

## L'intermodalité entre les transports publics et le vélo

### Une vision stratégique cantonale

Après pas loin de vingt ans de reports successifs, le canton de Neuchâtel s'est enfin doté d'une vision stratégique du développement des mobilités douces, avec pour objectif prioritaire d'intensifier l'usage du vélo. La stratégie repose en effet sur l'hypothèse que ce sont les déplacements à bicyclette qui apportent le meilleur complément aux transports publics, en alimentant le réseau et accroissant la zone de « chalandise » des arrêts de bus ou des gares. Il était temps, lorsque l'on sait que sur le canton, seuls 3 % des trajets pendulaires sont effectués à vélo, contre 9 % en moyenne Suisse. Avec cette nouvelle stratégie, qui s'intègre dans une vision globale de la mobilité à l'échelle cantonale, le canton s'engage non seulement à développer son réseau cyclable, mais entend également consacrer vingt millions de francs sur vingt ans au développement des conditions-cadres propres à favoriser la pratique du vélo.

### Une solution efficace pour couvrir le premier ou le dernier kilomètre

Si le vélo ne constitue raisonnablement pas une alternative crédible pour les déplacements quotidiens de plusieurs dizaines de kilomètres, il peut, dès le moment où une ligne de transports publics existe, être utilisé pour rejoindre cette dernière rapidement, ou pour atteindre efficacement sa destination finale depuis l'arrêt ou la gare d'arrivée. Soit en embarquant son vélo (pliable) dans le train ou le bus, soit en le stationnant à l'interface de transports publics. Il s'agit ainsi de privilégier chaque mode de déplacement là où il est le plus adapté : c'est la définition même de l'intermodalité.

Dans une chaîne des déplacements comprenant un tronçon en transports publics, c'est très souvent le déplacement dans le premier ou le dernier kilomètre qui représente le maillon faible, pouvant aller jusqu'à faire renoncer à l'utilisation des transports publics en l'absence de solution satisfaisante. Ainsi, parallèle-

ment aux efforts importants qui sont actuellement consentis pour améliorer la fréquence des trains sur le canton (cadencement à la demi-heure), il est primordial de traiter de l'amélioration des cheminements de mobilité douce vers les gares et de la mise à disposition d'une offre en stationnement vélo de qualité sur ces pôles d'échange principaux.

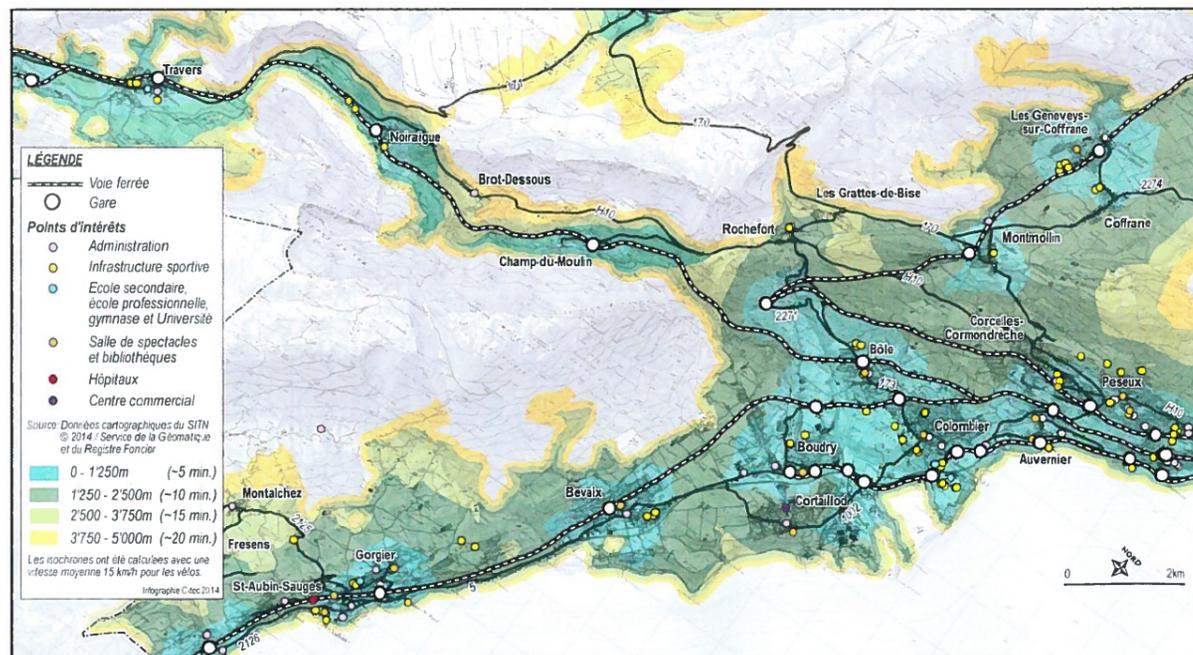
### Exploiter l'excellente couverture territoriale du réseau ferré

Actuellement, le réseau ferroviaire neuchâtelois permet d'atteindre 92 % des emplois du canton en parcourant moins de 2,5 kilomètres depuis une gare ou une halte ferroviaire, ce qui correspond à une dizaine de minutes à vélo et une demi-heure de marche. Même si l'on exclut le périmètre de 500 mètres autour des gares, pour lequel le potentiel de développement des modes doux concerne essentiellement la marche, on touche encore un grand nombre d'emplois.

Au vu de ce potentiel, l'intérêt de faire rayonner les itinéraires cyclables à partir des gares constitue une évidence pour le Conseil d'Etat neuchâtelois, d'autant plus que cette démarche conduira inmanquablement à la réalisation d'un réseau cyclable très performant, qui pourra s'offrir à l'usage de tous les déplacements internes (même sans combinaison avec le train).

### Le stationnement vélo, pierre angulaire de l'intermodalité

L'utilisation du vélo comme moyen de rabattement vers les pôles d'échange multimodaux est fortement liée à la possibilité d'y stationner dans de bonnes conditions. Ainsi, chaque point d'arrêt pertinent d'un réseau de transport public devrait proposer du stationnement vélo en quantité suffisante et bénéficiant d'un effet attractif par son niveau de service (confort d'utilisation, éclairage, abri, sécurité, lutte antivols, etc.).



Bassins de chalandise des haltes ferroviaires du littoral Est neuchâtelois (Citec)

Si les entreprises de transports publics sont appelées à financer les projets de parking vélo situés sur leur propriété, une aide cantonale permettant de soutenir les communes dans la réalisation de « bike & ride » (B+R) ou de vélostations devrait constituer une des premières mesures de la nouvelle stratégie de mobilité douce.

Julien Lovey  
Géographe UNIGE  
Responsable Citec Neuchâtel



Les deux roues à l'honneur à Neuchâtel (Neuchâtelroule! velospot)



La nouvelle vélostation de Neuchâtel (Citec)