

CONSULTATION OFFICIELLE DU PLAN DIRECTEUR CANTONAL DE MOBILITÉ CYCLABLE - MAI-AOÛT 2026

QUESTIONNAIRE DE RÉPONSE

Le délai de retour est fixé au 14 août 2026.

Seules les cases bleues doivent être remplies.

	Type d'acteur	Organisme
Vous êtes :	Partis politique	Parti socialiste neuchâtelois

Avez-vous des remarques sur le chapitre 1 (introduction) ?

Remarques
Le PDCMC est l'outil principal pour augmenter la part modale cyclable (Art.1 LMD) et selon les termes légaux exacts il devrait viser à "augmenter significativement la part modale des déplacements cyclables pour atteindre voire dépasser la moyenne nationale » et non pas « se rapprocher de la moyenne nationale ces prochaines années ».
L'objectif fédéral de la Roadmap Vélo de l'OFROU est de doubler le nombre de kilomètres et de trajets parcourus à vélo d'ici 2035 par rapport à 2021. Il serait important de s'y référer car pour atteindre atteindre l'objectif Art.1 LMD et suivre la tendance nationale, cela implique que le PDCM doit être bien plus ambitieux.
De manière générale, nous tenons à souligner le grand point positif de ce PDCMC à savoir l'objectif d'assurer les liaisons entre les régions avec de grands projets.

Avez-vous des remarques sur le chapitre 2 (état des lieux de la planification) ?

Remarques

Avez-vous des remarques sur le chapitre 3 (conception du réseau cyclable cantonal)?

Remarques
Le fait de choisir des terminologies différentes complique les choses (figure 5, page 13), merci d'utiliser les mêmes termonologies pour pouvoir procéder à de vraies comparaisons. Par exemple au lieu de « voie express neuchâteloise », il faudrait une vraie « voie express cyclable » selon le guide de l'OFROU et non une version amoindrie.
Si l'on suit une logique d'équité entre les régions, il manque une voie express pour relier le Val-de-Travers (p.17)
La liaison voie express Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds doit être directe pour un réseau cyclable quotidien. (p.17)
Comme il s'agit d'un tronçon plat et à moins de 30 min du centre de l'agglomération, le lien à Gampelen-Ins devrait aussi être une voie express.

Le réseau est pensé essentiellement en matière de pistes cyclables. La problématique des zones de parking des vélos, une fois arrivée dans les grandes destinations, nous semble manquante. Il vaudrait donc mieux économiser sur les tronçons à faible potentiel pour investir dans des infrastructures comme des abris vélo.

Avez-vous des remarques sur les aménagements prévus dans le PDCMC (p.25-33) ?

[illegible]

Avez-vous des remarques sur le chapitre 5 (estimation financière des aménagements) ?

Remarques

Avez-vous d'autres remarques ?

Remarques
Il y a, de manière générale, un manque d'ambition assez clair dans ce PDCMC. Alors que la Confédération veut doubler son kilométrage de voies cyclables d'ici 2035, le Canton de Neuchâtel veut seulement rattraper la moyenne nationale d'ici 2042. Une ambition impossible, puisque la moyenne continuera à augmenter plus rapidement. Il manque également une temporalité dans les projets jusqu'en 2042. Pour finir, le plan climat demande d'atteindre une neutralité carbone d'ici 2040, ce qui ne coïncide pas non plus avec la date de 2042.
Il serait important de tenir compte des usages actuels (nombre de pendulaires entre un point A et un point B) pour prioriser les projets. Pour le reste, il faut engager une véritable campagne en faveur du report modal
Une pensée globale est manquante, car le PDCMC semble avant tout prévu pour désengorger les deux centres urbains et développer le cyclo-tourisme. Il manque une stratégie pour développer le transport des vélos dans les TP. Cela permettrait aux personnes ne travaillant pas aux abords d'un arrêt de TP de pouvoir poursuivre leur trajets en vélo, sur le principe de maison-vélo-TP-vélo-travail.
Les légendes roses et brunes utilisées pour les différents tronçons des pages 25 à 33 ne correspondent à aucun standard. Il faut les adapter pour que les calculs de kilométrages puissent se faire en respect de la nomenclature de l'OFROU.
La logique du PDCMC est de procéder aux aménagements cyclables seulement au moment de travaux routiers. Cela conduit donc à une problématique de continuité entre les tronçons, ceux-ci étant dépendants des planifications des travaux routiers. Il faudrait pouvoir inverser cette logique au besoin.
On constate que les fiches annexes mériteraient une mise à jour avec les données actuelles, car plusieurs travaux ont été effectués récemment dans différentes gares.