

Rapport du Conseil d'État au Grand Conseil

(Du 27 avril 2026)

PROPOSITIONS DE LA COMMISSION PARLEMENTAIRE

concernant

la réponse au postulat 22.159 « Pour une meilleure prise en compte de la mobilité douce sur l'axe Fontaines – Chézard »*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, Sandrine Chauvy, Gregory Huguelet-Meystre, David Moratel, Stéphanie Skartsounis, 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 [26.008](#), Liaison cyclable Fontaines – Chézard, lors de sa séance du 9 septembre 2026, en présence du chef du Département du développement du territoire et de l'environnement (DDTE) et du chef du secteur signalisation et multimodalité au service des ponts et chaussées (SPCH).

Ce rapport a fait l'objet d'une présentation détaillée de la part des représentants du département. Il a été indiqué qu'un bureau d'études a été mandaté pour évaluer les différentes variantes d'itinéraires et d'aménagement afin de répondre au mieux au postulat tout en se conformant au Plan directeur cantonal de la mobilité cyclable (PDCMC). L'étude a été coordonnée avec la commune de Val-de-Ruz, dans le cadre de son plan d'aménagement local (PAL) et de son plan directeur de mobilité cyclable.

Les discussions menées avec le département ont permis de répondre aux questions des commissaires et d'approfondir notamment les points suivants :

Coût de la variante préconisée et financement

Une partie de la commission a noté que la variante retenue par le Conseil d'État était également la moins onéreuse. Cette coïncidence a soulevé quelques questions quant aux motivations réelles pour le choix de la meilleure option. Le Conseil d'État a confirmé que, dans le cas présent, l'option la moins chère était également considérée comme la meilleure, tout en rappelant que le coût n'avait qu'une faible pondération dans l'évaluation multicritères, contrairement à la sécurité et à l'emprise sur les surfaces d'assolement (SDA). Il a également été rappelé que la mise à jour du Plan directeur cantonal de mobilité cyclable (PDCMC) prévoit un doublement des moyens destinés à la mobilité douce, soit un coût moyen annuel pour le canton d'un peu plus de 4 millions de francs jusqu'en 2042. Cela démontre la volonté du Conseil d'État de soutenir la mobilité douce.

La loi sur la mobilité douce (LMD) définit le financement. Dans le cas de la variante recommandée, s'agissant d'un itinéraire du PDCMC hors route cantonale, l'État subventionne les aménagements cyclables à hauteur de maximum 50%. Les modalités ont d'ores et déjà été validées avec la commune, qui est convaincue par cette solution.

Options de fermeture de la RC 2372 ou de réduction de la vitesse à 60 km/h

Certaines voix se sont élevées en faveur d'une fermeture de la RC 2372 à la circulation automobile, estimant qu'une telle mesure inciterait au report modal. Sur ce point, le Conseil d'État a rappelé qu'il n'est pas constructif, voire qu'il est contre-productif, de vouloir forcer le report modal avec des mesures de contrainte. En l'occurrence, le trafic serait largement reporté sur la route cantonale traversant Cernier et Fontainemelon, avec pour conséquences prévisibles l'augmentation de la dangerosité et un dépassement du bruit autorisé. L'Ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit (OPB) est extrêmement contraignante et le projet pourrait se retrouver arrêté suite à un seul recours.

S'agissant d'une réduction de la vitesse de circulation à 60 km/h sur ce tronçon, il a été rappelé que les bases légales fédérales fixent les limitations à 80 km/h hors localité et à 50 km/h en localité. Toute exception à ces normes doit être dûment justifiée, or cette route n'est aujourd'hui pas classée comme accidentogène et ne permettrait pas d'activer un régime d'exception.

Option des chemins d'amélioration foncière (AF)

Les chemins AF se situent tant sur domaine privé que sur domaine public. Ils ont été réalisés dans le cadre de l'amélioration foncière avec pour objectif premier le fonctionnement de l'agriculture. Ces chemins peuvent être utilisés à d'autres fins, notamment pour la mobilité douce, et sont parfois valorisés par les communes dans le cadre de leur plan directeur communal de mobilité douce. Néanmoins, outre les enjeux sécuritaires en lien avec la cohabitation des véhicules agricoles avec d'autres usagers, ces chemins sont rarement en bon état et ne conviennent pas toujours au passage des cyclistes. Finalement, le bitumage de ces chemins n'est pas aisé compte tenu des contraintes environnementales et des critères fixés d'imperméabilisation des sols par la Loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT).

Postulat dont le Conseil d'État propose le classement

Par 10 voix contre 1 et 2 abstentions, la commission propose au Grand Conseil d'accepter le classement du postulat 22.159, « Pour une meilleure prise en compte de la mobilité douce sur l'axe Fontaines – Chézard », tel que proposé 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 restreint.

La commission a adopté le présent rapport par voie électronique le 29 septembre 2026.

Neuchâtel, le 29 septembre 2026

Au nom de la commission Mobilité :

La présidente,
F. ROBERT-NICOUD

Le rapporteur,
D. MORATEL