

**Rapport du Conseil d'État au Grand Conseil**

en réponse

au postulat du groupe socialiste, 17.129 « Réseau cyclable cantonal – Repenser la liaison Val-de-Ruz / Neuchâtel – Littoral »

(Du 31 janvier 2024)

Madame la présidente, Mesdames et Messieurs,

RÉSUMÉ

En réponse au postulat du groupe socialiste 17.129, du 26 septembre 2017, « Réseau cyclable cantonal – Repenser la liaison Val-de-Ruz / Neuchâtel – Littoral », une analyse a été réalisée spécifiquement sur les variantes de tracé pour l'itinéraire secondaire envisageable sur ce secteur.

Du point de vue des planifications supérieures, les études et ateliers tenus en 2015 lors de l'élaboration de la stratégie mobilité douce ont démontré que les potentiels les plus importants de report vers la mobilité cyclable se trouvaient sur les tracés des projets phares finalement retenus. Ainsi, afin de maximiser l'augmentation de la part modale cyclable à l'échelle du canton, il a été admis de prioriser l'aménagement de ces axes.

Lesdites études ont abouti à la conclusion que la liaison entre le Val-de-Ruz et Neuchâtel ne devait pas faire partie de ces projets phares. En combinant les résultats de l'analyse théorique avec les propositions issues de l'expérience des participants aux ateliers, la liaison cyclable entre Neuchâtel et Valangin a été classée en itinéraire secondaire, soit au 3^e niveau hiérarchique sur 4. En effet, il a été démontré que le potentiel de report modal sur cet itinéraire est faible, principalement en raison des temps de parcours élevés entre la ville de Neuchâtel et les diverses localités du Val-de-Ruz, dont les plus importantes en taille sont relativement distantes les unes des autres, ainsi qu'en raison de la différence d'altitude, même en tenant compte de la mise en œuvre d'un cheminement à travers les Gorges du Seyon qui permettrait de limiter les dénivellations, et de la part toujours plus importante de vélos électriques.

Ainsi, en application des principes définis dans la stratégie cantonale de mobilité douce et en cohérence avec les budgets limités à disposition des autorités cantonales et communales, il apparaît qu'il serait peu pertinent d'investir de très importants montants pour la construction d'un cheminement à travers les Gorges du Seyon, sur un axe représentant un faible attrait en termes de temps de parcours et de dénivelé à franchir. Une telle dépense pénaliserait très fortement les capacités d'investissement cantonales sur les autres axes du Plan directeur cantonal de la mobilité cyclable ([PDCMC](#)), dont principalement les projets phares qui représentent les meilleures opportunités d'influencer la part modale cyclable à l'échelle du canton pour tendre vers les 10% de la moyenne suisse évoqués dans la stratégie Neuchâtel Mobilité 2030.

Sur la base de ces éléments, le Conseil d'État recommande, après consultation des communes de Neuchâtel et Val-de-Ruz, de ne pas modifier le PDCMC et, par conséquent, de maintenir l'itinéraire de liaison entre le Val-de-Ruz et Neuchâtel par les routes cantonales 1003 et 170, sur lesquelles trois mesures principales sont retenues, ainsi que sur les chemins forestiers sis sur les hauts de Peseux.

La mise en œuvre de ces solutions a déjà débuté par le marquage d'une voie centrale banalisée sur la route cantonale 1003 allant de Valangin à Pierre-à-Bot. La RC170 sera prochainement aménagée de la même manière en complément aux travaux prévus à l'entrée de Corcelles-Cormondrèche. De plus, l'ouverture aux vélos électriques rapides des chemins forestiers entre Peseux et Valangin sera possible dès que les modifications de l'ordonnance fédérale sur la signalisation routière (OSR) en cours de consultation, et permettant ce changement d'application de la loi, seront effectives.

Les mesures retenues tiennent compte des retours de la consultation des communes et répondent à l'objectif fixé en offrant trois itinéraires distincts, ce qui est plus favorable à la pratique du vélo entre deux régions aussi étalées d'est en ouest que le Val-de-Ruz et l'agglomération neuchâteloise. Étant réalisables à très court terme, car consistant essentiellement en marquage et signalisation, elles constituent un moyen efficace d'améliorer la situation actuelle.

1. INTRODUCTION

En date du 26 septembre 2017, votre autorité acceptait le postulat 17.129 du groupe socialiste dont la teneur vous est rappelée ci-après :

17.129

26 septembre 2017

Postulat du groupe socialiste

Réseau cyclable cantonal - Repenser la liaison Val-de-Ruz / Neuchâtel – Littoral

Contenu

À la lecture du Plan directeur cantonal de mobilité cyclable (PDCMC), la liaison entre le Val-de-Ruz et Neuchâtel ne nous paraît pas suffisamment aboutie. L'itinéraire retenu entre Valangin et Neuchâtel par la route de Pierre-à-Bot, route étroite, sinueuse, ne disposant d'aucune visibilité, ne nous paraît pas convaincant. Vu le potentiel de transfert modal sur cette partie du réseau cantonal de mobilité cyclable, nous demandons au Conseil d'État de poursuivre la réflexion quant à ce tracé, afin d'offrir une variante plus optimale notamment sous l'angle de la sécurité.

Développement

Bien que le PDCMC soit de la compétence du Conseil d'État, il nous semble essentiel de lier au débat sur le rapport 17.010 la thématique de l'itinéraire retenu dans le réseau cantonal de mobilité cyclable entre le Val-de-Ruz et le Littoral neuchâtelois. En effet, le groupe socialiste estime que le tracé par Pierre-à-Bot entre Valangin et Neuchâtel ne représente pas une véritable option vu la topographie de la zone et les conditions dans lesquelles seront amenés à circuler les cyclistes vu le peu d'aménagements prévus.

Actuellement, de nombreuses personnes renoncent à effectuer ce trajet à vélo à cause du danger lié aux deux routes d'accès principales, soit la route de la Côtière et la route de Pierre-à-Bot, nous demandons par conséquent au Conseil de poursuivre la réflexion, afin de proposer une variante plus optimale par exemple par les Gorges du Seyon. De plus, l'itinéraire par Pierre-à-Bot est extrêmement dissuasif pour les usagers devant se rendre du côté de Peseux-Corcelles (Littoral Ouest) vu le détour à consentir.

Dans ce dossier, en paraphrasant le rapport du Conseil d'État, nous défendons la mise en place progressive d'un réseau cantonal de mobilité cyclable efficace et cohérent. En l'état, entre les zones Val-de-Ruz et Littoral, vu le trajet retenu, le groupe socialiste est d'avis que cet objectif ne pourra pas être atteint. Nous demandons par conséquent au Conseil d'État de poursuivre la réflexion et de proposer une autre variante afin de palier à ce maillon faible du réseau.

Nous rappelons que le Val-de-Ruz est le passage le plus court pour lier le Haut et le Bas du canton et qu'un itinéraire sécurisé se défend également dans la perspective d'un canton – une mobilité douce.

L'idéal serait un cheminement propre le long des Gorges du Seyon.

D'autres moyens sont également envisageables, notamment en utilisant et en aménageant des routes de forêt (chemin parallèle à la route de Pierre-à-Bot, par exemple), à moindres frais.

Le présent rapport a pour objectif de répondre au postulat 17.129 du groupe socialiste.

2. RÉÉVALUATION DES ITINÉRAIRES ALTERNATIFS ENTRE VAL-DE-RUZ ET NEUCHÂTEL

En réponse au postulat 17.129 Réseau cyclable cantonal – Repenser la liaison Val-de-Ruz / Neuchâtel – Littoral, une analyse a été réalisée sur différentes variantes de tracé pour l'itinéraire secondaire envisageable sur ce secteur. Le travail a été réalisé en deux étapes :

- rappel de la méthodologie d'évaluation du potentiel cyclable sur cet axe et de conception du réseau cyclable cantonal ;
- évaluation multicritère des 5 principales variantes de cheminement cyclable entre Valangin et Neuchâtel.

2.1. Développement du marché des vélos à assistance électrique (VAE)

Le marché des vélos à assistance électrique (VAE) a fortement progressé ces dernières années. En particulier, l'année 2020 a été l'année record en termes de ventes. Selon les données de l'association suisse des fournisseurs de bicyclettes, VéloSuisse, environ 500'000 vélos ont été vendus en 2020, dont 30% de VAE. En 2021, 440'000 vélos ont été vendus pour 26% de vélos électriques.

La part des vélos à assistances électriques rapides, 45 km/h, est d'environ 13% des VAE, ce qui représente environ 4% du total des ventes.

Il convient ainsi de tenir compte de la forte part de VAE en circulation dans les analyses qui suivent, tout en relevant qu'il s'agit en grande majorité de vélos limités à 25 km/h.

2.2. Rappel de la méthodologie de conception du réseau cantonal cyclable

Le présent chapitre rappelle la méthodologie suivie pour la conception du réseau cantonal cyclable qui a abouti au plan directeur cantonal de mobilité cyclable ([PDCMC](#)).

Les paragraphes encadrés explicitent plus particulièrement les points concernant la liaison Val-de-Ruz – Neuchâtel.

Afin de définir les lignes de désir interlocalité, il a tout d'abord été nécessaire de déterminer les types théoriques de centralités à desservir, ainsi que les types de liaisons envisageables.

Tous les itinéraires existants entre le Val-de-Ruz et le Littoral ont été évalués selon ces principes, soit principalement via le Chanet, Pierre-à-Bot, Montmollin et Chaumont. Ce dernier n'a pas été retenu dans le cadre de la stratégie de mobilité douce en raison des forts dénivelés à franchir et des importants détours entre les centralités à relier.

Ainsi, la liaison entre le Val-de-Ruz et le Littoral est classée comme « itinéraire de liaison » en raison du temps de parcours supérieur à 30 minutes dans le sens de la pente défavorable, avec un itinéraire possible via Montmollin pour l'accès à l'ouest du Littoral et des itinéraires éventuels à proximité des Gorges du Seyon pour l'accès à la centralité principale de Neuchâtel.

En considérant une éventuelle nouvelle liaison par les Gorges du Seyon combinée à l'usage d'un vélo à assistance électrique limité 25 km/h, qui permet d'atteindre une vitesse moyenne d'environ 20 km/h à la montée, les temps de parcours seraient au mieux les suivants :

- ~5,5 km entre la place Pury et Valangin, soit ~17 minutes (220 m. de dénivelé) ;
- ~7,3 km entre la place Pury et Boudevilliers, soit ~22 minutes (320 m. de dénivelé) ;
- ~9,5 km entre la place Pury et Coffrane, soit ~30 minutes (370 m. de dénivelé) ;
- ~11,5 km entre la place Pury et Cernier, soit ~35 minutes (390 m. de dénivelé).

L'attractivité de telles liaisons entre Neuchâtel et les villages du Val-de-Ruz reste donc relativement faible en raison du temps de parcours important et du fait de la différence d'altitude entre les points de départ et d'arrivée. Même pour les cyclistes utilisant un VAE 25 km/h, soit 87% des vélos électriques vendus, cet itinéraire n'est pas très attractif.

Avec un VAE 45 km/h, les temps de parcours sont plus faibles et deviennent attractifs, mais cela ne concerne aujourd'hui que 13% des nouveaux usagers.

Pour tenir compte, dans la définition des lignes de désir, des éléments concrets issus de l'expérience du terrain des différents partenaires, un atelier participatif a été organisé le 6 mars 2015. Cinq groupes de travail ont été formés qui ont été invités à exprimer leur vision du réseau cyclable cantonal en définissant trois types d'itinéraires : les itinéraires principaux (dessinés en orange sur le plan ci-après), les itinéraires secondaires (en jaune) et les itinéraires de liaison/loisir (en vert).

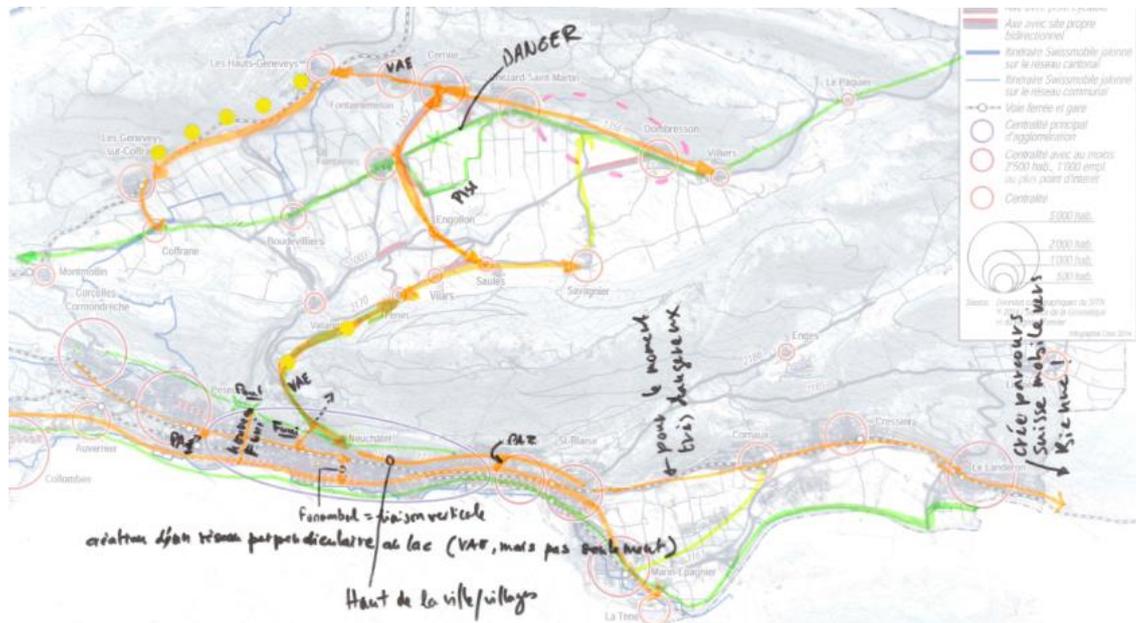


Figure 2 : Extrait du plan de travail de l'atelier du 6.03.15. Source : Stratégie mobilité douce, 2015

Comme le montre l'extrait du plan de travail ci-avant, la typologie de la liaison entre Neuchâtel et Valangin est un des points qui a fait le plus débat (plusieurs couleurs superposées), puisque toutes les typologies ont été proposées : un premier groupe l'a classée en itinéraire principal, avec comme argument déterminant le développement des vélos à assistance électrique qui « gommerait » le fort dénivelé.

Un deuxième groupe a estimé que cela ne devait être qu'un itinéraire de liaison/loisir. Les trois derniers groupes ont proposé un avis plus mitigé en classant cet itinéraire comme secondaire. La conclusion des participants à l'atelier a été la suivante : malgré la faible attractivité de cet itinéraire, la prise en compte des vélos électriques et la volonté politique de relier l'ensemble des régions du canton justifient un surclassement de cet itinéraire dans la catégorie des itinéraires secondaires même si le temps de parcours est supérieur à 30 minutes, comme présenté sur la figure 3 ci-après.

Il est important de relever que la liaison en question a systématiquement été dessinée sur l'axe Pierre-à-Bot – Valangin et qu'aucun tracé alternatif n'est ressorti de ces ateliers, malgré de longs débats. La possibilité d'une liaison par les Gorges du Seyon n'a pas été retenue, mais une liaison entre Montmolin et Corcelles-Cormondrèche a également été évoquée.

Enfin, les participant-e-s ont considéré, tout comme le bureau mandataire, qu'une liaison directe Valangin-Peseux n'est pas pertinente.

Il faut encore souligner qu'à terme, la réaffectation de la ligne CFF historique en voie verte permettra non seulement de relier le Val-de-Ruz au Littoral, mais aussi les Montagnes, puisque les tunnels ferroviaires sous La Vue-des-Alpes seront aussi aménagés. Lors de la tenue des ateliers, cette donnée n'était pas connue.

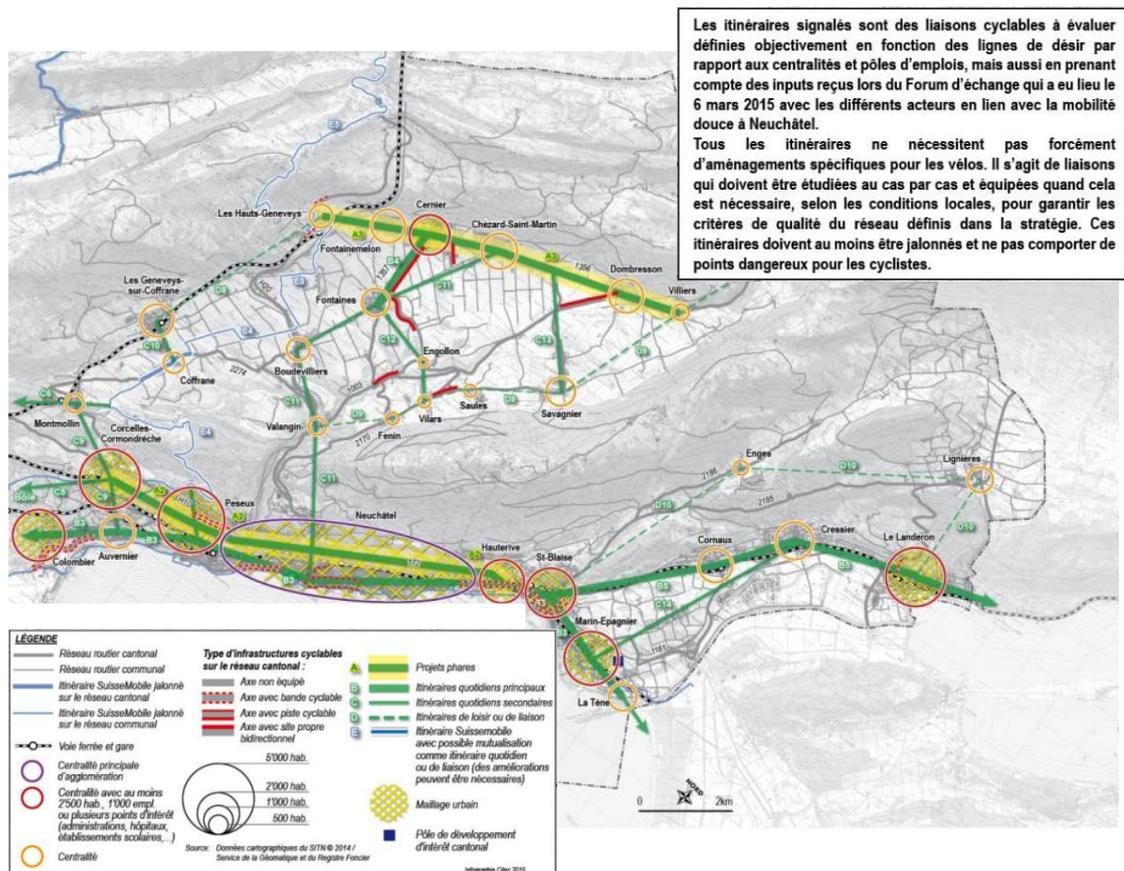


Figure 3 : Grandes lignes du réseau cyclable littoral est – Val-de-Ruz, Stratégie cyclable 2015.
Source : Stratégie de mobilité douce, 2015

2.3. Génération des variantes d'itinéraire

En application de la stratégie cyclable, la définition des itinéraires entre le Val-de-Ruz et le Littoral avait été réfléchi dans le cadre du Plan directeur de mobilité cyclable² et avait abouti à la recommandation de cheminements sur les routes cantonales 1003 et 170.

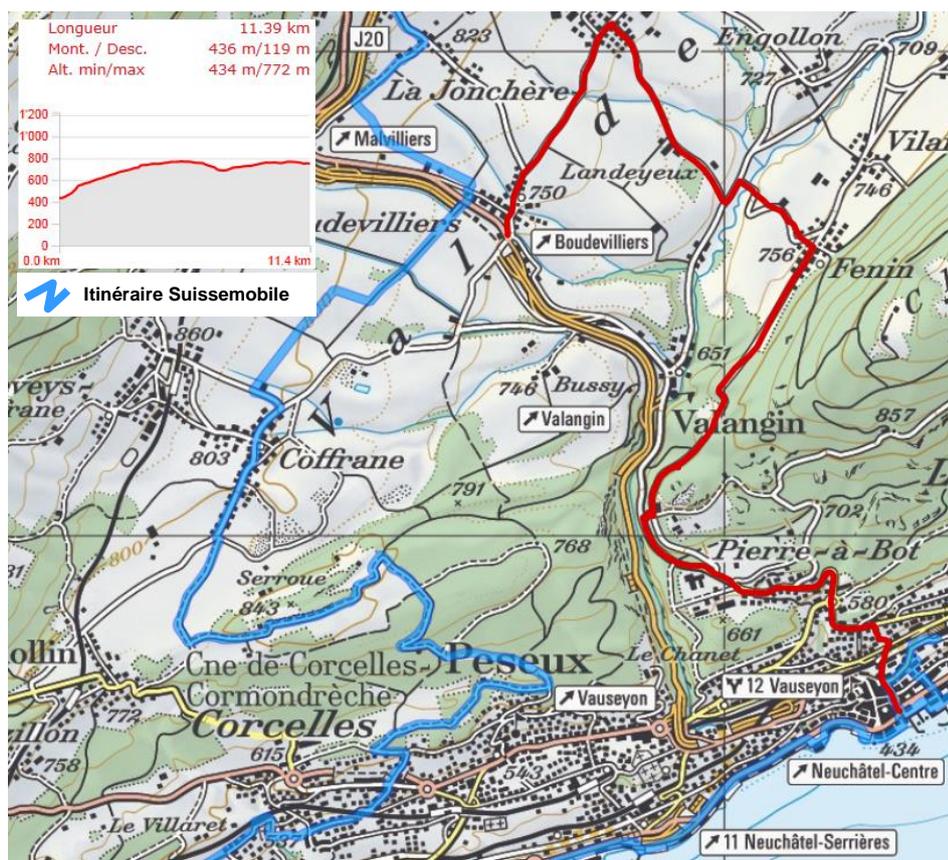
En réponse au postulat 17.129 Réseau cyclable cantonal – Repenser la liaison Val-de-Ruz / Neuchâtel – Littoral, une analyse complémentaire spécifique aux variantes de tracé pour l'itinéraire secondaire envisageable sur ce secteur est présentée ci-après.

L'évaluation porte sur les cinq tracés principaux envisageables, représentés en rouge sur les plans ci-après, pour relier le Val-de-Ruz (exemple avec Boudevilliers) au centre de Neuchâtel :

- Variante A : route cantonale RC 2170 Neuchâtel – Fenin, sans élargissement
- Variante A' : route cantonale RC 2170 Neuchâtel – Fenin, avec élargissement
- Variante B : route cantonale RC 1003 Neuchâtel – Valangin, sans élargissement (un élargissement est techniquement irréaliste)
- Variante C : chemins forestiers à l'ouest des Gorges du Seyon, avec nouveau revêtement
- Variante C' : chemins forestiers à l'ouest des Gorges du Seyon, sans nouveau revêtement
- Variante D : cheminement à construire dans les Gorges du Seyon
- Variante E : route cantonale RC 170 par Montmollin, sans élargissement

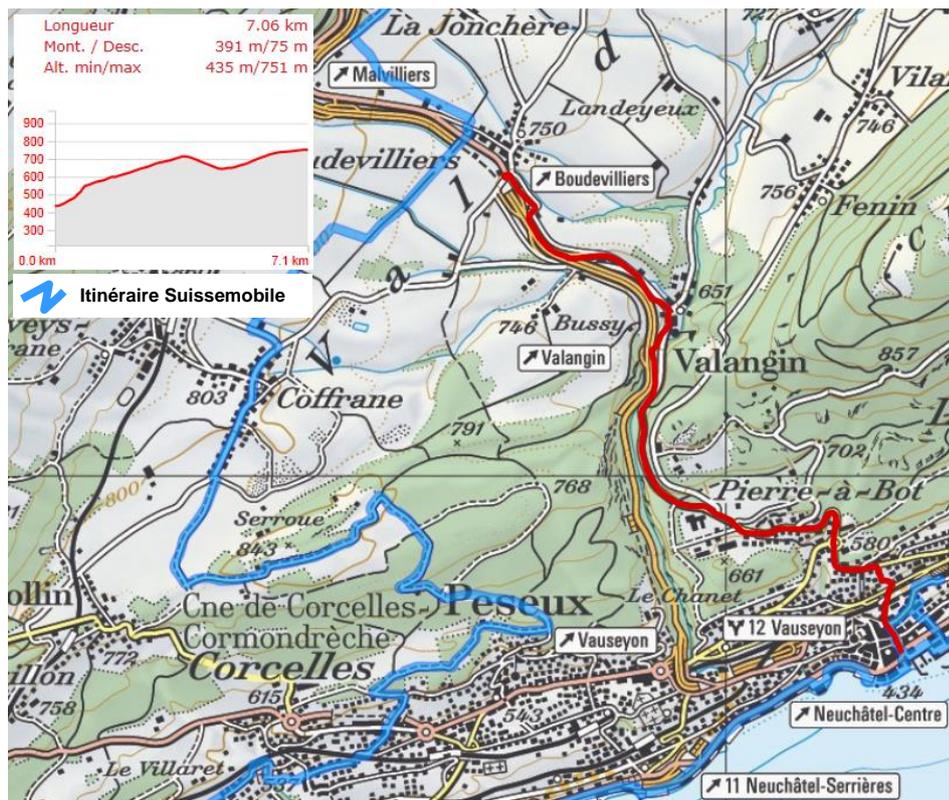
Tracés possibles

- Variante A et A' : route cantonale RC 2170 Neuchâtel – Fenin

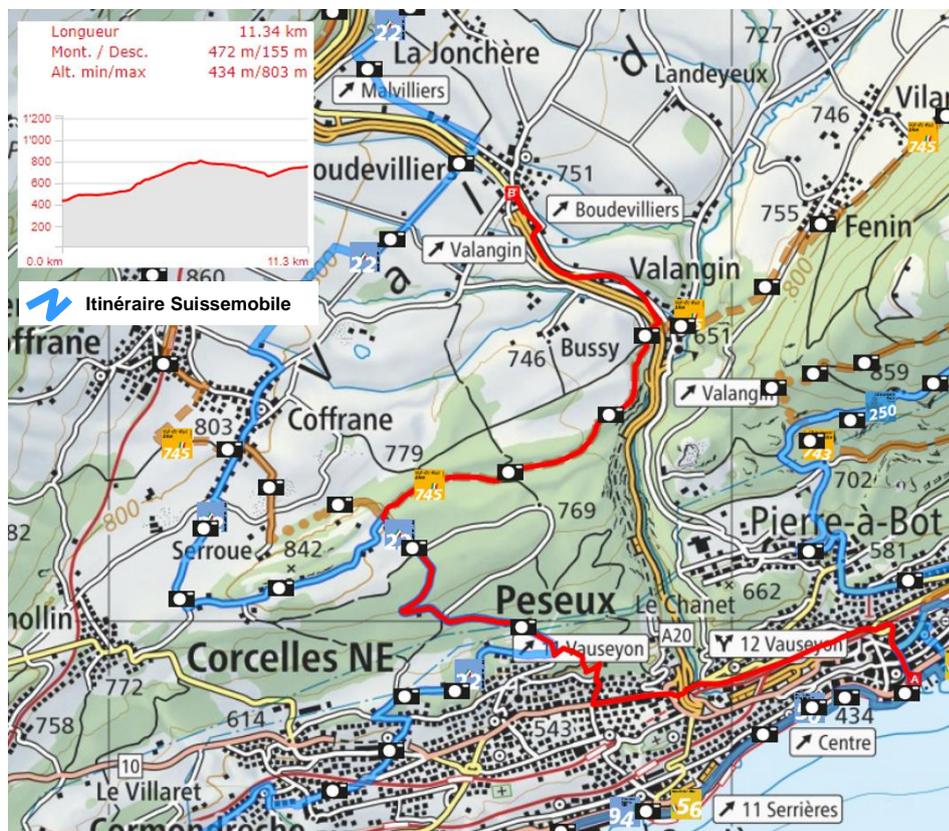


² Plan directeur cantonal de mobilité cyclable, Canton de Neuchâtel, Citec ing. conseil, 2017

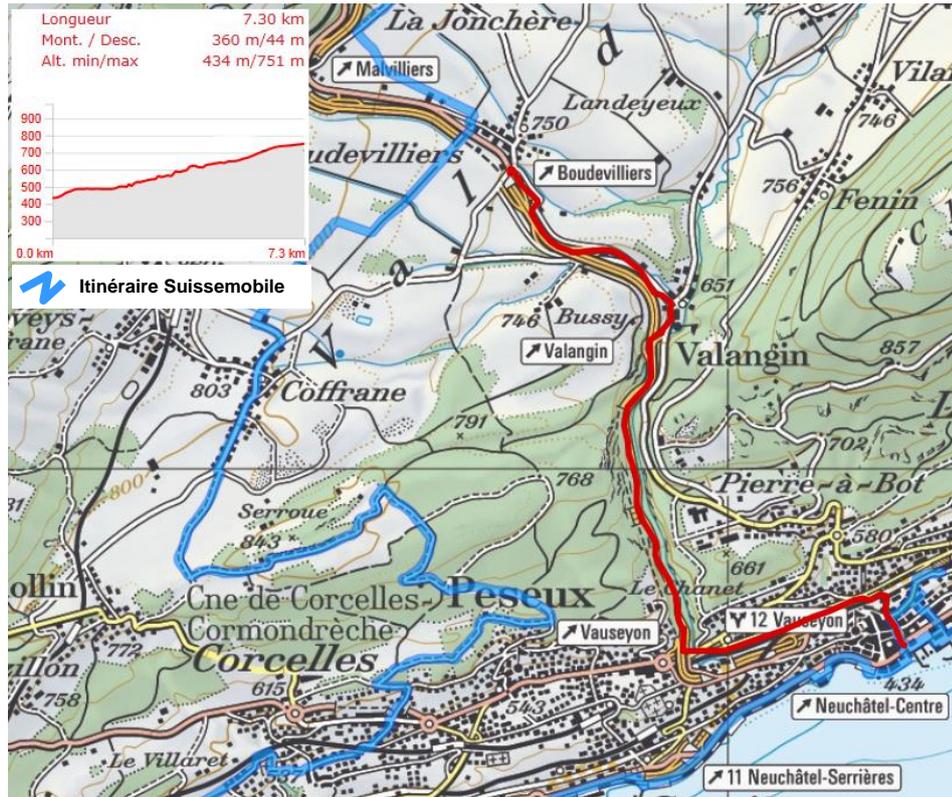
- Variante B : route cantonale RC 1003 Neuchâtel – Valangin



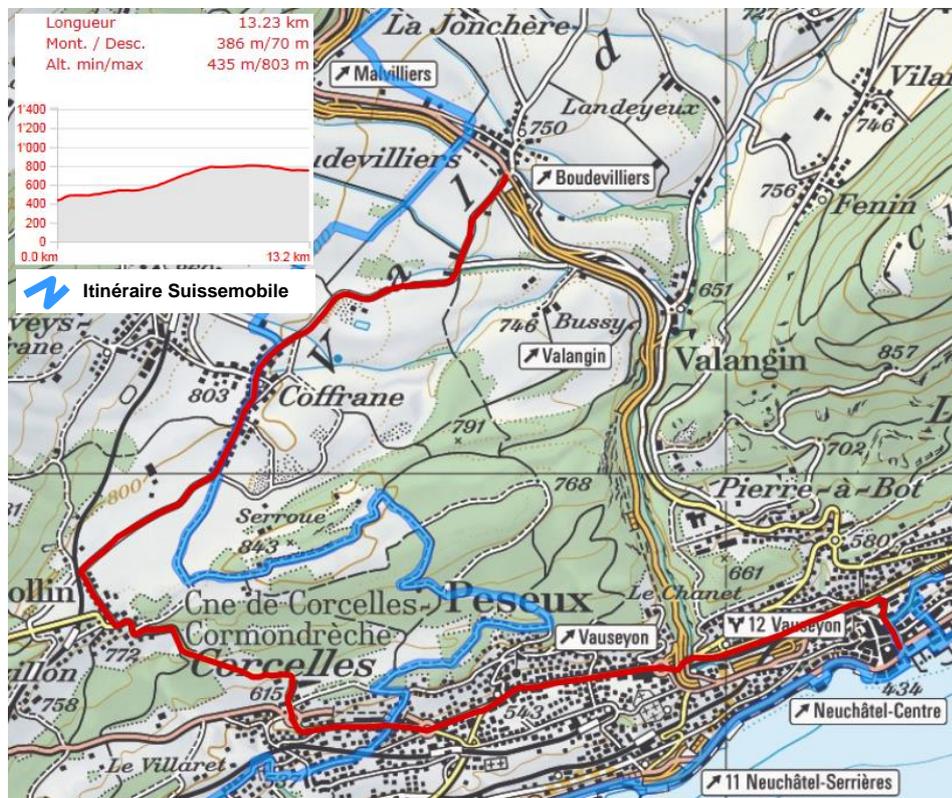
- Variante C et C' : chemins forestiers à l'ouest des Gorges du Seyon



- Variante D : cheminement à construire dans les Gorges du Seyon



- Variante E : route cantonale RC 170 par Montmollin



2.4. Évaluation des variantes

L'évaluation de la qualité des cinq itinéraires étudiés est réalisée selon la méthodologie préconisée par le manuel de conception d'itinéraire cyclable de la Confédération suisse³ qui n'inclut pas les coûts de réalisation ni la protection de l'environnement, à traiter séparément. Cette évaluation n'est pas absolue, mais relative, elle est donc indépendante du type de vélo ou VAE utilisé. Neuf critères déterminants sont pris en compte et sont évalués sur une échelle de 1 (mauvais) à 4 (bon) :

1. l'avancement, tenant compte du nombre d'interruptions ponctuant l'itinéraire ;
2. l'environnement, évalué selon l'attrait du voisinage de l'itinéraire ;
3. le revêtement, pour lequel le pourcentage de l'itinéraire muni d'un revêtement dur est déterminant. On part du principe, pour un nouvel aménagement, qu'il sera revêtu en dur ;
4. la circulation motorisée, dont l'influence est calculée sur la base du trafic journalier moyen ;
5. l'homogénéité, évaluée sur la base du nombre de changements de principe de guidage, de régime de circulation ou de volume de trafic ;
6. le nombre d'endroits dangereux réduisant l'attractivité de l'itinéraire ;
7. le sentiment de sécurité, évalué quantitativement sur la base du nombre d'endroits problématiques ;
8. les détours et dénivellations, estimés sur la base des écarts par rapport à la ligne droite et la dénivellation naturelle ;
9. la desserte, évaluée en fonction des conditions d'accès aux destinations principales de l'itinéraire.

Critères d'évaluation	Var. A RC 2170 Fenin	Var. A' RC 2170 Fenin	Var. B RC 1003 Valangin	Var. C Chemins forestiers par Peseux	Var. C' Chemins forestiers par Peseux	Var. D Gorges du Seyon	Var. E RC 170 Corcelles Montmollin
1. Avancement	2	2	3	1	1	3	3
2. Environnement	4	4	4	4	4	3	3
3. Revêtement	4	4	4	3	1	4	4
4. Circulation motorisée	3	3	2	4	4	3	2
5. Homogénéité	3	3	3	2	2	3	2
6. Endroits dangereux	2	3	2	3	3	3	3
7. Sentiment de sécurité	2	3	2	3	3	4	2
8. Détours/dénivellations	3	3	3	2	2	4	1
9. Desserte	3	3	3	1	1	2	3
Moyenne générale	2.89	3.11	2.89	2.56	2.33	3.22	2.56

Tableau 1 : Évaluation multicritère selon méthode OFROU (légende : 1 = mauvais, 2 = insuffisant, 3 = suffisant, 4 = bon)

L'analyse synthétisée dans le tableau ci-dessus met en évidence que l'itinéraire qui pourrait être réalisé à travers les Gorges du Seyon présente la meilleure note générale suivie par la variante A' empruntant la route cantonale 2170 par Fenin, avec la création de bandes cyclables via un élargissement.

³ Guide de recommandations mobilité douce N° 5, Conception d'itinéraires cyclable – manuel, Confédération suisse, OFROU – SuisseMobile – FSR, 2008

Cependant, le résultat de l'évaluation n'est pas complet ni représentatif, puisque les aspects financiers et de protection de la nature ne sont pas pris en compte. Il s'agit donc de prolonger l'analyse en prenant en compte les coûts d'aménagement, d'entretien courant et d'entretien constructif de l'infrastructure, les dangers naturels et la prise en compte de la protection de la nature. Le complément d'évaluation figure dans le tableau ci-dessous.

Domaines évalués	Coût de réalisation	Entretien courant + constructif	Dangers naturels	Protection de la nature
Variante A RC 2170 par Fenin	11'500 marquage	Compris dans l'entretien de la route cantonale		Zone de crêtes et forêts, mais route existante
Variante A' RC 2170 par Fenin	6'300'000 élargissement	Compris dans l'entretien de la route cantonale		Zone de crêtes et forêts, élargissement d'une route existante
Variante B RC 1003 par Valangin	7'250 marquage	Compris dans l'entretien de la route cantonale	Faible danger de chutes de pierres	Zone de crêtes et forêts, mais route existante
Variante C Chemins forestiers par Peseux	2'200'000 revêtement	Supplémentaires, à la charge de la commune	Entretien forestier	Zone de crêtes et forêts, route partiellement existante et chemins non revêtus
Variante C' Chemins forestiers par Peseux	7'250 signalisation	Supplémentaires, à la charge de la commune	Entretien forestier	Zone de crêtes et forêts, route partiellement existante et chemins non revêtus
Variante D Gorges du Seyon	15'000'000 nouveau tracé et passerelle	Supplémentaires, à la charge de la commune	Danger élevé de chutes de pierres	Zone de protection communale, zone de crêtes et forêts, sans route existante
Variante E RC 170 par Corcelles	7'250 marquage	Compris dans l'entretien de la route cantonale		Zone de crêtes et forêts, mais route existante

Tableau 2 : Comparaison des éléments qualitatifs et financiers

Commentaires sur le contenu du tableau :

- Pour les variantes A, B, C' et E, les coûts concernent essentiellement la mise en place de signalisation et de marquages, et sont par conséquent faibles.
- La variante A' requiert un élargissement d'environ 3 m. de la chaussée dans la forêt, impliquant des défrichements à compenser, ainsi que coûts de réalisation importants.
- À l'intérieur de la ville de Neuchâtel, la liaison entre le centre-ville et Pierre-à-Bot pourrait aussi se faire par Vauseyon et les chemins des Valangines et Henri-Spinner, plutôt que par l'avenue de la Gare et la rue de la Cassarde. Eu égard aux pentes de différents secteurs, cette sous-variante n'est raisonnablement praticable qu'avec un vélo électrique, mais peut permettre de rester sur une chaussée moins fréquentée.
- Dans le cadre de la mise en œuvre des mesures-tests, une chaussée à voie centrale banalisée a été réalisée sur la RC1003 entre Neuchâtel et Valangin en automne 2023, qui correspond déjà partiellement à la variante B. Si le test est concluant, cet aménagement sera maintenu à long terme.
- La variante C implique la mise en œuvre d'un revêtement bitumineux sur les secteurs non revêtus, soit environ 3,2 kilomètres de chaussée à créer en forêt.
- La variante C' valorise l'aménagement existant sans emprise ni travaux de revêtement, considérant que la groise actuellement en place permet la pratique du vélo utilitaire. La longueur de l'itinéraire et les fermetures prévisibles de l'axe en raison de travaux d'exploitation forestière restent néanmoins les principaux inconvénients de cette variante.

- La variante D comprend la construction d'une passerelle d'environ 5 kilomètres parallèle aux voies montantes de la N20 dans les Gorges du Seyon. Ces importants travaux à réaliser dans un secteur contraint et sensible du point de vue environnemental seraient très onéreux et présenteraient un important risque de blocage en procédure d'autorisation. Par ailleurs, les raccordements routiers à Valangin et Vauseyon seraient compliqués à réaliser et peu confortables.
- Dans le cadre de tests d'aménagements cyclables, après réalisation du réaménagement de la chaussée et de la modification partielle de son tracé, le secteur de la variante E situé à la sortie de Corcelles-Cormondrèche en direction de Montmollin sera équipé d'une bande cyclable à la montée. Si le test est concluant, cet aménagement sera maintenu à long terme.

Avec un devis de 15 millions de francs, l'aménagement d'un itinéraire dans les Gorges du Seyon représenterait une part très importante du million et demi de francs annuel prévu pour la mise en œuvre de la stratégie de mobilité douce et la réalisation d'aménagements cyclables, ce qui pénaliserait fortement les capacités d'investissement sur les autres axes, dont notamment les projets phares qui représentent de forts potentiels de report modal. De plus, la faisabilité de la création d'un nouvel itinéraire dans les Gorges du Seyon en regard de la protection de l'environnement n'est pas démontrée.

En prenant en compte ces éléments complémentaires, il apparaît de manière claire que les variantes d'itinéraire par les Gorges du Seyon (variante D) et longeant la route de Fenin (variante A') présentent un très grand désavantage en termes financiers, ainsi que du point de vue de la protection de la nature.

À l'inverse, les variantes A, B, C' et E sont des valorisations d'infrastructures existantes possibles avec peu d'aménagements, ayant de faibles impacts sur l'environnement naturel et engendrant donc de faibles coûts.

3. CONSULTATION DES COMMUNES

Le rapport d'évaluation des variantes a été présenté aux deux communes directement concernées, soit Val-de-Ruz et Neuchâtel. Dans leur prise de position, les communes ont salué la prise en considération de l'évolution du marché des vélos électriques dans l'évaluation des variantes, ainsi que dans les solutions envisagées. Elles ont formulé plusieurs propositions complémentaires concernant les itinéraires, soit :

- Prévoir des abaissements de la vitesse maximale autorisée à 60 km/h sur les routes cantonales 170 (Montmollin), 1003 (Valangin) et 2170 (Fenin), sur les tronçons situés hors localité.
 - Position : dans la mesure où l'ordonnance fédérale sur la circulation routière (art. 4a, al. 1 OCR) fixe à 80 km/h la limitation générale de vitesse sur les routes hors localité, un tel abaissement généralisé n'est pas possible compte-tenu des justifications de dérogation à l'ordonnance sur la signalisation routière (art. 108 OSR) qu'il s'agirait de démontrer par une expertise à établir en vertu de la loi sur la circulation routière (art. 32, al. 3 LCR).
- Le marquage de voies centrales banalisées sur les routes cantonales 170 (Montmollin) et 1003 (Valangin).
 - Position cantonale : cette mesure est déjà prévue dans le cadre des interventions de l'Etat.
- L'ouverture aux vélos électriques rapides du chemin forestier entre Peseux et Valangin à l'ouest des gorges du Seyon.
 - Position cantonale : Cette mesure sera rendue possible par l'entrée en force de la modification des lois et ordonnances fédérales en la matière prévoyant d'autoriser bientôt la circulation des cycles électriques rapides en forêt.

- La mise en circulation bidirectionnelle du tunnel descendant de la N20 dans les Gorges du Seyon, afin de libérer les voies montantes pour en faire une piste cyclopédestre.
 - Position cantonale : ce tronçon routier appartenant à la Confédération, par son Office fédéral des routes, elle est seule compétente pour traiter d'une mesure concernant ladite route. Il s'agit néanmoins de relever qu'une telle mise en bidirectionnel impliquerait de limiter à 2 voies la capacité d'un axe autoroutier qu'empruntent environ 36'000 véhicules par jour, ce qui réduirait la capacité de cet axe à deux tiers du trafic actuel, ce qui n'est pas envisageable. Le Conseil d'État s'oppose à cette mesure.

Les communes ont insisté sur l'intérêt de mettre en œuvre à court terme un maximum de mesures, y compris légères, sur plusieurs itinéraires pour répondre aux besoins des cyclistes actuels et futurs. C'est ce que prévoit le Conseil d'État.

4. CONCLUSION

Le postulat 17.129 demandait au Conseil d'État de poursuivre la réflexion quant aux tracés possibles, afin d'offrir une variante plus optimale que celle passant par la RC 1003 entre Valangin et Les Cadolles, notamment sous l'angle de la sécurité.

Les études menées en 2015 dans le cadre du développement de la stratégie de mobilité douce ont démontré que les potentiels de reports les plus importants vers la mobilité cyclable se trouvaient sur les tracés des projets phares. Ainsi, afin de maximiser l'augmentation de la part modale cyclable à l'échelle du canton, il a été recommandé de prioriser l'aménagement de ces axes.

Le postulat est motivé par l'existence d'un « potentiel de transfert modal sur cette partie du réseau cantonal de mobilité cyclable », c'est-à-dire entre le Val-de-Ruz et le Littoral, et propose au Conseil d'État d'étudier, par exemple, un itinéraire par les Gorges du Seyon. Les résultats de la présente étude montrent que la liaison entre le Val-de-Ruz et Neuchâtel ne fait pas partie des axes offrant le meilleur potentiel de report modal. En combinant les résultats de l'analyse théorique avec les propositions issues de l'expérience des participants aux ateliers, la liaison cyclable entre Neuchâtel et Valangin a été classée en itinéraire secondaire, soit le 3^e niveau hiérarchique.

L'analyse technique démontre que le potentiel de report modal sur le vélo pour cet axe reste faible, principalement en raison des temps de parcours élevés entre la ville de Neuchâtel et les diverses localités du Val-de-Ruz, dont les plus importantes en taille sont relativement distantes les unes des autres, ainsi qu'en raison de la différence d'altitude.

Cette conclusion doit être quelque peu nuancée si l'on tient compte de l'augmentation constante du nombre de vélos électriques en circulation, qui permettent de diminuer les temps de parcours de manière notable. Il apparaît cependant clairement que cet itinéraire ne peut être réellement attractif qu'à la condition de circuler avec un vélo à assistance électrique 45 km/h, catégorie qui ne représentent qu'environ 13% des ventes de vélos électriques en 2020 et 2021.

Ainsi, en application des principes définis dans la stratégie cantonale de mobilité douce et en cohérence avec les budgets limités à la disposition des autorités cantonales et communales, il serait peu pertinent d'investir de très importants montants sur un axe présentant un faible attrait en termes de temps de parcours et de dénivelé à franchir.

Tenant compte du relativement faible écart séparant les notes de l'évaluation multicritères, le très important coût de réalisation de l'itinéraire par les Gorges du Seyon (D) conduit à le déclasser par rapport aux autres variantes. De plus, les coûts engendrés par son entretien sont disproportionnés par rapport aux gains qualitatifs offerts. Quant à la variante d'une piste parallèle à la route de Fenin (A'), deuxième variante recommandée par l'analyse multicritère, elle présente le grand inconvénient de nécessiter de larges défrichements en zone forestière, ainsi qu'un coût de réalisation important. Des réflexions complémentaires devraient être menées pour analyser la faisabilité de ces solutions dans le respect des contraintes environnementales.

De manière synthétique, la représentation de l'évaluation multicritère incluant les dimensions relatives aux coûts et aux aspects environnementaux, ainsi que les remarques et certaines propositions formulées par les communes lors de la consultation, peut être présentée comme suit :

	Points forts/faibles	Classement
Variante A RC 2170 par Fenin	Bon marché, mais peu optimale en termes d'avancement et circulation motorisée présente	4
Variante A' RC 2170 par Fenin	Chère (6.3 mio), importantes emprises en forêt et peu optimale en termes d'avancement	5
Variante B RC 1003 par Valangin	Bon marché, efficace et mise en œuvre rapide, mais circulation motorisée présente	1
Variante C Ch. forestiers par Peseux	Chère (2.2 mio), importantes emprises en forêt, faible avancement et desserte peu efficace	6
Variante C' Ch. forestiers par Peseux	Bon marché, mise en œuvre rapide, mais faible avancement, desserte peu efficace et absence de revêtement	3
Variante D Gorges du Seyon	Très chère (15 mio), infrastructure lourde en zone protégée (forêt et eau), desserte mitigée et risque de chutes de pierres	7
Variante E RC 170 par Corcelles	Bon marché, efficace et mise en œuvre rapide, mais desserte surtout de l'ouest du Val-de-Ruz et circulation motorisée bien présente	2

En conclusion, trois mesures principales sont retenues, sur les routes cantonales 1003 et 170, ainsi que sur les chemins forestiers de Peseux.

La mise en œuvre de ces solutions a déjà débuté, par le marquage d'une voie centrale banalisée sur la route cantonale 1003 allant de Valangin à Pierre-à-Bot, dans le cadre de mesures-tests. La RC170 sera prochainement aménagée de la même manière en direction de Montmollin, en complément des travaux prévus à l'entrée de Corcelles-Cormondèche. De plus, l'ouverture aux vélos électriques rapides des chemins forestiers entre Peseux et Valangin sera effective dès que les modifications de l'ordonnance fédérale sur la signalisation routière (OSR), en cours de consultation, seront effectives.

Les mesures retenues tiennent compte des propositions formulées par les communes dans leur retour de consultation. Elles répondent à l'objectif visé en offrant trois itinéraires distincts, ce qui est plus favorable entre deux régions aussi étendues d'est en ouest que le Val-de-Ruz et l'agglomération neuchâteloise. Étant réalisables à très court terme, puisqu'elles consistent essentiellement en marquages et signalisations, elles constituent un moyen efficace d'améliorer notablement la situation actuelle.

Par ailleurs, en complément à l'amélioration de l'offre cyclable et dans une vision multimodale de la mobilité, le report modal sur les transports publics pour la liaison Val-de-Ruz – Neuchâtel représente un potentiel important à valoriser et est une bonne opportunité d'atteindre les objectifs globaux de la stratégie Neuchâtel Mobilité 2030, qui vise à optimiser l'utilisation de tous les modes de déplacement en fonction de la pertinence de ces derniers pour tel ou tel itinéraire.

Il faut également relever qu'à terme, la réaffectation de la ligne CFF historique en voie verte permettra non seulement de relier le Val-de-Ruz au Littoral, mais aussi les Montagnes, puisque les tunnels ferroviaires sous La Vue-des-Alpes seront aussi aménagés.

Aucune alternative opportune en termes d'attractivité et de coût ne ressortant de l'analyse exposée dans le présent rapport, le Conseil d'État ne souhaite pas modifier le Plan directeur cantonal de mobilité cyclable (PDCMC). Il maintiendra donc la liaison cyclable entre le Val-de-Ruz et Neuchâtel par la RC 1003, doublée par l'itinéraire reliant Corcelles-Cormondèche et Montmollin en ouest du Val-de-Ruz et de Neuchâtel. Cependant, la situation sera réexaminée lors de la révision à venir du PDCMC, dont une version actualisée sera en vigueur dès 2030.

En conclusion, au vu des réponses données ci-avant, le Conseil d'État propose de classer le postulat 17.129.

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

Neuchâtel, le 31 janvier 2024

Au nom du Conseil d'État :

Le président,
A. RIBAUX

La chancelière,
S. DESPLAND