



### Mobilité douce (17.010)

## Un pas dans la bonne direction

*Le député Laurent Duding a défendu la position du groupe socialiste.*

« [...] La mobilité douce est un thème cher au groupe socialiste. Pour preuve, en préparant cette intervention, nous avons pu recenser les nombreuses interventions de notre part à ce sujet. La dernière en date, en 2015 lors de l'adoption du crédit pluriannuel d'entretien constructif des routes nous avait permis de rappeler clairement nos priorités en la matière.

Oui, le transfert modal de la route vers les transports publics et plus généralement la mobilité douce est un tournant que notre canton doit impérativement prendre. Pas seulement parce que le vélo avec assistance électrique est en pleine expansion mais avant tout au regard des défis qui attendent notre planète en termes de transition écologique dont la mobilité est un des éléments clés dans nos sociétés occidentales.

Sur ce point, le rapport révèle le retard pris par Neuchâtel en termes de mobilité cyclable au regard de la moyenne suisse. Nous pourrions toujours mettre en avant une topographie particulière, un climat vigoureux ou tout autre argument permettant de justifier notre inaction en la matière. Le groupe socialiste estime lui de longue date qu'il est hautement nécessaire de redonner ses lettres de noblesse à la « petite reine » mais aussi aux autres modes de déplacement entrant sous la dénomination de mobilité douce. En clair, pour nous, après le plan d'intentions de 2015, le rapport que nous traitons maintenant concrétise et doit véritablement permettre la mise en œuvre d'un réseau cohérent et complet d'itinéraires cyclables à l'échelle cantonale. Nous serons très attentifs à sa réalisation. L'enjeu - même si le rapport du CE ne le mentionne qu'hâtivement - est bien d'opérer un transfert modal vers la mobilité douce et les transports publics dans le cadre de Mobilité 2030 afin de réduire les émissions de CO2 et de relever la qualité de vie dans nos agglomérations, notamment en désengorgeant les centres villes des véhicules automobiles individuels.

Au niveau de la qualité de vie, relevons par ailleurs les bienfaits des déplacements à pied ou à vélo qui permettent à chacune et chacun de se maintenir en forme au quotidien.

Vous l'aurez compris, pour le groupe socialiste, on n'est plus dans les déclarations et les plans d'intention mais bien dans la réalisation concrète d'une vision politique permettant cette transition écologique inéluctable. A notre échelle, certes modeste, nous devons prendre nos responsabilités.

Venons-en maintenant au cœur du sujet, le rapport 17.010. Globalement bien accueilli par notre groupe, ce débat doit permettre de fixer clairement notre vision de la mobilité douce au regard du projet de loi décliné dans le rapport.

L'approche globale suivie fait sens, le développement de la mobilité douce étant un des 4 piliers de la stratégie Mobilité 2030. Nous défendons cette démarche qui prend en compte l'ensemble des paramètres et des modes de déplacement utilisés. On peut évidemment s'interroger quant à la modularité des intentions fixées en termes de mobilité douce en cas de non-réalisation d'un des autres



pilliers de Mobilité 2030. A l'exemple du RER Neuchâtelois dont nous soutenons par ailleurs pleinement la réalisation depuis l'origine de la démarche. Quels impacts auraient une telle issue sur le Plan Directeur Cantonal de la Mobilité Cyclable (PDCMC) ?

Le fait d'arrêter les tracés alors que d'autres paramètres peuvent évoluer dans un sens ou l'autre n'est à nos yeux pas totalement satisfaisant. En clair, si la vision du réseau d'itinéraires cyclables tel que présenté dans le PDCMC semble pertinente, notre groupe estime cependant cette vision à 20 ans trop « figée ». Dans le même ordre d'idées, nous sommes satisfaits de voir que l'analyse a été pleinement menée et que le Conseil d'Etat sait où il veut aller mais le fait de mentionner dans le rapport qu'aucun autre itinéraire ne sera réalisé si ce n'est au gré des opportunités ou sur l'initiative d'une commune, d'une région nous semble quelque peu rigide. Nous souhaitons que la concrétisation du tout soit menée de manière plus souple, plus modulable.

Très concrètement sur ce point, nous avons déposé un postulat en lien avec le rapport 17.010 demandant d'analyser de manière plus sérieuse et complète la liaison VDR-Neuchâtel. L'idée n'est évidemment pas d'ouvrir en plénum une discussion de détail sur le choix des projets détaillés dans le PDCMC annexé au rapport dont nous débattons. Il nous semble cependant indispensable que ce tracé en particulier soit analysé de manière plus détaillée pour voir dans quelle mesure d'autres alternatives pourraient être proposées. La variante retenue par Pierre-à-Bot ne nous semble pas efficace ni sûre et pas très sexy de par sa topographie et la faiblesse des aménagements prévus. Mais aussi parce qu'elle ne permet pas de relier de manière satisfaisante le Val-de-Ruz au Littoral notamment pour les usagers qui souhaitent se rendre en direction de Peseux, plus généralement du Littoral Ouest.

Un autre point que notre groupe souhaite débattre est la place de la mobilité piétonne laissée dans le projet de loi. A l'article 2, il est bien précisé que cette législation couvrira autant la mobilité cyclable que les déplacements à pied. Force est de constater que ces derniers sont véritablement le parent pauvre de la démarche. En effet, le projet de loi et le financement prévu dans le décret ne couvrent absolument pas ce chantier. Ce point a été débattu en commission. Des renvois vers d'autres législations ont été faits et il est vrai que ce point est davantage du ressort des communes. Vu son importance dans la mobilité, notre groupe a déposé un second postulat sur la mobilité piétonne afin que ce thème ne soit pas purement et simplement « enterré » suite aux débats du jour.

Ce postulat demande la mise en place d'un plan directeur cantonal de la mobilité piétonne élaboré en collaboration avec les communes. La stratégie MD ne peut de notre point de vue pas trouver de développement cohérent sans une réelle prise en compte de cet aspect. En l'état, aucune stratégie n'est fixée et aucune avancée ne sera faite sans une réflexion globale portée sur ce point aussi.

Dans le même ordre d'idées - même si nous reviendrons dans la discussion de détails sur les amendements listés dans le rapport de la commission parlementaire/MD - il nous semble clair que les infrastructures dédiées à la mobilité cyclable (on entend ici les bandes cyclables) peuvent aussi être utilisées par les piétons. Par analogie avec le déneigement des trottoirs en hiver, il nous semble cohérent de ne pas accepter l'amendement de la commission à l'article 17 du projet de loi portant sur l'absence d'entretien courant durant la saison hivernale étant donné que ces infrastructures sont susceptibles d'être empruntées aussi par des piétons.



Au niveau de la réalisation du PDCMD, notre groupe salue la volonté de présenter une vision globale du développement de la mobilité cyclable pour notre canton. Nous relevons le défi que représente la coordination entre l'Etat et les communes dans une mise en place priorisée et échelonnée des différents projets retenus. La coordination entre le service compétent en l'occurrence le service des Ponts et Chaussées de l'Etat et les partenaires communaux sera au centre de la réussite de la démarche. Cet élément n'est pas à minimiser bien au contraire. Nous souhaitons d'ores et déjà plein succès au coordinateur MD du canton qui devra à coup sûr faire parfois preuve de persuasion pour tenir le cap dans la durée. Sur ce point, le niveau des investissements bien que modeste nous paraît en adéquation avec l'état des finances cantonales mais aussi au regard des ressources humaines disponibles au sein de nos collectivités publiques. Notre groupe sera extrêmement attentif au suivi donné à la mise en œuvre des différents projets. Nous utiliserons les commissions actives notamment la COGES pour nous assurer de l'avancement de ce chantier. Même si le bilan annoncé nous paraît quelque peu lointain (horizon 2022), nous renonçons à déposer un amendement demandant un bilan moins éloigné dans le temps. Toujours au niveau du suivi, comme cela a déjà été suggéré par le passé, il nous semble que le thème de la mobilité douce devrait être pleinement intégré aux réflexions de la commission infrastructures routières qui pourrait demain être rebaptisée « commission mobilité » afin que cette thématique soit pleinement et systématiquement prise en compte dans les réflexions. Pour l'heure, nous ne proposons rien de concret mais nous nous réservons la possibilité de revenir avec cette option ultérieurement. [...] » •

*Le projet de loi amendé a été adopté par 59 voix contre 49. Idem pour le projet de décret. Le classement du postulat 11.159 a été accepté par 71 voix contre 29*

*Le postulat du groupe socialiste [« Pour un plan directeur cantonal de la mobilité piétonne »](#) a été adopté par 57 voix contre 48.*

*Le postulat du groupe socialiste [« Réseau cyclable cantonal – Repenser la liaison Val-de-Ruz / Neuchâtel – Littoral »](#) a été retiré par le groupe socialiste après avoir obtenu des explications de la part du chef de département.*