GRAND CONSEIL NEUCHÂTELOIS – **MOTION**

À compléter par le secrétariat général du Grand Conseil lors de la réception du document déposé			
Département(s)	**DDTE**	**Date**	**29 octobre 2026**
Numéro	**26.182**	**Heure**	**10h30**

Auteur-e(-s) :	**Député-e-s interpartis**	**Lié à** (facultatif) **:** **ad**
Titre :	**Des infrastructures et des aménagements à la hauteur d'un plan directeur cantonal de mobilité cyclable (PDCMC) plus volontariste et ambitieux !**	

Contenu :

À la suite de la procédure de consultation relative à la révision du Plan directeur cantonal de mobilité cyclable (PDCMC) et de l'interprétation très optimiste de ses résultats par le Conseil d'État relatée par la presse, et compte tenu du retard considérable du canton par rapport au reste du pays en matière de mobilité cyclable, le Grand Conseil demande au Conseil d'État de faire enfin preuve d'un volontarisme et d'une ambition à la hauteur des enjeux, en intégrant en particulier les éléments suivants concernant les infrastructures et les aménagements routiers dans la version finale du PDCMC :

1. Planifier et réaliser à court ou moyen terme des liaisons cyclables utilitaires, continues, directes et sûres, permettant de relier les différentes régions du canton entre elles, avec les cantons limitrophes et avec la France voisine. En particulier :
   - étudier, pour le Val-de-Ruz, les différentes solutions permettant de franchir le verrou topographique entre Valangin et Neuchâtel sans attendre la future réaffectation de l'actuelle ligne ferroviaire Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds ;
   - étudier, pour le Val-de-Travers, les possibilités d'une liaison directe avec le Littoral suivant l'axe naturel des gorges de l'Areuse ;
   - identifier et réaliser des parcours cyclables de qualité entre les Montagnes et les vallées, et avec la France voisine ;
   - déployer davantage de pistes cyclables reliant les localités, particulièrement sur les tronçons prévus « avec bande » qui présentent une largeur de route d'au moins 10 m (avec la prise en compte des accotements et des éventuels trottoirs).
2. Identifier et hiérarchiser les principaux carrefours, giratoires et franchissements complexes constituant des points noirs ou des ruptures de qualité sur le réseau cyclable cantonal :
   - établir un programme spécifique et priorisé pour leur assainissement ;
   - prendre en compte, dans cette priorisation, non seulement l'accidentologie constatée, mais également la continuité des itinéraires, la sécurité ressentie, la lisibilité des trajectoires et les besoins des cyclistes les moins expérimenté-e-s ;
   - octroyer aussi souvent que possible la priorité aux cyclistes aux intersections et giratoires inscrits dans le PDCMC.
3. Examiner systématiquement, lors de la construction ou de l'assainissement de tunnels routiers ou ferroviaires comportant une galerie de sécurité, la possibilité de rendre celle-ci également accessible aux piéton-ne-s et aux cyclistes :
   - prévoir cette utilisation lorsque les exigences de sécurité, les caractéristiques techniques de l'ouvrage et les conditions d'exploitation le permettent ;
   - intégrer ce principe suffisamment en amont dans la planification des ouvrages concernés et, pour les infrastructures ne relevant pas directement du canton, le défendre auprès des maîtres d'ouvrage et autorités compétentes.
4. Lancer un programme cantonal de stationnements et vélostations sécurisés et adaptés également à des vélos plus larges (vélos-cargos, tricycles pour personnes à mobilité réduite) couvrant l'ensemble des gares CFF et des pôles d'échange majeurs, tenant compte d'une augmentation majeure du trafic vélo dans les années à venir. À cette fin, le Conseil d'État devra utiliser sa qualité de commanditaire du trafic régional (RER Neuchâtel) pour renégocier la convention de prestations avec les CFF, afin d'y inscrire deux objectifs prioritaires :
   - l'intégration tarifaire du stationnement sécurisé (gratuité ou inclusion) pour les détentrices et détenteurs d'abonnements de transports publics ;

- un plan d'action contraignant pour l'emport des vélos, prévoyant la réservation systématique d'espaces dédiés dans les rames régionales aux heures de pointe et l'adaptation du matériel roulant lors des prochains renouvellements.

Développement (obligatoire) **:**

1. La révision du Plan directeur cantonal de mobilité cyclable (PDCMC) renforce à juste titre les liaisons interrégionales et prévoit notamment de nouvelles voies cyclables structurantes. Le canton entend ainsi créer 80 km de pistes et 49 km de bandes cyclables supplémentaires d'ici à 2042.

   Plusieurs verrous majeurs subsistent cependant, en particulier les liaisons entre le Littoral et le Val-de-Ruz, d'une part, et entre le Littoral et le Val-de-Travers, d'autre part. Dans les deux cas, la topographie joue évidemment un rôle déterminant, mais elle rend d'autant plus importante la recherche d'itinéraires directs, présentant des pentes raisonnables et évitant autant que possible les détours. Avec le développement du vélo à assistance électrique, les différences d'altitude ne constituent plus nécessairement un obstacle rédhibitoire ; les détours et dénivelés inutiles restent en revanche fortement pénalisants pour les déplacements quotidiens.

   Pour le Val-de-Ruz, le nouveau PDCMC mise notamment sur la transformation future de l'actuelle ligne ferroviaire Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds en voie verte, une fois la nouvelle ligne directe mise en service. Cette infrastructure pourra constituer, à terme, une liaison de grande qualité. Le canton présente d'ailleurs cette réaffectation comme l'une des liaisons interrégionales structurantes du futur réseau. Elle ne saurait toutefois constituer l'unique réponse au désenclavement cyclable du Val-de-Ruz pendant les nombreuses années qui nous séparent encore de sa réalisation. Une liaison performante entre le Val-de-Ruz et Neuchâtel doit donc être recherchée à court ou moyen terme, en examinant sans *a priori* les différentes possibilités permettant de franchir le verrou de Valangin.

   Pour le Val-de-Travers, l'itinéraire par Rochefort et La Clusette représente également un détour et un dénivelé importants pour rejoindre le Littoral. La nouvelle galerie cyclable de La Clusette constitue une amélioration appréciable et sécurise un franchissement jusque-là particulièrement problématique. Elle ne résout toutefois pas à elle seule la question d'une liaison directe entre le Val-de-Travers et le Littoral.

   La géographie elle-même suggère un autre axe : les gorges de l'Areuse, qui constituent la liaison naturelle entre la vallée et le Littoral. La présente motion demande donc que les possibilités d'y créer ou d'y compléter une liaison cyclable utilitaire soient sérieusement étudiées, en tenant évidemment compte des contraintes environnementales, foncières et techniques propres à ce secteur.

   Dans les Montagnes, le projet de Chemin des rencontres entre La Chaux-de-Fonds et Les Brenets prévu par le PDCMC est à saluer, mais il faut s'assurer ici aussi que des parcours cyclables attractifs et continus permettent de connecter la région avec la France et les vallées voisines, afin d'offrir non seulement des parcours touristiques attrayants, mais aussi des alternatives au pendularisme automobile.

   L'objectif n'est pas de prédéterminer aujourd'hui les solutions techniques à réaliser, mais de fixer une exigence fonctionnelle claire : les deux grandes vallées du canton doivent disposer à court ou moyen terme d'une liaison cyclable directe, continue et attractive avec le Littoral, et les Montagnes doivent également disposer de bonnes infrastructures les reliant à l'ensemble des territoires avoisinants.

2. Un réseau cyclable n'est réellement attractif que si la qualité et la sécurité de l'itinéraire sont assurées de bout en bout. Or, les carrefours, giratoires et grands franchissements routiers constituent souvent les maillons les plus délicats d'un itinéraire cyclable. Quelques centaines de mètres particulièrement inconfortables, et parfois un seul carrefour perçu comme dangereux, peuvent suffire à dissuader une partie de la population d'utiliser le vélo pour ses déplacements quotidiens. C'est particulièrement vrai pour les enfants, les personnes âgées, les nouveaux utilisateurs du vélo ou, plus généralement, les personnes qui ne se sentent pas à l'aise dans un trafic motorisé dense.

   Le projet de nouveau PDCMC identifie cette problématique et prévoit notamment une stratégie de régulation des carrefours. Il s'agit d'une évolution positive, mais la question des grands carrefours complexes mérite une démarche spécifique, avec identification des situations problématiques, hiérarchisation et programmation de leur assainissement.

   Cette démarche ne devrait par ailleurs pas reposer exclusivement sur les statistiques d'accidents. Un carrefour peut présenter peu d'accidents précisément parce que les personnes qui ne se sentent pas en sécurité à vélo l'évitent, choisissent un autre mode de déplacement ou circulent sur des espaces qui ne leur sont pas destinés. La sécurité ressentie constitue donc également un critère pertinent lorsqu'il s'agit non seulement de sécuriser les cyclistes actuels, mais également d'augmenter la part de la population susceptible de se déplacer à vélo.

   Les réponses à apporter pourront varier selon les situations, et notamment tenir compte des parcours prioritaires définis dans le PDCMC : continuité et meilleure lisibilité des aménagements cyclables, réduction des zones de conflit, modification des priorités, adaptation des giratoires, régulation lumineuse spécifique, séparation spatiale ou temporelle des flux, réduction des vitesses, etc. Le Conseil d'État pourra aussi s'inspirer des différents types d'aménagements recommandés par l'Office fédéral des routes (OFROU) pour les voies express cyclables (p. 49).

De manière générale, le réseau routier neuchâtelois est un héritage de l'époque où la mobilité se faisait à la force musculaire, que ce soit humaine ou animale. Les tracés historiques des principaux axes entre localités suivent donc généralement l'itinéraire le plus direct et le moins épuisant pour les corps.

La promotion de la mobilité cyclable passe donc aussi par l'optimisation du potentiel du réseau viaire existant en offrant une place adéquate à la mobilité douce, et particulièrement aux vélos, en redonnant de la place et de la sécurité aux pratiquant-e-s de la petite reine sur les routes existantes. Ainsi, le type d'aménagement récemment réalisé entre Dombresson et Chézard-Saint-Martin devrait se répandre largement. Il pourrait par exemple être reproduit sur la route cantonale qui relie Boudry à Bevaix à la hauteur de l'autoroute, qui dispose d'une largeur suffisante pour un aménagement similaire à celui construit entre Dombresson et Chézard-Saint-Martin.

Sur ces points également, la présente motion ne vise donc pas à imposer une solution type à tous les carrefours, ni un schéma unique d'aménagement. Elle demande cependant au Conseil d'État de passer d'un traitement au cas par cas à un véritable programme d'assainissement des principaux points noirs du réseau, afin que les efforts consentis sur les tronçons courants ne perdent pas leur efficacité au moment précis où les cyclistes rencontrent les situations les plus complexes.

3. La mise en service de la galerie de sécurité du tunnel de La Clusette constitue un exemple particulièrement intéressant d'utilisation multifonctionnelle d'une infrastructure. Construite en premier lieu pour répondre aux exigences de sécurité du tunnel routier, cette galerie est également accessible aux piétons et, dans le sens de la montée, aux cyclistes. Selon le Conseil d'État, il s'agit d'une première en Suisse. Cette solution permet de franchir en toute sécurité un verrou topographique important, sans devoir construire parallèlement une infrastructure entièrement nouvelle pour la mobilité douce. Elle montre surtout l'intérêt d'intégrer les besoins des piéton-ne-s et cyclistes dès la conception ou l'assainissement de ce type d'ouvrage.

   Le canton de Neuchâtel compte plusieurs tunnels routiers et ferroviaires existants ou projetés. Tous ne se prêteront pas nécessairement à un usage partagé de leur galerie de sécurité. La fonction première de celle-ci doit demeurer garantie et les contraintes techniques, sécuritaires et d'exploitation peuvent différer fortement d'un ouvrage à l'autre.

   La présente motion ne demande donc pas une ouverture automatique des galeries de sécurité aux cyclistes et aux piétons, mais que cette possibilité soit systématiquement étudiée, plutôt que découverte ou envisagée tardivement, et qu'elle soit mise en œuvre lorsque les conditions le permettent. Cette approche pourrait être particulièrement intéressante lorsque les tunnels permettent de franchir des obstacles topographiques qui constituent également des verrous pour la mobilité cyclable, tels que ceux évoqués plus haut. Elle pourrait ainsi contribuer à la réalisation d'un réseau plus direct et continu, tout en valorisant au mieux les investissements consentis pour la sécurité des infrastructures.

   L'expérience de La Clusette pourrait ainsi ne pas rester une exception anecdotique, mais bien représenter le point de départ d'une pratique cantonale consistant à rechercher systématiquement les synergies entre infrastructures de sécurité et mobilité douce.

   Pour ce qui est des tunnels ferroviaires de la future ligne directe entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds, compte tenu de l'avancement de la planification, les motionnaires laissent volontiers le Conseil d'État juger de la pertinence et de l'opportunité d'examiner la question avec la Confédération, la réalisation de la liaison ferroviaire ayant la priorité sur les autres considérations.

4. Il existe deux leviers essentiels qui font réussir l'intermodalité ailleurs : la garantie d'un stationnement sécurisé à l'arrivée et la fluidité du transport du vélo dans le train. Un réseau cyclable qui ne s'arrime pas parfaitement au réseau ferroviaire par des services concrets est un réseau qui condamne l'usager périurbain à garder sa voiture.

   La saturation des gares neuchâteloises (et le risque futur à Cernier) ne peut être résolue par de simples arceaux en surface. Les personnes qui utilisent régulièrement le vélo ont besoin que leur véhicule soit protégé des vols et des intempéries, et qu'il y ait des places suffisantes.

   Le canton de Zurich et la ville de Bâle ont généralisé l'installation de tours de stationnement intelligentes (systèmes type Vélobox ou Velocity), permettant de stocker 200 vélos sur l'empreinte de 10 places de voiture, avec un accès sécurisé par abonnement CFF.

   L'OFROU a publié des recommandations concernant le stationnement qui indiquent 1 à 4 places de vélo pour 10 passagers au départ (Stationnement des vélos, p. 37) (par exemple : Marin-Epagnier : 550 au départ, 55 à 220 places de vélo), avec possibilité de cofinancement à 50% par les CFF).

   La réussite de l'intermodalité ne repose pas seulement sur le béton, mais sur la simplicité administrative et financière, comme le démontrent des expériences réalisées ailleurs. Dans le canton de Genève, le Grand Conseil a adopté un plan de stationnement 2024-2028 qui lie explicitement la création de places à une harmonisation tarifaire : le stationnement sécurisé est inclus ou gratuit pour les abonnés des transports publics. Cela crée une offre « porte-à-porte » compétitive face à la voiture.

Dans le canton de Vaud, un crédit-cadre spécifique a été débloqué pour sécuriser les abords des gares, et la nouvelle loi sur la mobilité (LMob) prévoit d'intégrer le vélo comme un maillon à part entière du service public, impliquant des négociations tarifaires avec les opérateurs.

Certain-e-s cyclistes ont besoin d'embarquer leur vélo dans les transports publics. Mais la situation actuelle est insuffisante : manque de place, coût à l'utilisation, etc. De nombreuses régions en Suisse ont dû adapter leurs contrats de prestations pour réserver des espaces vélos dédiés dans les trains régionaux. La motion fédérale 22.4432 a déjà souligné l'urgence pour les cantons de collaborer avec les CFF pour garantir l'offre de transport de vélos.

Il s'agit donc ici d'appliquer des standards déjà actés dans les cantons de Genève, de Vaud et de Zurich et au niveau fédéral. Il est temps de corriger le tir pour faire de Neuchâtel un canton où le vélo et le train forment enfin un duo gagnant.

Demande spécifique liée au traitement	
Urgence	NON

Auteur-e ou premier-ère signataire : *prénom, nom* (obligatoire) :

Mauro Moruzzi

Autres signataires (*prénom, nom*) **:**	**Autres signataires suite** (*prénom, nom*) **:**	**Autres signataires suite** (*prénom, nom*) **:**
Olivier Beroud	Nathalie Ljuslin	Yves Pessina