

Rapport du Conseil d'État au Grand Conseil

(Du 17 décembre 2025)

PROPOSITIONS DE LA COMMISSION PARLEMENTAIRE

Projet de décret portant octroi d'un crédit cadre d'engagement quinquennal de 44'817'725 francs pour l'aménagement, l'assainissement du bruit routier, l'intégration de la mobilité douce, l'efficacité des transports publics et l'entretien constructif des routes cantonales

Projet de loi modifiant la loi sur les routes et voies publiques (LRVP)

La commission parlementaire Mobilité,

composée de M^{mes} et MM. Fabienne Robert-Nicoud, présidente, Alexandre Brodard, vice-président, Edith Aubron Marullaz, Sarah Bertschi, Emile Blant, Jean-Pierre Brechbühler, Jasmine Herrera, Gregory Huguelet-Meystre, David Moratel, Misha Müller, Martial Robert-Nicoud, Corinne Schaffner et Marina Schneeberger,

soutenue dans ses travaux par M^{me} Anne Fava, assistante parlementaire,

fait les propositions suivantes au Grand Conseil :

Commentaire de la commission

La commission Mobilité a examiné le rapport du Conseil d'État [25.051](#), Entretien durable des routes cantonales, lors de trois séances entre le 13 janvier et le 10 février 2026, en présence du chef du Département du développement du territoire et de l'environnement (DDTE), du chef du service des ponts et chaussées (SPCH) et du chef de l'office d'entretien (OENT).

Ce rapport a fait l'objet d'une présentation détaillée de la part des représentants du département afin de rappeler les quatre piliers soutenant la stratégie Mobilité 2030 et les domaines couverts par le crédit sollicité et de faire un récapitulatif des coûts. Le service a également passé en revue les mesures qui seront prises en faveur de la mobilité cyclable, de la nature et des transports publics dans le cadre des aménagements routiers.

Par ailleurs, le département a expliqué la nécessité de prévoir, dans la loi sur les routes et voies publiques (LRVP), la base légale permettant le subventionnement de mesures communales visant à assurer l'efficacité des transports publics.

Le renforcement à hauteur de 0,6 équivalent plein temps (EPT) des ressources du service dédiées à la mobilité douce a également fait l'objet d'explications complémentaires circonstanciées.

En outre, les commissaires ont pu obtenir des approfondissements, notamment s'agissant des thématiques suivantes.

Part du crédit dévolue à l'entretien des routes

La commission est partagée quant à la proportion du crédit dévolue à l'entretien des routes. Si certain-e-s commissaires, s'appuyant sur le fait qu'en comparaison intercantonale le

canton de Neuchâtel investit insuffisamment dans ce domaine, déplorent que cette part soit encore en baisse, l'autre partie de la commission estime que les montants dédiés à cette tâche sont stables.

Le département a clarifié la situation en confirmant que le montant global pour les travaux sur routes est au même niveau pour la période 2026-2030 que pour les demandes précédentes. Le présent crédit porte toutefois sur cinq ans, ce qui signifie qu'annuellement, le montant à disposition diminue de 15 à 20% par rapport aux années précédentes. Il a aussi précisé que les montants affectés aux mesures environnementales ne permettent pas de financer l'entretien des routes, puisqu'il s'agit de mesures hors chaussée ou de complications sous la chaussée. Finalement, les montants prévus pour l'assainissement du bruit routier sont compris dans les sommes dévolues aux travaux sur route.

Voies cyclables

Suite à diverses questions portant sur les bandes cyclables, le département a confirmé mener des essais pilotes dans les différentes régions du canton. Ces essais sont organisés lorsque le tracé de la route le permet, afin de tenir compte de la sécurité des usager-e-s. Ainsi, le tracé de la bande cyclable, à titre d'essai pilote, entre les Grattes et la Tourne ne débute pas immédiatement dans la ligne droite au-dessus des Grattes, celle-ci étant trop dangereuse.

Des bandes cyclables sont réalisées dans les cas où il est impossible d'élargir la route pour construire une piste cyclable. Créer une piste cyclable dans la montée en direction de la Tourne nécessiterait par exemple des investissements surdimensionnés, compte tenu de la nature essentiellement touristique de ce trajet pour les cyclistes. À noter toutefois que ce tronçon n'est pas concerné par le crédit d'entretien durable 2026-2030.

La commission a par ailleurs eu la confirmation que, compte tenu de la révision en cours du plan directeur cantonal de mobilité cyclable (PDCMC) de 2017, le canton sera en conformité avec la Loi fédérale sur les voies cyclables (LVC) dès janvier 2027.

Les questions techniques portant sur certains aménagements, notamment plusieurs giratoires, considérés comme peu appropriés aux cyclistes ont également été soulevées en séance. Le service a fourni des réponses aux inquiétudes formulées.

Délimitation des crédits d'engagement

Les travaux mentionnés comme non terminés, chiffrés à hauteur de 14,46 millions de francs, ne représentent pas un dépassement du crédit d'engagement précédent. Il est usuel que la durée de réalisation des projets dépasse la durée du crédit. Le seul cas de dépassement du budget prévu pour un chantier provient de la découverte de matériaux pollués, dans une proportion beaucoup plus importante que prévue, lors de la réalisation de la RC5 entre Monruz et Saint-Blaise. Cette situation résulte notamment d'un changement de la législation classant de nouveaux matériaux dans la catégorie des matériaux pollués.

Mesures d'allégement budgétaire de la Confédération

Aux inquiétudes de certain-e-s commissaires, le chef de département indique qu'il est peu vraisemblable que la Confédération procède à une réduction de sa subvention de 2,4 millions de francs. Il précise que cette demande de crédit ne comptabilise aucune recette liée au projet d'agglomération. Il a par contre été tenu compte des subventions de la Confédération aux communes pour calculer la subvention cantonale à prévoir pour le projet de voie de mobilité douce « La Littorale ». De manière générale, le co-subventionnement fédéral en matière de politique d'agglomération ne devrait pas être remis en cause par le programme d'économies de la Confédération, à la condition bien sûr que les cantons avancent dans leurs projets conformément à la planification.

Revêtements clairs

Le département a confirmé que des réflexions sont en cours concernant l'utilisation de revêtements clairs pour éviter l'effet albédo¹. Jusqu'ici, l'asphalte reste cependant le seul liant suffisamment souple et résistant pour garantir la durabilité de la route. Les systèmes de colle alternatifs conviennent pour des places publiques, des chemins d'accès ou les petites routes communales, mais pas pour des routes cantonales. L'utilisation de revêtements clairs est aussi étudiée pour les pistes cyclables.

Prévention des risques d'entente cartellaire

Le type de procédure de soumission est dépendant des montants en jeu : jusqu'à 300'000 francs, une procédure de gré à gré peut être menée ; de 300'000 à 500'000 francs, il est possible de mener une procédure sur invitation ; dès 500'000 francs, la procédure doit obligatoirement être ouverte. Seule la procédure sur invitation provoque le risque de voir les entreprises s'entendre sur les prix, mais le canton ne l'utilise plus depuis sept ans et restreint ses options aux procédures de gré à gré et surtout aux procédures ouvertes. Cette manière de procéder permet d'éviter tout risque d'entente cartellaire. Elle sera largement pratiquée en coordination avec les communes pour les projets compris dans le rapport. Le département se réfère également à la réponse qu'il a apportée à la [question 25.382](#).

Stratégie Neuchâtel Mobilité 2030

Aux remarques de certain-e-s commissaires soulignant la nécessité d'avoir une vision à plus long terme que 2030 s'agissant de la mobilité dans le canton, le chef de département a rappelé la genèse de la stratégie Mobilité 2030. Celle-ci a été élaborée de manière cohérente en 2015, en intégrant le RER neuchâtelois (dont la ligne directe), les contournements du Locle et de La Chaux-de-Fonds, l'entretien routier ainsi que la mobilité douce (dont la stratégie a été déclinée dans le plan directeur de mobilité cyclable (PDCMC) dès 2017). Cette stratégie avait notamment pour but de convaincre la Confédération de la pertinence du projet cantonal qui vise au doublement de la part modale des transports publics – objectif largement dépendant du financement de la ligne directe via le nouveau fonds d'infrastructures ferroviaires (FIF) – et à éviter la construction d'un deuxième tube routier sous la Vue-des-Alpes. Le rapport Weidmann et la récente décision du Conseil fédéral ont confirmé la qualité du projet neuchâtelois. La réalisation de ces projets d'envergure prendra néanmoins beaucoup plus que quinze ans et cette stratégie restera valable bien au-delà de 2030. À titre d'exemples, la ligne directe est planifiée pour 2041 et la mise en œuvre du PDCMC, actuellement en cours de révision, s'étendra jusqu'en 2042.

Conformité des travaux avec la LHand

Le canton applique strictement les normes relatives aux personnes vivant avec un handicap (PVH) dans tous ses projets. Il est toutefois précisé que la mise en place d'aménagements destinés aux PVH, notamment aux arrêts de bus, porte essentiellement sur le domaine public communal et relève donc de la compétence des communes.

Le département a en outre expliqué que les projets d'entretien routier sont systématiquement présentés aux associations défendant les intérêts des PVH, mais que celles-ci ne sont pas formellement consultées en amont de l'élaboration des projets. Une majorité de la commission a décidé de déposer une recommandation (cf. annexe) afin de demander au Conseil d'État de faire évoluer cette pratique vers une consultation en bonne et due forme.

Le chef de département a confirmé qu'il ne s'opposerait pas à cette recommandation et que celle-ci aurait l'avantage, compte tenu des nombreux projets à mener en collaboration avec les communes, de sensibiliser ces dernières à la problématique.

¹ Fraction de l'énergie de rayonnement incidente qui est réfléchi ou diffusée par un corps, une surface ou un milieu (Larousse).

Entrée en matière (art. 171 OGC)

À l'unanimité, la commission propose au Grand Conseil d'entrer en matière sur ces projets, tels que proposés par le Conseil d'État.

Votes finaux

Par 12 voix et 1 abstention, la commission propose au Grand Conseil d'accepter le projet de décret tel qu'il est présenté par le Conseil d'État.

Par 12 voix et 1 abstention, la commission propose au Grand Conseil d'accepter le projet de loi tel qu'il est présenté par le Conseil d'État.

Préavis sur le traitement du projet (art. 272ss OGC)

Sans opposition, la commission propose au bureau du Grand Conseil que le projet soit traité par le Grand Conseil en débat libre.

La commission a adopté le présent rapport lors de sa séance du 10 février 2026.

Motion dont la commission propose le classement

Compte tenu de la teneur de ce rapport, le Conseil d'État a demandé à la commission de prendre en considération le classement de la [motion 22.154](#), Suivi des objectifs de la stratégie Neuchâtel Mobilité 2030. En effet, il considère y répondre déjà partiellement via son chapitre 2.2 et confirme qu'une réponse plus complète sera apportée lors de la prochaine échéance du monitoring quadriennal en 2027-2028. Il rappelle que les chiffres des parts modales seront calculés grâce au micro-recensement national de l'OFS qui aura lieu en 2026 et dont les résultats seront publiés en 2027. C'est sur cette base que le Conseil d'État élaborera le rapport sur l'aménagement du territoire (RAT) entre 2027 et 2028 et commentera les parts modales ainsi que l'état d'avancement des projets de la stratégie Mobilité 2030.

Dans l'intervalle, le département s'est engagé à présenter la stratégie Mobilité 2030 ainsi qu'un état des lieux intermédiaire de la mise en place des mesures et de leurs impacts sur l'évolution des parts modales devant la commission avant l'été 2026.

Si la majorité de la commission s'est rangée à la proposition du chef de département, certaines voix se sont élevées, estimant inhabituel de classer une motion avant la livraison effective des éléments attendus.

Par 9 voix contre 1 et 3 abstentions, la commission propose au Grand Conseil le classement de la motion de la commission Mobilité 22.154, du 10 avril 2022, Suivi des objectifs de la stratégie Neuchâtel Mobilité 2030.

Recommandation déposée (cf. annexe)

Par 9 voix et 4 abstentions, la commission Mobilité propose au Grand Conseil d'accepter la recommandation 26.110, du 10 février 2026, LHand, consulter les associations expertes.

Neuchâtel, le 10 février 2026

Au nom de la commission Mobilité :

La présidente,
F. ROBERT-NICOUD

La rapporteure,
J. HERRERA

Annexe

DDTE

10 février 2026

26.110
ad 25.051

Recommandation de la commission Mobilité

LHand, consulter les associations expertes

Le Grand Conseil recommande au Conseil d'État de s'approcher des associations représentant les personnes vivant avec un handicap afin de les consulter en amont des projets d'aménagement ou de mise en conformité lors des travaux routiers.

Développement

Le domaine du handicap est vaste. Une personne à mobilité réduite et une personne malvoyante n'ont pas les mêmes besoins. Seules ces personnes peuvent garantir que les mise en conformité et les aménagements sur le domaine public répondent effectivement à leurs besoins.

Nous souhaitons donc que le service des ponts et chaussées (SPCH) consulte les associations pertinentes en fonction des aménagements prévus en amont des travaux, plutôt que de les informer en aval. Cette manière de procéder permettra de mieux garantir que l'investissement consenti sert bien le but visé.

Signataire : Fabienne Robert-Nicoud, présidente de la commission Mobilité