



**Rapport du Conseil d'État au Grand Conseil
à l'appui**

a) d'un projet de loi sur la mobilité douce (LMD)

**b) d'un projet de décret portant octroi d'un crédit de 5
millions de francs pour la première étape de réalisation des
itinéraires cyclables**

(Du 8 mars 2017)

Monsieur le président, Mesdames et Messieurs,

RÉSUMÉ

La mobilité douce est l'un des quatre piliers de la stratégie « Neuchâtel Mobilité 2030 » qui vise le rassemblement des régions et des agglomérations du canton tout en concrétisant la complémentarité des modes de transport.

Afin de développer la mobilité douce dans le canton et mettre en œuvre les fiches du plan directeur cantonal « A_27 Promouvoir la mobilité douce » et « A_21 Viser un report modal fort vers les transports publics et la mobilité douce », le Conseil d'État a procédé par étapes. Il a, dans un premier temps, élaboré une stratégie cantonale de mobilité douce (stratégie MD) qui a été soumise au Grand Conseil en juillet 2015. Le présent rapport répond à la deuxième étape qui doit permettre l'adoption des dispositions légales nécessaires à la mise en œuvre de ladite stratégie.

Dans le canton de Neuchâtel, la part modale de la mobilité douce (qui intègre les déplacements à vélo et à pied) est identique à la moyenne suisse, du moins dans les villes du canton. En revanche, celle du vélo est très inférieure à la moyenne suisse. Au vu de ce constat, le Conseil d'État a donc proposé, dans le cadre de la stratégie MD, de mettre l'accent sur l'intensification de l'usage du vélo dans le canton. Au vu des moyens limités dont dispose le canton, il a estimé que cette option présentait le meilleur rapport coût-efficacité.

La stratégie MD comprend des mesures liées à l'infrastructure, mais aussi à la gouvernance. Il s'agit donc de développer un réseau cyclable le plus complet et cohérent possible, mais aussi de clarifier les compétences entre canton et communes et au sein des services de l'État.

Le développement de l'intermodalité transports publics et mobilité cyclable, en améliorant l'accessibilité des gares et le stationnement, est aussi l'un des axes importants de la stratégie MD. Il est également nécessaire de favoriser la culture du vélo au travers d'actions de promotion de ce type de mobilité auprès de la population.

La nouvelle loi sur la mobilité douce fixe les bases légales nécessaires à la mise en œuvre de la stratégie. Tout en définissant ce qu'il faut entendre par mobilité douce, elle vise principalement à déterminer les instruments d'aménagement du territoire à disposition du canton et des communes pour la mobilité cyclable et les principes d'entretien et d'exploitation à mettre en œuvre pour en assurer la viabilité à long terme ; avec les mêmes objectifs, la mobilité piétonne fait déjà l'objet de la loi d'introduction de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LI-LCPR). Sur le modèle de la LI-LCPR, des plans directeurs, mais aussi des plans d'affectation, sont envisagés pour déterminer le réseau cyclable. Ils pourront être adoptés par le canton ou par les communes selon le degré de leur intérêt stratégique et la propriété de la route sur laquelle ils doivent être réalisés.

Le projet de plan directeur cantonal de mobilité cyclable (ci-après : PDCMC), qui figure en annexe au présent rapport, définira les tracés des itinéraires utilitaires ou de cyclotourisme retenus dans la stratégie MD. Selon celle-ci, les projets phares doivent être développés en priorité. Le PDCMC mettra donc l'accent sur les aménagements cyclables nécessaires sur ces itinéraires, tout en priorisant ceux-ci en fonction de la complexité du contexte et de la nature des interventions à réaliser. Ainsi, les tronçons les plus faciles à réaliser seront aménagés en priorité.

Dans le cadre de l'élaboration du PDCMC, la coordination a été assurée avec les projets prévus par le projet d'agglomération de 3^e génération du réseau urbain neuchâtelois (RUN).

Enfin, la nouvelle loi sur la mobilité douce (LMD) comprend les dispositions légales nécessaires à l'octroi de subventions aux communes pour les aménagements des itinéraires d'importance cantonale sur routes communales, pour ceux prévus par les plans directeurs communaux, mais aussi pour les aménagements liés au stationnement deux-roues dans les points et pôles d'intermodalité. Elle permet en outre de déléguer des tâches de promotion à des organisations privées sur la base d'un accord de prestations.

1. INTRODUCTION

Dans son rapport concernant la stratégie cantonale de mobilité douce (ci-après : la stratégie MD) et à l'appui d'un projet de décret portant octroi d'un crédit complémentaire de 8'400'000 francs pour l'entretien constructif des routes cantonales, du 6 juillet 2015, le Conseil d'État s'était engagé à présenter au Grand Conseil un rapport comprenant les bases légales nécessaires à la mise en œuvre de ladite stratégie MD. Le présent rapport à l'appui d'une loi sur la mobilité douce donne suite à cet engagement.

Le projet de loi détermine les instruments d'aménagement du territoire et les principes d'entretien et d'exploitation nécessaires à la réalisation et à l'exploitation du réseau cyclable d'importance cantonale ou communale, les compétences du canton et celles des communes et prévoit aussi la base légale nécessaire à l'octroi de subventions à celles-ci.

Une demande de crédit permettant la mise en œuvre et le subventionnement de mesures de mobilité cyclable accompagne le projet de modifications législatives conformément à ce qui avait été indiqué par le Conseil d'État dans son rapport du 6 juillet 2015.

En décembre 2015, un mandat a été donné au bureau-conseil en mobilité ayant réalisé la stratégie MD (ci-après : bureau mandaté) afin de mettre en œuvre cette dernière en réalisant la planification directrice cantonale. Un projet de plan directeur cantonal de mobilité cyclable (PDCMC) a ainsi été élaboré. Il est annexé au présent rapport.

2. MODIFICATIONS LÉGISLATIVES

Le Conseil d'État souhaite l'adoption d'une loi sur la mobilité douce (ci-après : LMD). Le projet de loi définit ainsi ce qu'il faut entendre par mobilité douce (ci-après : MD) à savoir non seulement les déplacements effectués en deux-roues non motorisés, mais aussi ceux réalisés à pied. Les instruments de planification permettant de mettre en œuvre la mobilité piétonne faisant déjà l'objet de la loi d'introduction de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LI-LCPR), il y est renvoyé.

Le projet de LMD a été rédigé sur le modèle de la LI-LCPR tout en introduisant des dispositions spécifiques liées à la mobilité cyclable. Il est en effet opportun d'assurer une coordination entre ces deux lois, notamment quant aux instruments de planification et à la structure de celles-ci dans la mesure où l'une traite de mobilité piétonne et l'autre de mobilité douce, mais aussi plus spécifiquement de mobilité cyclable.

Comme indiqué ci-dessus, le projet de LMD doit principalement permettre la mise en œuvre de la stratégie MD. Celle-ci prévoit un **déploiement en deux étapes**. La première étape étant la stratégie MD, le présent rapport répond à la deuxième étape qui vise à l'adoption des bases légales nécessaires.

Le **développement des infrastructures** et les **actions de gouvernance** sont les deux axes principaux de la stratégie MD. Ils sont concrétisés tant dans la loi sur la mobilité douce que dans la planification prévue par celle-ci.

Les mesures portant sur le **développement des infrastructures** ont ainsi été concrétisées dans le projet de PDCMC qui fait l'objet du chapitre 3 du présent rapport. Elles ne sont donc pas commentées dans ce chapitre.

Quant **aux actions de gouvernance** listées dans la stratégie MD, elles sont mises en œuvre pour l'essentiel dans la LMD. Ces actions sont les suivantes :

1. Mise en œuvre de la stratégie MD au sein des différents niveaux étatiques en clarifiant le rôle de chacun (cantons, régions, agglomérations et communes).
2. Évaluation des bases légales en matière de stationnement pour les vélos et leur éventuelle adaptation.
3. Mise en place de synergies avec des partenaires pour sensibiliser le public et la délégation à une structure tierce spécialisée de certaines tâches, telles la promotion de la MD et mise à disposition par le canton et ses partenaires d'un budget annuel de 50'000 francs.

Le projet de LMD définit les compétences du canton et des communes tant au niveau de la planification des itinéraires que de la réalisation des aménagements cyclables nécessaires et de leur entretien. Il permet ainsi la clarification des compétences du canton et des communes comme indiqué au point 1 ci-dessus.

La LMD distingue ainsi les procédures de planification cantonale et communale. Au niveau de la planification directrice, le canton désigne le réseau cyclable d'importance cantonale comprenant les itinéraires utilitaires (servant aux trajets quotidiens) et de cyclotourisme (ou de loisirs). En complément au réseau d'importance cantonale, les communes pourront désigner le réseau cyclable d'importance régionale ou communale.

Au besoin, des plans d'alignement devront être réalisés. Ils seront faits par le canton pour les itinéraires sur et le long des routes cantonales et dans les autres cas par les communes. Ils suivront la procédure d'adoption des plans d'alignement cantonaux ou communaux.

Quant à la réalisation et à l'entretien constructif des aménagements cyclables, ils seront assurés :

- par le canton pour les itinéraires utilitaires et de cyclotourisme prévus par le plan directeur cantonal de mobilité cyclable, sur et le long des routes cantonales ;
- par les communes pour les itinéraires utilitaires et de cyclotourisme prévus par le plan directeur cantonal de mobilité cyclable hors des routes cantonales, ainsi que pour tous les itinéraires déterminés par les plans directeurs communaux de mobilité douce.

La LMD répartit également les tâches entre canton et communes en ce qui concerne l'entretien et la signalisation de ces itinéraires.

Au sein de l'État, la stratégie MD propose :

- la désignation d'un répondant cantonal en matière de mobilité douce, lequel est un collaborateur du service des ponts et chaussées ;
- la création d'une plate-forme de concertation entre les services cantonaux de l'aménagement du territoire, des ponts et chaussées et des transports, dont l'existence sera instituée par le règlement d'exécution de la LMD.

Les besoins en stationnement, tant pour les deux-roues que pour les véhicules automobiles, sont définis dans le règlement d'exécution de la loi sur les constructions, du 16 octobre 1996 (RELConstr.). Le RELConstr. renvoie, pour le stationnement des véhicules automobiles, à des normes VSS qui ont changé depuis l'adoption du RELConstr. Des normes ont aussi été adoptées pour le stationnement deux-roues depuis 1996. L'ensemble de la problématique du stationnement (deux-roues et véhicules automobiles) sera reprise et fera l'objet d'une prochaine modification du RELConstr.

Le projet de LMD prévoit également une base légale qui permettra de confier à des tiers des actions de promotion et de valorisation sous forme de mandat de prestations et donne ainsi suite à l'une des actions de gouvernance prévue par la stratégie MD.

3. PLAN DIRECTEUR CANTONAL DE MOBILITÉ CYCLABLE

Un projet de plan directeur cantonal de mobilité cyclable a été réalisé par un bureau mandaté en parallèle à l'élaboration du projet de LMD. Le PDCMC pourra être adopté par le Conseil d'État lorsque la LMD sera elle-même entrée en vigueur. Cette façon de faire a permis d'assurer la coordination entre la loi et le PDCMC, mais aussi de consulter de manière conjointe sur les deux documents.

3.1. Contenu et portée du plan

Le PDCMC est composé d'un corps de texte qui explique la démarche de conception du réseau cantonal et fixe les objectifs, principes et mesures. Des cartes sectorielles fixant le tracé des itinéraires utilitaires et de cyclotourisme d'importance cantonale font partie

intégrante du PDCMC. En annexe se trouvent les fiches de détail des itinéraires utilitaires (A à C), les fiches de détail sur les points et pôles d'intermodalité ainsi que les principes de conception et d'aménagement des itinéraires cyclables.

Le PDCMC a pour but de définir les tracés des itinéraires utilitaires ou de cyclotourisme retenus dans la stratégie MD, puis de mettre en évidence les tronçons nécessitant des aménagements cyclables ainsi que ceux où les différents usagers peuvent circuler en mixité. Afin de déterminer quels aménagements sont nécessaires, des principes de conception et d'aménagement des itinéraires cyclables ont été élaborés par le bureau mandaté.

Les itinéraires utilitaires d'importance cantonale ont également été hiérarchisés en fonction des potentiels d'usagers. Ainsi, les itinéraires utilitaires d'importance cantonale comprennent :

- les projets phares (A) : liaisons cyclables de moins de 30 minutes les plus porteuses en termes de potentiel d'usagers ;
- les itinéraires utilitaires principaux (B) : liaisons cyclables de moins de 30 minutes entre centralités avec au moins 2'500 habitants, 1'000 emplois ou plusieurs points d'intérêts et au minimum une autre centralité ;
- les itinéraires utilitaires secondaires (C) : liaisons de moins de 30 minutes entre centralités de moins de 2'500 habitants et moins de 1'000 emplois avec une fonction de rabattement vers une interface d'intermodalité ;
- les itinéraires de liaison (D) : liaisons de plus de 30 minutes entre deux centralités.

Les choix des tracés pour les itinéraires utilitaires d'importance cantonale ont été faits selon les critères suivants :

- en les reportant en priorité sur le réseau routier cantonal et en privilégiant les liaisons les plus directes ;
- puis en mettant en évidence des liaisons alternatives sur le réseau routier communal, lorsque des itinéraires plus attrayants (volumes de trafic moins élevés et vitesses de circulation plus modérées) existent à l'écart de la route cantonale et n'induisent pas de détour significatif par rapport à cette dernière ;
- enfin, en intégrant les remarques et apports des différents partenaires lors des phases de participation et consultation.

Quant aux itinéraires de cyclotourisme, ils reprennent pour l'essentiel des itinéraires du réseau national et régional de SuisseMobile.

Le PDCMC fixera des objectifs, principes et mesures qui ne seront pas repris en détail dans le présent rapport dans la mesure où le projet de PDCMC se trouve en annexe. Une des mesures envisagées vise à développer progressivement le réseau cyclable utilitaire d'importance cantonale. Il s'agit plus concrètement d'aménager les maillons manquants des itinéraires A et B de manière à prioriser les interventions les plus efficaces, d'une part, et de réaliser les tronçons manquants des réseaux utilitaires C et D au gré des opportunités, d'autre part.

Une autre mesure doit permettre de garantir l'accessibilité et le stationnement vélo aux abords des principales interfaces de transports publics, à savoir les gares et haltes ferroviaires, y compris les haltes du Littorail ainsi que quatre principaux pôles d'échange de bus. Une distinction a été faite entre les points et les pôles dans le PDCMC, sur la

base du potentiel d'attractivité de l'arrêt et de l'importance de celui-ci pour la région. Les arrêts comportant plus de 400 mouvements de passagers par jour sont considérés comme des pôles et les autres comme des points. Les besoins en stationnement deux-roues dans les points et pôles d'intermodalité ont été évalués dans des fiches figurant en annexe au projet de PDCMC. Il est proposé des aménagements liés au stationnement (création ou augmentation de l'offre en stationnement deux-roues, mais aussi installation d'abris ou de systèmes d'attaches par exemple) ainsi que quelques aménagements permettant une meilleure accessibilité aux vélos (rampe, signalétique). Les communes et/ou les entreprises de transports publics pourront alors améliorer le stationnement et l'accessibilité dans ces points et pôles afin de développer l'intermodalité entre transports publics et mobilité cyclable. Des subventions allant jusqu'à 30% des frais de réalisation seront accordées aux communes qui réaliseront les aménagements liés au stationnement. En ce qui concerne les aménagements liés à l'accessibilité et au stationnement deux-roues aux abords des gares et haltes ferroviaires, une coordination entre communes, canton et entreprises de transports doit être recherchée.

Le PDCMC répond ainsi à l'axe 1 de la stratégie MD, à savoir le développement des infrastructures. Lors de la détermination des itinéraires, une coordination a été assurée avec les projets prévus par le projet d'agglomération de 3^e génération du réseau urbain neuchâtelois (RUN).

3.2. Principes de conception et d'aménagement

Dans le cadre du plan directeur cantonal de mobilité cyclable, des principes de conception et d'aménagement des itinéraires cyclables ont été élaborés, qui précisent les critères à prendre en compte dans le développement du réseau et les exigences de qualité de la planification des itinéraires cyclables assurant une fonction du réseau cantonal.

Ils décrivent en particulier dans quels cas il y a lieu de réaliser des bandes cyclables, de préférer un aménagement séparé de la chaussée ou, à l'inverse, de maintenir le trafic cyclable en mixité avec le trafic motorisé. Ils indiquent également les gabarits-types à respecter, en fonction des vitesses et des aménagements annexes, tels que des voies bus ou du stationnement latéral.

Ils servent également de base pour la planification et l'aménagement d'itinéraires décrits dans les plans directeurs communaux de mobilité cyclable, et conditionnent ainsi la participation cantonale pouvant atteindre 20% des frais de réalisation des aménagements cyclables pour les itinéraires utilitaires prévus dans les plans précités.

3.3. Travaux de la première étape

Les maillons manquants des itinéraires A et B devraient être réalisés en première priorité en fonction du degré de complexité de leur réalisation. Il s'agit donc d'assurer leur financement, raison pour laquelle un crédit de 5 millions de francs est demandé au travers du présent rapport pour la période 2017 à 2021. Ce crédit sera dépensé tant pour la réalisation desdits itinéraires que pour le subventionnement d'aménagements réalisés par les communes. En fonction du rythme auquel les aménagements pourront être réalisés, le crédit précité pourra être dépensé sur une période plus longue.

4. CONSULTATION

Les projets de loi et de rapport ainsi que de plan directeur de mobilité cyclable ont été mis en consultation auprès de toutes les communes, des différents organismes et associations privées directement concernés par la mobilité douce (tels que l'ATE, Pro Vélo ou les associations de protection de la nature), des partis politiques et des services cantonaux. La consultation a eu lieu du 6 octobre au 6 décembre 2016. Quarante-neuf entités dont 19 communes ont répondu. Les itinéraires prévus par le projet de PDCMC ont été transmis aux cantons voisins pour consultation.

De manière générale, les réponses saluent la démarche entreprise tant en ce qui concerne la loi que le plan directeur de mobilité cyclable. Les auteurs précisent aussi que le renforcement des mesures en faveur de la mobilité cyclable correspond à une attente.

Les remarques faites en lien avec la loi et le rapport portent principalement sur le montant annuel prévu, la répartition des tâches entre les communes et le canton, que ce soit pour la réalisation ou l'entretien des aménagements cyclables, ainsi que sur le montant des subventions pour les aménagements cyclables et les aménagements liés au stationnement aux abords des points et des pôles d'intermodalité.

S'agissant des remarques concernant plus spécifiquement le PDCMC, un rapport de consultation a été réalisé et sera mis en annexe dudit plan lors de son adoption. Le présent rapport ne reprend donc pas les observations faites sur les itinéraires, les points et pôles et les principes de conception et d'aménagement.

Plusieurs auteurs font remarquer que le montant d'un million par année n'est pas suffisant pour assurer un développement rapide des itinéraires prévus et augmenter la part modale du vélo de manière importante. Dans le rapport du Conseil d'État concernant la stratégie MD, il a été indiqué que sa mise en œuvre sera réalisée dans le respect de la dotation actuelle en personnel des services de l'État. Le Conseil d'État souhaite poursuivre la mise en œuvre de la stratégie MD et du PDCMC dans cette même optique. Or, sans augmentation de personnel au sein des services de l'État, en particulier sans engagement d'un chef de projet au service des ponts et chaussées, il n'est pas envisageable de prévoir la réalisation d'aménagements cyclables à hauteur de plus d'un million par année. Tous les cinq ans, le service des ponts et chaussées établira un rapport de suivi, comprenant les travaux effectués et les résultats de comptages, qui sera intégré à la demande de crédit pour la nouvelle période de cinq ans. Ainsi, il sera possible, lors de la demande de crédit suivante, de se faire une idée précise des travaux qui auront pu être entrepris durant la période précédente.

Comme recommandé par le bureau mandaté pour élaborer la stratégie MD, un montant global de 20 millions a été annoncé dans le rapport du Conseil d'État au Grand Conseil en 2015. Le Conseil d'État n'envisage pas d'augmenter ce montant.

Dans le cadre de la consultation, de nombreuses remarques concernent l'entretien et la répartition de celui-ci entre les communes et le canton. Plusieurs communes font remarquer qu'elles ne souhaitent pas entretenir les pistes cyclables hors localité et qu'elles ne disposent pas des moyens pour le faire. Quelques retours portent encore sur le fait que les communes n'auront pas de nouvelles ressources pour couvrir les frais d'entretien. Comprenant les remarques liées au manque de ressources, le Conseil d'État précise toutefois qu'il envisage d'octroyer un financement aux communes dans le cadre du projet de révision de la loi sur les routes et voies publiques (LRVP). Avec l'adoption de la loi précitée, le 5% du produit des taxes sur les véhicules automobiles, les remorques et les bateaux pourrait annuellement être versé aux communes.

Par ailleurs, des propositions de plusieurs intervenants visent à distinguer l'entretien dit « lourd » ou « constructif » de l'entretien « courant » ou « léger ». Le Conseil d'État a considéré qu'il était adéquat de préciser dans la loi sur la mobilité douce que les coûts découlant de l'entretien constructif doivent répondre aux mêmes principes de répartition entre canton et communes que ceux valant pour la réalisation des aménagements. Une subvention pourra être accordée pour l'entretien constructif pour les itinéraires prévus par le plan directeur cantonal de mobilité cyclable. Le texte de la loi a ainsi été adapté.

Finalement, afin de répondre à plusieurs demandes d'augmentation des subventions, le Conseil d'État propose d'augmenter celles-ci pour les itinéraires utilitaires et de cyclotourisme d'importance cantonale, ainsi que pour les aménagements liés au stationnement deux-roues dans les points et pôles d'intermodalité. L'article 22 du projet de loi a ainsi été adapté.

5. COMMENTAIRES ARTICLE PAR ARTICLE

Article 2 Mobilité douce

Il s'agit ici de donner une définition de la mobilité douce au sens large mais aussi de distinguer la mobilité piétonne de la mobilité cyclable, une loi spécifique traitant déjà de la mobilité piétonne. Il est précisé que la mobilité cyclable comprend aussi les déplacements effectués au moyen de vélos à assistance électrique. Selon l'ordonnance fédérale concernant les exigences techniques pour les véhicules routiers, les véhicules équipés d'un moteur électrique d'une puissance maximale de 0,50 kW, pouvant atteindre une vitesse de 20 km/h de par leur construction et éventuellement équipés d'une assistance au pédalage jusqu'à 25 km/h, sont assimilés à des cyclomoteurs légers. Les véhicules monoplace équipés d'un moteur électrique permettant d'atteindre 45 km/h au maximum en cas d'assistance au pédalage sont considérés comme des cyclomoteurs. Les conducteurs de cyclomoteurs doivent se conformer aux prescriptions concernant les cyclistes selon l'ordonnance fédérale sur les règles de la circulation routière (OCR). Ils pourront ainsi utiliser les pistes cyclables qui seront aménagées.

La mobilité cyclable n'englobe pas les déplacements en trottinettes ou en rollers. Les personnes souhaitant utiliser ces modes de transports pourront toutefois emprunter les itinéraires prévus pour la mobilité cyclable.

Article 3 Champ d'application

Le canton n'entend pas planifier d'autres itinéraires que ceux utilitaires ou de cyclotourisme. Ainsi, il est précisé que les itinéraires pour vélos tout-terrain n'entrent pas dans le champ d'application de la présente loi, même si certains d'entre eux sont parfois superposés à des itinéraires de cyclotourisme.

Articles 4 à 7 - Autorités d'application – Consultation – Coordination

Ces articles ont été repris de la LI-LCPR et adaptés à la mobilité cyclable.

Article 8 Plans directeurs

Il résulte de cette disposition que le canton a l'obligation d'établir un plan directeur de mobilité cyclable. En revanche, les communes n'auront pas l'obligation d'établir des plans

directeurs sous réserve des cas où le Conseil d'État les inviterait à le faire, le cas échéant, dans le cadre d'une planification directrice adoptée au niveau régional. Celui-ci sera alors intégré au plan directeur régional. La réalisation d'itinéraires utilitaires cohérents peut nécessiter une planification à une autre échelle que celle de la commune. La loi cantonale sur l'aménagement du territoire (LCAT) s'applique à la planification régionale. Les articles 8 et ss LCAT seront précisés prochainement dans le cadre de l'adaptation de la législation cantonale à la loi fédérale sur l'aménagement du territoire.

Articles 9 et 10 Plans directeurs cantonal et communal de mobilité cyclable

Ces articles définissent le contenu et la procédure applicables à ces plans. Outre le réseau cyclable cantonal, le plan directeur cantonal de mobilité cyclable définit les points et pôles d'intermodalité devant être accessibles par la mobilité cyclable. Il fixe la limite entre les points et pôles et les mesures à prendre pour les uns et les autres.

Article 11 Plans d'alignement

Les plans d'alignement pourront être soit cantonaux soit communaux. La procédure sera cantonale pour les itinéraires se trouvant sur et le long de routes cantonales. Elle sera communale hors route cantonale à savoir notamment pour les itinéraires qui seront réalisés sur ou le long de routes communales ou ceux qui ne longeraient ni une route cantonale ni une route communale.

Quelle que soit la procédure d'alignement à adopter, définie comme indiqué ci-dessus, lorsque l'itinéraire est prévu par le plan directeur cantonal de mobilité cyclable, le canton élabore les plans d'alignement, et lorsque la planification directrice est communale, la commune se charge de l'élaboration.

Articles 12 et 13 Plans d'alignement cantonaux et communaux

Les plans d'alignement sont des plans d'affectation. Par analogie avec l'article 72 LCAT, ils ne seront nécessaires que lorsque des aménagements cyclables devront être réalisés au-delà d'alignements existants. Les bandes cyclables qui devront être réalisées sur la chaussée existante n'imposeront pas l'adoption préalable de plans d'alignement, du moins si elles peuvent prendre place sur la route existante.

Article 15 Force obligatoire

Cette disposition a été reprise de la LI-LCPR.

Article 16 Réalisation et entretien constructif des aménagements cyclables

Cet article détermine la répartition des tâches entre les communes et le canton quant à la réalisation des aménagements, mais aussi à leur financement. La distinction se fera pour les itinéraires d'importance cantonale selon que l'on se trouve sur ou le long d'une route cantonale ou au contraire hors d'une route cantonale. Sur ou le long d'une route cantonale, le canton réalisera ces itinéraires. Hors route cantonale, la commune les réalisera. Il faut préciser que certains itinéraires devront être aménagés sur domaine public cantonal (par exemple le long de cours d'eau), mais pas sur le domaine routier cantonal. Dans ce cas, les aménagements seront réalisés par les communes.

Pour les aménagements à réaliser par les communes, un appui du canton sera apporté sous forme de subventions allant jusqu'à 40% des frais de réalisation des aménagements cyclables pour les itinéraires utilitaires et jusqu'à 30% pour ceux de cyclotourisme.

S'agissant des itinéraires d'importance communale, ils seront dans tous les cas réalisés par les communes, qu'ils se trouvent sur route cantonale ou communale. Là aussi, l'octroi d'une subvention (jusqu'à 20% des frais) est possible pour la réalisation d'aménagements cyclables pour des itinéraires utilitaires. En revanche, le canton ne participera pas sous forme de subventions à l'entretien constructif de ces itinéraires.

Suite à la consultation, cette disposition a été complétée afin de tenir compte de l'entretien constructif. Ainsi l'entretien constructif sera réalisé par et à charge du canton pour les itinéraires utilitaires et de cyclotourisme prévus par le plan directeur cantonal sur ou le long d'une route cantonale. L'entretien constructif des autres itinéraires sera réalisé par et à charge des communes. Pour cet entretien, le canton apportera un appui financier sous forme de subventions pour les itinéraires utilitaires et de cyclotourisme prévus par le plan directeur cantonal de mobilité cyclable hors routes cantonales. L'article 22 a donc été complété.

Article 17 Entretien courant

En ce qui concerne l'entretien des itinéraires d'importance cantonale, des distinctions sont faites selon que l'on est en ou hors localité. Le canton entretiendra les itinéraires sur routes cantonales hors localité à l'exception des pistes cyclables hors localité. Les communes seront chargées de l'entretien courant des itinéraires prévus par le PDCMC sur route cantonale et en localité ainsi qu'hors route cantonale. Aujourd'hui, toutes les pistes cyclables aux abords des routes cantonales ne sont pas entretenues par les communes, mais c'est le cas pour les pistes cyclables récemment réalisées. S'agissant d'aménagements à vocation essentiellement locale dont l'entretien est effectué à l'aide de matériel similaire à celui utilisé dans les communes, le Conseil d'État souhaite qu'à l'avenir les pistes cyclables soient entretenues par les communes.

Article 18 Signalisation – autorités compétentes

L'article 18 traite de la compétence pour prendre les décisions relatives à la signalisation dans son ensemble, à savoir tant les signaux de direction ou indicateurs (indiquant les itinéraires notamment ceux de cyclotourisme) que les signaux de prescription (par exemple les panneaux « piste cyclable » ou « fin de la piste cyclable »).

Le canton est compétent pour tous les itinéraires de cyclotourisme et utilitaires sur route cantonale, qu'ils soient prévus par la planification directrice cantonale ou communale. Il l'est également sur route communale pour les itinéraires de cyclotourisme d'importance cantonale. Cela correspond à la pratique actuelle qui permet d'assurer une harmonisation de toute la signalisation pour les itinéraires précités.

Article 19 Signalisation – frais

S'agissant de la pose effective de la signalisation et des frais de pose et d'entretien, le canton assume ceux-ci pour les itinéraires utilitaires prévus par le plan directeur cantonal de mobilité cyclable, sur routes cantonales hors localité, ainsi que pour tous les itinéraires de cyclotourisme prévus par ledit plan directeur.

Article 21 Exécution déléguée

Dans le cadre de la stratégie MD, il est envisagé la possibilité de confier des tâches de promotion à des tiers. Cet article constitue ainsi la base légale nécessaire.

Article 22 Subventions

S'agissant des aménagements cyclables, l'article 22 prévoit qu'une subvention maximale ne pourra être accordée que si les principes de conception et d'aménagement sont entièrement respectés. Cette exigence va dans le sens de promouvoir la réalisation d'aménagements de qualité.

Comme indiqué au chapitre 4 ci-dessus, les subventions prévues pour les aménagements cyclables des itinéraires utilitaires figurant dans le plan directeur cantonal (lettre a) et de ceux pour les itinéraires de cyclotourisme prévus par le plan directeur cantonal (lettre b) ont été augmentées par rapport au projet mis en consultation.

Le canton subventionnera les aménagements liés à l'offre en stationnement dans les points et pôles d'intermodalité que les communes pourront réaliser sur la base des fiches de détail établies dans le cadre du PDCMC. Dans les fiches de détail sur les points et pôles d'intermodalité, il était prévu la réalisation de nouvelles stations VLS. Lors de la consultation, la commune de Neuchâtel a fait remarquer que le développement de telles stations faisait l'objet de partenariats avec les communes, les entreprises ou les institutions où elles sont placées afin de garantir leur financement. Il a donc été renoncé à définir dans quels points et pôles d'intermodalité des stations VLS devraient prendre place. Seuls les besoins en stationnement sont notés dans les fiches sans référence aux stations VLS. Les communes seront ainsi libres d'en réaliser si elles le jugent opportun et nécessaire. Dans ce cas, le Conseil d'État ne subventionnera que les coûts de l'aménagement des places de stationnement vélo, mais pas le surcoût lié à l'installation VLS proprement dite (tels que poteau et boîtier, panneau d'information, achat de vélos, etc.). En revanche, pour tenir compte de plusieurs remarques faites lors de la consultation, l'article 22, lettre d LMD prévoit une subvention jusqu'à 30%, soit 10% de plus que ce qui était prévu dans le projet mis en consultation.

Pour les aménagements des itinéraires ou pour les aménagements liés au stationnement aux abords des points et pôles, d'autres aides financières pourront être apportées aux communes, notamment dans le cadre du projet d'agglomération. Les subventions prévues par la LMD viendront s'ajouter aux autres aides financières, notamment celles découlant du projet d'agglomération. Elles seront calculées sur la base du montant total à charge de la commune.

Article 23 Modification des itinéraires

Cet article est également repris de la LI-LCPR.

6. POSTULAT RELATIF AUX ITINÉRAIRES DE MOBILITÉ CYCLABLE

Le postulat figurant ci-dessous demande au Conseil d'État de prolonger son soutien au chemin des rencontres.

11.159 ad 11.021

6 juin 2011

Postulat de la commission "RC 1320"

Le chemin des rencontres : un trait d'union qui n'unit rien ? Le projet de chemin des rencontres est né de la volonté d'une poignée de citoyennes et citoyens de voir se concrétiser un cheminement piétonnier et cycliste convivial entre les deux villes des Montagnes neuchâteloises. Concrètement, le projet a été lancé par souscription publique en mai 2008 et a été inscrit dans les mesures « mobilité douce » du projet d'agglomération RUN l'année précédente. Il est également porté par les villes du Locle et de La Chaux-de-Fonds. Avec les aménagements de la RC 1320, le Conseil d'État donne l'impression que son engagement à la concrétisation du chemin prend fin, alors qu'il reste un interlocuteur important du dossier. Les signataires demandent au Conseil d'État de ne pas abandonner le projet et d'étudier les possibilités qui sont les siennes pour prolonger son soutien et accompagner le chemin des rencontres jusqu'à sa concrétisation, en collaboration avec l'ensemble des acteurs du dossier.

L'un des projets phares retenus dans le plan directeur de mobilité cyclable (itinéraire utilitaire A4) prévoit de relier Le Locle à La Chaux-de-Fonds. En raison de différentes contraintes (notamment déficit de desserte de l'entrée est et du coteau sud de la ville du Locle, emprises sur des prairies sèches comprises dans l'inventaire fédéral des prairies sèches, proximité avec la voie ferrée et besoin de maintenir un passage à niveau à assainir), le tronçon en site propre, entre Le Crêt-du-Locle et la gare du Locle, le long de la voie ferrée n'a pas été retenu dans le PDCMC. L'itinéraire utilitaire d'importance cantonale prendra donc place le long de la H20 et de la RC 1320 ; des bandes ou pistes cyclables y seront aménagées, dont une partie est déjà existante, entre Le Crêt-du-Locle et les Éplatures. La liaison Éplatures – gare de La Chaux-de-Fonds sera réalisée dans le cadre du crédit en cours pour le réaménagement de la RC1320 inclus dans la 12^{ème} étape d'aménagement des routes cantonales. Ces mesures permettront d'assurer une liaison sécurisée et rapide entre les centres des deux villes, en particulier lorsque le contournement H20 du Locle sera en service, délestant ainsi la route cantonale d'une part importante du trafic qui y circule aujourd'hui. Ainsi, le projet de PDCMC expose clairement la planification définie par l'État, raison pour laquelle le Conseil d'État estime avoir satisfait à ce postulat en démontrant sa volonté de réaliser une liaison efficace entre les gares des deux villes et propose de le classer.

7. CONSÉQUENCES SUR LES COMMUNES ET LE PERSONNEL

Les tâches de l'État et des communes seront partagées, tant pour la planification que pour la réalisation et l'entretien des aménagements cyclables, et pour la signalisation comme indiqué dans les chapitres ci-dessus. Un tableau (voir annexes 1 et 2) résume également la répartition des tâches entre communes et canton.

S'agissant des itinéraires utilitaires et de cyclotourisme d'importance cantonale, les communes prendront en charge les aménagements cyclables à réaliser hors des routes cantonales, le canton réalisant et finançant ceux situés sur ou le long des routes cantonales. Les communes auront également à charge les itinéraires d'importance régionale ou communale, qu'elles désigneront dans leur planification directrice. Il faut toutefois rappeler que l'essentiel des tronçons sis sur réseau communal sont en mixité et ne nécessiteront pas de travaux constructifs, à l'exception d'installation ponctuelle de marquage et de panneaux de signalisation.

Les communes pourront bénéficier de subventions cantonales. La LMD prévoit en effet une base légale pour subventionner les frais de réalisation et d'entretien constructif des aménagements cyclables pour les itinéraires utilitaires ou de cyclotourisme figurant dans le plan directeur cantonal de mobilité cyclable et à charge des communes. Un subventionnement est également prévu pour les aménagements cyclables devant être réalisés par les communes sur la base de leur propre planification directrice.

Pour tenir compte des charges que les communes auront en matière d'entretien, le Conseil d'État envisage, dans le cadre du projet de loi sur les routes et voies publiques (LRVP), le versement aux communes de 5% du produit des taxes perçues en application de la loi sur les taxes des véhicules automobiles, des remorques et des bateaux. Lors de l'adoption de cette loi, un financement annuel serait alors apporté aux communes.

S'agissant des conséquences sur le personnel, le Conseil d'État avait annoncé dans le rapport à l'appui de la stratégie MD que la mise en œuvre de celle-ci se ferait dans le respect de la dotation actuelle en personnel des services de l'État. Il en va de même pour la loi sur la mobilité douce.

8. CONSÉQUENCES FINANCIÈRES

Le coût d'aménagement des maillons manquants, des améliorations et des mises en conformité nécessaires pour les itinéraires A et B s'élève à quelque 21,5 millions de francs, selon les estimations faites par le bureau mandaté.

La répartition estimée des coûts est la suivante :

- 17 millions de francs à charge pleine du canton ;
- 4,5 millions de francs à charge des communes, dont il convient de déduire les éventuels financements de tiers, notamment dans le cadre des projets d'agglomération, ainsi que les subventions accordées par le canton pour un montant de 1,8 million de francs environ.

Ainsi, les coûts nets pour les itinéraires A et B se répartissent à hauteur de 18.8 millions de francs pour le canton et 2,7 millions de francs pour les communes. Il faut noter que les types d'aménagement et le détail des tracés devront encore être définis précisément suite à des études de faisabilité technique et financière, ce qui permettra d'affiner encore les montants.

Bien que le pourcentage de subventionnement ait été augmenté suite à la consultation, les coûts à charge du canton restent compris dans les 19 millions annoncés dans le projet de rapport mis en consultation en octobre 2016. Ceci s'explique par la prise en compte de modifications de l'itinéraire B3 suggérées, lors de la consultation. Entre Auvernier et Port-Roulant, l'itinéraire est reporté sur la RC5 de sorte qu'il n'y a plus d'aménagements à réaliser pour le franchissement du Littorail (par exemple sous forme de passerelle) ce qui représentait un montant conséquent.

Pour les itinéraires C et D, l'aménagement s'effectuera au gré des opportunités, soit notamment lors de réfections de chaussée ou d'interventions sur les réseaux souterrains. Les coûts y relatifs seront en grande partie inclus dans les coûts des travaux routiers proprement dits et seuls les surcoûts directement imputables à la mobilité cyclable seront mis à charge du crédit d'investissement y relatif.

Enfin, le subventionnement prévu pour l'aménagement de stationnements vélo dans les points et pôles d'intermodalité représente un coût de l'ordre de 1 million de francs.

Dès lors, les aménagements cyclables à charge du canton durant une période de 20 ans correspondront à l'enveloppe de 20 millions de francs annoncée dans le rapport du Conseil d'État concernant la stratégie MD, du 6 juillet 2015.

Le crédit d'investissement est demandé, pour la première étape, à hauteur d'un montant de 5 millions de francs prévu pour une durée de 5 ans dès le 1^{er} janvier suivant l'adoption du crédit. En fonction de l'avancement des projets, et en particulier de la nécessité d'assurer une coordination avec d'autres projets, notamment ceux cofinancés par la Confédération dans le cadre des projets d'agglomération, il n'est pas exclu que les 5 millions soient dépensés sur une période plus longue.

Le tableau ci-dessous illustre la planification des dépenses et des amortissements :

Incidences financières liées à l'ouverture d'un nouveau crédit d'engagement (en francs)	2018	2019	2020	2021	2022
Compte des investissements :					
Dépenses (tranches annuelles)	1'000'000	1'000'000	1'000'000	1'000'000	1'000'000
[1] Dépenses nettes	1'000'000	1'000'000	1'000'000	1'000'000	1'000'000
Compte de fonctionnement :					
Amortissements (50 années) *		20'000	40'000	60'000	80'000
Frais d'exploitation **	50'000	50'000	50'000	50'000	50'000
[2] Total charges nettes	50'000	70'000	90'000	110'000	130'000
Compte de financement :					
[3] Solde ***	1'050'000	1'050'000	1'050'000	1'050'000	1'050'000

* Spécifier la durée d'amortissement. Des informations peuvent être obtenues à l'annexe du règlement général d'exécution de la loi sur les finances de l'État et des communes (RLFinEC) ou auprès de la comptabilité centrale de l'État.

** Par exemple électricité des locaux, nettoyage, chauffage, élimination des déchets.

*** Correspond à [1] + [2] - amortissements

Les prestations nécessaires à la promotion de la mobilité douce, qui pourra être déléguée à des collectivités ou associations, ou réalisée par le biais de mandats confiés à des bureaux spécialisés, seront cofinancées par le canton et ses partenaires dans le cadre d'un budget annuel maximal de 50'000 francs imputé au compte de fonctionnement, comme annoncé dans le rapport du Conseil d'État, du 6 juillet 2015.

9. RÉFORME DE L'ÉTAT

Ce projet n'a pas d'incidences sur la réforme de l'État.

10. VOTE DU GRAND CONSEIL

En application de l'article 57, alinéa 3 de la Constitution neuchâteloise, et de l'article 36, lettre a de la loi sur les finances de l'État et des communes (LFinEC), du 24 juin 2014, le présent décret entraînant une dépense unique de moins de 7 millions de francs, il doit être voté à la majorité simple des membres du Grand Conseil.

11. CONCLUSION

Le Conseil d'État a adopté une stratégie « Neuchâtel Mobilité 2030 » dont l'un des piliers est la mobilité douce. Puis une stratégie MD a permis de définir les axes et mesures nécessaires au développement de la part modale du vélo.

La loi sur la mobilité douce qui vous est soumise s'inscrit dans la démarche initiée par le Conseil d'État dans les stratégies précitées. Le Conseil d'État souhaite mettre en œuvre les mesures découlant des différentes stratégies. Il s'agit ainsi d'adopter des dispositions légales qui permettront de développer concrètement le réseau cyclable. Sur la base des instruments de planification prévus par ladite loi, les itinéraires d'importance cantonale et communale pourront être déterminés. Les aménagements nécessaires à la réalisation d'un réseau cyclable pourront ensuite être réalisés.

Les instruments mis en place par la présente loi permettront aussi de répondre aux principes de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire qui visent à une meilleure coordination de l'urbanisation et des transports publics, mais aussi à un développement des voies cyclables.

De plus, la complémentarité entre transports publics et mobilité cyclable, souhaitée par le Conseil d'État, sera développée au travers de la réalisation des aménagements liés au stationnement dans les points et pôles d'intermodalité.

L'accroissement de la mobilité cyclable qui en résultera permettra de contenir les transports individuels motorisés sur le réseau routier actuel. Le potentiel de la mobilité cyclable pourra enfin être exploité dans le canton. Le développement de la mobilité douce et en particulier cyclable contribuera en outre à la réduction des impacts environnementaux (bruit et pollution de l'air).

Au vu de ce qui précède, le Conseil d'État vous prie d'accepter le projet de loi sur la mobilité douce et de classer le postulat 11.159 de la commission "RC 1320" concernant le chemin des rencontres.

Veillez agréer, Monsieur le président, Mesdames et Messieurs, l'assurance de notre haute considération.

Neuchâtel, le 8 mars 2017

Au nom du Conseil d'État :

Le président,
J.-N. KARAKASH

La chancelière,
S. DESPLAND

Loi sur la mobilité douce (LMD)

Le Grand Conseil de la République et Canton de Neuchâtel,

vu la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT), du 22 juin 1979 ;

vu la Constitution de la République et Canton de Neuchâtel (Cst. NE), du 24 septembre 2000 ;

vu le plan directeur cantonal, du 22 juin 2011 ;

vu la loi cantonale sur l'aménagement du territoire (LCAT), du 2 octobre 1991 ;

vu la loi d'introduction de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LI-LCPR) du 25 janvier 1989 ;

sur la proposition du Conseil d'État, du 8 mars 2017,

décrète :

CHAPITRE PREMIER

Dispositions générales

But	Article premier La présente loi a pour but de promouvoir et de développer la mobilité douce ainsi que d'assurer la concrétisation d'une stratégie cantonale de mobilité douce sur l'ensemble du canton.
Mobilité douce	Art. 2 ¹ Le canton et les communes veillent à favoriser la mobilité douce par des aménagements adéquats. ² Par mobilité douce, il faut entendre les déplacements effectués à pied (mobilité piétonne) ou en deux-roues non motorisés ainsi qu'en deux-roues avec assistance électrique (mobilité cyclable).
Champ d'application	Art. 3 ¹ La présente loi s'applique aux procédures de planification et à la répartition des compétences entre le canton et les communes s'agissant de la mobilité cyclable à l'exception des itinéraires pour vélos tout-terrain. ² Pour la mobilité piétonne, la législation cantonale en matière de chemins pour piétons et de randonnée pédestre est applicable.
Autorités d'application a) Conseil d'État et organes cantonaux	Art. 4 ¹ Le Conseil d'État veille à doter le canton de Neuchâtel d'une véritable politique publique de la mobilité douce. ² Il désigne : a) le département chargé de l'application de la présente loi (ci-après : le département) ; b) les services chargés de s'occuper des questions relatives à la mobilité douce ; c) les organisations privées spécialisées en matière de mobilité douce ou valorisation urbaine auxquelles il peut confier certaines tâches. ³ Il arrête les dispositions d'application.

b) Communes	<p>Art. 5 ¹Les communes participent à l'application de la présente loi.</p> <p>²Elles adoptent les plans prévus par la présente loi.</p>
Consultation	<p>Art. 6 Les organisations désignées par le Conseil d'État selon l'article 4, alinéa 2, lettre c de la présente loi sont consultées lors de l'élaboration des plans directeurs de mobilité cyclable.</p>
Coordination	<p>Art. 7 Le canton et les communes ainsi que les communes entre elles coordonnent leur plan directeur de mobilité cyclable en tenant compte de leurs activités et planifications qui ont des effets sur le territoire.</p>

CHAPITRE 2

Plans

Section 1 : Plans directeurs

Plans directeurs	<p>Art. 8 ¹Le canton établit le plan directeur cantonal de mobilité cyclable.</p> <p>²Les communes peuvent établir un plan directeur communal de mobilité cyclable.</p> <p>³Le Conseil d'État peut désigner les communes qui doivent établir un plan directeur communal de mobilité cyclable. Il indique également si celui-ci doit être établi au niveau régional.</p>
Plan directeur cantonal de mobilité cyclable	<p>Art. 9 ¹Le plan directeur cantonal de mobilité cyclable fixe les principes de planification de la mobilité cyclable. En outre, il est coordonné avec le plan directeur cantonal des chemins pour piétons et des chemins de randonnée pédestre au sens de la législation cantonale en matière de chemins pour piétons et de randonnée pédestre.</p> <p>²Il désigne hors localité et en localité :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) le réseau cyclable d'importance cantonale comprenant les itinéraires utilitaires et de cyclotourisme ; b) les aménagements cyclables à réaliser (bande cyclable, séparation physique du trafic soit piste cyclable ou site propre) ; c) les points et pôles d'intermodalité devant être accessibles par la mobilité cyclable ; d) les aménagements liés au stationnement deux-roues aux abords des points et pôles d'intermodalité et ceux liés à leur accessibilité. <p>³Le plan directeur cantonal de mobilité cyclable comprend également des principes de conception et d'aménagement des itinéraires cyclables.</p> <p>⁴Le Conseil d'État adopte le plan directeur cantonal de mobilité cyclable qui fait partie intégrante du plan directeur cantonal prévu par la loi cantonale sur l'aménagement du territoire.</p>
Plan directeur communal de mobilité cyclable	<p>Art. 10 ¹Les plans directeurs communaux de mobilité cyclable peuvent compléter le plan directeur cantonal de mobilité cyclable. Ils sont coordonnés avec les plans directeurs communaux des chemins pour piétons et des chemins de randonnée pédestre au sens de la législation cantonale en matière de chemins pour piétons et de randonnée pédestre.</p>

²Ils désignent le réseau cyclable d'importance régionale ou communale comprenant les itinéraires utilitaires et de cyclotourisme.

³Ils sont soumis à l'approbation du département avant d'être adoptés par le Conseil communal.

⁴Ils peuvent être établis au niveau régional en application de la législation cantonale sur l'aménagement du territoire.

Section 2 : Plans d'alignement

Plans d'alignement

Art. 11 ¹Les aménagements cyclables des itinéraires utilitaires et de cyclotourisme, prévus par les plans directeurs cantonal ou communaux, font l'objet de :

a) plans d'alignement cantonaux sur et le long des routes cantonales ;

b) plans d'alignement communaux hors routes cantonales.

²La sanction des plans d'alignement cantonaux et communaux confère à l'État ou à la commune le droit d'exproprier pour cause d'utilité publique tous les droits immobiliers que les tiers ont sur les terrains frappés par ce plan ; ils sont déclarés d'utilité publique.

Plans d'alignement cantonaux

Art. 12 ¹Des plans d'alignement cantonaux sont nécessaires pour la réalisation des aménagements cyclables au-delà des alignements déjà existants.

²La procédure d'adoption des plans d'alignement cantonaux est définie par la législation cantonale sur l'aménagement du territoire.

³Si les aménagements cyclables s'exécutent à l'intérieur d'alignements existants, la procédure d'adoption des plans routiers de la législation en matière de routes et de voies publiques est applicable.

⁴La procédure de plan routier ne s'applique pas aux aménagements cyclables qui sont prévus par un plan d'alignement cantonal intégrant tous les éléments d'un plan routier au sens de la législation cantonale sur l'aménagement du territoire.

Plans d'alignement communaux

Art. 13 ¹Des plans d'alignement communaux sont nécessaires pour la réalisation des aménagements cyclables au-delà des alignements déjà existants.

²La procédure prévue par la législation cantonale sur l'aménagement du territoire est applicable.

³Si les aménagements cyclables s'exécutent à l'intérieur d'alignements existants, la procédure de permis de construire prévue par la loi sur les constructions est applicable.

⁴La procédure de permis de construire ne s'applique pas aux aménagements cyclables qui sont prévus par un plan d'alignement communal intégrant tous les éléments d'un plan routier au sens de la législation cantonale sur l'aménagement du territoire.

Section 3 : Révision des plans

Révision des plans

Art. 14 ¹Les plans directeurs cantonaux et communaux de mobilité cyclable sont réexaminés et adaptés au besoin, en général tous les dix ans.

²Les plans d'alignement cantonaux ou communaux sont révisés et adaptés en fonction des modifications apportées aux plans directeurs cantonaux et communaux ainsi qu'en fonction des révisions des plans d'aménagement communaux.

Section 4 : Effets des plans

Force obligatoire

Art. 15 ¹Les plans directeurs de mobilité cyclable ont force obligatoire pour les autorités des différents niveaux.

²Les plans d'alignement ont force obligatoire pour les autorités des différents niveaux et les particuliers.

CHAPITRE 3

Exécution

Aménagements cyclables
a) réalisation et entretien constructif

Art. 16 ¹Les aménagements cyclables et l'entretien constructif pour les itinéraires utilitaires et de cyclotourisme prévus par le plan directeur cantonal de mobilité cyclable sur et le long des routes cantonales sont réalisés et financés par le canton.

²Les aménagements cyclables et l'entretien constructif pour les itinéraires utilitaires et de cyclotourisme prévus par le plan directeur cantonal de mobilité cyclable hors routes cantonales ainsi que pour tous les itinéraires prévus par le plan directeur communal de mobilité cyclable sont réalisés et financés par les communes.

³Des subventions peuvent être accordées aux communes pour les aménagements cyclables et l'entretien constructif dont elles ont la charge dans les cas prévus à l'article 22 de la présente loi.

b) entretien courant

Art. 17 ¹Sur route cantonale, hors localité, l'entretien courant des itinéraires utilitaires et de cyclotourisme, prévus par les plans directeurs cantonal et communaux de mobilité cyclable, est assuré par le canton à l'exclusion des pistes cyclables dont l'entretien est assuré par les communes pour tous les itinéraires précités.

²L'entretien courant de tous les autres itinéraires utilitaires et de cyclotourisme prévus par les plans directeurs cantonal et communaux de mobilité cyclable est assuré par les communes.

Signalisation
a) autorités compétentes

Art. 18 ¹Les autorités compétentes pour ordonner le placement des signaux sont :

a) le service désigné par le Conseil d'État sur routes cantonales pour tous les itinéraires utilitaires et de cyclotourisme ainsi que sur routes communales pour les itinéraires de cyclotourisme prévus par le plan directeur cantonal de mobilité cyclable ;

b) le Conseil communal, sur route communale pour tous les autres itinéraires utilitaires et de cyclotourisme.

²En cas de carence de la commune quant à la signalisation des itinéraires prévus par le plan directeur cantonal de mobilité cyclable, le département prend à sa place les dispositions commandées par les circonstances.

Signalisation
b) frais

Art. 19 La pose ainsi que les frais de pose et d'entretien des signaux incombent :

- a) au canton pour les itinéraires utilitaires prévus par le plan directeur cantonal de mobilité cyclable, sur routes cantonales hors localité ainsi que pour tous les itinéraires de cyclotourisme prévus par le plan directeur cantonal de mobilité cyclable ;
- b) à la commune dans tous les autres cas.

Signalisation
c) obligations des
propriétaires

Art. 20 ¹Les propriétaires fonciers ont l'obligation de tolérer sur leurs biens-fonds les signaux indicateurs de mobilité cyclable.

²Les propriétaires sont consultés.

Exécution
déléguée

Art. 21 Le Conseil d'État et les Conseils communaux peuvent charger, d'entente avec elles, des organisations privées spécialisées dans la mobilité cyclable, la valorisation urbaine ou la promotion de la culture de la mobilité cyclable, de tâches de promotion de la mobilité cyclable en les indemnisant pour leurs prestations dans le cadre d'un accord de prestations.

Subventions

Art. 22 ¹Le Conseil d'État peut accorder, à charge du budget, les subventions suivantes aux communes :

- a) jusqu'à 40% des frais de réalisation et d'entretien constructif des aménagements cyclables pour les itinéraires utilitaires figurant dans le plan directeur cantonal de mobilité cyclable ;
- b) jusqu'à 30% des frais de réalisation et d'entretien constructif des aménagements cyclables pour les itinéraires de cyclotourisme prévus par le plan directeur cantonal de mobilité cyclable ;
- c) jusqu'à 20% des frais de réalisation des aménagements cyclables pour les itinéraires utilitaires prévus par les plans directeurs communaux après leur approbation par le département ;
- d) jusqu'à 30% des frais de réalisation des aménagements liés au stationnement deux-roues aux abords des points et pôles d'intermodalité et de ceux liés à leur accessibilité selon le plan directeur cantonal de mobilité cyclable.

²La subvention maximale pour les aménagements cyclables peut être accordée si ceux-ci respectent tous les principes de conception et d'aménagement définis par le plan directeur cantonal de mobilité cyclable.

³Le Conseil d'État peut fixer d'autres critères pour le calcul des subventions.

Modification,
suppression et
remplacement des
itinéraires

Art. 23 ¹La suppression totale ou partielle d'un itinéraire de mobilité cyclable figurant au plan directeur cantonal de mobilité cyclable est soumise à l'approbation du département.

²Le département peut imposer le remplacement de l'itinéraire touché aux frais de l'auteur de l'atteinte.

³Il fait procéder à la modification des plans.

Recours

Art. 24 ¹Les décisions des communes sont susceptibles d'un recours au Conseil d'État puis au Tribunal cantonal.

²Les décisions du Conseil d'État sont susceptibles d'un recours au Tribunal cantonal.

³Lorsque la décision a été rendue après une mise à l'enquête publique, les tiers ne sont admis à recourir que s'ils ont fait opposition pendant le délai d'enquête.

CHAPITRE 4

Dispositions finales

Entrée en vigueur

Art. 25 ¹La présente loi est soumise au référendum facultatif.

²Le Conseil d'État pourvoit, s'il y a lieu, à sa promulgation et à son exécution.

³Il fixe la date de son entrée en vigueur.

Neuchâtel, le

Au nom du Grand Conseil :

Le président, La secrétaire générale,

Décret **portant octroi d'un crédit d'engagement de 5 millions de francs pour la réalisation d'itinéraires cyclables**

Le Grand Conseil de la République et Canton de Neuchâtel,

vu l'article 57 de la Constitution de la République et Canton de Neuchâtel (Cst.NE), du 24 septembre 2000 ;

sur la proposition du Conseil d'État, du 8 mars 2017,

décrète :

Article premier Un crédit d'engagement de 5 millions de francs est accordé au Conseil d'État pour la réalisation des itinéraires cyclables.

Art. 2 Le Conseil d'État est autorisé à se procurer, éventuellement par la voie de l'emprunt, les moyens nécessaires à l'exécution du présent décret.

Art. 3 Les travaux entrepris en application du présent décret sont déclarés d'utilité publique. Le Conseil d'État reçoit tous les pouvoirs pour acquérir, à l'amiable ou par voie d'expropriation, les immeubles qui pourraient être nécessaires à l'exécution des travaux.

Art. 4 En cas d'expropriation, il sera fait application de la loi cantonale sur l'expropriation pour cause d'utilité publique, du 26 janvier 1987.

Art. 5 Les détails d'exécution des travaux sont confiés au soin du Conseil d'État. Le rapport de gestion du Département du développement territorial et de l'environnement donnera chaque année toutes les indications utiles sur l'avancement des études, sur les dépenses engagées et sur leur financement.

Art. 6 Le crédit d'engagement sera amorti conformément aux dispositions de la loi sur les finances de l'État et des communes (LFinEC), du 24 juin 2014.

Art. 7 ¹Le présent décret est soumis au référendum facultatif.

²Le Conseil d'État pourvoit, s'il y a lieu, à sa promulgation et à son exécution.

Neuchâtel, le

Au nom du Grand Conseil :

Le président, La secrétaire générale,

ITINÉRAIRES UTILITAIRES – TABLEAU DE RÉPARTITION DES TÂCHES ENTRE LE CANTON ET LES COMMUNES

 Compétence cantonale

 Compétence communale

Itinéraires	Planification directrice	Situation	Plans d'alignements		Construction, aménagement, entretien constructif	Entretien courant	Signalisation	
			Procédure	Élaboration			Décision	Pose, entretien
Utilitaires prévus par le PDCMC sur route cantonale		Hors localité				sauf pistes cyclables (communes)		
		En localité						
Utilitaires prévus par le PDCMC hors route cantonale		En et hors localité			Avec subvention cantonale de 40%			
Utilitaires prévus par un plan directeur communal de mobilité douce sur route cantonale		Hors localité			Avec subvention cantonale de 20% (sauf pour l'entretien constructif)	sauf pistes cyclables (communes)		
		En localité						
Utilitaires prévus par un plan directeur communal de mobilité douce hors route cantonale		En et hors localité			Avec subvention cantonale de 20% (sauf pour l'entretien constructif)			

ITINÉRAIRES DE CYCLOTOURISME – TABLEAU DE RÉPARTITION DES TÂCHES ENTRE LE CANTON ET LES COMMUNES

 Compétence cantonale

 Compétence communale

Itinéraires	Planification directrice	Situation	Plans d'alignements		Construction, aménagement, entretien constructif	Entretien courant	Signalisation	
			Procédure	Élaboration			Décision	Pose, entretien
Cyclotourisme prévus par le PDCMC sur route cantonale		Hors localité				sauf pistes cyclables (communes)		
		En localité						
Cyclotourisme prévus par le PDCMC hors route cantonale		En et hors localité			Avec subvention cantonale de 30%			
Cyclotourisme prévus par un plan directeur communal de mobilité douce sur route cantonale		Hors localité				sauf pistes cyclables (communes)		
		En localité						
Cyclotourisme prévus par un plan directeur communal de mobilité douce hors route cantonale		En et hors localité						

PROJET DE PLAN DIRECTEUR CANTONAL DE MOBILITÉ CYCLABLE (DOCUMENT JOINT)