigences légales et techniques fédérales. Bien que le Conseil fédéral ait rappelé que ces contributions peuvent financer des infrastructures cyclables de qualité, les fonds fédéraux ne servent pas dans ce projet à améliorer la sécurité des cyclistes.

## 6. Des détours pour les cyclistes, une ligne droite pour les automobilistes

La LVC exige, entre autres, des itinéraires directs. L'aménagement du tronçon Rochefort-Montézillon ne peut supprimer

la nécessité d'un aménagement cyclable de qualité entre Rochefort et Corcelles. Ce détour de 1,5 km avec 35 m de dénivellation positive n'est pas acceptable.

#### 7. Un calcul de potentiel cyclable réducteur

Un réseau cyclable de qualité ne bénéficiera pas qu'aux habitant-e-s de Rochefort, mais contribuera au maillage cyclable reliant les différentes régions du canton. Rochefort est en effet un carrefour de mobilité, reliant le Val-de-Travers au Littoral neuchâtelois et au Val-de-Ruz. La distance à parcourir entre ces régions est acceptable tant pour les pendulaires à vélo électrique que pour les cyclosporifs et les cyclotouristes. Il est réducteur de dire que le projet sera utile à « moins de 1% de la population cantonale », alors que l'inexistence d'aménagements de qualité entrave les liaisons cyclables entre trois des quatre régions du canton.

#### 8. Tous gagnants avec une piste cyclable : automobilistes, cyclistes et piétons

Avec une piste cyclable, les cyclistes ne circulent pas sur la route et ne gênent donc pas la circulation automobile. En raison du caractère sinueux de la route, dans le projet présenté, il est difficile, voire impossible, de dépasser un cycliste dans le sens en mixité. De plus, avec une piste cyclable, les quelques rares piétons seraient également en sécurité, car ces derniers pourraient utiliser la piste cyclable lorsque nécessaire. Pour exemple, de nuit, quand il n'y a plus de transports publics. Ainsi, tous sont gagnants avec une piste cyclable séparée de la route : automobilistes, cyclistes et piétons.

**Souhait d'une réponse écrite : OUI**

**Demande d'urgence : OUI**

**Auteur-e ou premier-ère signataire : prénom, nom (obligatoire) :**

Jasmine Herrera

Autres signataires (prénom, nom) :	Autres signataires suite (prénom, nom) :	Autres signataires suite (prénom, nom) :
Cloé Dutoit	Yves Pessina	Clarence Chollet
Patrick Erard	Monique Erard	Nicolas de Pury
Christine Ammann Tschopp	Barbara Blanc	Catherine Loetscher
Marc Fatton	Stéphanie Skartsounis	Niel Smith
Marianna Gay	Brigitte Neuhaus	Daniel Sigg
Armin Kapetanovic	Emile Blant	Fabienne Robert-Nicoud
Katia Della Pietra	Yasmina Produit	Elisabeth Moser
David Moratel	Joëlle Eymann	Hugo Clémence
Patricia Sörensen	Corine Bolay Mercier	Célia Jeanneret
Marinette Matthey	Amina Chouiter Djebaili	