
Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil

(Du 16 février 2015)

PROPOSITIONS DE LA COMMISSION PARLEMENTAIRE

Projet de décret portant octroi d'un crédit de 39.550.000 francs pour la douzième étape de restauration et d'aménagement des routes cantonales

La commission parlementaire Infrastructures routières,

composée de M^{mes} et MM. Didier Calame, président, Stephan Moser, Christian Hostettler, vice-président et rapporteur, Olivier Haussener, Jean-Bernard Wälti, Boris Keller, Patrick Bourquin, Marina Giovannini, Erica Di Nicola, Gilbert Hirschy et Denis de la Reussille,

fait les propositions suivantes au Grand Conseil:

1. TRAVAUX DE LA COMMISSION

La commission s'est réunie à deux reprises, soit les 13 mars et 9 avril 2015. Le Conseil d'Etat par son chef du DDTE, le service des ponts et chaussées, par l'ingénieur cantonal, et le chef de l'office des routes cantonales ont participé à toutes les séances de la commission ainsi que la collaboratrice au DDTE à la dernière séance.

La première séance a été consacrée à l'organisation des travaux de la commission, à la présentation du rapport par le Conseil d'Etat et le service des ponts et chaussées (SPCH), au débat général ainsi qu'à l'entrée en matière.

La deuxième séance a porté sur l'analyse plus en détail de l'intégration de la mobilité douce aux différents projets, compléments d'information demandés par certains commissaires ainsi qu'à certains aspects techniques liés à la circulation.

Une note complémentaire très précise sur la mobilité douce en général et son intégration ou non aux différents projets a été remise à l'ensemble des commissaires. Cette note, qui est annexée au rapport de la commission, donne déjà un avant-goût du futur rapport sur la mobilité "Neuchâtel 2030" prévu pour cet automne.

Le rapport final a fait l'objet d'une adoption par voie électronique.

2. EXAMEN DES PROJETS ET DU DECRET

2.1. Débat d'entrée en matière

Le rapport relatif à la douzième étape de restauration et d'aménagement des routes cantonales a été reçu de manière différenciée par les commissaires.

De manière générale, la commission salue la méthode avec laquelle le Conseil d'Etat et ses services évaluent les projets en fonction de critères et indicateurs mesurables et pertinents. Cette manière de priorisation à l'avantage de mettre en avant l'efficacité des

projets en lieu et place de facteurs régionalistes ou politiques, ce qui avait pu se voir par le passé.

Si la très large majorité de la commission a relevé la qualité et le caractère déjà très complet du dossier, certains commissaires ont dit manquer de vision globale et ont émis des réserves quant à la prise en compte de la mobilité douce dans les différents projets retenus.

En effet, excepté l'aspect technique de certains aménagements, les discussions de la commission ont essentiellement porté sur la définition et la conception même de la mobilité douce et de son application.

La note complémentaire et son annexe élaborées par le SPCH a permis à la commission de bien vérifier que la mobilité douce fait l'objet d'une attention toute particulière de la part de l'Etat et que les services de l'Etat travaillaient en collaboration avec les différents acteurs liés à la mobilité, soit les communes, les entreprises de transports ou encore certains utilisateurs.

Si certains commissaires ont donné l'impression que la mobilité douce peut et doit être intégrée dans tous les projets et à n'importe quelles conditions et coûts, d'autres commissaires pensent que la manière d'évaluer l'intégration ou non de mesures de mobilité douce par le Conseil d'Etat est tout à fait adaptée et répond bien tant aux besoins et à la faisabilité qu'aux moyens financiers à disposition. Le critère de la proportionnalité revêt ici toute son importance.

Lors du débat d'entrée en matière, il a également été abordé les thèmes suivants:

- *Projet de mobilité "Neuchâtel 2030" avec ses quatre piliers qui sont: le RER neuchâtelois, les routes nationales (classement de la H20 en N20 et contournement Le Locle – La Chaux-de-Fonds), la mobilité douce et les routes cantonales dans lequel s'inscrit ce rapport de 12^{ème} étape de restauration et d'aménagement des routes cantonales.*
- *Le compte routier cantonal, le financement de l'entretien des infrastructures routières ainsi que la planification de l'entretien du réseau routier cantonal*

2.2. Vote d'entrée en matière (art. 171 OGC)

A l'unanimité, la commission propose au Grand Conseil d'entrer en matière sur ce projet de décret.

2.3. Examen de détail

Quelques questions ou demandes ont été faites lors de l'examen de détail des projets.

H10 Giratoire du Pont des Chèvres Fleurier et RC173 Giratoire de Sombacour Colombier

Une commissaire demande s'il ne serait pas possible de remplacer la construction des nouveaux giratoires, par l'installation d'une signalisation lumineuse.

Il est répondu par l'Etat et ses services que la variante "giratoire" offre une bonne solution de modération du trafic à l'entrée des localités, alors que la variante "signalisation lumineuse" donne la priorité aux axes principaux et ne peuvent être utilisés comme une mesure de ralentissement.

RC170 Champ Berthoud – Les Grattes

Certains commissaires demandent si ce projet intègre suffisamment les arrêts des transports publics (cars postal). En effet, Le carrefour avec la route cantonale 170 constitue un arrêt avec rupture de charge pour les usagers. La distance entre les deux arrêts ne semble pas adaptée. Il est même suggérer d'utiliser l'ancienne carrière au Nord de la chaussée pour y faire tourner les bus.

Il est répondu que dans le cadre des projets de restauration et d'aménagement des routes cantonales, ce sont aux différents utilisateurs de se manifester en ce qui concerne de nouvelles demandes. A ce jour, les ponts et chaussées n'ont pas connaissance de telles demandes mais vont prendre contact avec le service des transports.

Giratoire Vilars – Bayerel

La commission a également discuté de la suppression des deux bretelles à Vilars-Bayerel. Il a été demandé s'il était possible de conserver une seule route au lieu des deux routes existantes, plutôt que d'en créer une nouvelle. À cela, il a été répondu que des questions de visibilité et de gain de terrains agricoles (plus de 5000 m²) se sont posées, et cela dans le cadre du remaniement parcellaire et des améliorations foncières (syndicat intercommunal). Au vu de ces éléments, cette variante n'a pas été retenue.

Aucun amendement n'a été déposé durant le travail de la commission.

2.4. Vote final

Avant de procéder au vote final, certains commissaires socialistes et PopVertsSol ont informé la commission que leur groupe sera partagé sur l'acceptation de ce rapport et qu'il est possible que des amendements soient déposés.

Au vote final, par 10 voix et une abstention, la commission propose au Grand Conseil d'accepter ce projet de décret tel qu'il est présenté par le Conseil d'Etat.

3. PREAVIS SUR LE TRAITEMENT DU PROJET (art. 272ss OGC)

A l'unanimité, la commission propose au bureau du Grand Conseil que le projet soit traité par le Grand Conseil en débat libre.

4. CONCLUSION

Par 11 voix sans opposition, la commission a adopté le présent rapport par voie électronique.

Neuchâtel, le 15 avril 2015




Au nom de la commission
Infrastructures routières:




Le président,
D. CALAME




Le rapporteur,
C. HOSTETTLER

**Projets inclus dans la demande de crédit de la 12^e étape
de restauration et d'aménagement des routes cantonales**

Aménagements Mobilité Douce (MD)

	N° route	Tronçon	Retenus 	Coûts estimés des aménagements prévus	Non retenus		Coûts estimés des aménagements non retenus (A)
					Pas possibles 	Pas souhaitables (A) 	
1	RC2171	Vilars – Bayerel	<ul style="list-style-type: none"> - Bande cyclable à la montée - Maintien du parcours MD Vilars/Saules - Traversée piétonne RC1003 Moulin de Bayerel (aide à la traversée) 	475'000.00	<ul style="list-style-type: none"> - Etant donnée la pente de ce tronçon, une bande cyclable à la descente ne fait aucun sens 		
2	H10	Giratoire du Pont des Chèvres, à Fleurier	<ul style="list-style-type: none"> - Traversée piétonne en 2 phases avec îlot de séparation (aide à la traversée) 	40'000.00	<ul style="list-style-type: none"> - En conformité avec les normes VSS, les aménagements cyclables ne sont pas souhaités dans les giratoires 		
3	RC169	Les Brenets, réaménagement du virage des Grands Prés	<ul style="list-style-type: none"> - Traversée piétonne sécurisée (rue du Lac/RC169) en 2 phases avec îlot de séparation - Cheminement piétonnier prolongé et création de trottoirs - Mise en conformité des arrêts de bus pour répondre à la LHand 	170'000.00	<ul style="list-style-type: none"> - Le manque de gabarit imposé par le milieu bâti rend impossible l'ajout d'un aménagement cyclable 		
4	RC169	Les Brenets, réaménagement du virage au Clos Ferré	<ul style="list-style-type: none"> - Déplacement d'une traversée piétonne en manque de visibilité - Cheminement piétonnier sur trottoir - Mise en conformité des arrêts de bus pour répondre à la LHand 	145'000.00	<ul style="list-style-type: none"> - Le manque de gabarit imposé par le milieu bâti rend impossible l'ajout d'un aménagement cyclable 		

	N° route	Tronçon	Retenus 	Coûts estimés des aménagements prévus	Non retenus		Coûts estimés des aménagements non retenus (A)
					Pas possibles 	Pas souhaitables (A) 	
5	RC1320	Réaménagement Giratoire du Grillon – Grand-Pont	- Voie bus nord en site propre - Bandes cyclables au nord et au sud de la chaussée - Sécurisation des traversées piétonnes - Mise en conformité des arrêts de bus pour répondre à la LHand	1'830'000.00			
6	H10	Bregot – Prise Imer				- Le tracé se situe sur une route à grand transit et hors de tout itinéraire de cyclotourisme - Non retenu lors de l'atelier du 6 mars 2015 concernant la stratégie cantonale de mobilité douce - Défrichement forestier très important - Pas de continuité avec d'autres tronçons de mobilité douce	1'200'000.00
7	RC1003	Crêt-du-Puy – Le Côté – Le Pâquier				- Se situe hors de tout itinéraire de cyclotourisme - Pas de continuité avec autres tronçons MD - Possibilité de maintenir partiellement l'ancien axe de chaussée pour mobilité douce à la montée	170'000.00
8	RC170	Le Closel, à Corcelles				- Se situe hors de tout itinéraire de cyclotourisme - Non retenu lors de l'atelier du 6 mars 2015 concernant la stratégie cantonale de mobilité douce - La création d'une bande cyclable à la montée serait possible, mais impliquerait des emprises supplémentaires sur des terres agricoles	410'000.00

	N° route	Tronçon	Retenus 	Coûts estimés des aménagements prévus	Non retenus		Coûts estimés des aménagements non retenus (A)
					Pas possibles 	Pas souhaitables (A) 	
9	RC2325	Traversée de La Chaux-du-Milieu			- Manque de gabarit imposé par le milieu bâti rendant impossible l'ajout d'un trottoir ou d'un aménagement cyclable	- Gabarit limité pour éventuelle création d'un cheminement piétonnier de 1.00 m de largeur au sud de la chaussée - Les seuls aménagements possibles ne feraient que créer une fausse impression de sécurité	150'000.00
10	H18	Bellevue - La Cibourg				- Le tracé se situe sur une route à grand transit et hors de tout itinéraire de cyclotourisme - Non retenu lors de l'atelier du 6 mars 2015 concernant la stratégie cantonale de mobilité douce - Le parcours cyclotouriste des Grandes Crosettes se trouve à proximité - La création d'une bande cyclable à la montée serait possible	1'500'000.00
11	RC173	Giratoire de Sombacour, à Colombier	- Traversée piétonne (aide à la traversée)	40'000.00	- En conformité avec les normes VSS, les aménagements cyclables ne sont pas souhaités dans les giratoires		
12	RC170	Champ Berthoud – Les Grattes				- Non retenu lors de l'atelier du 6 mars 2015 concernant la stratégie cantonale de mobilité douce - Nécessite un défrichement forestier important - Se situe hors de tout itinéraire de cyclotourisme	
				2'700'000.00			3'430'000.00