

GRAND CONSEIL NEUCHÂTELOIS – INTERPELLATION

À compléter par le secrétariat général du Grand Conseil lors de la réception du document déposé

Département(s)

DDTE

Date

14 février 2025

Numéro

25.111

Heure

9h43

Auteur-e(-s) : Jasmine Herrera

Titre : Favoriser la vitesse des camions plutôt que la sécurité des cyclistes ?

Contenu (questions posées au Conseil d'État) :

Le service cantonal des ponts et chaussées (SPCH) a mis à l'enquête, du 17 mai au 17 juin 2024, un projet de réfection de la chaussée et d'amélioration de la géométrie routière de la route H10 entre Le Bregot et Rochefort.

Compte tenu des vitesses pratiquées par les poids lourds sur cette route, la possibilité d'ajouter une simple piste cyclable en site propre à côté de la route a-t-elle été étudiée ? Quel serait le surcoût de cette variante ?

Développement (commentaire aux questions) :

Le projet de réaménagement retenu prévoit un élargissement de la route pour trafic motorisé (de 6,3 m à 7 m par endroits) avec l'ajout d'une bande cyclable unidirectionnelle de 1,8 m. Ce choix profite principalement aux camions et voitures qui empruntent cette route, leur permettant d'augmenter davantage leur vitesse sur ce tronçon. Les potentiel-le-s usager-ères-s cyclistes de cette route (qui relie le Val-de-Ruz, le Val-de-Travers et le Littoral, en particulier le village de Rochefort au Littoral) sont les grand-e-s perdant-e-s de cette décision.

La pratique dans d'autres cantons est de favoriser, au gré des opportunités de réaménagement, la pratique cycliste, comme dans le projet de la Freudwillerstrasse à Uster. Rappelons que Neuchâtel est particulièrement à la traîne, lanterne rouge de la part modale cycliste de tous les cantons suisses avec 2,6% de part modale. L'aménagement réalisé à Uster a une configuration de 6,4 m pour la circulation motorisée, 2,5 m pour la piste cyclable en site propre et une bande herbeuse de 1,4 m pour séparer les deux.

Pour une largeur de revêtement identique à celle du projet retenu sur la H10, il serait donc possible de prioriser la sécurité des personnes à vélo avec une piste cyclable en site propre comme à Uster, en maintenant la largeur actuelle de la route pour trafic motorisé (6,3 m pour les voitures + 2,5 m pour les vélos). L'impact à la forêt serait également identique, car la distance aux arbres en bordure du côté piste cyclable peut être plus faible que la distance aux arbres d'une route à 80 km/h.

En l'état, le projet de réaménagement de la route H10 entre Le Bregot et Rochefort ne semble pas respecter les lois et normes en vigueur, compromettant la sécurité des usagers et usagères et l'attractivité du réseau cyclable.

1. Non-conformité à la Loi fédérale sur les voies cyclables (LVC)

Le projet ne prévoit pas de piste cyclable séparée du trafic motorisé et piétonnier. L'aménagement mixte proposé met en danger les cyclistes sur une route limitée à 80 km/h. L'aménagement cyclable prévu n'est pas continu, interconnecté, sûr et séparé du trafic motorisé et de la mobilité piétonne, de qualité homogène et n'est pas attrayant pour le trafic cycliste de loisir et quotidien, ce qui contrevient aux exigences de la LVC (art. 6).

2. Non-respect des lois et règlements cantonaux

La loi cantonale sur les routes et voies publiques (LRVP) et son règlement imposent un aménagement conforme aux règles de l'art et à l'état de la technique. En effet, les normes VSS-40040b et VSS-40042, le manuel d'infrastructure [Gestion des cycles aux carrefours](#) de l'Office fédéral des routes (OFROU) de 2021 ainsi que le guide pratique [Planification des réseaux de voies cyclables](#) de l'OFROU de 2024 recommandent une séparation physique des vélos sur les routes principales à 80 km/h.

3. Violation de la loi cantonale sur la mobilité douce (LMD)

L'objectif d'augmenter la part modale cycliste n'est pas pris en compte. Une simple bande cyclable, surtout dans un seul sens, est jugée insuffisante par l'association de défense des cyclistes Pro Velo Neuchâtel et par l'Association transports et environnement (ATE) Neuchâtel pour encourager l'usage du vélo dans toutes les catégories de cyclistes. Une piste séparée, assurant une meilleure sécurité des cyclistes, aurait un potentiel d'usage bien plus élevé.

4. Répartition de l'espace inadéquate

Une route plus large risque d'augmenter la vitesse moyenne des véhicules et d'entraîner un trafic induit, mettant davantage en danger les cyclistes. Une piste cyclable séparée de 2,5 m pourrait être aménagée sans élargir le projet, en réorganisant l'espace, afin d'assurer la sécurité des cyclistes.

5. Utilisation contestable des fonds fédéraux

Contrairement à d'autres routes cantonales, le projet bénéficie de contributions fédérales pour les routes principales suisses (60% du coût selon le RELRVP, art. 12), mais ne respecte pas les exigences légales et techniques fédérales. Bien que le Conseil fédéral ait rappelé que ces contributions peuvent financer des infrastructures cyclables de qualité, les fonds fédéraux ne servent pas dans ce projet à améliorer la sécurité des cyclistes.

6. Des détours pour les cyclistes, une ligne droite pour les automobilistes

La LVC exige, entre autres, des itinéraires directs. L'aménagement du tronçon Rochefort-Montézillon ne peut supprimer la nécessité d'un aménagement cyclable de qualité entre Rochefort et Corcelles. Ce détour de 1,5 km avec 35 m de

dénivellation positive n'est pas acceptable.

7. Un calcul de potentiel cyclable réducteur

Un réseau cyclable de qualité ne bénéficiera pas qu'aux habitant-e-s de Rochefort, mais contribuera au maillage cyclable reliant les différentes régions du canton. Rochefort est en effet un carrefour de mobilité, reliant le Val-de-Travers au Littoral neuchâtelois et au Val-de-Ruz. La distance à parcourir entre ces régions est acceptable tant pour les pendulaires à vélo électrique que pour les cycloportifs et les cyclotouristes. Il est réducteur de dire que le projet sera utile à « moins de 1% de la population cantonale », alors que l'inexistence d'aménagements de qualité entrave les liaisons cyclables entre trois des quatre régions du canton.

8. Tous gagnants avec une piste cyclable : automobilistes, cyclistes et piétons

Avec une piste cyclable, les cyclistes ne circulent pas sur la route et ne gênent donc pas la circulation automobile. En raison du caractère sinueux de la route, dans le projet présenté, il est difficile, voire impossible, de dépasser un cycliste dans le sens en mixité. De plus, avec une piste cyclable, les quelques rares piétons seraient également en sécurité, car ces derniers pourraient utiliser la piste cyclable lorsque nécessaire. Pour exemple, de nuit, quand il n'y a plus de transports publics. Ainsi, tous sont gagnants avec une piste cyclable séparée de la route : automobilistes, cyclistes et piétons.

Souhait d'une réponse écrite : OUI

Demande d'urgence : OUI

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

Jasmine Herrera

Autres signataires (<i>prénom, nom</i>) :	Autres signataires suite (<i>prénom, nom</i>) :	Autres signataires suite (<i>prénom, nom</i>) :
Cloé Dutoit	Yves Pessina	Clarence Chollet
Patrick Erard	Monique Erard	Nicolas de Pury
Christine Ammann Tschopp	Barbara Blanc	Catherine Loetscher
Marc Fatton	Stéphanie Skartsounis	Niel Smith
Marianna Gay	Brigitte Neuhaus	Daniel Sigg
Armin Kapetanovic	Emile Blant	Fabienne Robert-Nicoud
Katia Della Pietra	Yasmina Produit	Elisabeth Moser
David Moratel	Joëlle Eymann	Hugo Clémence
Patricia Sörensen	Corine Bolay Mercier	Célia Jeanneret
Marinette Matthey	Amina Chouiter Djebaili	

Réponse écrite du Conseil d'État, transmise aux membres du Grand Conseil le 29 septembre 2025

L'interpellation 25.111 soulève plusieurs points relatifs au projet d'aménagement de la route principale H10 entre Rochefort et Bregot, notamment en lien avec la sécurité des cyclistes et la conformité du projet aux normes légales. Le Conseil d'État tient à rappeler les éléments suivants, en élargissant toutefois la réflexion au tronçon complet, soit Rochefort- Corcelles.

1. Potentiel cyclable limité du tronçon concerné

Le potentiel de fréquentation cyclable entre Rochefort et Neuchâtel a été estimé à un maximum de quelques dizaines de cyclistes par jour, selon l'étude de réaffectation de la voie ferroviaire Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds réalisée par Citec en décembre 2023, et ce, même en admettant une amélioration significative de l'itinéraire aux niveaux sécuritaire et qualitatif. Ce chiffre repose sur une analyse rigoureuse du nombre de pendulaires actifs dans le périmètre concerné. Le potentiel pendulaire longue distance, notamment depuis le Val-de-Travers (jusqu'à 36 km de Neuchâtel), reste extrêmement faible, même en tenant compte du développement des vélos électriques.

2. Comparaison inappropriée avec Uster (Freudwillerstrasse)

Le cas d'Uster cité en exemple présente des caractéristiques radicalement différentes du contexte dans lequel s'insère le projet d'aménagement Rochefort-Bregot. La population présente dans le secteur d'Uster est cinq fois plus importante, le dénivelé est moitié moindre et le trafic journalier (ainsi que la part de poids lourds) bien plus important. Le potentiel cyclable est donc nettement plus élevé et justifie, voire impose, un aménagement cyclable séparé. La réalisation d'un tel aménagement entre Rochefort et Bregot entraînerait des coûts disproportionnés au regard des bénéfices attendus et des usagers concernés, et des impacts environnementaux non négligeables qui en découleraient.

3. Conformité avec la Loi fédérale sur les voies cyclables (LVC)

La LVC impose la planification de réseaux cyclables interconnectés et continus. Le canton de Neuchâtel s'est doté en 2017 d'un Plan directeur cantonal de mobilité cyclable (PDCMC). Le tronçon concerné par la H10 ne figure pas dans ce plan, qui privilégie un itinéraire via Montmollin et Montézillon, hors chaussée, offrant davantage de sécurité. Une mise à jour du PDCMC est en cours, qui devrait être aboutie et en vigueur en 2027. La mise à jour du PDCMC inclura le tracé désaffecté de la ligne ferroviaire Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds comme nouvel axe cyclable structurant et sécurisé à l'ouest de Neuchâtel.

4. Respect des normes cantonales et nationales

Le projet respecte scrupuleusement les normes VSS 40 201 pour l'aménagement de bandes cyclables. Il est essentiel de distinguer les normes de planification (VSS 40 040b et 40 042) des normes de réalisation. Le projet introduit une bande cyclable unidirectionnelle dans le sens de la montée, qui est conforme au cadre légal et technique pour une section routière qui n'est pas destinée à devenir un axe cyclable majeur.

5. Cohérence avec la loi cantonale sur la mobilité douce (LMD)

Depuis 2016, le canton a augmenté de 48% la longueur du réseau cyclable aménagé, avec 25 km réalisés, 14 km en cours et 17 km en projet. Un crédit annuel de 1 million de francs est consacré aux infrastructures cyclables et les dépenses réellement consenties depuis 2018 dépassent largement ce montant annuel moyen, puisqu'elles s'établissent plutôt à 3 millions de francs en moyenne annuelle. Plus précisément, entre 2021 et 2024, ce sont plus de 12 millions de francs qui ont été dépensés pour la réalisation d'aménagements cyclables, les dépenses ayant varié entre 1,8 et 4,5 millions de francs selon l'année considérée. L'aménagement de la H10 ne contrevient pas à la LMD, puisque ce tronçon ne fait pas partie du réseau stratégique cantonal. Dès lors, associer la nature locale et ciblée de ce projet à un non-respect de la LMD est erroné.

6. Sur les vitesses pratiquées et l'élargissement de la route

L'hypothèse selon laquelle l'élargissement de la chaussée entraînerait une hausse des vitesses pratiquées n'est pas démontrée par les données disponibles en matière de circulation routière, pas seulement au niveau cantonal, mais de manière très générale. Les ajustements de géométrie visent à améliorer la sécurité, les voies de circulation motorisée restant peu modifiées.

7. Sur la répartition de l'espace et le surcoût d'un aménagement en site propre

La réalisation d'une piste cyclable en site propre impliquerait des emprises supplémentaires d'environ 12'000 m² en zones sensibles (forêts, champs) et des coûts bien supérieurs (1,2 million de francs), difficilement justifiables au vu du faible potentiel d'utilisation. Une telle variante n'a pas été retenue pour des raisons de proportionnalité : sécurité routière globale, respect de l'environnement et coût.

Comparatif des chiffres pour l'ensemble du tracé, soit de Rochefort à Corcelles ;

• Défrichage	Variante, 1 bande cyclable sur chaussée	25'035 m ²
	Variante, piste cyclable séparée de la chaussée	29'049 m ²
	→ supplément de 4'014 m ² , à compenser en zone agricole	
• Utilisation SDA	Variante, 1 bande cyclable sur chaussée	16'835 m ²
	Variante, piste cyclable séparée de la chaussée	20'723 m ²
	→ supplément de 3'888 m ² + 4'014 m ² de compensation forestière	

Total de surfaces touchées par le projet ou en compensation : 11'916 m²

• Coûts	Variante, 1 bande cyclable sur chaussée	9'800'000.-
	Variante, piste cyclable séparée de la chaussée	11'000'000.-
	→ supplément de 1'200'000.-	

De plus, le Conseil d'État, dans le cadre du projet d'aménagement entre Bregot et Rochefort, a également prévu d'améliorer la liaison entre Rochefort et Montmollin grâce à un meilleur aménagement du point de vue qualitatif sur le tronçon en forêt.

Conclusion

Une piste cyclable intégrale de Rochefort à Corcelles coûterait quelque 1,2 million de francs supplémentaires, en impactant les zones forestière et agricole d'environ 1,2 hectare. Cette variante est disproportionnée vu le potentiel limité d'utilisateurs sur ce tronçon, son fort impact environnemental et les coûts que sa réalisation engendrerait.

Le projet d'aménagement de la H10 entre Bregot et Rochefort est conforme aux exigences légales cantonales et fédérales, aux normes techniques et à la planification cyclable en vigueur. Il tient compte du contexte local, du potentiel limité de fréquentation cyclable, de la topographie et des impacts environnementaux. Les conclusions de l'analyse s'étendent *de facto* à l'aménagement similaire prévu sur le tracé allant de Bregot à Corcelles.