



Rapport du Conseil communal au Conseil général relatif à une demande de crédit de Fr. 200'000.- pour la mise en zone de rencontre de la traversée de Montalchez sur la RC2125

Monsieur le président,
Mesdames les conseillères générales, Messieurs les conseillers généraux,

1. Introduction

En 2016, le service cantonal des ponts et chaussées (SPCH) procédait au renouvellement du revêtement de la route cantonale 2125. Après les travaux sur ce tronçon en zone 30 km/h, les passages pour piétons n'ont plus été tracés. En cause, le non-respect des distances de visibilité et des zones d'approche (zones d'attente) qui doivent être protégées et situées en dehors de toute circulation automobile.



Figure 1: Situation AVANT remplacement revêtement



Figure 2 : Situation APRES remplacement revêtement

Cette décision prise par le SPCH a ravivé des craintes déjà présentes au sein de la population et des autorités, puisque ces dernières avaient fait procéder à des relevés de vitesses en 2015 qui confirmaient qu'un nombre important d'automobilistes dépassait la vitesse limitée à 30 km/h.

Sur cette base, les autorités de Montalchez ont insisté auprès de l'Etat et évoqué la piste de la zone 20 km/h (zone de rencontre).

2. Historique récent

Etudes et interventions réalisées		
Date	Etude / mesure	Auteur
13 au 20 juillet 2015	Relevé de vitesses	TCS
	La période de relevé est probablement peu représentative de la situation du reste de l'année (période vacances scolaires). On note une V85 qui varie de 35 km/h à 42 km/h, aussi bien en direction Est que Ouest.	
2016	Renouvellement du revêtement	SPCH
	<p>L'ordonnance sur les zones 30 autorise le marquage des passages pour piétons (PPP) à titre exceptionnel, notamment près des écoles ou des homes. Toutefois, les conditions requises par la norme VSS/SN 640241 doivent être strictement respectées, non seulement les distances de visibilité, mais également les zones d'approche (zones d'attente) qui doivent être protégées et situées en dehors de toute circulation automobile. Critères pas remplis pour l'entier des anciens PPP.</p> <p>Si la distance de visibilité est insuffisante et que le piéton s'élance sur le PPP sans prêter garde à la circulation, l'automobiliste ne peut pas éviter la collision car la distance d'arrêt du véhicule est plus grande que la distance sur laquelle porte sa visibilité.</p>	
Fin 2016	Les autorités insistent et relayent les inquiétudes exprimées par la population. L'éventualité d'une réduction de la vitesse est évoquée.	
Début 2017	Entrée en matière pour la zone 20 km/h et exigences	SPCH
	<p>Suite à de nombreuses plaintes de citoyens, les autorités de Montalchez insistent auprès du SPCH et évoquent la création d'une zone 20. Le service de l'Etat, après consultation de la direction, accepte d'entrer en matière et transmet une longue liste d'exigences légales et normatives.</p> <p>Le SPCH communique les conditions pour l'étude de la mise en Z20. Il rappelle que l'étude précitée devra répondre aux exigences de l'ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre du 28 septembre 2001. Elle devra notamment contenir tous les éléments définis dans l'art. 3 de ladite ordonnance (expertise). Son périmètre s'étendra aux routes communales transversales ou parallèles à la route cantonale.</p>	
mi - 2017	Les autorités de Montalchez demandent une offre à un bureau spécialisé.	
Oct. 2017	Transmission d'une offre détaillée	Urbaplan
	<ul style="list-style-type: none"> Etablissement d'un concept de zone de rencontre, accompagné du questionnaire transmis par le SPCH, pour être envoyé à la commission Polpon, constituée par le Conseil d'Etat. Cette dernière, présidée par l'ingénieur cantonal, a pour mission l'examen et le contrôle de la sécurité sur le réseau routier cantonal. Siègent à la commission Polpon, des représentants du service des ponts et chaussées, de la Police neuchâteloise (PONE) et du service cantonal des automobiles et de la navigation (SCAN). Précision du concept afin d'en faire un avant-projet définissant précisément les dimensions, les géométries et les choix des divers matériaux. 	

Etudes et interventions réalisées		
Date	Etude / mesure	Auteur
2018	Reprise en main du dossier après la fusion	LGB
	<p>Examen du bienfondé de la démarche.</p> <p>Demande de précisions s'agissant de l'offre d'Urbaplan et validation du coût après évaluation des prestations.</p> <p>Prise en compte de la sensibilité du Conseil général affichée fin août en plébiscitant la motion du groupe PLR demandant une étude de trafic sur l'ensemble du territoire communal.</p> <p>La demande de crédit relative à l'étude de la traversée de Montalchez est acceptée par le CG en décembre 2018, dans le cadre d'un crédit d'engagement global.</p>	
Octobre 2018 à janvier 2019	Relevé de vitesses	LGB
	<p>Notre commune a procédé à divers relevés de vitesses dans les deux sens de circulation. Selon les périodes, entre 33% et 42% des usagers ne respectent pas la limitation à 30 km/h. V85 se situe à 35 km/h.</p>	
23 au 29 mai 2019	Relevé de vitesses	Bureau Transitec
	<p>Relevé effectué dans le cadre de l'étude globale de trafic</p>	
mi - 2019	Finalisation du concept	Urbaplan
	<p>Examen par les services communaux concernés (Sécurité, Aménagement du territoire, Mobilité).</p> <p>Validation par le CC.</p> <p>Envoi à l'Etat pour préavis.</p>	
4 septembre 2019	Préavis de l'Etat	Commission Polpon
	<p>Préavis favorablement la demande en soulignant la très bonne qualité du dossier transmis et le fait que ce projet constitue une première sur une route cantonale neuchâteloise.</p> <p>Les éléments suivants sont notamment précisés :</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'impossibilité de marquer des passages pour piétons en raison des visibilité restreintes ; • la configuration des lieux (route sinueuse, non équipée de trottoirs ou autres cheminements piétonniers hors de la chaussée); • la relative faible longueur du tronçon concerné (environ 150 m); • les vitesses pratiquées actuellement (V85 max. de 35 km/h) • la qualité des aménagements de modération projetés qui devraient permettre un abaissement significatif des vitesses; <p>Le contrôle de l'efficacité des mesures réalisées devra être effectué au plus tard une année après la mise en service de cette zone de rencontre. Si les objectifs visés n'ont pas été atteints, notamment si le V85 est supérieur à 25 km/h, il y aura lieu de prendre des mesures supplémentaires (art. 6 de l'ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre).</p>	
Novembre 2019	Chiffrage des travaux et des coûts	Urbaplan
	<p>Sur la base du retour du SPCH, un devis détaillé est établi pour intégration au budget des investissements 2020.</p>	

Etudes et interventions réalisées		
Date	Etude / mesure	Auteur
27 janvier 2020	Le budget 2020 est accepté.	
2 mars 2020	Présentation projet à l'Assemblée villageoise	Urbaplan + F. Del Rio
	Cette séance sera finalement repoussée à une date ultérieure – Covid-19	
2 juin 2020	Présentation projet à l'Assemblée villageoise (AV)	Urbaplan + F. Del Rio
	<p>Cette séance a pu enfin se tenir. Des membres du CG, habitant Montalchez, se sont joints aux représentants de l'AV.</p> <p>Après des échanges très fructueux avec ces habitants et acteurs locaux, il est prévu d'apporter quelques modifications mineures au projet. L'ensemble des personnes présentes s'accordent à dire que c'est un bon projet et remercient les auteurs.</p>	
7 juillet 2020	Séance commissions	F. Del Rio
	<p>Les commissions suivantes ont été invitées : Commission de l'aménagement du territoire et des transports, Commission de l'urbanisme et commission technique.</p> <p>A la fin de la présentation et des débats, le projet est approuvé : 7 voix pour, 3 voix contre et une abstention.</p>	

3. Et le contournement du village ?

Dans les années 80, après moult débats, l'Etat a acquis les terrains nécessaires à la construction d'une route de contournement du village de Montalchez. Aujourd'hui, le centre de cette localité est toujours traversé par des automobiles et des poids lourds. Point de répit, même le week-end, en raison des nombreux touristes qui empruntent la RC2125 pour se rendre au Creux-du Van.

Après presque 40 ans et de nombreux échanges, notamment dans les années 90, entre les autorités communales et le Service des ponts et chaussées (à l'époque Département de la gestion du territoire), il s'avère que le projet de contournement de Montalchez en est à peine au stade d'avant-projet, et encore. Malgré la promesse faite de faire figurer cette étude sur une liste de projets candidats dans le cadre de diverses demandes de crédits routiers, jamais ce projet n'a été retenu.

On peut donc légitimement se demander si l'Etat compte un jour tenir la parole donnée à l'époque et concrétiser l'évitement tant attendu. Nous estimons qu'il est important de maintenir une position ferme dans ce dossier et exiger de l'Etat qu'il reprenne ce projet en main au plus vite. En parallèle, le Conseil communal propose de faire clairement figurer cet objectif dans l'avant-projet du PAL. En effet, à ce stade de développement de notre plan d'aménagement communal, l'Etat sera obligé de prendre formellement position sur chacun des objectifs explicités.

4. Description du projet (voir annexe 1)

Ce tronçon de route cantonale au tracé pentu, sinueux et irrégulier, mesure environ 140 m de long. L'utilisation de l'espace rue est partagée par les piétons et les véhicules puisqu'il n'y a pas de trottoirs et peu de cheminements piétonniers. Le village en forme de noyau densément bâti est entièrement affecté à la zone d'ancienne localité (ZAL).

Deux carrefours présentent un important déficit de sécurité.



Carrefour ouest

Pente de 14% de la rue du Pontet favorise une vitesse excessive des véhicules entrant dans le village et péjore la sécurité des piétons. Visibilité réduite pour les usagers motorisés à l'embranchement de la rue du Collège.

Carrefour est

Visibilité réduite pour les piétons et les usagers motorisés aux embranchements du carrefour.

Objectifs

Sécuriser les piétons

Valoriser l'espace public

Renforcer les caractéristiques urbaines propres au village et à ses composantes patrimoniales.

Principes de la zone de rencontre (zone 20 km/h)

Priorité des piétons dans l'aire de circulation

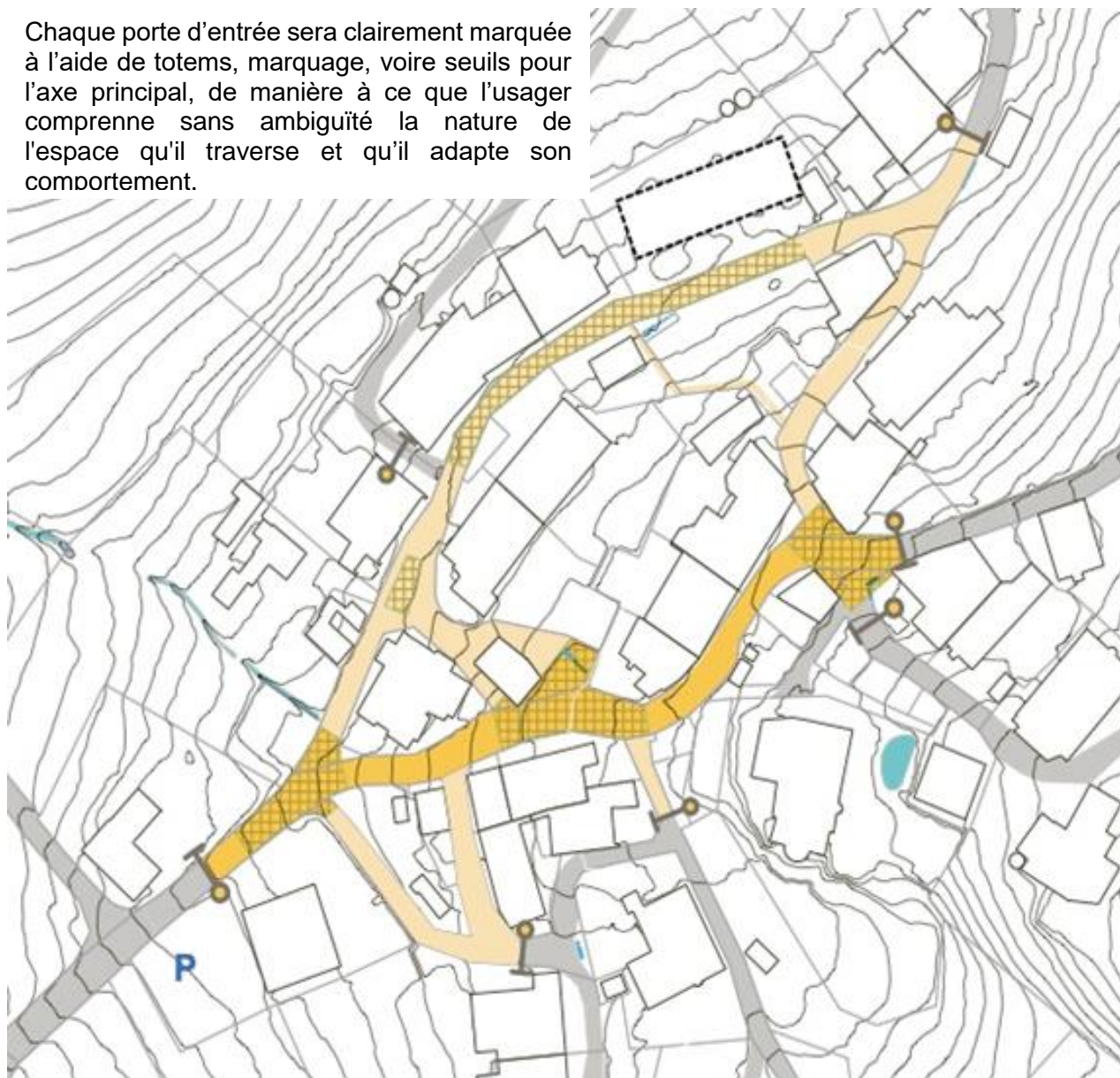
Absence de passages pour piétons

Priorité de droite.

Périmètre considéré

Conformément aux exigences cantonales, qui ne sortent pas de l'ordinaire dans le cas présent, l'étude a porté non seulement sur l'axe principal, mais également sur les « branches » communales.

Chaque porte d'entrée sera clairement marquée à l'aide de totems, marquage, voire seuils pour l'axe principal, de manière à ce que l'utilisateur comprenne sans ambiguïté la nature de l'espace qu'il traverse et qu'il adapte son comportement.



Les divers aménagements sont constitués d'obstacles physiques et d'aménagements au sol. Toutes les modifications apportées, notamment les diminutions ponctuelles de largeur, sont conformes aux normes et correspondent à l'utilisation actuelle de cet important axe cantonal. L'Etat, propriétaire de la route, a passé au crible et validé chaque aménagement, puis a contrôlé les espaces et distances entre chacun. De même, le projet a fait l'objet d'une analyse avec une délégation de l'Assemblée villageoise pour nous assurer qu'aucun obstacle n'allait venir entraver l'utilisation actuelle par les usagers locaux, en particulier les agriculteurs.

Les travaux, effectués par étapes, devraient durer un peu plus de deux semaines.

5. Cohérence avec le PAL (Stratégie politique d'aménagement), l'étude de trafic et la loi

Le contournement de Montalchez et la création d'une zone 20 font partie de la liste des objectifs inscrits par la ComPAL (commission d'urbanisme, aménagement du territoire et transport, tourisme, économie et environnement) de La Grande Béroche dans le document « Stratégie politique d'aménagement » de mai 2019.

Les secteurs problématiques ont été identifiés dans le cadre de l'étude globale de trafic qui a confirmé, à travers des relevés de vitesse, que les dépassements sont trop nombreux.

Réaliser ces travaux, c'est utiliser notre marge de manœuvre communale prévue par l'article 28, alinéa 2, lettre b, de la loi sur les routes et voies publiques (LRVP), qui précise au chapitre 5 :

Financement des routes

Art. 28 ¹Le canton assume les coûts liés à la planification, la construction, l'entretien et l'aménagement des routes cantonales.

²Les communes assument les coûts liés à :

- a) la planification, la construction, l'entretien et l'aménagement des routes communales ;
- b) la construction et l'entretien des aménagements de sécurité et de modération de trafic de sa compétence, sur routes cantonales et communales ;

6. Finances

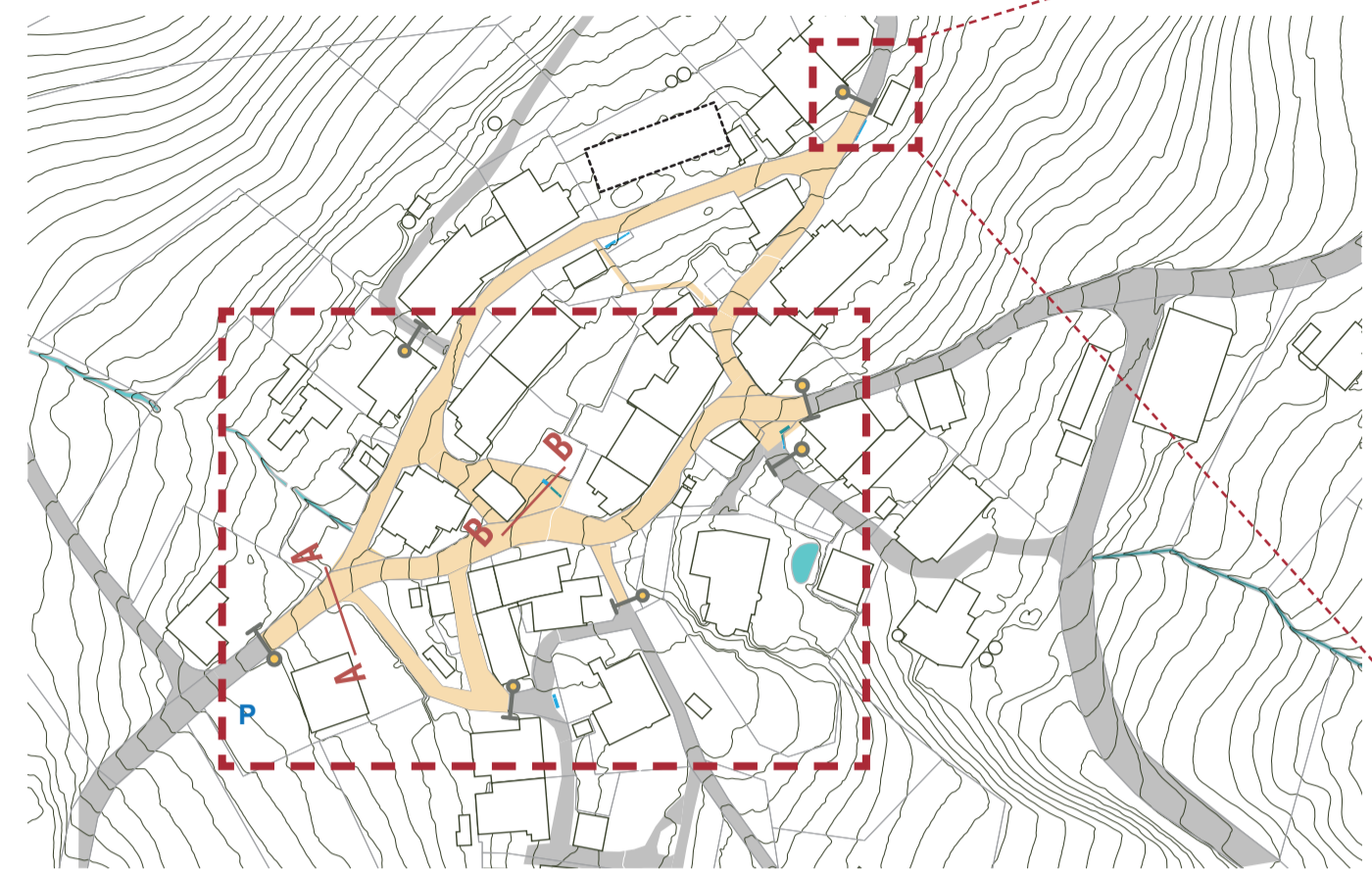
Les coûts liés aux travaux et honoraires se présentent de la manière suivante (TTC) :

1	: Travaux GC	CHF	145'000.00
2	: Plantations diverses (dont 4 arbres)	CHF	10'000.00
3	: Divers et imprévus (env.10%)	CHF	15'000.00
	Sous-total 1	CHF	170'000.00
4	: Honoraires urbaniste/aménagiste	CHF	10'000.00
5	: Honoraires ingénieur civil	CHF	15'000.00
6	: Honoraires Géomètre	CHF	5'000.00
	Sous-total 2	CHF	30'000.00
	TOTAL GENERAL TTC	CHF	200'000.00
	<i>Dont TVA 7.7%</i>	<i>CHF</i>	<i>14'299,00</i>
	<i>Total HT</i>	<i>CHF</i>	<i>185'701.00</i>



Zone de rencontre au centre de Montalchez

Avant-Projet



Échelle 1 / 200
Format 1050 x 594 mm

4 juin 2020
19087_Plan aménagement 200 I-2002604.indd

urbaplan

Éléments et ambiances



Totem zone de rencontre

(A)



Interventions en pavé



Dénivelés



Banc en pierre calcaire taillée

(C)



Végétation



Fosse pour vigne ou lierre

(D)

Légende des éléments de projet

- Totem zone de rencontre
- Seuil zone de rencontre en enrobé avec deux rangées de pavés — nouveau
- Revêtement de sol en pavés — nouveau
- Bordure, changement de revêtement — existant/nouveau
- Marche en pierre calcaire — existant/nouveau
- Muret en pierres calcaires apparentes — existant/nouveau
- Banc en pierre calcaire — nouveau
- Végétation en pleine terre — existant/nouveau
- Arbre — existant/nouveau
- Parcelle



Coupe AA 1 / 100



Coupe BB 1 / 100