

---

# Rapport du Conseil communal au Conseil général relatif à une demande de crédit d'étude de 60'000 francs pour la mise en place de zones 30 sur le territoire communal

---

Madame la présidente,  
Mesdames et Messieurs les conseillers généraux,

Depuis de nombreuses années, l'introduction de zones 30 dans les villages de Val-de-Travers fait débat et intéresse de plus en plus la population. Pas un mois ne passe sans que des habitants ou des groupes de citoyens demandent un abaissement de la vitesse dans leur rue ou dans leur quartier.

Le ressenti peut varier entre les personnes mais une tendance générale se dégage : le flux des véhicules doit être canalisé et les rues, routes et places doivent redevenir plus accessibles et plus sécurisées pour les piétons, les enfants, les personnes à mobilité réduite, etc.

Les anciennes communes avaient déjà compris l'importance de ce thème et ont pratiquement toutes introduit des mesures de modération de la circulation sur leur territoire, au gré des besoins et en fonction des circonstances. Il en résulte toutefois une cartographie manquant de cohérence à l'échelle actuelle de la commune de Val-de-Travers.

Dans ce rapport, le Conseil communal aimerait donc vous présenter sa vision globale des zones 30, les moyens financiers estimés et la procédure à suivre pour mettre en place cette stratégie sur l'ensemble du territoire communal. Plusieurs études ont déjà été réalisées par un bureau d'ingénieurs et la situation de sept villages de notre commune a déjà été analysée, respectivement améliorée dans certains quartiers. Le moment est donc venu pour votre Autorité de se pencher sur la question et de réfléchir à l'orientation que doit prendre notre collectivité.

## 1. Introduction

Voyant une vraie évolution des mentalités et des besoins des Vallonniers, le Conseil communal de Val-de-Travers propose de généraliser le régime des zones 30 dans tous les villages de la commune, à l'exception des routes cantonales et de certains axes de transit.

En effet, la mise en place de zones 30 dans les différents quartiers poursuit l'objectif d'améliorer la qualité de vie des habitants, par la diminution des nuisances sonores et l'amélioration de la convivialité au niveau des espaces publics. En outre, ce régime de circulation vise à favoriser

---

<sup>1</sup> Pour plus d'informations sur les zones 30, le Bureau de prévention des accidents (bpa) a édité deux documents :

- Brochure d'informations générales  
[https://www.bfu.ch/sites/assets/Shop/bfu\\_3.003.02\\_Zones%2030%20%E2%80%93%20Eloge%20de%20la%20lenteur.pdf](https://www.bfu.ch/sites/assets/Shop/bfu_3.003.02_Zones%2030%20%E2%80%93%20Eloge%20de%20la%20lenteur.pdf)
- Brochure technique  
[https://www.bfu.ch/sites/assets/Shop/bfu\\_2.002.02\\_Zones%2030.pdf](https://www.bfu.ch/sites/assets/Shop/bfu_2.002.02_Zones%2030.pdf)



les modes de déplacements doux (piétons, deux-roues) puisqu'il se base sur une mixité d'utilisation de l'espace rue par l'ensemble des usagers.

Toutefois, il faut préciser que les zones 30 ne résolvent pas tous les problèmes de cohabitation entre les usagers et que le bon sens doit prévaloir. En effet, si les piétons peuvent utiliser tout l'espace public, ces derniers ne doivent pas gêner les véhicules, qui restent prioritaires.

Il faut aussi élargir la réflexion sur l'opportunité d'instaurer des zones de rencontre dans les secteurs où un tel régime de circulation serait favorable. La réduction des vitesses de circulation s'accompagne bien évidemment d'une amélioration de la sécurité des différents usagers.

### 1.1. Bases légales

La planification des zones 30 et zones de rencontre est régie par les dispositions légales suivantes :

- loi fédérale sur la circulation routière (LCR), du 19 décembre 1958 : art. 32 et 106.
- ordonnance fédérale sur la signalisation routière (OSR), du 5 septembre 1979 : art. 2a, 22a, 22b, 104 et 108.
- ordonnance fédérale sur les zones 30 et les zones de rencontre, du 28 septembre 2001.

### 1.2. Définition des zones 30 et des zones de rencontre

L'art. 22a OSR définit les zones 30 en tant que « [...] routes, situées dans des quartiers ou des lotissements, sur lesquelles les conducteurs sont tenus de circuler d'une manière particulièrement prudente et prévenante. La vitesse maximale est fixée à 30 km/h. »

L'art. 22b al. 1 OSR définit les zones de rencontres comme « [...] routes situées dans des quartiers résidentiels ou commerciaux, sur lesquelles les piétons et les utilisateurs d'engins assimilés à des véhicules peuvent utiliser toute l'aire de circulation. Ils bénéficient de la priorité mais ne doivent toutefois pas gêner inutilement les véhicules. »

### 1.3. Compétence et procédure d'approbation

Conformément à l'art. 104 OSR, la planification de zones 30 ou de zones de rencontre est de la compétence des autorités cantonales, et plus précisément du département du développement territorial et de l'environnement (DDTE) pour le canton de Neuchâtel. De fait, la conception de zones 30 dans le cas présent devra être soumise dans un premier temps pour préavis au service des ponts et chaussées (SPCH). Cette démarche sera effectuée une fois que les autorités législatives auront pris connaissance et position sur cet important dossier. La population sera aussi informée de manière large et transparente sur le projet de zones 30.

### 1.4. Hiérarchisation du réseau routier

- *Routes principales suisses, routes cantonales principales* : Les routes principales suisses et les routes cantonales principales constituent le **réseau primaire**. Ce réseau est destiné à relier les villes et régions entre elles de manière fluide et sécurisée.
- *Routes cantonales secondaires* : Le **réseau secondaire** est composé des routes cantonales secondaires qui relient des localités et régions entre elles. Il a également un rôle d'orientation du trafic entre les villages.
- *Routes communales collectrices et de desserte de quartier* : Le **réseau local** est composé des routes communales collectrices et des routes communales de desserte de quartier. Les premières sont directement connectées au réseau primaire ou

secondaire et permettent d'accéder au quartier par un accès trafic routier préférentiel. Les secondes permettent aux usagers d'accéder aux accès privés.

## 2. Idée de base et principes fondamentaux

### 2.1. Idée de base

Le modèle de régime des circulations souhaité par le Conseil communal est le modèle 50/30 km/h. Il s'agit de maintenir la limitation générale de vitesse de 50 km/h ou 60 km/h sur les routes principales et de planifier des zones 30 km/h dans les quartiers desservis par la route principale.



Ce modèle vise à simplifier et à homogénéiser le régime de circulation des villages qui aide à la lecture de l'espace public pour les usagers. L'objectif visé est de faire prendre conscience à l'utilisateur que lorsqu'il quitte un axe principal, le régime zone 30 fait foi. Cette simplification, selon les bases légales et normes constructives pour l'aménagement des zones 30, implique de prendre les mesures générales suivantes :

- Aménager des portes d'entrée marquant les entrées des zones 30 (totem)<sup>2</sup>.
- Harmoniser les limitations de vitesse à 30 km/h voire en zone de rencontre dans les quartiers d'habitations (éviter les limitations à 20 km/h ou 40 km/h, ce ne sont pas des zones).
- Appliquer la priorité de droite dans l'ensemble de la zone 30, sauf si les conditions locales nécessitent des mesures particulières (manque de visibilité, sécurité des usagers, etc.). Le cas échéant, des « Stop » ou « Cédez le passage » peuvent être aménagés.
- Rassembler la signalétique essentielle sur le totem Zone 30 aux portes d'entrée.
- Enlever tous les passages piétons, sauf aux endroits sensibles (notamment près des écoles, des EMS, etc.)

Dans sa brochure technique (cf. note de bas de page ci-dessus), le Bureau de prévention des accidents (bpa) répertorie les avantages du modèle 50/30 km/h sur l'ensemble du territoire communal par rapport aux zones 30 isolées :

- Les demandes des riverains bénéficient d'une égalité de traitement.
- La limitation de vitesse en vigueur peut être déduite de l'aspect de la route.
- La démarche est moins coûteuse et évite la multiplication des procédures.
- La limitation de vitesse est davantage respectée même si les mesures constructives sont peu importantes.

<sup>2</sup> <http://www.ellgass.ch/catalogue/categorie/119-totems-de-signalisations-zone-30-alu> et point A de l'annexe.

## 2.2. Principes fondamentaux

Les principes de base suivants ont été pris en compte dans la réflexion du Conseil communal :

- *Satisfaire de manière optimale les besoins de mobilité de tous les usagers*  
Tenir compte et répondre aux besoins de chacun : piétons, cyclistes, automobilistes, transports en communs (bus), transport de marchandises, véhicules agricoles, etc.
- *Augmenter la sécurité de tous les usagers de la route*  
Permettre à tous les usagers de coexister dans un espace lisible et clair ; les usagers les plus vulnérables sont à protéger davantage face aux véhicules motorisés, en particulier les personnes à mobilité réduite (enfants, personnes âgées et personnes présentant un handicap physique ou mental).
- *Mettre en valeur la voirie en tant qu'espace public*  
Eviter de souligner le ruban routier par la délimitation de la chaussée et préférer une mise en valeur de l'espace rue dans toute sa largeur (de façade à façade) ; Tenir compte, dans l'aménagement, du caractère du lieu.
- *Favoriser la vie sociale*  
Améliorer l'espace public pour inciter la population et les commerçants à le reconquérir.
- *Rechercher des propositions flexibles pouvant se réaliser par étape*  
Afin de faciliter la mise en œuvre du projet, notamment au niveau financier, il faudra rechercher des solutions réalisables par étape tout en répondant aux objectifs fixés.
- *Stimuler un consensus parmi la population*  
Rechercher la participation de la population à la planification de zones 30 est un élément clef pour percevoir toutes les problématiques éventuelles (cheminements dangereux pour les usagers, accès délicat à des quartiers, carrefours à réaménager, etc.)
- *Favoriser la réalisation (compétences, financement, exécution)*  
Mettre en œuvre tous les moyens possibles pour assurer la réussite du projet.
- *Clarifier le régime des circulations et éviter le trafic parasite dans les quartiers d'habitation*
- *Diminuer les nuisances pour les usagers*  
Diminution de la pollution sonore et celle de l'air

## 3. Application du modèle 50/30 km/h dans notre commune

Les bases ayant été jetées, il est temps de passer à l'application du modèle aux différents villages de Val-de-Travers, qui n'ont pas la même configuration, la même structure en termes routier et urbanistique et donc les mêmes besoins en aménagement.

Comme précédemment évoqué, des études ont été faites pour sept villages sur neuf :

Villages	Commentaires
1. Boveresse	Aménagement déjà effectué, sous réserve de mesures constructives supplémentaires.
2. Buttes	Etude faite en juin 2013.
3. Couvet	
4. Travers	
5. Noiraigue	Etude de mobilité faite en septembre 2013. Les zones 30 n'y étant que secondairement abordées, une étude complémentaire devra être faite.
6. Fleurier	Etude faite en décembre 2016.
7. Môtiers	
8. Saint-Sulpice	
9. Les Bayards	Etude non encore réalisée.

Sans trop entrer dans les détails, passons en revue les différents villages et l'application générale du modèle 50/30 km/h à ceux-ci. Les **propositions mentionnées ci-dessous ne sont pas définitives** et devront faire l'objet d'un examen plus approfondi de la part du Conseil communal et des dicastères concernés dans un premier temps, ainsi que de la commission des travaux publics (CTP) et de la commission de l'urbanisme, de l'énergie et du développement durable (CUEDD) dans un deuxième temps. Nous reviendrons sur cette phase préparatoire plus loin dans le rapport.

A ce stade, il faut aussi préciser que différentes zones 30 ont déjà été aménagées par les anciennes communes (par ex. Saint-Sulpice, Boveresse, Couvet, Fleurier, Buttes) ou par la commune de Val-de-Travers (par ex. Môtiers). Elles seront évidemment incluses dans les réflexions et les aménagements à prévoir.

### 3.1. Boveresse

Le village est traversé d'ouest en est par la route principale suisse H10 et par la route cantonale du nord au sud (en bleu ci-dessous).

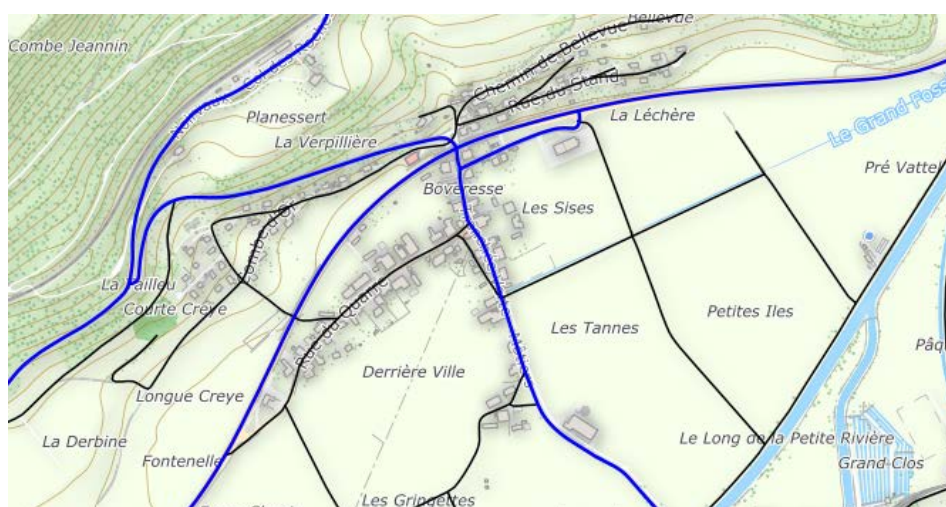


Figure 1 : Boveresse, routes actuelles

La création de zones 30 dans ce village a été validée par le Conseil général grenouillard le 27 avril 2006 à l'unanimité de ses membres et les aménagements ont été effectués

conformément à la législation. Pour information, les travaux ont été à l'époque devisés à environ 25'000 francs, y compris la création d'un trottoir de 35 mètres à l'entrée de la rue du Quarre pour 15'000 francs.

Il n'est pas prévu de modifications fondamentales à ce concept. Toutefois, des mesures constructives supplémentaires devront potentiellement être aménagées si la zone 30 n'est pas encore pleinement respectée.

### 3.2. Buttes

Le village est traversé d'ouest en est par la route cantonale (en bleu ci-dessous).

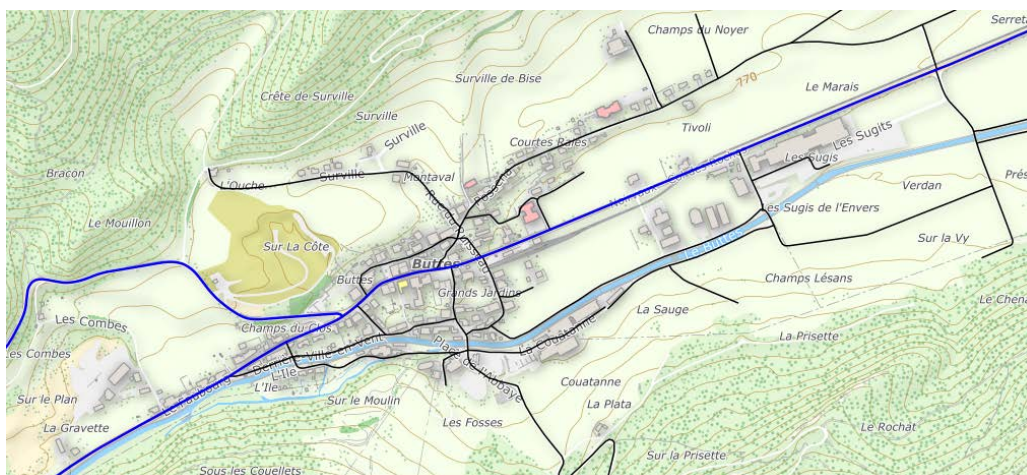


Figure 2 : Buttes, routes actuelles

Ici, le concept est de conserver la limitation générale de vitesse de 50 km/h sur l'axe principal ouest-est « Le Faubourg – Bas-de-la-Route – Rue du Milieu – Rue de la Gare », sur la route menant à La Côte-aux-Fées, ainsi que sur la rue de desserte menant à la zone industrielle sise à l'entrée ouest de Buttes. Le reste du réseau routier devient des zones 30 (cf. figure 3). Pour mémoire, diverses zones 30 existent déjà sur les axes suivants : Champs-du-Noyer, Les Raies, Les Nesserts, Possena, La Couatanne.

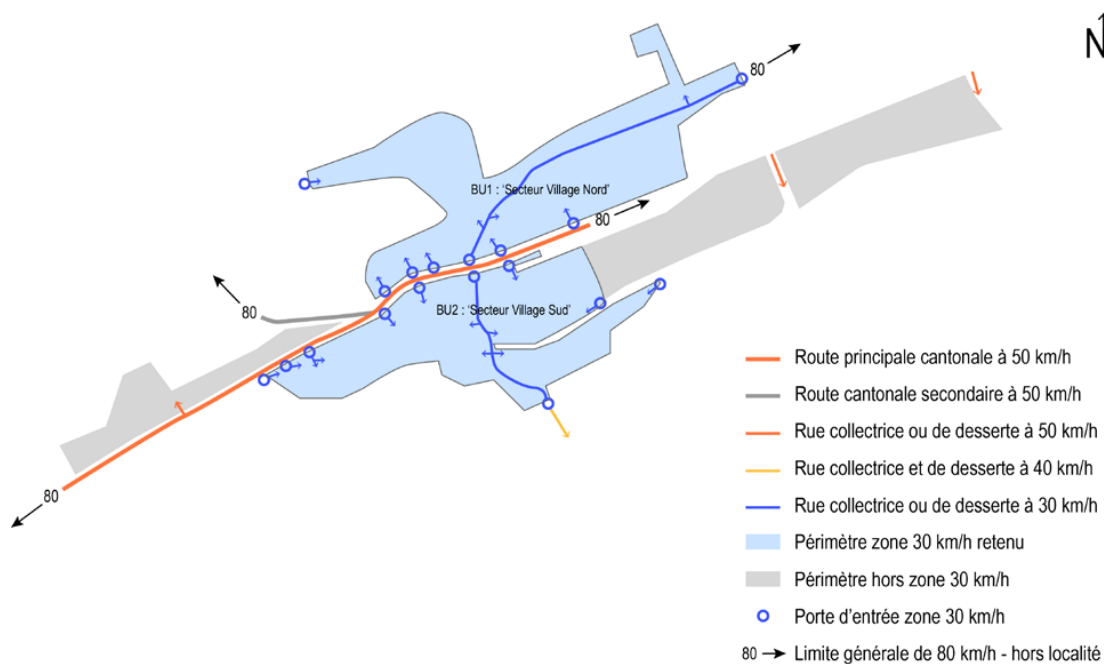


Figure 3 : Buttes, concept zones 30

### 3.3. Couvet

Le village est traversé par la route principale suisse H10 d'ouest en est et par la route cantonale de nord en sud (en bleu ci-dessous).

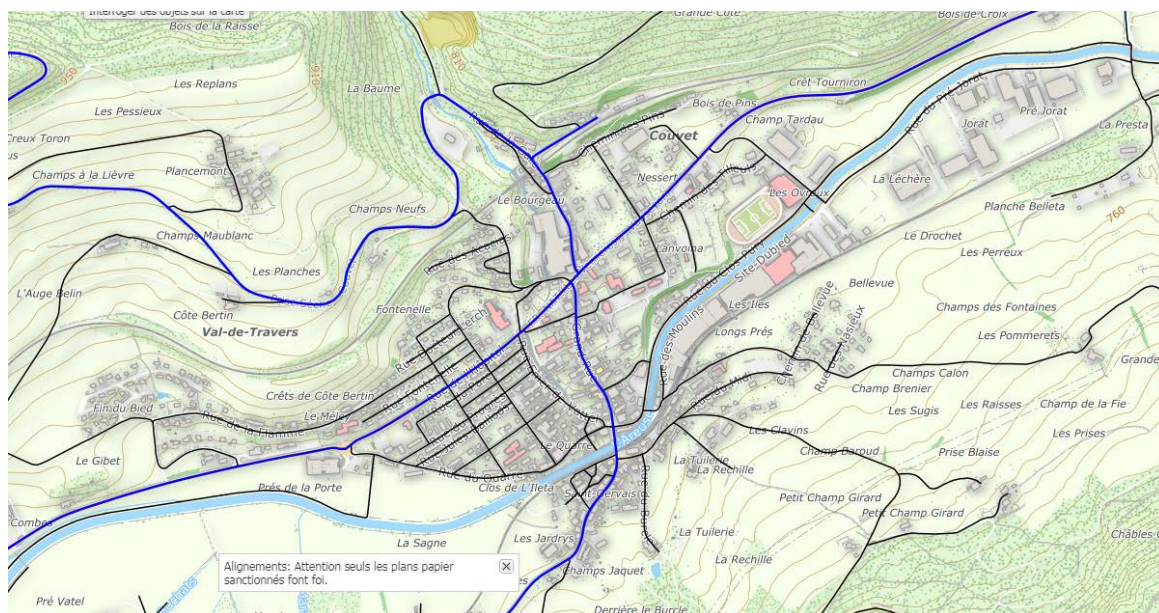


Figure 4 : Couvet, routes actuelles

Ici, le concept est de conserver la limitation générale de 50 km/h sur l'axe principal ouest-est « Rue de l'Hôpital – Rue Edouard Dubied ». Il en est de même pour l'axe nord-sud « Rue de la Gare ». Les périmètres zone 30 existants sont étendus au reste du réseau routier de la localité, à savoir la route cantonale « Grand-Rue – Rue Saint-Gervais », les rues collectrices et les rues de desserte de quartier (cf. figure 5). Pour mémoire, des zones 30 existent déjà sur plusieurs axes, notamment Rue du Clos-Pury, Rue Emer-de-Vattel, Rue Jules-Bailloids, Rue Jean-Jacques Rousseau, Rue du Parc, Rue du Quarre, etc.

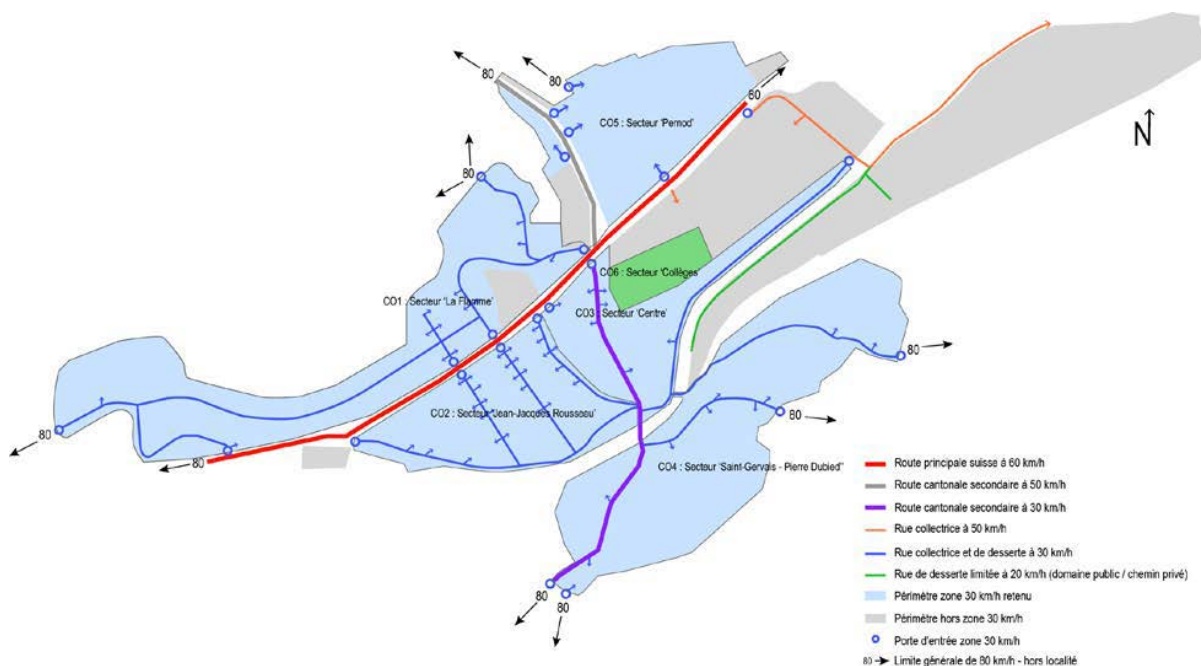


Figure 5 : Couvet, concept zones 30

### 3.4. Travers

Travers est traversé par la H10 d'ouest en est, et la rue de la Gare (route cantonale) mène à la gare CFF depuis la H10 (en bleu ci-dessous).

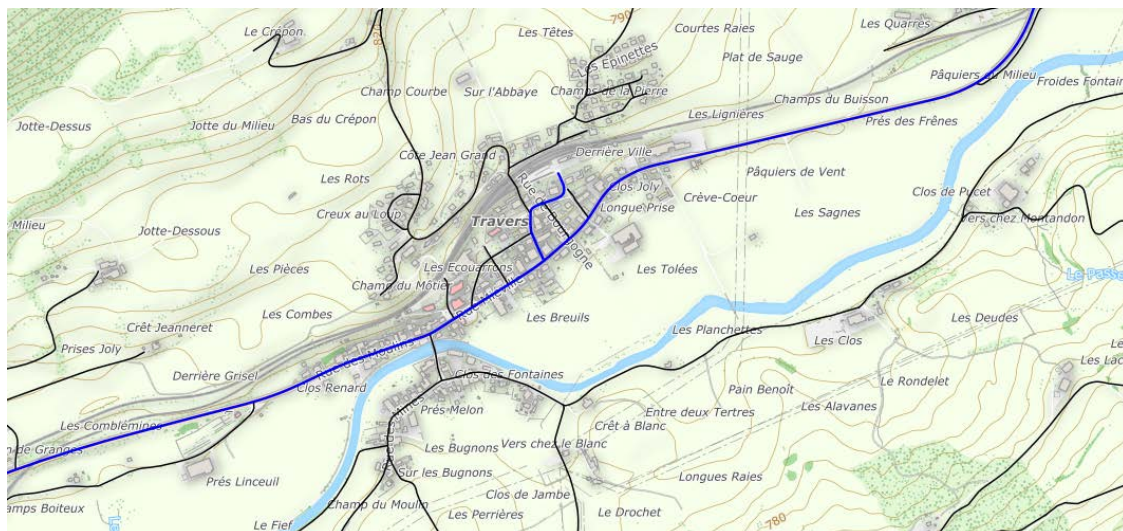


Figure 6 : Travers, routes actuelles

A Travers, l'axe principal ouest-est « Rue des Moulins – Rue Miéville – Grand'Rue – Rue de la Promenade » conserve son régime de circulation actuel, à savoir une limitation générale de vitesse de 50 km/h. Le reste de la localité est planifier en zone 30, à savoir les secteurs Village Nord et Village Sud (cf. figure 7). Pour mémoire, des zones 30 existent déjà : Place de la Gare et Vieux-Pont.

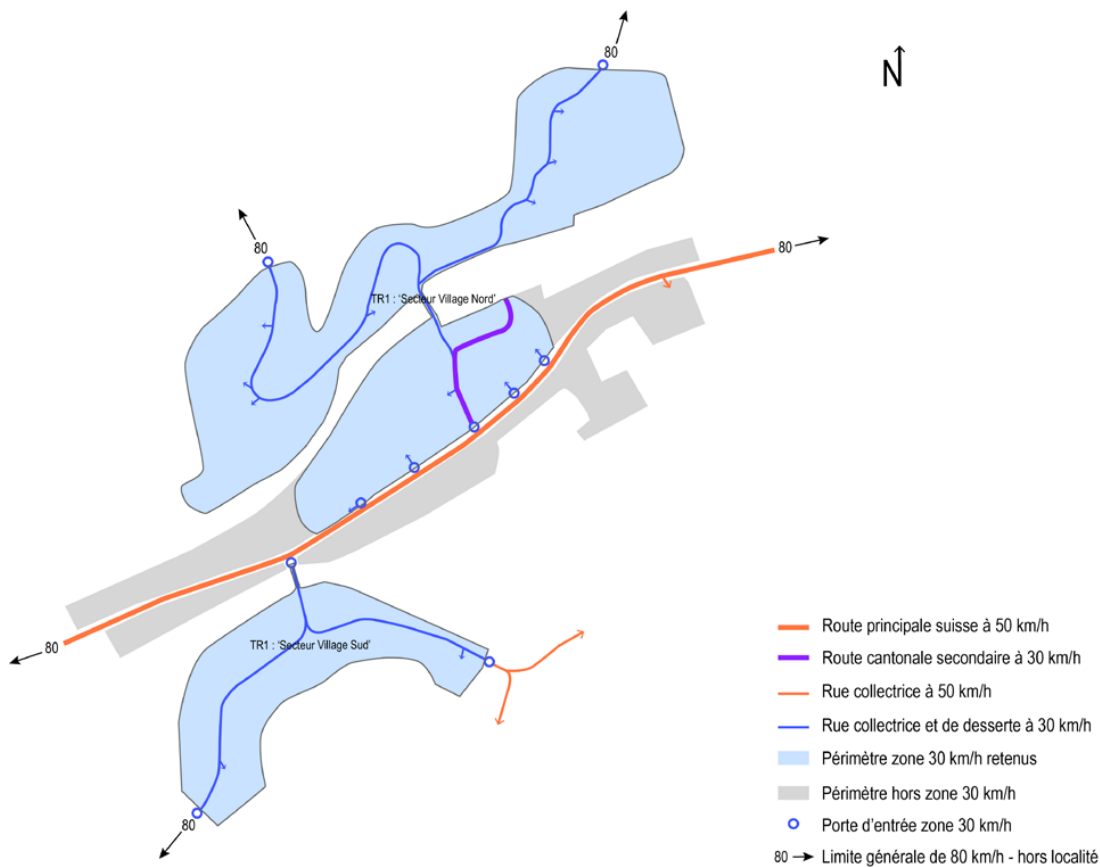


Figure 7 : Travers, concept zones 30



### 3.5. Noiraigue

Situé en contrebas de l'axe principal H10, Noiraigue n'est pas une zone de transit et n'est donc pas traversée par les automobilistes. A contrario, les touristes affluent dans ce village, qui est accessible via le réseau primaire constitué par la rue Leuba depuis la route principale suisse H10.

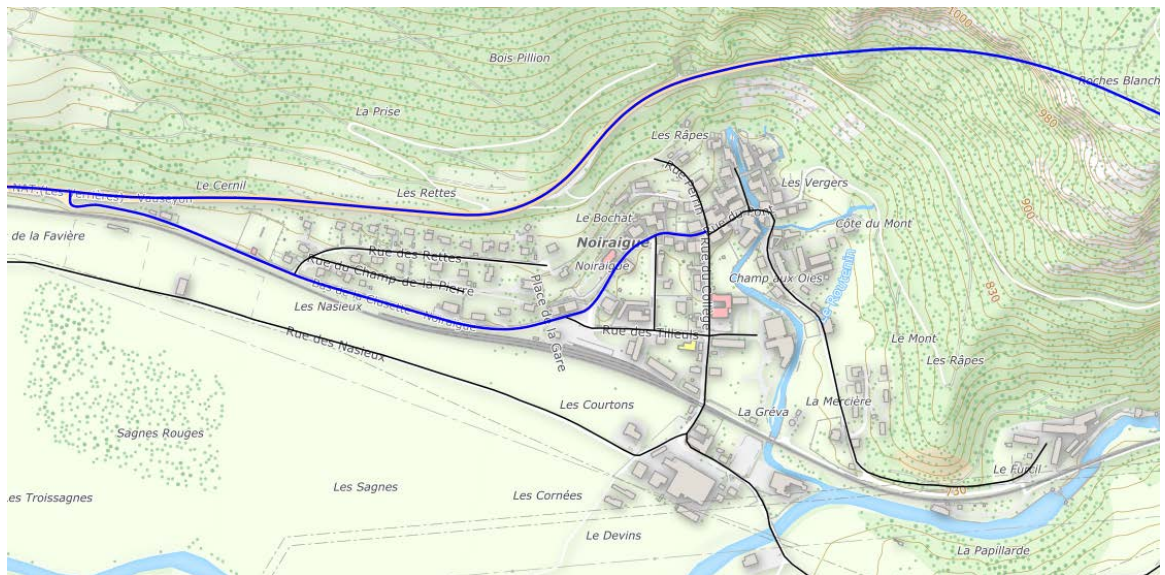


Figure 8 : Noiraigue, routes actuelles

Ici, le concept est de conserver la limitation générale de vitesse de 50 km/h de l'entrée depuis la H10 jusqu'aux abords de la gare. Le reste du village passe en zone 30 (cf. figure 9). Une étude complémentaire doit être faite pour préciser les mesures et le concept. Pour mémoire, une zone 30 existe déjà dans le quartier du Champ-de-la-Pierre.

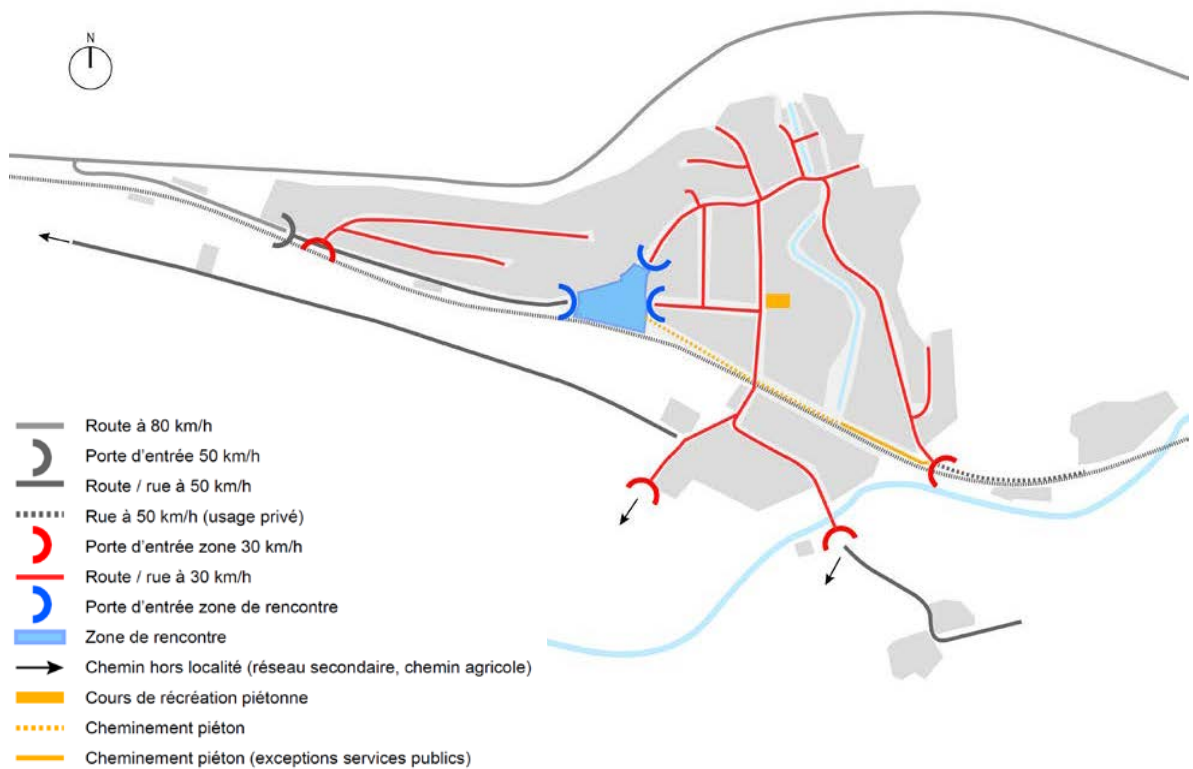


Figure 9 : Noiraigue, concept zones 30

### 3.6. Fleurier

Fleurier se situe sur l'axe routier national H10 et est traversée par la route cantonale d'ouest en est (en bleu ci-dessous)

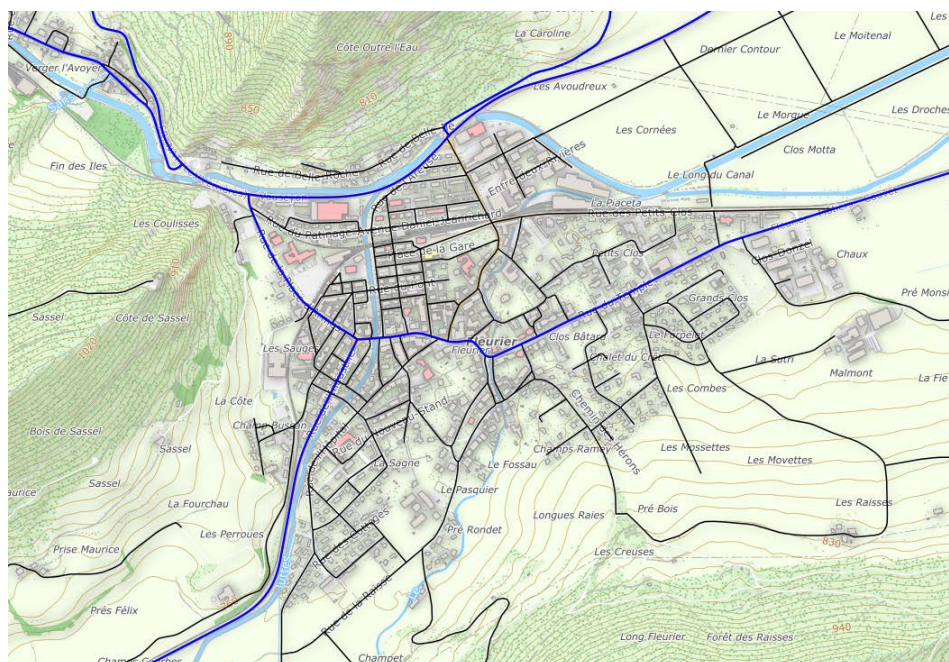


Figure 10 : Fleurier, routes actuelles

A Fleurier, le concept est de maintenir la limitation de vitesse à 60 km/h sur la H10, la limitation de vitesse à 50 km/h sur les axes principaux « Rue de l'Industrie – Rue de la Place d'Armes », « Rue du Temple » et « Rue des Petits-Clos ». Une zone 30 est prévue sur la route cantonale « Grand-Rue », sur les parties ouest et est, et en zone de rencontre pour la partie centrale aux carrefours avec la « Rue de l'Hôpital », la « Rue des Moulins » et l'« Avenue de la Gare ». Le reste du village passe en zone 30. Pour mémoire, de telles zones existent déjà, notamment le quartier situé près du cimetière (dont Chemin du Crêt, Chemin des Sources, Rue du Château, Chemin des Alisiers, etc.)

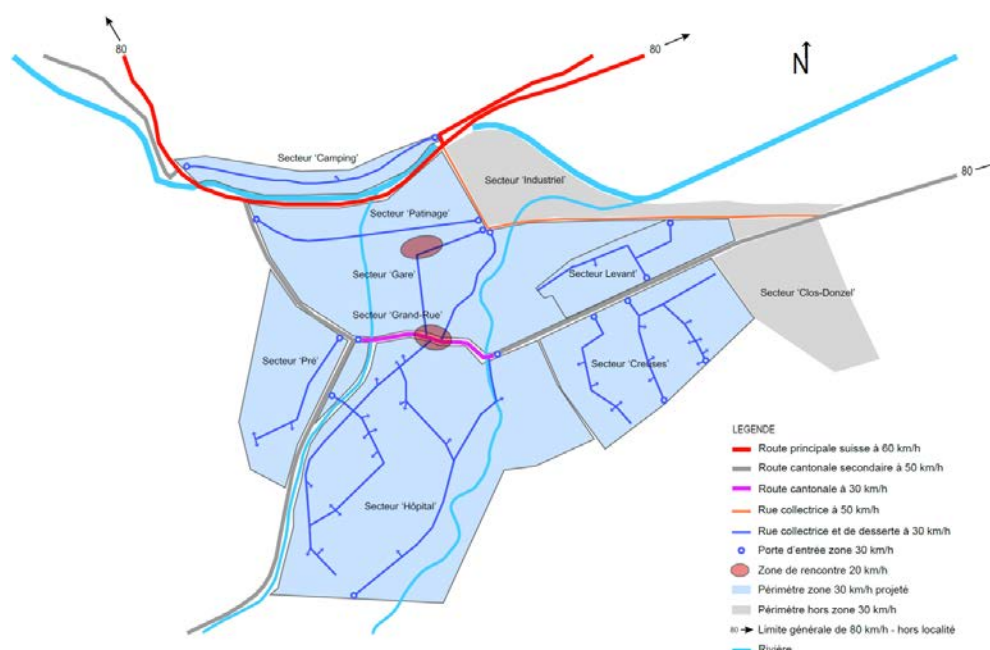


Figure 11 : Fleurier, concept zones 30

### 3.7. Môtiers

Le village est structuré par les routes cantonales qui traversent le village d'ouest en est, ainsi que par la Grande Rue sur l'axe nord-sud.

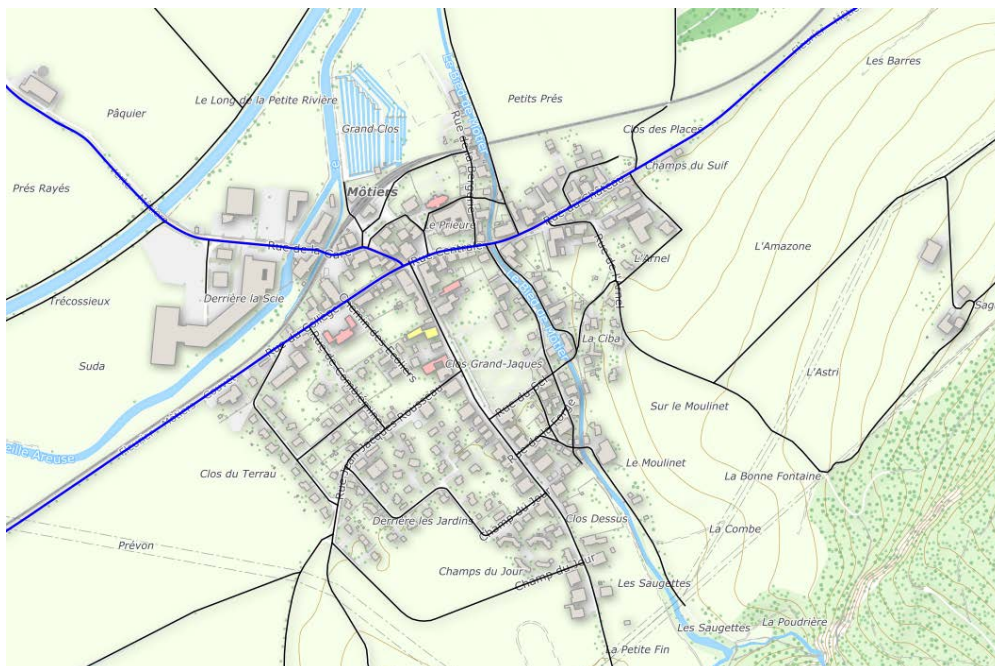


Figure 12 : Môtiers, routes actuelles

A Môtiers, il est prévu de maintenir la limitation de vitesse à 50 km/h aux entrées principales de la localité, de planifier une zone 30 sur les routes cantonales « Rue de la Gare », « Rue du Collège » et « Rue Centrale » et de faire passer les quartiers d'habitations ou mixtes situés de part et d'autre du réseau primaire en zone 30. Pour mémoire, de telles zones existent déjà sur plusieurs axes, notamment Rue Jean-Jacques Rousseau, Clos du Terreau, Rue de Comblémine, Rue des Marronniers, etc.

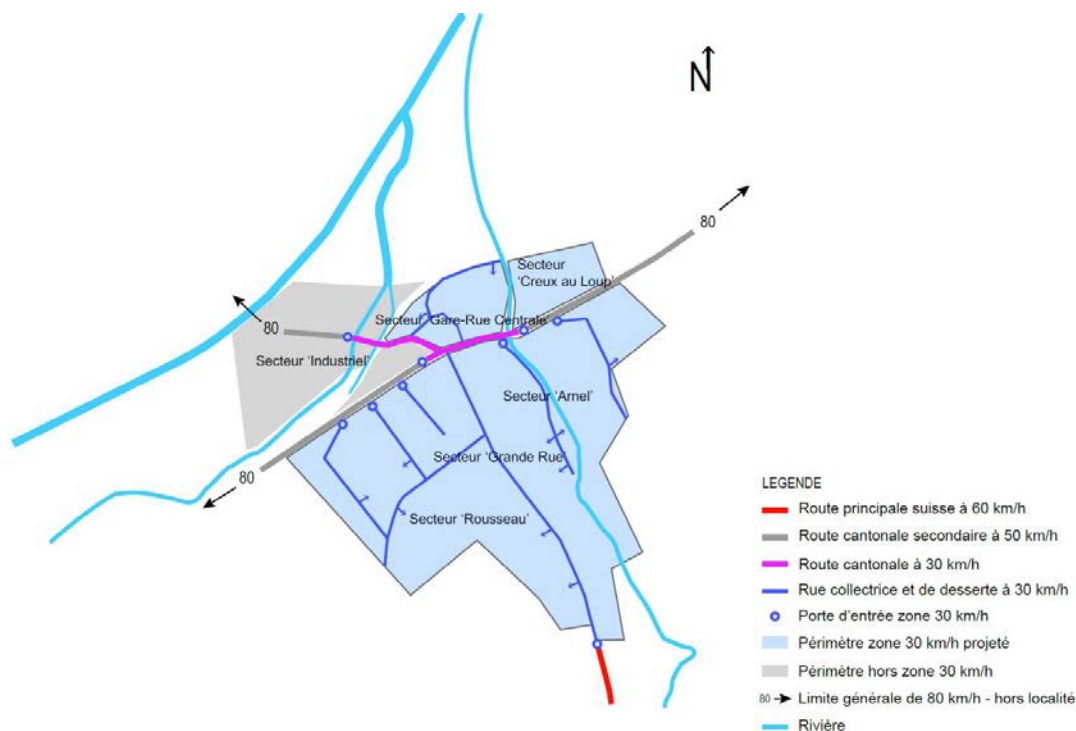


Figure 13 : Môtiers, concept zones 30

### 3.8. Saint-Sulpice

La route cantonale traverse d'ouest en est la localité.

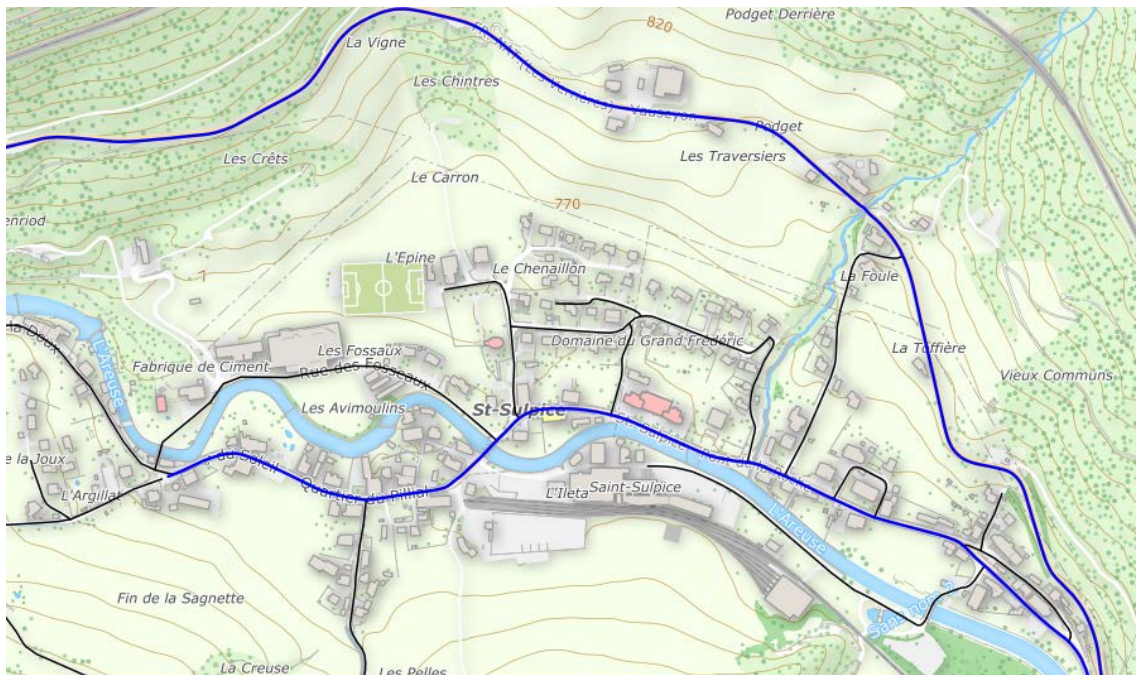


Figure 14 : Saint-Sulpice, routes actuelles

Ici, il est prévu de maintenir la limitation de vitesse à 50 km/h sur la route cantonale, à l'exception d'une zone 30 km/h sur la route cantonale, devant l'école. Tous les quartiers d'habitation ou mixtes situés de part et d'autre du réseau primaire passent en zone 30. Les limitations à 20 km/h existantes sont maintenues. Pour mémoire, des zones 30 existent déjà : Quartier des Côtes, Quartier du Pont, Quartier du Grand-Frédéric, etc.

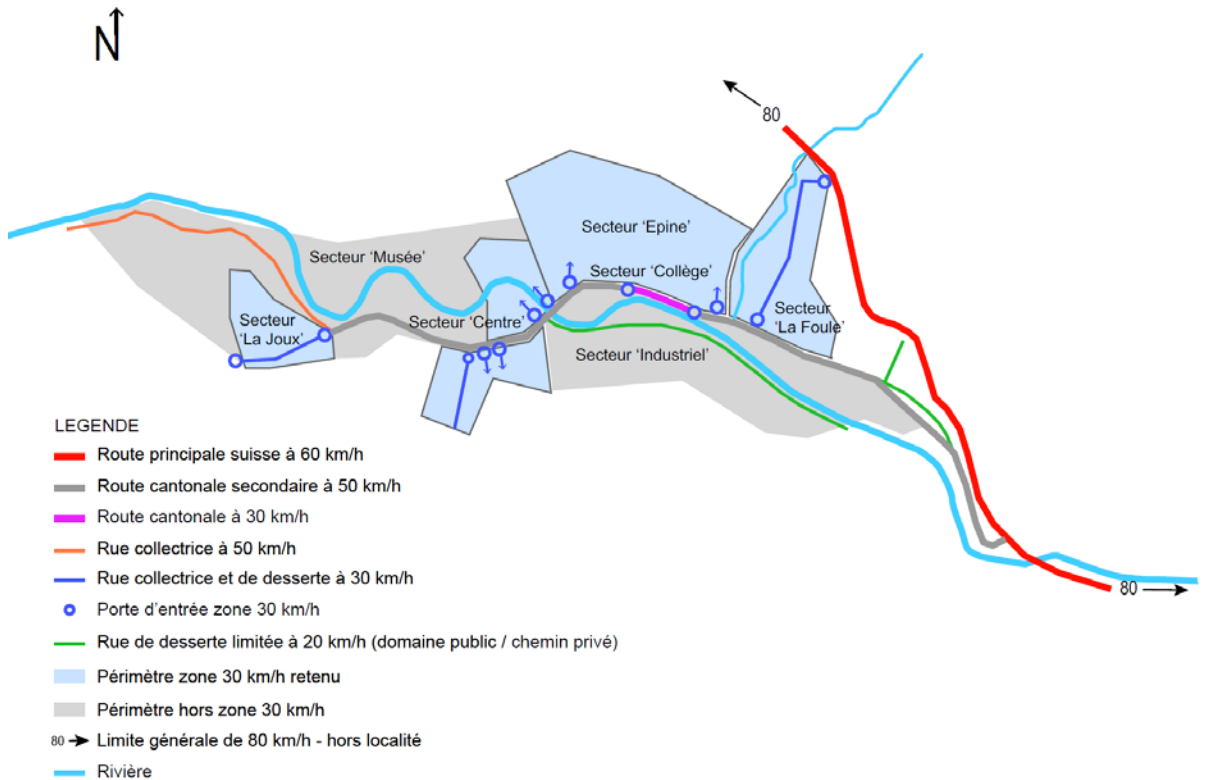


Figure 15 : Saint-Sulpice, concept zones 30

### 3.9. Les Bayards

Le village, traversé par la route cantonale, peut être considéré comme un village-rue. Il ne comprend que peu de routes communales desservant les quartiers.

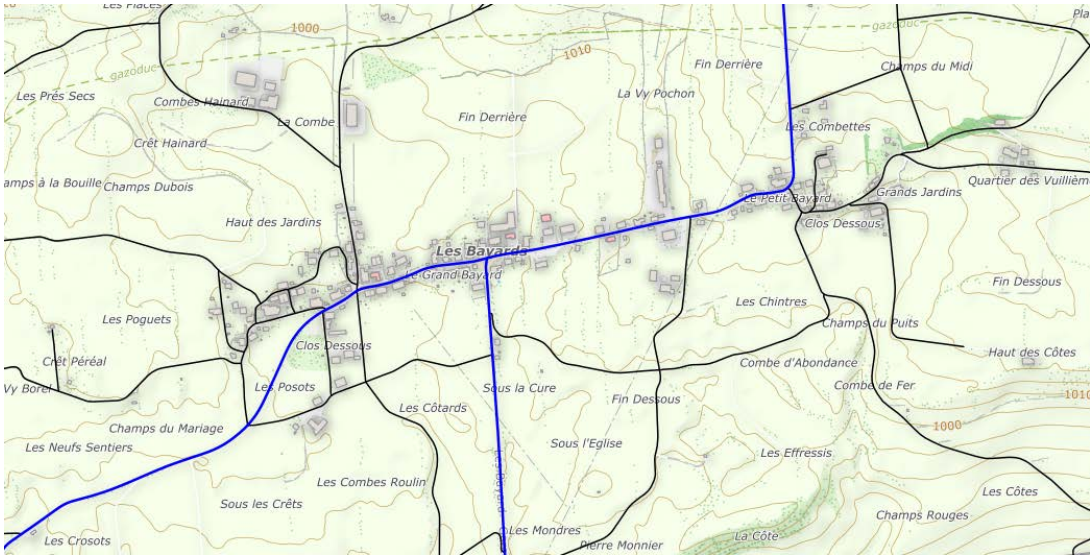


Figure 16 : Les Bayards, routes actuelles

Comme précédemment mentionné, aucune étude n'a été faite pour ce village<sup>3</sup>. Toutefois, nous pourrions prévoir que la route cantonale reste à 50 km/h et que les autres rues passent à 30 km/h dans la zone d'urbanisation. Une étude complémentaire doit être faite pour préciser les mesures et le concept.

## 4. Estimation financière des travaux de génie civil

Comme tout aménagement urbain et routier, la mise en place de zones 30 à un coût qui dépend des variantes choisies au départ (cf. ci-dessous) mais également du respect de la limitation de vitesse.

Ainsi, l'ordonnance fédérale sur les zones 30 et les zones de rencontre, du 28 septembre 2001, précise que « l'efficacité des mesures [relevant du droit de la circulation routière et aménagement de l'espace routier] réalisées doit être vérifiée après une année au plus tard. Si les objectifs visés n'ont pas été atteints, il y a lieu de prendre des mesures supplémentaires. »

Par conséquent, la décision de votre Autorité n'est financièrement parlant pas anodine : elle engage la Commune à aménager les zones 30 par l'ajout de mesures constructives et à devoir faire respecter ces zones par la prise de mesures complémentaires le cas échéant.

Le bureau d'ingénieurs a calculé trois variantes<sup>4</sup> qui incluent des éléments d'aménagement et de modération du trafic devant permettre aux usagers de la route de reconnaître la limitation de vitesse :

Variante A	Variante B	Variante C
Aménagement léger	Aménagement moyen	Aménagement lourd

<sup>3</sup> Un sondage lacunaire (échantillon de seulement 12 personnes) a toutefois été réalisé en 2011 avec un taux de soutien à la création de zones 30 de 50%. Vu le faible échantillonnage, une prise en compte du village des Bayards dans la réflexion globale est entièrement légitime.

<sup>4</sup> Des exemples d'aménagement par variante sont annexés au présent rapport.

Selon le bureau d'ingénieurs, les coûts sont *grossièrement* estimés selon le tableau suivant :

Localité	Variante A	Variante B	Variante C
Aménagements Boveresse	25'000	50'000	100'000
Aménagements à Buttes	41'400	169'400	356'000
Aménagements à Couvet	80'900	313'000	515'200
Aménagements à Travers	36'500	116'100	193'800
Aménagements Noiraigue	50'000	100'000	200'000
Aménagements à Fleurier	310'900	554'900	1'090'000
Aménagements à Môtiers	131'700	244'100	456'800
Aménagements à Saint-Sulpice	49'100	92'700	178'000
Aménagements Les Bayards	25'000	50'000	100'000
<b>Montant total des travaux +/- 30%</b>	<b>fr. 750'500</b>	<b>fr. 1'690'200</b>	<b>fr. 3'189'800</b>

Pour certains villages et certains quartiers, la variante A suffira, alors que pour d'autres les variantes B ou C devront être exécutées. Pour le Conseil communal, il est clair que la variante la plus avantageuse a notre préférence mais les normes légales ne nous permettent pas à ce stade de miser uniquement sur la variante A pour ces aménagements. **Il faut donc envisager un mélange des trois variantes au gré des villages et des quartiers.** Actuellement, nous considérons le montant de la variante B (environ 1.7 Mio de francs) comme une moyenne raisonnable compte tenu de l'ampleur des mesures à mettre en place.

Dans tous les cas, il faut préciser que les travaux d'aménagement seront répartis dans le temps, la mise en place de ces zones 30 étant conséquente. Les quartiers et les zones abritant des jardins d'enfants et des écoles présentant le plus de risque pour les usagers seront traités en priorité.

**Les chiffres mentionnés dans le tableau ci-dessus sont donc à considérer avec précaution et devront être affinés si la vision stratégique est validée par la commission de gestion et des finances et par le Conseil général.**

Dans un premier temps, il est prévu de compléter le concept global avec l'étude des villages de Noiraigue et des Bayards. Ensuite, il est prévu d'organiser des séances de travail avec le bureau d'ingénieurs et les dicastères concernés pour affiner l'ensemble des plans, les coûts et les mesures à prendre (variantes A, B et/ou C). L'idée maîtresse est de faire l'inventaire et la synthèse par village de tous les travaux prévus (routiers, urbanistiques, d'aménagement, etc.) afin d'avoir une vue d'ensemble des défis à venir et d'avancer en commun sur ces dossiers.

**Pour ce faire, il est demandé à votre Autorité de valider le crédit d'étude de 60'000 francs aujourd'hui présenté en sus de la vision stratégique sur les zones 30.**

## 5. Effets financiers et mécanismes de maîtrise des finances

Le montant de 60'000 francs demandé aujourd'hui à votre Autorité est destiné à finaliser les études concernant les zones 30 à l'échelle de notre commune. Le crédit-cadre qui ressortira de cette analyse vous sera soumis dans un deuxième temps (cette année encore ou en 2020).

### *Projection des coûts*

Investissement net	CHF	60'000.–
Amortissement au taux de 20 %	CHF	12'000.–
<u>Coût de l'argent (2 % sur le demi-capital investi)</u>	<u>CHF</u>	<u>600.–</u>
<b>Charge nette annuelle durant 5 ans</b>	<b>CHF</b>	<b>12'600.–</b>

### *Règlement sur les mécanismes de maîtrise des finances*

A la date de rédaction du présent rapport, la limite résiduelle des investissements pouvant être votés en 2019 s'élève à 1'372'200 francs.

Le montant de l'investissement prévu étant inférieur à cette limite, le vote du crédit se fait à la majorité simple.

## **6. Procédure et suite des travaux**

Le concept ayant été brièvement exposé dans les chapitres précédents, il est important de souligner que la procédure pour parvenir à la création de zones 30 dans les villages sera encore longue.

Si les autorités législatives communales valident la conception directrice du Conseil communal et la demande de crédit d'étude y relative, il faudra ensuite travailler le projet en détail, village après village, quartier après quartier, avec le bureau d'ingénieurs et les dicastères concernés. A ce stade, au moins une séance de coordination avec le SPCH devra être organisée. Cette étape permettra au bureau d'ingénieurs de finaliser l'estimation des coûts et d'élaborer un rapport technique. La CTP et la CUEDD participeront ensuite aux arbitrages et à la finalisation du projet global.

Cette expertise servira de base décisionnelle à la CGF et au CG lors de la demande de crédit-cadre pour l'ensemble des mesures à prendre (avec phasage) et de base de délivrance de l'autorisation par le SPCH.

Parallèlement à cette phase préparatoire, la population sera régulièrement informée en vue d'une large acceptation.

Une fois ces étapes passées et les zones 30 signalées, les mesures complémentaires seront mises en œuvre selon les variantes validées. Comme mentionné plus haut, un contrôle sera réalisé un an après la réalisation suivant des critères définis pour déterminer si les zones 30 ont permis d'atteindre les objectifs fixés<sup>5</sup>. Dans le cas contraire, des mesures constructives supplémentaires devront être aménagées pour faire respecter la zone 30.

## **7. Conclusions**

La multiplication des usagers de la route, l'envie des habitants de se réappropriier l'espace public et le besoin de plus de sécurité posent des questions légitimes aux autorités et les invitent à réfléchir à des solutions durables et efficaces. L'une d'entre elles se situe dans la création de

---

<sup>5</sup> Le  $V_{85}$  (soit la vitesse en dessous de laquelle circulent 85% des véhicules en vitesse libre [non contrainte par la circulation des autres véhicules]) ne devrait pas dépasser 38 km/h.

zones 30 dans les quartiers d'habitation ou mixtes – zones qui, rappelons-le, limitent les émissions de CO2 mais également la pollution sonore.

« Des quartiers en zones 30 : tout le monde y gagne ! Pour les piétons et les cyclistes, spécialement, le nombre et la gravité des accidents diminuent. Les trajets scolaires, en particulier, deviennent plus sûrs. De plus, il y a de la place pour jouer et pour les activités sociales, tandis que les conducteurs ne perdent presque pas de temps. »<sup>6</sup>

C'est donc à cette vision d'avenir que le Conseil communal vous propose d'adhérer aujourd'hui. Cependant, ce n'est pas un blanc-seing qui vous est demandé ; c'est plutôt la validation d'un concept qui demande à être approfondi pour en mesurer la faisabilité matérielle, technique et financière. Le dernier mot reviendra de toute façon à l'autorité législative lors de la demande de crédit-cadre en 2019 ou en 2020.

Le Conseil communal se réjouit de pouvoir mettre en œuvre ce projet d'envergure, et au vu de ce qui précède, vous remercie du bon accueil que vous pourrez réserver à notre vision stratégique et à la demande de crédit d'étude de 60'000 francs permettant de finaliser le dossier.

Vous remerciant de votre attention, nous vous prions de croire, Madame la présidente, Mesdames et Messieurs les conseillers généraux, à l'expression de nos sentiments distingués.

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL  
LE PRÉSIDENT : LE CHANCELIER :

Frédéric Mairy

Alexis Boillat

#### **Annexes :**

- Exemples d'aménagement par variante
- Arrêté du Conseil général







---

<sup>6</sup> Bureau de prévention des accidents (2016). *Zones 30. Eloge de la lenteur*. Récupéré le 09.10.2018 de [https://www.bfu.ch/sites/assets/Shop/bfu\\_3.003.02\\_Zones%2030%20%E2%80%93%20Eloge%20de%20la%20lenteur.pdf](https://www.bfu.ch/sites/assets/Shop/bfu_3.003.02_Zones%2030%20%E2%80%93%20Eloge%20de%20la%20lenteur.pdf)



## Annexe - Exemples d'aménagement par variante

### A) Portes d'entrée zone 30/zone de rencontre

Type variante A	Type variante B	Type variante C
 <p>Figure 25 : Porte d'entrée à Couvet, panneau zone 30 et marquage au sol « Zone 30 »</p>	 <p>Figure 26 : Bâle, panneau zone 30 et trottoir continu avec léger rehaussement (variante B/C)</p>	 <p>Figure 27 : Plateau légèrement surélevé en entrée/sortie de zone, Freienwill (<a href="http://www.zonederencontre.ch">www.zonederencontre.ch</a>)</p>
 <p>Figure 28 : Matten, totem sur chaussée (Signal SA) (totem zone 30 et marquage au sol « Zone 30 »)</p>	 <p>Figure 29 : Trottoir continu, Dietikon (<a href="http://www.zonederencontre.ch">www.zonederencontre.ch</a>)</p>	 <p>Figure 30 : Neuchâtel, rue Edouard-Desor, totem zone 30, marquage au sol « Zone 30 » et trottoir continu avec léger rehaussement (variante B/C)</p>

### B) Signalisation horizontale, marquage au sol

Type variante A, B ou C		
 <p>Figure 31 : Marquage au sol "Zone 30" en entrée de la zone 30 (Source : Signal SA)</p>	 <p>Figure 32 : Marquage au sol « carrefour à priorité de droite », carrefour chemin de Boveresse - rue de la Source, Couvet</p>	 <p>Figure 33 : Marquage au sol "30" en tant que rappel, rue du Clos-Pury, Couvet</p>
 <p>Figure 34 : Bandes polyvalentes, Lausanne</p>	 <p>Figure 35 : Kit école (source : Signal SA)</p>	

### C) Stationnement alterné et longitudinal

*Type variante A, B ou C*



Figure 36 : stationnement alterné, Rue Emer-de-Vattel à Couvet



Figure 37 : stationnement longitudinal à Yverdon



Figure 38 : stationnement latéral avec poteau à Neuchâtel

### D) Bande longitudinale pour piétons et poteaux

*Bande sans poteau*



Figure 39 : bande longitudinale pour piétons, rue des Deux-Fontaines, Travers

*Type variante A*



Figure 40 : bande longitudinale pour piétons avec poteaux en bois rétractables type « RWB », Fahys

*Type variantes B et C*



Figure 41 : poteaux métalliques, Avenches

### E) Réaménagement de carrefour – option 1

*Option giratoire*



Figure 42 : giratoire et espaces piétons généreux, Hôtel de ville à Wavre (Belgique)

## F) Réaménagement de carrefour – option 2

### Option plateau surélevé type zone de rencontre



Figure 43 : Place centrale à Bienne, zone de rencontre avec revêtement contrastant



Figure 44 : Place centrale à Bienne (Orthophoto, source : Google)



Figure 45 : Küssnacht (www.zonederencontre.ch)



Figure 46 : Berne, Turnweg (www.zonederencontre.ch)



Figure 47 : Horgen (www.zonederencontre.ch)



Figure 48 : Quartier de Belle-Court à Onex (www.zonederencontre.ch)

## G) Autres exemples divers



Figure 49 : Mobilier urbain, Giessereistrasse à Zurich



Figure 50 : Bac planté, rue des Fleurettes, Lausanne



Figure 51 : Bac planté, Place du Marché à La Chaux-de-Fonds



Figure 52 : Pergola, rue des Remparts à Sion



Figure 53 : Bac planté et arborisation, Fribourg



Figure 54 : Trottoirs, rue des Tilleuls à Porrentruy

CRÉDIT D'ÉTUDE DE 60'000 FRANCS POUR LA MISE EN PLACE DE ZONES 30  
SUR LE TERRITOIRE COMMUNAL



LE CONSEIL GENERAL DE LA COMMUNE DE VAL-DE-TRAVERS

vu le rapport du Conseil communal, du 9 janvier 2019 ;  
vu la loi sur les communes, du 21 décembre 1964 ;  
vu le préavis favorable de la Commission de gestion et des finances du  
18 février 2019 ;

sur la proposition du Conseil communal,

arrête :

**Article premier** Un crédit d'étude de 60'000 francs est accordé au Conseil communal pour finaliser le concept global de zones 30 dans les villages de Val-de-Travers.

**Art. 2** La dépense sera enregistrée comme suit :

- Compte d'investissement n° 52900.00 *Autres immobilisations incorporelles*
- Entité de gestion n° 14 6150 *Routes communales (SPPI)*
- Projet n° 100.14.005 *Étude pour des zones 30*

et amortie au taux de 20 %.

**Art. 3** Le Conseil communal est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera soumis à la sanction du Conseil d'Etat à l'expiration du délai référendaire.

Val-de-Travers, le 18 mars 2019

AU NOM DU CONSEIL GÉNÉRAL

LA PRÉSIDENTE : LA SECRÉTAIRE-SUPPLÉANTE :

Antoinette Hurni

Margherita Giovenco