

Aménagements cyclables dans le canton de Neuchâtel

Des projets adaptés aux différentes régions

Considérer le canton comme un seul espace, voilà la vision du canton de Neuchâtel pour répondre aux enjeux de demain. Mais le fait que le territoire cantonal soit constitué de quatre régions aux spécificités et aux rôles complémentaires – le Littoral, les Montagnes, le Val-de-Ruz et le Val-de-Travers – constitue un défi supplémentaire. Pour y répondre, le réseau de mobilité du canton de Neuchâtel est en amélioration constante, notamment par le développement d'infrastructures de mobilité douce adaptées aux spécificités de chaque région.

Anne Vuilleumier, spécialiste mobilités et aménagement

Jonathan Maret, ingénieur trafic et circulation, Service des ponts et chaussées, République et Canton de Neuchâtel

Afin de disposer de bases solides pour promouvoir la mobilité cyclable sur l'ensemble du territoire, le canton s'est doté en 2017 d'une loi sur la mobilité douce (LMD), d'un plan directeur cantonal de mobilité cyclable (PDCMC) et d'un crédit d'engagement de cinq millions de francs sur cinq ans, renouvelable quatre fois. Ces éléments légaux, techniques et financiers permettent de s'assurer que le développement des infrastructures de mobilité douce s'opère sur l'entier du territoire. Ainsi, la politique cantonale dans ce domaine valorise les infrastructures de manière adaptée en évitant les conflits d'intérêts liés aux besoins différenciés des régions.

La colonne vertébrale du réseau cyclable neuchâtelois : 1 itinéraire phare dans chacune des 4 régions

La stratégie cantonale neuchâteloise en matière de mobilité douce a pour objectif d'atteindre une part modale cyclable d'environ 10%, soit de rejoindre la moyenne suisse. La mobilité cyclable étant la plus efficace sur les distances de moins de 10 kilomètres, chacune des 4 régions a fait l'objet d'une analyse spécifique dans le but de définir les aménagements optimaux pour répondre aux besoins des cyclistes. Ainsi, le PDCMC comprend 4 itinéraires phares : un dans chaque ré-

gion, de manière à desservir les principaux pôles d'urbanisation par un cheminement confortable, sécurisé et rapide.

Le Chemin des Rencontres allant de La Chaux-de-Fonds au Locle illustre bien le type d'aménagement spécifique à mettre en œuvre dans une région de Montagnes, pour réaliser un itinéraire utilitaire entre deux villes comptant d'importants bassins d'emplois. L'aménagement respecte au mieux les courbes de niveau pour limiter l'impact de la pente. Hors des zones densément bâties, l'itinéraire est large et séparé de la chaussée pour sécuriser les cyclistes tout en permettant un déneigement mécanisé.

Les aménagements cyclables dans les régions périphériques font également pleinement partie de la politique cantonale. Ainsi, la réalisation de l'itinéraire phare du Val de Travers s'est poursuivie en 2020 par la création d'une voie cyclable séparée de la chaussée à l'est du village de Travers.

Des liaisons entre les 4 régions

Les 4 itinéraires phares sont additionnés d'un réseau complet d'itinéraires principaux, secondaires et de cyclotourisme permettant de relier les régions entre elles. Ce principe a permis de promouvoir la mobilité cyclable sur l'ensemble du territoire, tout en répondant aux contraintes

spécifiques, notamment celles liées à l'altitude.

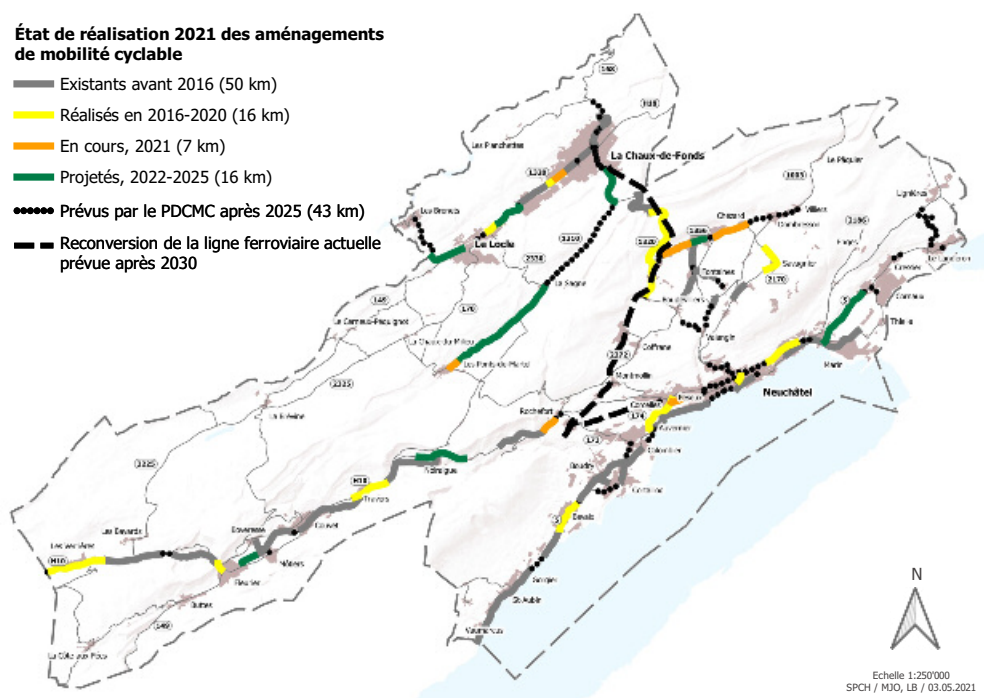
À titre d'illustration, afin de relier les Montagnes et le Val-de-Ruz, une bande cyclable montante a été réalisée en 2019 et 2020 sur la route du Col de La Vue-des-Alpes en profitant de l'opportunité de travaux d'entretien prévoyant la suppression d'un trottoir inutilisé et ce, malgré le potentiel relativement limité de cet itinéraire très en pente.

D'autre part, un projet de voie verte est à l'étude, qui prévoit la reconversion de la ligne ferroviaire historique entre Corcelles et La Chaux-de-Fonds après la réalisation de la ligne directe entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds et relierait 3 des 4 régions entre elles.

La liaison entre le Val-de-Travers et le Littoral sera complétée cette année par l'élargissement de la route principale H10 et la création de bandes cyclable en ouest du village de Rochefort, ainsi que, dès 2022, par la construction, dans le cadre des travaux d'assainissement planifiés, d'une galerie de sécurité cyclable parallèle au tunnel de La Clusette. Ce dernier exemple illustre bien l'importance d'intégrer les besoins en mobilité douce dans les projets d'ouvrages lorsqu'on se trouve dans des régions topographiquement cloisonnées.

État de réalisation 2021 des aménagements de mobilité cyclable

- Existants avant 2016 (50 km)
- Réalisés en 2016-2020 (16 km)
- En cours, 2021 (7 km)
- Projétés, 2022-2025 (16 km)
- Prévus par le PDCMC après 2025 (43 km)
- Reconversion de la ligne ferroviaire actuelle prévue après 2030



Une utilisation des infrastructures dans toutes les régions

Un suivi objectif des effets de la politique mise en œuvre est nécessaire pour planifier des projets qui soient en adéquation avec les besoins des utilisateurs. Dans ce but, le canton a placé huit postes de comptage vélos sur des emplacements représentatifs.

Les données récoltées sur le territoire neuchâtelois confirment que la culture du vélo n'est pas dépendante de la région considérée : on roule à vélo aussi bien à La Chaux-de-Fonds, qu'à Fleurier, Cernier, Bevaix ou Neuchâtel. D'ailleurs, même par temps hivernal, La Chaux-de-Fonds accueille des cyclistes sur son réseau !

ZUSAMMENFASSUNG

Langsamverkehr in Neuenburg: Gemeinsame Vision für vier Regionen

Obwohl der Kanton Neuenburg aus vier geografisch sehr unterschiedlichen Regionen besteht, hat er ein Konzept für Langsamverkehr für den ganzen Kanton erarbeitet. Das Ziel dieses Konzepts ist es, den Anteil des Radverkehrs auf 10 % zu erhöhen, was dem nationalen Durch-

schnitt entspricht. Dazu gibt es drei Grundlagen: ein Gesetz zum Langsamverkehr, ein kantonaler Masterplan für den Radverkehr und ein fünfjähriger Verpflichtungskredit, der viermal verlängert werden kann. Konkret wird es in jeder Region eine Route geben, welche die urbanen Zentren über einen komfortablen, sicheren und schnellen Weg verbindet. In ländlichen und bergigen Gebieten gibt es spezielle Massnahmen, z.B. um das Gefälle zu überwinden. Zusätzlich zu den vier Haupttrouten wird ein untergeordnetes Netz erstellt, welches den gesamten Kanton verbindet. Als Grundlage für die Strategie hatte der Kanton Neuenburg im Vorherigen die Bedürfnisse der Nutzer über eine Umfrage ermittelt. Die Auswertung hatte gezeigt, dass das Fahrrad sowohl in der Seeregion im Süden als auch in den Bergregion im Norden des Kantons genutzt wird.

RIASSUNTO

Mobilità dolce Neuchâtel : una visione per quattro regioni

Malgrado la presenza di quattro regioni geograficamente molto diverse, il cantone di Neuchâtel ha progettato un concetto di mobilità dolce

da applicare a tutto il cantone. Questo concetto ha lo scopo di aumentare la quota modale ciclabile, al fine di raggiungere il 10%, ossia la media nazionale. A tal fine sono state sviluppate tre misure, ossia una legge sulla mobilità dolce, un piano direttivo cantonale della mobilità ciclabile, oltre a uno stanziamento d'impegno su cinque anni, rinnovabile quattro volte. Concretamente, ciascuna delle quattro regioni del cantone avrà un percorso utilizzato per servire i principali poli di urbanizzazione, attraverso un tracciato comodo, sicuro e veloce. Nelle regioni rurali e di montagna, sono stati studiati degli adattamenti particolari, ad esempio per limitare l'impatto della pendenza. Oltre ai quattro itinerari principali, è stata creata una rete secondaria, per servire l'intero cantone. Va anche notato, che Neuchâtel ha effettuato dei conteggi, al fine di determinare le esigenze degli utenti. Questi dati hanno permesso di constatare che la bicicletta viene utilizzata sia nella zona del litorale (sud del cantone) che nella sua parte montagnosa (nord del cantone).