



## Rapport du Conseil communal au Conseil général concernant l'état d'avancement des travaux dans le cadre de la motion « Pour une véritable piste cyclable entre Saint-Blaise et La Tène » (rapport final)

Monsieur le président,  
Mesdames, Messieurs,

### 1 Introduction

Par le présent rapport, le Conseil communal rend compte à votre Autorité de l'état d'avancement des actions, travaux et études menés à ce jour dans le cadre de la motion « Pour une véritable piste cyclable entre Saint-Blaise et La Tène », acceptée par le Conseil général le 25 février 2021. Il complète la réponse partielle apportée lors de la séance du Conseil général du 16 septembre 2021 et clôt ainsi les investigations d'ordre technique.

Tenant compte de la volonté exprimée par les exécutifs de Saint-Blaise et de La Tène de réaliser l'itinéraire sélectionné (cf. point 3), le Conseil communal considère que les travaux d'étude sont terminés.

### 2 Actions entreprises

Les discussions pour la mise en œuvre d'accès de mobilité douce entre les communes de Saint-Blaise et La Tène se sont poursuivies sur plusieurs mois. Elles ont abouti à une entente conjointe sur la variante du tracé pour assurer le meilleur niveau de sécurité entre les sites scolaires de Marin et Saint-Blaise, une faisabilité réaliste tenant compte des usages et du Plan directeur cantonal de la mobilité cyclable (ci-après : PDCMC) afin de garder un réseau de pistes cyclables cohérent, lisible et confortable.

Le bureau d'ingénieurs spécialiste sur les questions de mobilité, mandaté par les deux communes de La Tène et Saint-Blaise a élaboré cinq variantes reliant les deux localités, lesquelles ont été appréciées sur la base de 10 critères d'évaluation.

Critères d'évaluation			Evaluation				
			Variante 1 : Liaison par le nord de l'autoroute A5	Variante 2 : Liaison par les Champs-Montants	Variante 3 : Liaison par le Chemin de la Raye	Variante 4a : Liaison par la rue de la Musinière via PI MD	Variante 4b : Liaison par la rue de la Musinière via le giratoire du Vieux-Pressoir
Sécurité / Confort (40%)	Volume de trafic	10%	++	-	+	+	+
	Caractéristiques géométriques : Gabarit de chaussée / Déclivité	10%	++	-	+	~	-
	Viabilité / sécurité au carrefours / points de conflit entre utilisateurs	10%	+	~	~	+	~
	Aménagements cyclables existants et/ou prévus	10%	+	-	+	+	~
Fonctionnalité / attractivité (30%)	Itinéraire direct entre les deux collèges (lisibilité/clarté/fluidité)	15%	--	~	+	+	+
	Accessibilité / liaison avec les différents pôles d'attractivité	15%	-	~	~	+	+
Compatibilité avec le développement urbain projeté (15%)	Planifications directrices de niveau cantonal	10%	~	~	~	+	+
	Projets connexes prévus au niveau communal	5%	~	+	+	++	++
Techniques et coûts (15%)	Difficultés techniques (GC/fonciers)	5%	++	-	~	-	-
	Coûts	10%	~	-	-	-	-
<b>Evaluation globale</b>			<b>13%</b>	<b>-20%</b>	<b>20%</b>	<b>43%</b>	<b>18%</b>
			↓ ENVISAGEABLE	↓ NON RECOMMANDEE	↓ A APPROFONDIR	↓ A APPROFONDIR	↓ ENVISAGEABLE

Tableau de comparaison et critères d'évaluation

Ainsi, les parties prenantes ont eu l'opportunité d'évaluer de manière approfondie les avantages et inconvénients, ainsi que les points forts et faibles de chaque variante. Il est à noter que le tracé esquissé dans le rapport du Conseil communal daté du 16 septembre 2021, mentionné au point 1 ci-dessus - à savoir la rue de la Cité et la rue de la Raye - a fait l'objet d'une analyse détaillée en tant que variante à examiner en profondeur. Bien qu'il ait suscité un certain intérêt, il n'a finalement pas été retenu par les Conseils communaux en raison de défis liés à la maîtrise foncière sur le territoire de Saint-Blaise, des ajustements significatifs nécessaires sur la RC5 au niveau du giratoire des Sources et de l'Avenue des Pâquiers, ainsi que de la considération de doublon par rapport à l'itinéraire prévu par le PDCMC, dont l'itinéraire revêt un caractère obligatoire.

### 3 Variante retenue

Le tracé le plus pertinent – respectant les objectifs de sécurité, de confort d'usage et de clarté dans le prolongement de l'itinéraire de mobilité douce depuis Neuchâtel – s'étire sur la rue de la Musinière depuis Saint-Blaise pour se poursuivre sur la rue Louis-de-Meuron en direction de Marin village.

Depuis Saint-Blaise le tracé est prévu en « site propre » (hors de la chaussée) avec une configuration mixte (piétons – cycles). Il se prolonge sur la rue Louis-de-Meuron, toujours en site propre et configuration mixte, jusqu'au carrefour Louis-de-Meuron – Les Indiennes.

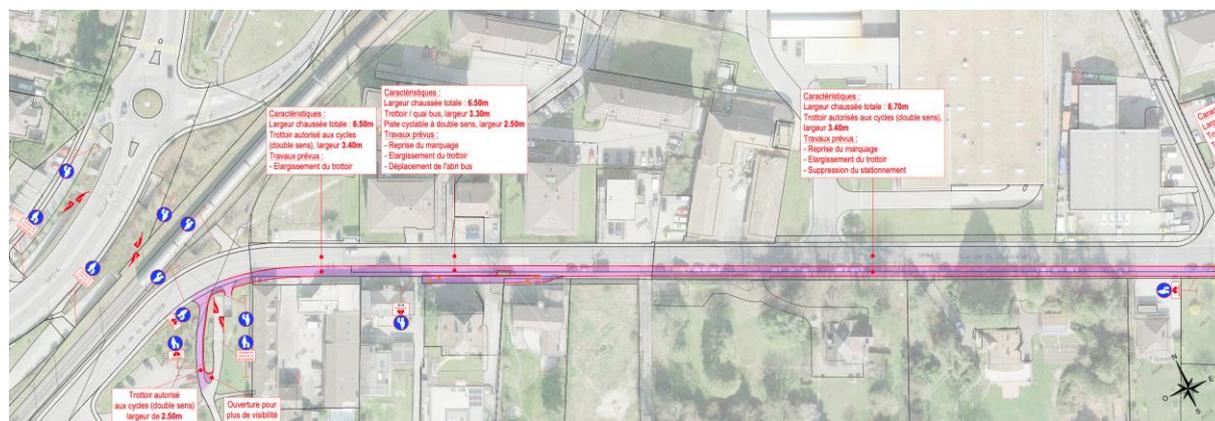
Les conditions techniques se complexifient dès la montée en direction de la rue Auguste-Bachelin en raison du manque de gabarit pour élargir la chaussée, en particulier à la hauteur du virage en face du dépôt des travaux publics. En effet à ce stade de l'étude, toutes les solutions techniques n'ont pas encore été explorées dans le détail.

Le coût de réalisation de l'ensemble du projet (de Saint-Blaise à Marin) est estimé à environ 650'000 francs. A ce stade de l'étude, il faut appréhender ce montant comme un ordre de grandeur.

La piste cyclable sur la partie Marin sera intégrée dans les travaux de réaménagement de la traversée de Marin village qui doit encore passer par plusieurs caps importants avant d'être élaborée avec précision, tant sur les emprises que sur les coûts.

Par ailleurs, dans le cadre du réaménagement de la traversée de Marin village, les deux communes ont conjointement lancé une étude visant à évaluer les impacts d'un futur plan de circulation. Cette réflexion s'étend depuis le centre de Marin jusqu'au giratoire du Vieux-Pressoir du côté de Saint-Blaise, tout en cherchant à résoudre la problématique du goulet au bas des Champs-Montants. L'objectif principal est de favoriser au maximum le report du trafic motorisé vers l'axe nord, tout en apaisant de manière significative l'axe sud, qui bénéficiera également d'un aménagement de mobilité douce étudié.

Le Conseil communal prévoit d'élaborer un avant-projet global au cours du premier semestre 2024, en vue d'un début de réalisation en 2025.



Tronçon ouest sur la Musinière depuis Saint-Blaise

