

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Poursuite de l'introduction des zones 30

Après le village de Boveresse, ceux de Môtiers, Noiraigue, Saint-Sulpice et Travers passeront prochainement en zone 30 conformément au programme de législature du Conseil communal. Les autres villages suivront ensuite au gré des aménagements et des opportunités.



Se réappropriier l'espace public

Régulièrement demandée par une partie de la population, l'introduction de zones 30 dans les villages répond à une tendance forte de vouloir rendre l'espace public à tous ses usagers, que ce soit le piéton, le motard, le cycliste, le chauffeur ou l'automobiliste.

Si les zones 30 ne sont pas la panacée permettant de résoudre tous les problèmes sur nos routes et nos rues, elles contribuent toutefois à repenser l'utilisation du domaine public, à limiter les nuisances sonores, à augmenter la sécurité de tous les usagers de la route, à réduire les émissions de CO₂ et à favoriser la vie sociale.

Dans notre région où le recours à la voiture est pour certaines personnes une nécessité ou du moins extrêmement important, l'idée de zones 30 ne coule pas forcément de source alors même que les modes de déplacement évoluent et se diversifient.

Concept de base

Il est important de rappeler que le modèle souhaité par le Conseil communal est le modèle 50/30, qui prône le maintien de la limitation générale de vitesse de 50 km/h sur les routes principales et les axes de transit et la planification des zones 30 dans les quartiers desservis par la route principale.

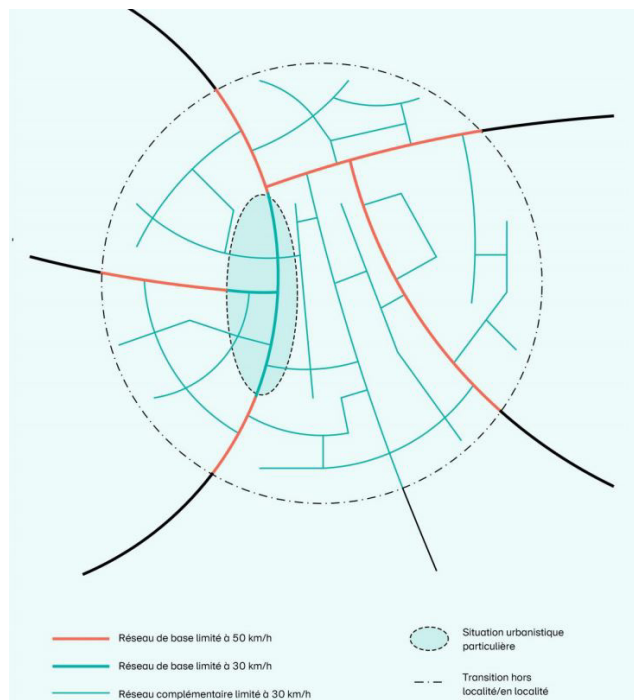
Dans ce concept, des zones 30 – voire des zones de rencontre – peuvent également être aménagées lors de situation urbanistique particulière que l'on peut par exemple trouver sur une place de gare, dans un centre de village constitué de nombreux commerces et restaurants ou encore dans une zone fortement touristique.

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.

Le Conseil communal ne souhaite nullement contraindre ou importuner les conducteurs de véhicules mais au contraire ambitionne de répondre aux besoins des autres utilisateurs de l'espace public de manière raisonnable.

CONTACT | Benoît Simon-Vermot, conseiller communal
Administration et protection de la population

+41 32 886 43 40 | benoit.simon-vermot@ne.ch



Modèle 50/30 (Source : BPA 2019)

Les villages concernés par cette nouvelle étape

Après le village de Boveresse, qui par sa configuration particulière est entièrement en zone 30 depuis quelques mois¹, le Conseil communal a choisi les villages de Môtiers, Noiraigue, Saint-Sulpice et Travers pour introduire des zones 30 ou compléter celles déjà existantes.

A Môtiers, toutes les rues du village seront limitées à 30 km/h à l'exception de la traversée de la localité qui devrait être réaménagée par le Canton et la Commune et qui devrait alors connaître une profonde mutation urbanistique.

A Noiraigue, toutes les rues passeront en zone 30 dès la place de la Gare. Cette uniformisation de la limitation se justifie par la circulation de nombreux visiteurs, par l'étroitesse des routes et par l'absence d'axe de transit reliant des localités.

A Saint-Sulpice, la zone 30 devrait être introduite dès l'entrée du village comme c'est déjà le cas pour les véhicules poids lourds. Ici également, la configuration du lieu sans axe de transit entre deux localités explique cette décision. De plus, la route cantonale entre le rond-point du Pont de la Roche et l'entrée de Saint-Sulpice sera limitée à 60 km/h (aujourd'hui, la limitation est de 80 km/h).

Finalement, à Travers, toutes les rues passeront à 30 km/h à l'exception notable de la traversée du village (H10) qui reste à 50 km/h pour des raisons de fluidité du trafic.

L'introduction de ces zones 30 se fera par étapes dès que possible avec l'installation de signalisation et le marquage des routes.

Val-de-Travers, le 29 novembre 2023

LE CONSEIL COMMUNAL

¹ Des ajustements au niveau de la signalisation et des obstacles physiques sont encore en cours afin de permettre de répondre aux utilisations différentes de la route.