



PRO VELO
NEUCHÂTEL

La mobilité
d'avenir



Conférence de presse liée à la consultation du PDCMC 2027

Dossier de presse - 9 Septembre 2026

1 Introduction

- 1.1 Les associations de protection de l'environnement et de promotion du vélo sont unies pour des solutions promouvant la mobilité cyclable tout en respectant la nature. Elles saluent le fait que le canton ait élaboré un plan de mobilité cyclable (PDCMC) en 2017, avant la loi fédérale, et apprécient que le canton ait mis à jour son PDCMC. Toutefois, elles regrettent son manque d'ambition.
- 1.2 Le PDCMC est une vision d'avenir, visant une part modale souhaitée. On ne peut pas viser des aménagements en fonction des politiques actuelles. Une redistribution des espaces est nécessaire, de manière à permettre à TOUS les utilisateurs-trices de la route de circuler en toute sécurité. Une réduction des vitesses permet de réduire le besoin d'espace.
- 1.3 Toutes les régions du canton devraient être reliées au réseau cyclable du PDCMC.
- 1.4 Le PDCMC ne respecte pas les standards fédéraux en matière de mobilité cyclable.

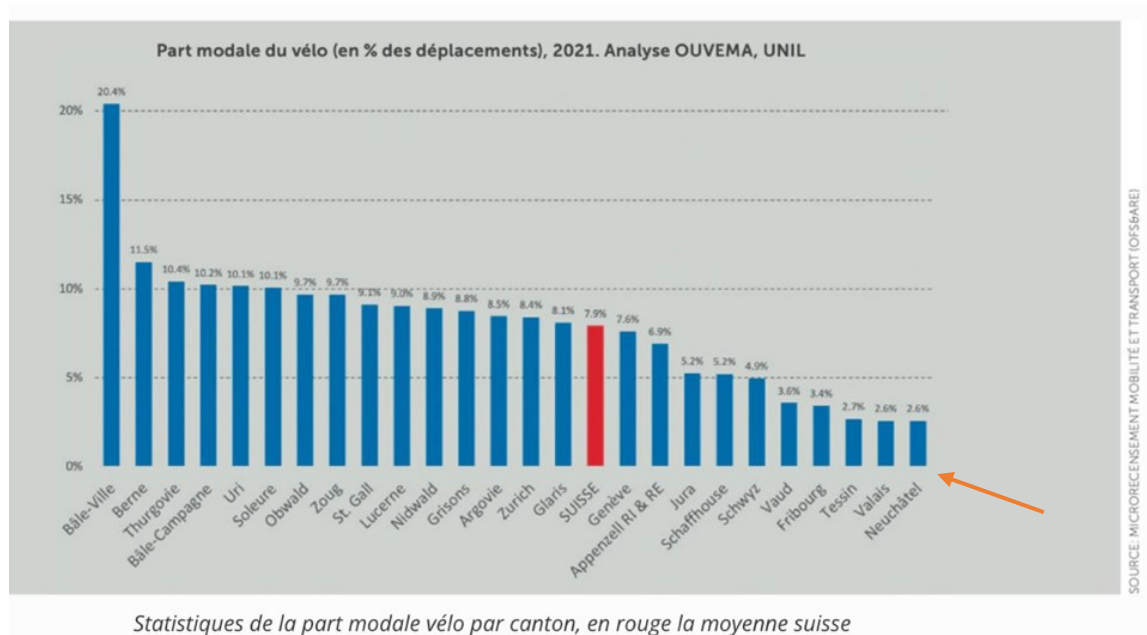
2 Exposé des remarques

Le PDCMC de 2017 a permis d'identifier des lacunes, et un certain nombre d'endroits dangereux, qu'il s'agit de corriger avec le nouveau PDCMC.

- 2.1 La mise en œuvre du PDCMC 2017 **n'a pas montré d'impact significatif sur les statistiques de part modale cyclable dans le canton**, qui se situait en 2021 à 2,6%¹, contre 7,9% en moyenne nationale. Le canton de Neuchâtel a même ainsi la part modale la plus faible de Suisse, alors qu'il s'est fixé pour objectif de rattraper la moyenne nationale. Par exemple, le canton des Grisons est autrement plus

¹ Source: Microrecensement mobilité et transport, données OFS, analysées par l'OUVEMA

montagneux et a une part modale vélo de 8,8%. Il faut donc renforcer les objectifs et les mesures².



2.2 La loi cantonale sur la mobilité douce fixe pour objectif de rattraper la moyenne Suisse de part modale cyclable. Or le nouveau PDCMC ne mentionne pas le fait que la Confédération a elle-même l'objectif de doubler le nombre de trajets et les kilomètres parcourus à vélo d'ici 2035 et de passer ainsi de 7,9% à 15% de part modale du vélo.

2.3 L'affirmation de l'augmentation de la part modale dans les villes mentionnées n'est pas démontrée par des statistiques. L'étude de l'ARE de 2024³ indique que, pour l'année 2021, la part modale du vélo dans l'agglomération de Neuchâtel est de 4% et de 2% à la Chaux-de-Fonds - Le Locle.

3 Absence d'échéance précise pour l'objectif d'augmentation de la part modale

Le PDCMC indique que « l'objectif en termes de part modale est de se rapprocher de la moyenne nationale ces prochaines années ». Le délai est non précisé. Que signifie « ces prochaines années » ? Une échéance claire devrait être fixée et accompagnée d'un monitoring pour vérifier l'évolution de la part modale au fil des ans précédant l'échéance.

4 Le manque de liaisons entre les régions du canton

Alors que la volonté de mieux relier les différentes régions du canton entre elles est exprimée, celle-ci ne se concrétise malheureusement pas dans les mesures. Par exemple, les liaisons Neuchâtel-Val-de-Ruz et Neuchâtel-Val-de-Travers ne sont

² (Source: <https://www.are.admin.ch/fr/mrmt> et https://www.pro-velo.ch/fileadmin/redaktion/Bilder/Publikationen/Velomagazine/PRO_VELO_info_no_66.pdf)

³ [Maîtrise du trafic dans les agglomérations : Vélos et vélos à assistance électrique dans les plus petites agglomérations](#), ARE, 2024

actuellement pas de bonne qualité et pas utilisables pour une majorité des cyclistes et il n'y a pas d'améliorations prévues dans le nouveau PDCMC.

Ainsi, le projet routier de reconstruction de la H10 entre Corcelles et Rochefort, qui ne figure pas au PDCMC, ne prévoit qu'une simple bande cyclable à la montée, alors que le trafic est de plus de 3'900 véhicules par jour avec une vitesse autorisée de 80 km/h, ce qui est selon nous clairement insatisfaisant. L'ATE a ainsi demandé une piste cyclable à double sens dans une opposition, lors de la mise à l'enquête du tronçon Bregot-Rochefort, puis dans un recours au Tribunal cantonal. La procédure est en cours.

5 Budgets à disposition des aménagements cyclables cantonaux insuffisants

Le Canton investit dans le crédit cadre 2026-2029 10.8 millions de francs, soit 2.7 mio par année pour la mobilité douce. Ce montant actuel est insuffisant pour des aménagements à l'échelle d'un canton.

Selon le PDCMC, il est prévu 20.7 mio d'investissements pour le PDCMC lui-même, 137.8 mio pour la Littorale et 68.9 mio pour la Voie verte, soit 227.4 mio au total. La part cantonale est de 68.9 mio, à dépenser dans un délai de 20 ans dès la promulgation de la loi soit jusqu'en 2043. L'importance des investissements prévus en faveur de la mobilité douce dans le PDCMC devront encore être adoptés par les autorités compétentes, respecter les législations environnementales en vigueur et être analysés sous l'angle de leur planification, le cas échéant être reportés sur d'autres aménagements pouvant être plus utiles.

6 Interface vélos – transports publics

S'agissant des interfaces ferroviaires et de l'intermodalité vélo-train, le PDCMC souffre de lacunes structurelles majeures. Les fiches relatives aux pôles d'échanges sont obsolètes et n'ont pas été mises à jour, ce qui rend impossible toute évaluation sérieuse des besoins actuels en matière de stationnement et d'accès aux gares. Par ailleurs, le PDMC ne fixe aucune priorité claire pour le stationnement vélo aux interfaces, et la réalisation des aménagements est laissée au gré des opportunités de travaux, sans caractère contraignant.

7 Impacts sur la nature

Il est impossible de créer des réseaux entièrement dédiés pour chaque type de mobilité car les impacts sur la nature sont énormes. Il faut utiliser les infrastructures existantes en cessant de prioriser la voiture, tout en acceptant de nouveaux aménagements cyclables qui respectent les normes environnementales. Pour améliorer le transfert modal, il faut non seulement rendre la mobilité cyclable plus sûre et les transports publics plus efficaces, mais aussi réexaminer la répartition de l'espace routier, notamment celui consacré au transport individuel motorisé.

L'impact des mesures proposées sur les milieux naturels n'est pas considéré dans le PDCMC. Plusieurs tronçons impactent des milieux abritant des espèces protégées au niveau national (notamment des orchidées et des reptiles). Nous demandons donc une prise en compte de ces aspects déjà au niveau de la planification, cela dans le but d'éviter des crispations, voire des conflits ultérieurs.

Dans la réflexion stratégique, nous demandons que des solutions soient cherchées prioritairement en adaptant les réseaux existants dans leurs gabarits actuels, de nouvelles emprises sur les milieux naturels et agricoles n'intervenant que dans un second temps.

Nous attendons du canton qu'il prenne ses responsabilités face à ses engagements climatiques sans porter davantage atteinte à notre patrimoine naturel qui est déjà mis sous pression par les crises du climat et de la biodiversité. Le PDCMC ne doit pas être un instantané de la situation actuelle, mais une projection innovante et audacieuse pour un futur résilient qui garantira un avenir viable à nos enfants.

8 Projet de voie express Neuchâtel-La Chaux-de-Fonds

Il s'agit d'un projet intéressant, mais qui concernera principalement **les déplacements à vélo de loisirs**.

- 8.1 Il ne peut pas s'agir d'une voie express entre les deux villes du fait que l'itinéraire n'est pas direct.
- 8.2 Le calendrier de réalisation à l'échéance de 2042 est peu crédible. Il faut en effet que la ligne directe, encore non décidée, soit réalisée et mise en service, puis que les travaux de réhabilitation des voies soient réalisés, ce qui ne sera pas le cas avant 2045. Il s'agit donc d'un contenu indicatif pour les volontés à long terme, mais qui ne fait pas formellement partie du réseau cyclable pour l'horizon de ce PDCMC.
- 8.3 Le fait qu'il faille attendre la ligne directe et la transformation de l'actuelle voie CFF Neuchâtel-la Chaux-de-Fonds en voie verte, donc environ 2045, pour imaginer une voie cyclable entre la Chaux-de-Fonds et Neuchâtel traduit pour nous un manque d'ambition et l'absence de prise en compte des besoins urgents des usagers.

9 Manque de qualité de certains aménagements déjà réalisés

Par exemple, le long de la RC1320 entre Le Crêt-du-Locle et La Chaux-de-Fonds, le tronçon est indiqué comme réalisé, néanmoins la qualité globale de l'aménagement n'est pas suffisante pour un axe identifié comme une "voie express". Il devrait donc être aménagé selon les meilleurs standards.

- 9.1 Au Giratoire Crêt-du-Locle il y a un manque de continuité dans l'aménagement : il est nécessaire de quitter la piste cyclable située du côté Sud, de passer par le giratoire non-cyclo-conforme (deux voies de circulation) et de retraverser à nouveau la chaussée pour retourner sur la piste cyclable.
- 9.2 Le trottoir mixte entre les giratoires du Grillon et des Forges va être rendu aux piétons du fait qu'il ne fonctionne pas. Les cyclistes circuleront à l'avenir sur une bande cyclable, ce qui représente un retour en arrière par rapport à un aménagement séparé du trafic motorisé.
- 9.3. En conclusion, nous demandons des corrections sur ce tronçon de voie express et une qualité d'aménagements en cohérence avec les objectifs pour le réseau cyclable. Les aménagements sont de qualité lorsqu'ils sont directs, continus, denses, séparé du trafic individuel motorisé et des piétons.

10 En conclusion

La sécheresse et la canicule de cet été ont démontré que nos modes de vie et notre approche du développement du trafic individuel motorisé ne sont pas durables. Des changements importants doivent avoir lieu dans nos manières de nous déplacer. Cela n'est toutefois pas synonyme d'une baisse de la qualité de vie ! Nous pensons qu'il est indispensable de remettre en cause les vitesses limites autorisées, les gabarits routiers et les emprises sur des terrains riches en biodiversité.

Ce PDCMC ne répond donc que partiellement aux défis colossaux auxquels nous devons faire face. Il manque clairement d'ambition dans la vision, les objectifs d'augmentation de la part modale du vélo dans le temps et le calendrier de réalisation des aménagements. Ceci afin de voir le canton rejoindre les ambitions de la Confédération d'atteindre une part modale du vélo de 15% d'ici 2035.