



**a) Rapport de la commission pétitions et des grâces
au Grand Conseil
concernant
la pétition de l'Association PRO VELO Neuchâtel
"Davantage de bandes cyclables en Suisse romande"**

(Du 16 avril 2010)

**b) Rapport de la minorité de la commission des pétitions
et des grâces**

(Du 6 mai 2010)

Madame la présidente, Mesdames et Messieurs,

1. INTRODUCTION

Lors de ses séances des 1^{er}, 16 décembre 2009 et 11 février 2010, la commission des pétitions et des grâces a examiné la pétition de l'Association PRO VELO Neuchâtel, du 22 septembre 2009, "Davantage de bandes cyclables en Suisse romande". M. Claude Nicati, conseiller d'Etat, chef du Département de la gestion du territoire, a participé à la première séance, au cours de laquelle une délégation des pétitionnaires a été auditionnée.

Composition de la commission

Présidente: M^{me} Maria Angela Guyot, UDC
Vice-présidente: M^{me} Sylvie Fassbind-Ducommun, socialiste
Rapporteur: M. Jean-Daniel Burnat, libéral-radical
Membres: M. Serge Vuilleumier, socialiste
M. Jean-Claude Berger, socialiste
M. Michel Bise, socialiste
M. Thierry Grosjean, libéral-radical
M. André Obrist, libéral-radical
M. Etienne Robert-Grandpierre, libéral-radical
M. Luc Ducommun, PopSol
M^{me} Valérie Leimgruber, PopSol

2. PETITION ET PREAMBULE

Le 22 septembre 2009, l'Association PRO VELO Neuchâtel a déposé la pétition suivante:

Davantage de bandes cyclables en Suisse romande

*Les cyclistes craignent souvent pour leur intégrité physique lorsqu'ils roulent sur les chaussées de Suisse romande: que ce soit pour pratiquer leur sport favori, pour leurs déplacements quotidiens ou de loisirs. Cette situation ne peut plus durer. **Les cyclistes doivent pouvoir rouler en sécurité sur des aménagements cyclables.** Les cyclistes doivent être pris en considération dans les aménagements routiers au même titre que les autres moyens de transport et non de façon subsidiaire.*

*Dans ce contexte, nous demandons que soient développés les bandes cyclables et autres aménagements **pour plus de respect et convivialité à l'égard des cyclistes.***

Pétition munie de 1624 signatures.

Développement

Depuis plus de 140 ans que le sport cycliste existe ou que l'on se déplace à vélo au quotidien, la petite reine n'a pas reçu son dû de la part des pouvoirs publics. En effet, son terrain de jeu, la route, est ouverte à tous les véhicules: voitures, motos, bus, tracteurs, camions et autres.

Dans ce contexte, l'intégrité physique des cyclistes est souvent mise en danger. Pourtant, comme tout citoyen et contribuable, les cyclistes ont aussi le droit d'utiliser la route en toute sécurité pour leurs déplacements ou la pratique de leur activité sportive. Des piscines sont construites pour la natation, des salles omnisports pour la gymnastique, le basketball ou le volleyball, des stades pour l'athlétisme ou le football, des halles pour le tennis, mais bien peu est réalisé pour les cyclistes.

Là où elles existent, les bandes et pistes cyclables soumettent trop souvent les cyclistes à un véritable parcours du combattant; tantôt sur les trottoirs en conflit avec les piétons, tantôt en pleine circulation lorsque tout marquage, et donc toute "protection", disparaît subitement. Régulièrement, les aménagements cyclables sont mal entretenus ou encombrés de voitures à l'arrêt avec des portières qui peuvent s'ouvrir sans prévenir.

Un réseau de bandes et aménagements cyclables sécurisé est plus que jamais nécessaire afin de permettre de rouler sans risquer son intégrité physique à chaque coup de pédale, sans vivre avec la hantise d'être percuté par une voiture ou un poids lourd qui refuse de ralentir malgré le manque de place pour dépasser.

Dans un monde victime de la sédentarité, de la pollution et des nuisances du trafic, des routes sans aménagements cyclables ne doivent plus être construites en Suisse romande. Il est grand temps de revendiquer la place que les cyclistes méritent. Les aménagements cyclables sont nécessaires en ville et en campagne pour petits et grands.

Le vélo est une alternative à la saturation dont souffrent les centres urbains. Le temps est maintenant venu de reconnaître l'utilité grandissante de cet engin génial qui, plus que jamais, représente notre avenir malgré son grand âge.

Mobilisons-nous pour défendre et protéger l'activité cycliste comme elle le mérite. Si vous êtes convaincus qu'une action doit être entreprise dans ce sens, manifestez votre solidarité en soutenant la pétition "Davantage de bandes cyclables en Suisse romande".

Commentaires

1. Présentation de notre association

PRO VELO Neuchâtel représente les intérêts des cyclistes dans la région de Neuchâtel, et s'engage dans la promotion du vélo comme moyen de déplacement et comme activité de loisirs. Association régionale de PRO VELO Suisse (36 associations locales et 27.000 membres), PRO VELO Neuchâtel compte actuellement 200 membres.

2. Résumé du texte de la pétition

Les cyclistes craignent aujourd'hui, pour leur intégrité physique lorsqu'ils roulent sur les chaussées de Suisse romande, que ce soit pour pratiquer leur sport favori, pour leurs déplacements quotidiens ou de loisirs, et tout particulièrement pour les trajets des élèves pour lesquels le mouvement quotidien est indispensable. Dans cette pétition adressée aux

Grands Conseils de Suisse romande, les cyclistes demandent de pouvoir rouler en sécurité sur des aménagements cyclables. Les cyclistes doivent désormais être pris en considération dans les aménagements routiers au même titre que les autres moyens de transport et non de façon subsidiaire, comme c'est souvent le cas aujourd'hui. Dans le cadre des projets d'agglomération, il est important que les cantons investissent dans la mobilité douce afin d'obtenir la part fédérale de financement prévue pour ces aménagements.

3. Pourquoi cette pétition? Historique et chiffres

Près de 3200 cyclistes ont été blessés et 27 tués en 2008 en Suisse. Alors que le nombre de cyclistes accidentés diminue en Suisse allemande, il n'en est rien en Suisse romande (rapport 2008, BPA). Une étude du BPA sur le trafic cycliste conclut d'ailleurs qu'une des mesures les plus recommandée pour la prévention des accidents de cyclistes est une "intervention au niveau de l'infrastructure en localité et hors localité de façon à réduire le risque de collision" ; une intervention des collectivités en la matière est donc indispensable. C'est pour cela que les associations régionales de PRO VELO en Suisse romande (Fribourg, Genève, Jura, Neuchâtel, Vaud, Valais) ont lancé en février 2009 la pétition.

En six mois, près de 18.500 signatures ont été recueillies, dont 1624 dans le canton de Neuchâtel.

4. Situation actuelle - quelques exemples

- Besoin d'aménagement:** Route cantonale St-Blaise-Le Landeron.
Chaussée étroite avec trafic à 80 km/h, pas de place propre pour les cyclistes.
- Mauvaise priorité:** Vue-des-Alpes.
Pistes à deux voies pour les véhicules à la montée pour permettre le dépassement en cas où le tunnel est fermé, mais pas de bande cyclable. Bande cyclable à la descente trop étroite et donc dangereuse.
- Mauvaise planification:** Tunnel entre Fleurier et Les Verrières.
Si pas d'aménagement prévu pour les cyclistes, plutôt un obstacle qu'une amélioration.
- Réalisation exemplaire:** Route cantonale Areuse-Vaumarcus.
Après l'ouverture de l'autoroute, aménagement avec bandes cyclables sur tout le long.

5. Ce que nous attendons du Grand Conseil

Veiller à que les mesures concernant les vélos dans le plan directeur des transports (2007) soient exécutées dans les délais impartis (moyens termes = 2012)

- Encourager l'utilisation du vélo pour les déplacements quotidiens entre les régions suburbaines et les centres urbains.
- Encourager l'utilisation du vélo pour les déplacements touristiques.
- Dans le cadre du regroupement au sein d'un même service des tâches cantonales de planification en matière de transports, création d'un poste de "délégué au vélo", avec les connaissances et compétences nécessaires pour intégrer les aménagements pour les cyclistes dans le cadre de chaque projet routier ou TC (accès, places de parc pour vélo).

Voter les crédits nécessaires pour la mobilité douce dans le projet d'agglomération.

Définition des termes utilisés dans la suite du document

Trafic des deux-roues légers

Il comprend le trafic des cycles et cyclomoteurs (vélos et vélomoteurs).

Voie (bande) cyclable

Voie de circulation destinée au trafic des deux-roues légers, séparée des autres voies par un marquage.

Piste cyclable (terme générique)

Chemin destiné au trafic des deux-roues légers (et parfois aussi aux piétons); son tracé est indépendant de celui de la chaussée ou en est séparé physiquement.

3. AUDITION D'UNE DELEGATION DES PETITIONNAIRES

La délégation était composée de la présidente de PRO VELO Neuchâtel et de deux autres membres de l'Association.

Les trois représentants apportent les indications suivantes:

- L'Association PRO VELO n'est pas une association sportive, elle souhaite promouvoir le vélo en tant que moyen de déplacement et accessoirement pour les loisirs.
- La sécurité des cyclistes sur les routes n'est pas optimale, l'aménagement de bandes cyclables l'améliorerait sensiblement.
- La Suisse romande manque d'infrastructures importantes entraînant plus d'accidents mortels qu'en Suisse alémanique où les infrastructures sont plus présentes.
- Des aménagements de type passerelles et sous-voies devraient être envisagés à chaque fois que ces derniers sont possibles, afin de limiter l'effet barrière occasionné, par exemple, par les autoroutes et les voies de chemins de fer.
- Le problème des bandes cyclables touche particulièrement le Littoral, La Chaux-de-Fonds et Le Locle, par exemple sur la route cantonale entre Saint-Blaise et Le Landeron (pas de piste cyclable existante) et sur la route du col de la Vue-des-Alpes où la largeur est suffisante mais dont la piste est réservée au trafic motorisé.
- Les attentes sont que les mesures qui concernent les vélos soient réalisées dans les délais impartis (le plan directeur des transports mentionne la mise en place des mesures à moyen terme); soit encouragement de l'utilisation des vélos pour le déplacement quotidien et pour le déplacement touristique, avec création d'infrastructures pour ce faire. Les crédits sont déjà prévus et doivent être utilisés afin d'encourager la mobilité douce.
- L'ensemble des tâches pour la planification ont été regroupées dans un seul service; l'association souhaite qu'une personne ayant les connaissances et les compétences puisse être intégrée dans les projets routiers et des transports en commun.

Questions posées aux pétitionnaires:

- Quelle est la satisfaction de PRO VELO par rapport à la situation dans le haut du canton (projet d'agglomération) et à l'élargissement des pistes de bus à 4 mètres?

Réponse: *La Ville de La Chaux-de-Fonds avait les moyens de mettre des bandes cyclables et a profité d'aménager la rue. Il faut une personne qui suit tous les projets sur l'entier du canton et avec les cantons voisins.*

- Comment se fait-il qu'il n'y ait que 200 membres, y a-t-il un groupement, une fédération?

Réponse: *Le chiffre n'est pas énorme, mais il y a cinq ans il y avait 50 membres.*

Questions auxquelles le département a répondu:

- Dans quelle mesure, légalement, est-il possible d'utiliser les trottoirs existant pour en faire des pistes cyclables?

Réponse: *On ne considère généralement pas que le trottoir soit une solution correcte pour faire rouler des vélos (exceptions locales possibles), car trop étroit et donc dangereux. La bande cyclable permet d'intégrer le vélo dans le trafic.*

- Y a-t-il beaucoup d'accidents dus aux cyclistes qui ne respectent pas les règles de circulation?

Réponse: *Il y a une question d'éducation, mais ce ne semble pas être le nœud du problème. Il y a de la prévention, des cours qui sont organisés, afin d'assurer la sécurité.*

- La largeur de certaines routes ne permet pas d'ajouter une bande cyclable, alors que les cyclistes circulent constamment sur ces routes et courent un danger;

Réponse: *Le danger dépend de la densité et du type de trafic routier. L'avis de PRO VELO n'est pas forcément d'injecter des sommes pour élargir la route, mais de définir des priorités.*

4. AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Le chef du département de la gestion du territoire n'a pas connaissance de la position prise par les autres cantons où une pétition identique a été déposée (VD, FR, GE, JU, VS). Cette dernière est en lien avec des propositions déposées à Neuchâtel: motion Laurence Boegli 94.122, "Les cyclistes existent, il y en a même dans notre canton", acceptée par le Grand Conseil le 27 mars 1996, et motion Pierre-Alain Brand 97.143, "Pistes cyclables dans le district de Boudry", acceptée par le Grand Conseil le 3 février 1999. La question est déjà prise en compte par le Conseil d'Etat, à chaque fois qu'il est possible, on voit apparaître des aménagements utiles aux cyclistes, des pistes cyclables ont été marquées. Le service des ponts et chaussées (SPCH) prévoit systématiquement dans le cadre de travaux d'élargissement de chaussée l'intégration de voies ou de bandes cyclables (exemple: route de la Brévine en cours). Par ailleurs, aujourd'hui le Conseil d'Etat n'estime pas opportun d'entrer en matière pour la suppression des voies de dépassement. Concernant le projet d'agglomération, ce dernier prend en compte de façon considérable la mobilité douce et la volonté de sortir la voiture des milieux urbains pour laisser la place aux transports en commun et aux vélos. Il s'agit de 4 millions de francs d'investissement et 3 millions de francs de fonctionnement annuel.

L'Etat, dans les années à venir, fera donc tout ce qu'il pourra faire dans ce domaine à un prix raisonnable. La nomination d'un "délégué vélo" ne peut pas être garantie à l'heure actuelle.

Au cours de l'examen de la pétition, les documents suivants ont été remis aux membres de la commission par le Département de la gestion du territoire:

- Information du département (annexe 1)
- Etude complémentaire "mobilité douce" du projet d'agglomération RUN (rapport technique de l'entreprise Transitec, du 16 juin 2008, à l'intention de l'Office fédéral du développement territorial)
- Aménagements cyclables 2007-2013 (annexe 2).

5. AVIS DE LA COMMISSION

Se référant aux propos des pétitionnaires ainsi qu'à ceux tenus par le chef du département, complétés par les documents cités ci-dessus, les membres de la commission apportent les constatations suivantes:

- Les pétitionnaires auraient souhaité qu'une personne sensible et compétente aux besoins des cyclistes soit consultée et participe systématiquement aux développements des projets routiers. Le chef du département a laissé entendre que cela ne pouvait pas être envisagé dans le contexte actuel. La commission pense toutefois qu'un membre de l'administration cantonale est à même de remplir la fonction avec un temps très partiel dévolu à la tâche de "délégué au vélo" Il assumerait ainsi des tâches de représentation et de planification dans le but de promouvoir la mobilité douce dans le canton.
- Dans l'étude "mobilité douce" du projet d'agglomération RUN (rapport Transitec), il est constaté que les Neuchâtelois utilisent moins le vélo comme moyen de transport que le reste des Suisses. Les trois villes – Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds – Le Locle – n'ont pas une topographie qui favorise l'usage du vélo. Dans ce rapport, il est dit que l'on souhaite systématiquement que soit appréhendé le problème des cyclistes lorsqu'un nouveau tronçon est projeté, de même qu'une adaptation des routes aux vélos et aux piétons soit systématiquement prise en compte. Cela est également valable pour le marquage.
- De nombreux projets prenant en compte cette question de mobilité douce (avec bandes cyclables et aménagements appropriés) sont énumérés dans le rapport Transitec. Certains sont planifiés et même estimés de 2011 à 2014, puis de 2014 à 2018. Toutefois, c'est encore

- bien lointain et ces réalisations dépendront de crédits d'agglomération que la Confédération devra encore libérer accompagnés de crédits cantonaux non négligeables.
- Bien que l'ensemble des membres de la commission soit d'accord avec le but de cette pétition qui est avant tout de favoriser le cheminement des cyclistes avec un maximum de sécurité, ceci devra être fait dans toute la mesure du possible, tenant compte de la topographie des lieux et des crédits disponibles.
 - Une proposition intéressante est évoquée par une majorité de la commission à savoir que pour favoriser l'usage du vélo dans notre géographie difficile, il faudrait grandement améliorer les possibilités que les cyclistes puissent embarquer leur vélo dans les transports publics (trains, trams, bus, bateaux).
 - Pour la commission, il pourrait y avoir le sentiment que le canton a pris beaucoup de retard en ce qui concerne les pistes et bandes cyclables mais il y a certainement actuellement une prise de conscience quant à l'utilité de bandes cyclables, d'autant plus que maintenant il faut impérativement favoriser et inciter les déplacements scolaires et professionnels des cyclistes en lieu et place des véhicules automobiles.
 - Dans ce rapport "mobilité douce" du projet d'agglomération RUN (rapport Transitec), la volonté du canton de développer la mobilité douce est bien démontrée mais ces projets semblent bien éloignés et hypothétiques. A la demande de la commission, le département a fourni une liste des projets prenant en compte les vélos, réalisés récemment et projetés dans un avenir bref.

6. CONCLUSION

En résumé, la pétition déposée par PRO VELO demande la création de bandes cyclables et autres aménagements pour assurer la sécurité des cyclistes pratiquant avant tout le vélo à titre de déplacement, et dans une mesure secondaire pour les loisirs, sur les itinéraires des routes principales et ou fréquentées par un trafic automobile important. Pour le Grand Conseil, cette pétition ne concerne que les axes cantonaux, principalement hors localités, car en zones urbaines ces derniers sont traités en grand partie par les communes.

Après avoir entendu les pétitionnaires évoquer toutes les difficultés et risques rencontrés par les cyclistes se déplaçant sur les axes importants sans qu'il n'existe des mesures suffisantes leurs facilitant une cohabitation et assurant la sécurité, la commission prend acte avec intérêt de la volonté du Conseil d'Etat de prendre en compte le souci des pétitionnaires lors de l'engagement de travaux sur le réseau cantonal, tant par ses services que par les projets d'agglomération pour la mobilité douce dans le cadre du RUN.

En effet, la liste des actions réalisées et celles projetées à court terme par le SPCH montre la prise en considération de la cohabitation cycliste/voiture automobile dans tous projets routiers du 21^e siècle (annexe 2). Toutefois, restent réservés des aspects techniques difficiles et importants à surmonter, qui se traduisent par des coûts en conséquence et des crédits difficiles voire impossibles à engager.

De plus, les conclusions du rapport "mobilité douce" du projet RUN montre qu'à ce niveau la part modale des cyclistes est prévue à la hausse avec pour conséquence des nombreux projets d'aménagements pour les cyclistes déjà pris en compte et prévus dans la période 2011-2014 puis 2014-2018, certains avec une estimation financière.

Ainsi, le Conseil d'Etat et la commission ont pris en compte les demandes de PRO VELO et les appuient dans le sens de l'amélioration de la sécurité des cyclistes mais aussi dans le fait indispensable de promouvoir ce moyen de locomotion, peu coûteux et très utile, ménageant l'énergie fossile.

La commission a constaté, par les documents et explications donnés par le Conseil d'Etat, que le problème était bien pris en compte par les services de son département et en bonne voie de réalisation dans la mesure des moyens disponibles, qu'il conviendrait par ailleurs d'adapter à la hausse pour ces prochaines années. Elle propose donc au Grand Conseil le classement de cette pétition.

Le présent rapport a été adopté par 7 voix contre 2, le 16 avril 2010.

Veillez agréer, Madame la présidente, Mesdames et Messieurs, l'assurance de notre considération distinguée.

Neuchâtel, le 16 avril 2010

Au nom de la commission
des pétitions et des grâces:

La présidente,
M. A. GUYOT

Le rapporteur,
J.-D. BURNAT

INFORMATION DU DEPARTEMENT DE LA GESTION DU TERRITOIRE**à l'intention de la commission des pétitions et des grâces**

du 1^{er} décembre 2009

Rappel de la problématique

La pétition déposée par PRO VELO au Grand Conseil demande la création de bandes cyclables et autres aménagements pour assurer la sécurité des cyclistes. Les pétitionnaires mettent en avant les risques pour les personnes pratiquant le vélo à titre de loisirs ou comme mode de déplacement.

Il est à noter encore que la présente pétition a été également déposée devant des législatifs des cantons de Vaud, Fribourg, Genève, Jura et Valais.

Lien avec deux motions

La problématique développée par PRO VELO est en lien direct avec la motions Laurence Boegli 94.122, "Les cyclistes existent, il y en a même dans notre canton" et la motion Pierre-Alain Brand 97.143 "Pistes cyclables dans le district de Boudry".

Les considérations faites par Conseil d'Etat à propos de ces deux motions peut éclairer la situation concernant la pétition dont il est ici question. Elles démontrent que la question de la sécurité des cyclistes est prise en compte par le Conseil d'Etat.

Intégration aux nouvelles réalisations

En effet, au fil des réalisations routières mises en service dans le canton, on voit apparaître des aménagements utiles à la mobilité douce en général et aux cyclistes en particulier. Des voies cyclables ont été aménagées ou ont été marquées sur tous les nouveaux tronçons de routes cantonales, ainsi que sur beaucoup de tronçons rénovés notamment suite aux travaux autoroutiers. Le dernier tronçon traité va d'Areuse à Vaumarcus.

Problème de la largeur de la chaussée

Depuis plusieurs années, le service des ponts et chaussées prévoit systématiquement, dans le cadre de travaux d'élargissement de chaussée, l'intégration de voies cyclables de chaque côté de la chaussée. Cependant, si la chaussée n'est pas élargie, cette intention n'est souvent pas réalisable puisque les gabarits à disposition ne permettent pas le marquage de voies cyclables à même de garantir la sécurité des usagers.

Alternative: modérer la vitesse

Dans les zones où le gabarit routier n'est pas suffisant pour l'aménagement de deux voies cyclables en plus des deux voies de circulation - en principe en localité - et où la volonté est de modérer la vitesse des véhicules à moteur, le marquage médian (blanc, continu ou discontinu) est supprimé au profit de celui de voies cyclables de part et d'autre de la chaussée (jaunes, par exemple la traversée de Saint-Aubin).

Plan directeur cantonal

En-dehors de la problématique spécifique des voies cyclables sur chaussée, l'aménagement d'itinéraires de mobilité douce a fait l'objet, en juin 2008, d'un plan directeur cantonal, qui permet de mieux se rendre compte de l'état actuel de situation et des projets à entreprendre. C'est ce plan directeur qui présidera aux options à prendre, même si, bien souvent, les questions budgétaires jouent un rôle non-négligeable dans les possibilités de réalisation concrètes.

Lors d'une récente rencontre ayant réuni le chef du DGT, le chef du SPCH, l'inspecteur cantonal de la signalisation routière et des représentants neuchâtelois de Provélo, les considérants ci-dessus ont été discutés et ont rencontré l'approbation de Provélo. D'autres cas de figure ont aussi été discutés, tel le marquage de pistes cyclables sur la route du col de La Vue-des-Alpes, mais, dans bien des cas, la topographie et le rôle de délestage de ce type d'axe routier ne permet pas de supprimer les créneaux de dépassement pour permettre l'aménagement de voies cyclables. En tout état de cause, chaque cas doit faire l'objet d'une évaluation spécifique, il est difficile de tirer des règles générales.

Enfin, dans le cadre du projet d'agglomération et selon ce qui figure dans le plan directeur cantonale de la mobilité douce, il est prévu l'aménagement du chemin des rencontres, entre la gare du Locle et du Crêt-du-Locle, itinéraire dédié aux différents mode de mobilité douce. Cette réalisation devrait voir le jour entre 2011 et 2014.

Conclusion

Compte tenu de ce qui précède, il est possible de dire que le Conseil d'Etat prend en compte la problématique des cyclistes et entend poursuivre dans ce sens.

AMENAGEMENTS CYCLABLES 2007-2013 – Note du Département de la gestion du territoire – Janvier 2010

Route	Commune	Description	Longueur	Réalisé ou planifié en :
RC5	Vaumarcus - Colombier	Deux bandes cyclables continues sur RC 5 depuis Vaumarcus jusqu'à l'entrée Ouest de Colombier	13'500 m	2006-2008
RC5	Colombier	Aménagement de bandes cyclables, Mesure RUN MD, entre les intersections des Chézards et du Château	600 m	2013
RC5	Colombier - Auvernier	Deux bandes cyclables + aménagements sécuritaires aux intersections RUN MD	2'000 m	2013
RC5	Gratoire de La Brena	Sécurisation des accès et traversées cyclables au carrefour giratoire de La Brena, Mesure RUN MD		2013
H10	Les Bayards - Les Verrières	Deux bandes cyclables entre Le Haut de la Tour et Les Verrières	3'000 m	2007
H18	La Chaux-de-Fonds	Une bande cyclable à la montée, rue Fritz-Courvoisier - Chemin Blanc	2'000 m	2008
H20	La Chaux-de-Fonds	Deux bandes cyclables entre le giratoire de l'Aéroport et celui du Haut-du-Crêt	1'600 m	2007
H20	La Chaux-de-Fonds	Deux bandes cyclables sur le Boulevard de la Liberté, entre les giratoires du Bas-du-Reymond et celui du Grenier	750 m	2010
H20	Le Locle	Voie mixte Bus+cycles (largeur 4.50 m) du giratoire du Bas-du-Crêt (prévision Mesure RUN MD)	350 m	2009
H20	La Chaux-de-Fonds - Le Locle	Voie mixte Bus+cycles (largeur 4.50 m) à la descente sur tout le tronçon compris entre la jonction H20 du Haut-du-Crêt au Bas-du-Crêt, Mesure RUN MD	950 m	2011
H20	Le Locle	Deux bandes cyclables entre le giratoire du Bas-du-Crêt et celui de Girardet	400 m	2010-2011
H20-RC 1320	La Chaux-de-Fonds	Cheminement sécurisé, sur site propre, à l'extérieur du giratoire du Bas-du-Reymond afin de relier en toute sécurité la route du col de la Vue-des-Alpes et la route communale des Grandes Crosettes au Bd de La Liberté et la rue de l'Hôtel-de-Ville, Mesure RUN MD	300 m	2011
RC 168	La Chaux-de-Fonds	Réfection de chaussée avec mise au gabarit avec intégration d'une bande cyclable à la montée entre les intersections rue de Jérusalem et RC 2331 (accès aux planchettes)	300 m	2009
RC 168	La Chaux-de-Fonds	Réfection de chaussée avec mise au gabarit avec intégration d'une bande cyclable à la montée, rue de Biaufond	858 m	2010
RC 174	Colombier - Peseux	Aménagement de bandes cyclables, Mesure RUN MD	1'900 m	2013
RC 174	Peseux	Sécurisation des traversées et cheminements cyclables entre le giratoire de la Maison de Commune et le carrefour rue Fornachon	300 m	2013
RC 1002	Cortailod	Deux bandes cyclables sur la route de Sachet et diminution de la vitesse maximale à 50 km/h	550 m	2010
RC 1002	Cortailod - Areuse	Aménagement de bandes cyclables, Mesure RUN MD	800 m	2013
RC 1320	La Vue-des-Alpes	Deux bandes cyclables sur le seul tronçon sur la route du col de La Vue-des-Alpes de l'itinéraire n° 22 de SuisseMobile, soit du parking du Pré Raguel à l'intersection de Boinod	1'900 m	2010
RC 1320	La Chaux-de-Fonds	Réaménagement de la route cantonale avec aménagement sur site propre d'une voie bus et d'une piste cyclable entre les carrefours giratoires du Grillon et des Forges, Mesure RUN MD	750 m	2012-2015
RC 1320		Chemin des rencontres entre le giratoire du Grillon - le Haut-du-Crêt	2'000 m	2012
<i>hors RC</i>		Chemin des rencontres entre le Haut du Crêt-du-Locle et Le Locle Gare	2'000 m	2013
RC 1357	Fontaines - Cernier	Piste mixte cycles-piétons sur site propre, entre Fontaines et Cernier	1'100 m	2005
RC 2233	Boveresse - Môtiers	Piste mixte cycles-piétons sur site propre, entre Boveresse et Môtiers	800 m	2009
<i>route communale</i>	Cortailod	Aménagement de bandes cyclables entre Cortailod et le giratoire des Tilles à Boudry	800 m	2013

Rapport de la minorité de la commission

(Du 6 mai 2010)

Madame la présidente, Mesdames et Messieurs,

La pétition de l'Association PROVELO a été déposée dans tous les cantons de Suisse romande. Elle a pour but de promouvoir la mobilité douce tant pour les déplacements quotidiens que touristiques. Elle encourage ainsi les gouvernements cantonaux à voter des crédits nécessaires pour promouvoir et favoriser ce type de déplacements. Avec la proposition d'un délégué aux vélos, elle propose notamment que certaines tâches puissent être coordonnées afin d'améliorer la planification en matière de transports.

Les aménagements demandés par les pétitionnaires s'inscrivent, pour notre canton, parfaitement dans la récente étude du projet d'agglomération RUN (juin 2008). Ce rapport technique met en évidence la nécessité de se doter d'un vrai marquage et des infrastructures nécessaires à une politique de sécurité et de développement de la mobilité douce. Il met aussi en évidence que: *"la création et le développement de ce type d'infrastructures présenteraient un rapport efficacité-coûts positif"* (rapport Transitec, conclusion à la page 91). En définitive, seules une vingtaine de mesures (planifiées de 2010-2015, cf. annexe 2 du rapport de la commission) sont proposées par le Conseil d'Etat, alors que le rapport Transitec en évoque pour cette même période largement plus d'une centaine.

Nous sommes en accord avec les points développés dans l'avis de la commission du présent rapport. En particulier lorsque *"la commission s'est déclarée en faveur de la nomination, au sein du personnel de l'administration cantonale, d'un délégué aux vélos, à temps partiel"*. Elle souhaite également que *"soit appréhendé le problème des cyclistes lorsqu'un nouveau tronçon est projeté, de même qu'une adaptation des routes aux vélos et aux piétons soit systématiquement prise en compte. Cela est également valable pour le marquage"*, au chapitre 5 du rapport de la commission. Notre minorité souhaiterait que le Conseil d'Etat puisse fournir davantage d'informations aux pétitionnaires et aux membres du Grand Conseil sur ses intentions futures concernant les deux objets précités.

Notre minorité ne rejoint pas la conclusion du rapport lorsqu'elle mentionne que tout à été entrepris par le Conseil d'Etat et ses services afin favoriser la mobilité douce dans le canton.

Par ailleurs, l'adjoint au chef du service juridique, présent lors de notre séance de l'adoption du rapport, a informé la commission qu'il n'est pas possible de refuser le classement de cette pétition si le Conseil d'Etat peut justifier que des mesures ont été entreprises dans ce domaine. Ainsi, dès l'instant où une liste d'aménagements est présentée, quel qu'en soit le contenu, la seule possibilité à disposition réside dans l'élaboration d'un rapport de minorité et/ou d'une motion s'y rapportant. Nous estimons ainsi que ces propos et la rédaction d'une conclusion déjà rédigée avant le vote tend à influencer la commission dans le sens voulu par le Conseil d'Etat, ce qui pour notre minorité est inacceptable.

Pour nous, accepter le classement de la pétition reviendrait à dire que le Conseil d'Etat a pris au sérieux la problématique de la mobilité douce dans le canton et qu'il a entrepris tout ce qu'il était en mesure de faire dans ce domaine. Au vu des éléments évoqués ci-dessus, nous n'avons pas cette certitude. En refusant son classement, nous pensons pouvoir maintenir la pression sur le Conseil d'Etat, afin qu'il se préoccupe véritablement de l'avenir des usagers de la mobilité douce dans notre canton.

Nous demandons ainsi aux membres du Grand Conseil qu'il donne suite à la pétition en refusant son classement.

Veuillez agréer, Madame la présidente, Mesdames et Messieurs, l'assurance de notre considération distinguée.

Neuchâtel, le 6 mai 2010.

La minorité de la commission:

L. DUCOMMUN,
S. FASSBIND-DUCOMMUN,
V. LEIMGRUBER