

Mobilité cyclable améliorée sur le Littoral

Il sera plus facile de rouler à vélo tout au long de l'axe reliant Corcelles à Hauterive. Le Conseil communal de Neuchâtel annonce de nouveaux aménagements, dont des passages au 30 km/h pour les véhicules motorisés.

PAR PASCAL.HOFER@ARCINFO.CH

→ L'axe reliant Corcelles à La Coudre, en ville de Neuchâtel, va faire l'objet d'aménagements destinés à faciliter la vie des cyclistes. C'est ce qui ressort d'un rapport dans lequel le Conseil communal explique comment il va mettre en application le plan directeur cantonal de la mobilité cyclable. L'opération est prévue entre 2020 et 2023. La commune traitera ultérieurement l'axe entre Serrières et Monruz (lui-même faisant partie de l'axe entre Bevaix et Le Landeron), ainsi que l'axe reliant la place Numa-Droz à Valangin, via Pierre-à-Bot (et inversement).

PLUSIEURS TRONÇONS PASSERONT À 30 KM/H

Pour le secteur situé entre Corcelles et la gare de Neuchâtel, le Conseil communal a choisi pour l'essentiel de passer à un régime à 30 km/h pour les véhicules motorisés, contre 50 km/h actuellement. «Ce régime permet d'apaiser le trafic, de partager la chaussée avec un degré de sécurité acceptable, de maintenir la grande majorité des places de stationnement, tout en n'impactant que faiblement la vitesse des transports publics.» C'est ainsi que le tronçon jusqu'à Vauseyon, via l'avenue Fornachon et le cimetière de Neuchâtel, les véhicules motorisés rouleront partout à 30 km/h (ce qui n'empêchera sans doute pas des cyclistes de passer par la rue des Draïzes). La situation du carrefour de Vauseyon, qui relève de la Confédération, sera traitée ultérieurement. Le 50 km/h sera maintenu entre Vauseyon et la Rosière, mais avec une bande cyclable dans le sens de la montée (donc d'est en ouest). Un peu plus à l'est, sur les 76 places de stationnement (du domaine public) entre la Rosière et la gare, 19 places seront supprimées.

LE 50 KM/H EST MAINTENU À LA RUE DES FAHYS

A l'est de la gare de Neuchâtel, «au vu du caractère de transit de cet axe, avec très peu de traversées piétonnes», le Conseil communal a choisi d'opter pour le statu quo jusqu'au pont du Mail (avec donc maintien du 50 km/h pour les véhicules motorisés), mais en aménageant des bandes cyclables aux endroits où il y a des montées. A plus long terme, le Conseil communal envisage de supprimer le trottoir sud à certains endroits, au profit d'un élargissement du trottoir nord.

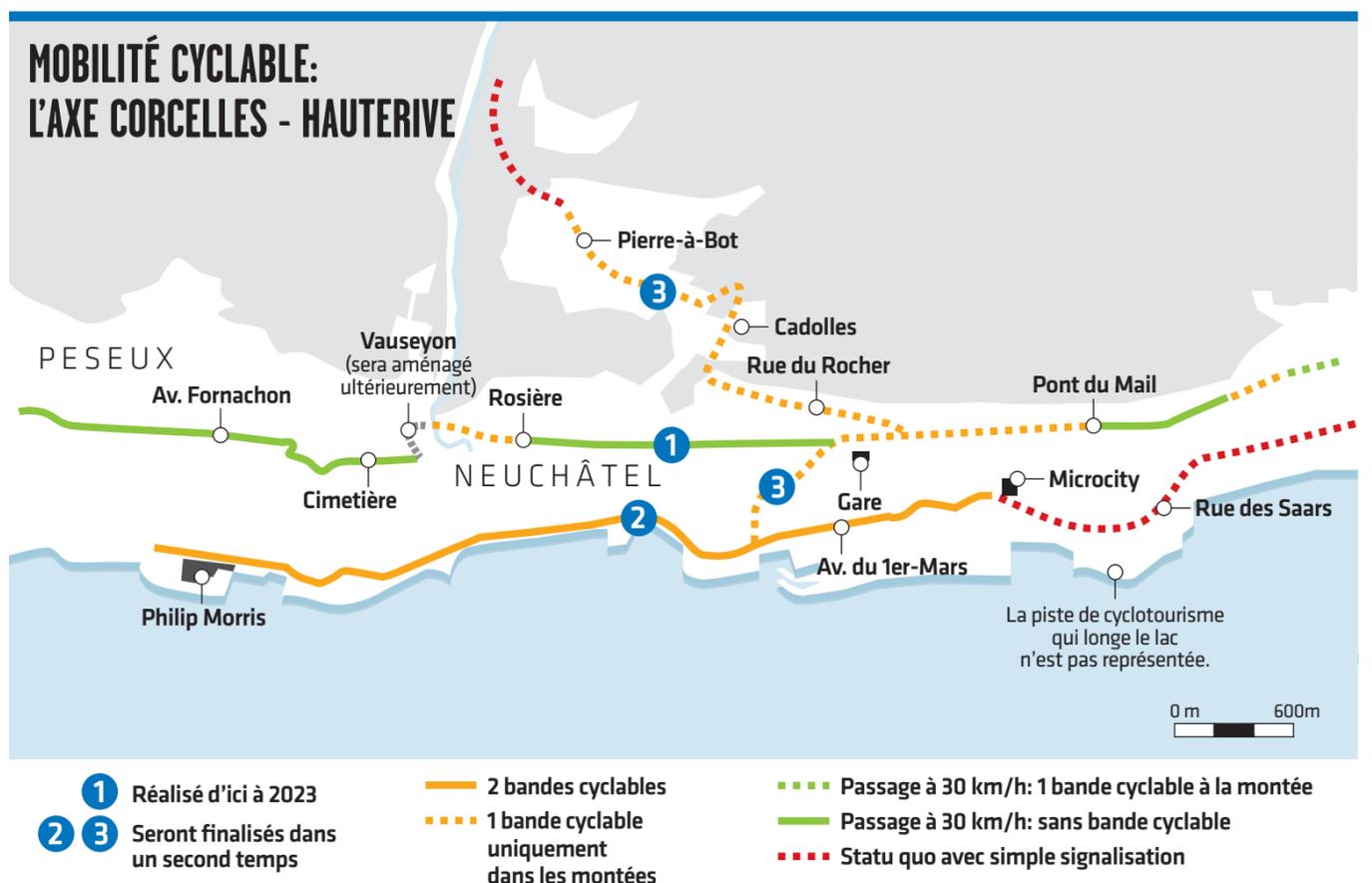
Conséquence: le long de la rue des Fahys, sur la trentaine de places de stationnement en zone bleue, environ la moitié sera supprimée. Plus à l'est: passage à 30 km/h à l'avenue des Portes-Rouges, maintien du 50 km/h à l'avenue du Vignoble, où il y a déjà une bande (ou piste) cyclable à la montée. Le secteur de La Coudre fait actuellement l'objet d'une étude dans son ensemble. Enfin, entre La Coudre et Hauterive, il y aura passage au 30 km/h, avec bande cyclable à la montée (donc d'est en ouest).

DES SITUATIONS TRÈS DIVERSES SELON LES ENDROITS

Le Conseil communal de Neuchâtel s'est basé sur une étude menée par un groupement de bureaux d'ingénieurs neuchâtelois. Ces derniers ont analysé les avenues, rues et routes concernées pour voir comment elles peuvent répondre aux mesures prévues dans le plan directeur cantonal. Ce travail a été réalisé pour les trois axes concernés par ce plan: entre Corcelles et Hauterive, entre Serrières et Monruz, ainsi que, dans le sens de la montée, entre la place Numa-Droz et les hauts de la ville en direction du Val-de-Ruz. La piste de cyclotourisme qui longe le lac, et qui fait l'objet d'améliorations ponctuelles, n'est donc pas concernée. L'étude menée a montré la diversité des situations, et donc la diversité des aménagements à réaliser. D'un côté, les - rares - tronçons où il y a déjà une piste cyclable. De l'autre, les endroits où la largeur de la route, même en supprimant les places de parc, ne permet pas d'aménager deux bandes cyclables (avec marquage au sol). Dans ce cas, il a donc fallu trouver des solutions alternatives.

LA LARGEUR DE LA ROUTE FAIT PARFOIS PROBLÈME

Les études menées ont débouché sur les chiffres suivants: sur les 17 kilomètres de route concernés, 55% sont soit déjà conformes aux gabarits routiers, soit peuvent être aménagés pour que ce soit le cas. Ces gabarits routiers correspondent aux «largeurs» nécessaires au passage des différents usagers d'une chaussée (largeurs qui doivent être suffisantes, par exemple, pour que deux bus puissent se croiser). Dans 13% des cas, les tronçons étudiés sont intégrés dans des projets déjà existants d'amélioration de la situation pour les cyclistes. Enfin, 32% présentent des «points durs», autrement dit des tronçons où les gabarits routiers posent de gros problèmes. Ce sont sur les points durs de l'axe entre Corcelles et Hauterive que le Conseil communal se concentre dans son rapport. Objectif: trouver des solutions «en proposant des aménagements les plus équilibrés, efficaces et cohérents».



SOURCE: VILLE DE NEUCHÂTEL - INFOGRAPHIE: FRANÇOIS ALLANOU

VERS UN LARGE PASSAGE AU 30 KM/H

Le Conseil communal de Neuchâtel dit «avoir la volonté de gérer l'ensemble du réseau routier» avec une vitesse limitée à 30 km/h, «le 50 km/h devant relever de l'exception sur les tronçons où cela fait du sens».

Les cinq ministres de la capitale cantonale relèvent que la grande majorité de la surface du territoire communal répond déjà à cette vitesse de 30 km/h, «à l'exception notable des liaisons dites 'collectrices'. Or ces dernières sont aussi très fréquentées par le cyclisme utilitaire et présentent aujourd'hui de réels risques sécuritaires pour les cyclistes.»

C'est dans cette optique que l'axe Corcelles - Hauterive va faire l'objet de divers aménagements.

POUR LA QUALITÉ DE VIE EN MILIEU URBAIN

Dans son rapport, le Conseil communal rappelle qu'une motion déposée par les Verts et les vert'libéraux/PDC demande que l'on étudie «la possibilité d'étendre la zone 30 km/h à toute route communale».

A ce sujet, le Conseil communal, qui souscrit pour l'essentiel à cet objectif, donne des exemples chiffrés: le risque qu'un piéton soit tué en cas de choc se situe à 70% à 50 km/h contre 10% à 30 km/h. Ou encore: le passage de 50 km/h à 30 km/h génère une diminution de 50% du bruit lié au trafic.

Amélioration de la sécurité et diminution du bruit, donc. Plus généralement, «les aménagements prévus s'inscrivent dans un mouvement en faveur de la qualité de vie en milieu urbain, dont la mobilité est une dimension fondamentale.»