GRAND CONSEIL NEUCHÂTELOIS – **RECOMMANDATION**

À compléter par le secrétariat général du Grand Conseil lors de la réception du document déposé			
Département(s)	**DDTE**	**Date**	**29 octobre 2026**
Numéro	**26.183**	**Heure**	**10h30**

Auteur-e(-s) :	**Député-e-s interpartis**	**Lié à** (facultatif) **:** **ad**
Titre :	**Plus de sécurité sur nos routes**	

Contenu :

Le Grand Conseil recommande au Conseil d'État de soutenir l'abaissement de la vitesse maximale sur les axes routiers pour lesquels la sécurité de tous les usagères et usagers reste insuffisante, respectivement là où le bruit routier est trop élevé. Ainsi :

- une expertise (art. 32, al. 3, Loi sur la circulation routière (LCR)) visant l'abaissement de la vitesse maximale de 80 à 60 km/h sera menée sur les tronçons de routes où la mixité des modes de transport n'est pas résolue de manière sûre pour les deux-roues, à savoir partout où il n'y a pas de pistes cyclables séparées pour chaque sens de circulation. La limitation de la vitesse à 80 km/h pourra être rétablie dès que les aménagements répondant au « standard normal », tel que proposé dans le Plan directeur cantonal de mobilité cyclable (PDCMC), auront pu être réalisés ;
- le Conseil d'État soutient activement les communes à abaisser rapidement la vitesse limitée de 50 à 30 km/h sur les tronçons de routes cantonales situés sur territoire communal qui ne bénéficieront pas d'assainissement dans un délai de dix-huit mois, dès lors qu'au moins une des trois conditions suivantes est remplie :
  a) la séparation continue bidirectionnelle entre cyclistes et véhicules motorisés (voitures, poids lourds) par des pistes ou voies cyclables n'est pas réalisée ou réalisable à court terme ;
  b) les trottoirs sont absents ou non conformes à la norme VSS SN 640 070, alors que le trafic journalier moyen (TJM) dépasse 500 véhicules/jour ;
  c) les valeurs limites de bruit sont dépassées (non-respect des valeurs limites d'immission (VLI)).

Développement (facultatif) **:**

La sécurité des infrastructures cyclistes est l'une des conditions essentielles pour encourager la population à faire un usage quotidien du vélo. Cela passe avant tout par une séparation des flux et, dès lors, par la création de pistes cyclables. Si cela n'est pas possible, ou si cela ne peut être réalisé qu'à moyen terme, la réduction de la vitesse – mesure la moins coûteuse – permet d'améliorer la sécurité.

De telles mesures agissent également en faveur de la protection de la santé de la population. En effet, les épisodes caniculaires et les pics d'ozone, aggravés par les émissions de dioxyde d'azote (NO_2) liées au trafic routier, constituent une urgence sanitaire majeure. Les dépassements récurrents des seuils limites d'ozone entraînent des pathologies respiratoires aiguës, l'aggravation des maladies chroniques et une hausse de la mortalité, ce qui justifie une action immédiate pour la protection de la santé de la population.

Or, sur de nombreux tronçons, la coexistence de véhicules lourds, de voitures et de vélos à des vitesses maximales de 80 km/h crée une situation de danger critique. Des projets d'amélioration sont en cours, mais interviendront trop tardivement. En effet, le Plan directeur cantonal de mobilité cyclable (PDCMC) ne sera pas intégralement mis en œuvre avant 2045 et, de toute manière, malgré ce dernier, plusieurs tronçons limités à 80 km/h resteront en circulation mixte, sans aménagement cyclable.

C'est pourquoi il est impératif d'agir dès maintenant. La limitation de la vitesse constitue l'outil le plus efficace et immédiat pour sécuriser ces axes tout en encourageant l'usage du vélo.

Par conséquent, le Conseil d'État est prié de procéder à une expertise selon l'article 32, alinéa 3, LCR, visant à mettre en œuvre une limitation de la vitesse à 60 km/h sur les tronçons de routes cantonales présentant une mixité des modes de transport non sécurisée pour les cyclistes. Cette mesure s'appliquera spécifiquement aux axes dépourvus de pistes cyclables indépendantes, et ce pour chaque sens de circulation. Le retour à une vitesse de 80 km/h ne sera envisagé qu'après la réalisation d'aménagements conformes aux normes de sécurité en vigueur, garantissant ainsi la sécurité des usagers vulnérables.

Une telle réduction de vitesse a tout son sens en matière de sécurité cyclable, mais également en matière de lutte contre le bruit dans les localités, pour lesquelles un abaissement à 30 km/h est sollicité lorsque certaines conditions sont remplies. Selon l'Ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB), les valeurs limites

d'immissions doivent être respectées dans tous les locaux sensibles au bruit situés aux abords d'une route. Quand tel n'est pas le cas, la route est soumise à un assainissement obligatoire.

Le canton de Neuchâtel rappelle lui-même clairement le principe dans sa documentation officielle : *« […] l'assainissement des routes doit être entrepris par la Confédération pour les routes nationales, par l'État de Neuchâtel pour les routes cantonales et par les communes pour les routes communales. »*

Or, l'assainissement des routes cantonales aurait dû être réalisé depuis de nombreuses années déjà, mais il tarde. Le canton est responsable de ses propres routes ; sa passivité expose les habitants des localités traversées à des dépassements de valeurs limites d'immission (VLI) persistants, en violation de ses obligations légales, tout en négligeant la sécurité des usagers.

Un abaissement de la vitesse de 50 km/h à 30 km/h se justifie dès lors, lorsque :

– une séparation continue bidirectionnelle entre cyclistes et véhicules motorisés (automobiles, poids lourds) n'est pas réalisée ou n'est pas réalisable ;

– l'on est en présence d'une non-conformité à la norme VSS SN 640 070 (Diagnostic et aménagements piétons, p. 29) ou à l'absence de trottoirs, alors que le trafic journalier moyen (TJM) dépasse 500 véhicules/jour.

La limitation à 30 km/h non seulement réduit substantiellement les niveaux de bruit (de l'ordre de plusieurs décibels), mais diminue drastiquement la gravité potentielle des accidents et rend l'espace routier partageable là où les aménagements structurants manquent.

C'est une mesure administrativement simple, applicable en quelques semaines, qui constitue la solution transitoire appropriée partout où aucun assainissement n'est planifié dans les dix-huit mois à venir.

Demande spécifique liée au traitement	
Urgence	NON

Auteur-e ou premier-ère signataire : *prénom, nom* (obligatoire) :

Brigitte Neuhaus

Autres signataires (*prénom, nom*) **:**	**Autres signataires suite** (*prénom, nom*) **:**	**Autres signataires suite** (*prénom, nom*) **:**
Mauro Moruzzi	Nathalie Ljuslin	Yves Pessina
Olivier Beroud		