



## **REPONSE DU CONSEIL COMMUNAL A L'INTERPELLATION 24-601 DU GROUPE PLR INTITULEE «HATE-TOI LENTEMENT - STOP AU DOGMATISME DU 30 KM/H!»**

---

(Du 3 juin 2024)

Madame la Présidente,  
Mesdames, Messieurs,

En date du 15 mars 2024, le groupe PLR a déposé l'interpellation 24-601 intitulée «Hâte-toi lentement - Stop au dogmatisme du 30 km/h!», inscrite pour la première fois à l'ordre du jour de la séance du Conseil général le 18 mars 2024 et dont le contenu est le suivant:

*Conformément au rapport sur la mobilité adopté en 2023, le Conseil communal de Neuchâtel poursuit l'extension des limitations à 30 km/h au territoire communal, cet abaissement de la vitesse de circulation étant généralement introduit suite à des travaux d'entretien ou de réaménagement de la chaussée. Selon les informations communiquées par le Conseil communal, notre réseau routier (routes communales) sera, dans un «avenir assez proche», à 88% composé de routes dont la vitesse est inférieure à 50 km/h.*

*Le groupe PLR ne s'oppose pas, par principe, aux zones 30 km/h. Il estime toutefois que l'introduction de ces zones doit faire l'objet d'une réflexion et d'une étude de viabilité sur la base de critères objectifs (sécurité, bruit et fluidité) et ne viser que les routes exigeant raisonnablement un abaissement de la vitesse. Une généralisation idéologique du 30 km/h à l'ensemble du territoire communal n'est pas acceptable. Ainsi, les axes structurants (ou axes de circulation principaux), permettant de venir ou de quitter notre centre-ville, doivent impérativement ainsi être maintenus à 50 km/h. Il en va de l'attractivité de notre centre-ville et, plus globalement, de*



*notre commune! La position du groupe PLR de la Commune de Neuchâtel rejoint, en ce sens, la motion récemment adoptée tant par le Conseil national que par le Conseil des États demandant à mieux cadrer le 30 km/h dans les villes et de mettre fin à un développement parfois «chaotique» de cette limitation de vitesse. La population s'était d'ailleurs prononcée en 2001, à une écrasante majorité (79.7%), contre l'introduction généralisée de la limitation de vitesse à 30 km/h à l'intérieur des localités.*

*Le groupe PLR demande ainsi au Conseil communal de répondre aux questions suivantes:*

- 1. Quels sont les critères pris en compte par le Conseil communal avant d'abaisser, sur un tronçon déterminé, la vitesse de circulation de 50 km/h à 30 km/h?*
- 2. Une expertise technique (ou dite de viabilité) examinant l'adéquation de ces critères à la route concernée est-elle systématiquement réalisée? dans l'affirmative, par quel(s) organisme(s)? ces rapports d'expertise sont-ils consultables?*
- 3. Les axes structurants, en particulier les avenues du 1<sup>er</sup> Mars, de la Gare, des Portes-Rouges, les rues des Draizes, des Fahys, du Rocher et de la Cassarde, les quais Philippe Godet et Max Petitpierre, etc.) seront-ils bien maintenus à une limitation générale de vitesse de circulation de 50 km/h?*
- 4. Plus globalement, quelle est la liste exhaustive des routes cantonales et communales sur le territoire de notre commune dont la vitesse sera maintenue à 50 km/h?*

La présente réponse est apportée en application de l'article 57 du Règlement général de la Commune de Neuchâtel.

En préambule, il convient de rappeler que votre Autorité s'est penchée à de nombreuses reprises sur la thématique de la vitesse du trafic routier, lorsqu'elle n'était pas elle-même à l'initiative de demandes concernant la réduction du trafic, du bruit et l'abaissement de la vitesse des véhicules. Aussi notre Conseil porte-t-il une grande attention aux modalités de l'introduction progressive du 30 km/h et/ou des zones 30.

Pour mémoire, les objets qui ont été déposés et classés par votre Autorité à ce sujet ces dernières années sont les suivants:

- Motion n°325 «Pour l'agrandissement de la zone piétonne et la création de zones piétonnes dans d'autres quartiers périphériques de la Ville».

- Motion n°329 «Pour une meilleure qualité de vie et plus de sécurité», dite «motion 30 km/h».
- Motion n°335 «Pour un développement urbain qui s'articule autour des déplacements à pied et à vélo», dite «motion 5%».
- Question écrite n°20-801 du groupe PopVertSol concernant le cadastre du bruit.
- Question écrite n°18-801 du groupe PLR intitulée «Assainissement du bruit général par le trafic routier en Ville de Neuchâtel».

Les autres objets traitant du 30 km/h ou des zones 30 (en général ou dans le cadre de projets particuliers) dont votre Autorité a pris acte, ou qu'elle a adoptés dans le cadre de demandes de crédits sont les suivants:

- Rapport n°24-004 du Conseil communal au Conseil général concernant le programme 2024-2028 d'assainissement sur le domaine public, les domaines de l'eau et du Plan général d'évacuation des eaux (PGEE) et l'harmonisation des taxes d'équipement, fouilles et ancrages.
- Rapport d'information n°23-016 du Conseil communal au Conseil général concernant la stratégie de mobilité et de stationnement et les réponses aux motions n°325, 329, 330, 333, et 335 de l'ancienne Commune de Neuchâtel et la motion sans numéro des Verts de l'ancienne Commune de Corcelles-Cormondèche.
- Rapport n°23-006 du Conseil communal au Conseil général concernant les demandes de crédit relatives aux programmes d'assainissement sur le domaine public 2023 et la réponse à la motion no 329 de l'ancienne commune de Neuchâtel.
- Rapport n°22-004 du Conseil communal au Conseil général concernant les demandes de crédit relatives aux programmes d'assainissements sur le domaine public 2022 et pour les domaines autoporteurs de l'eau et du Plan général d'évacuation des eaux (PGEE) 2022-2023.
- Rapport n°20-020 du Conseil communal au Conseil général concernant le réaménagement du Clos-de-Serrières et le projet "Serrières vers une fraîcheur de vivre", du 17 août 2020.
- Rapport n°20-017 du Conseil communal au Conseil général concernant l'application du Plan directeur de la mobilité cyclable (PDCMC) sur le territoire communal, du 31 août 2020.
- Rapport n°20-013 du Conseil communal au Conseil général concernant la vision d'aménagement de la ville et la révision du plan directeur communal, du 9 mars 2020.

Enfin, nous relèverons qu'en moins d'une année, une quinzaine d'objets ont été déposés par les assemblées citoyennes au sujet de l'abaissement des vitesses, de la diminution du volume de trafic et de la favorisation de la mobilité douce sur notre territoire communal.

## 1. Contexte

Précédemment à la fusion des communes de Corcelles-Cormondèche, Peseux, Neuchâtel et Valangin, la thématique du passage à la vitesse 30 km/h de certains tronçons ou de mise en zone 30 de différents périmètres a été abordée à de nombreuses reprises par les Autorités. Si la marge de manœuvre des Communes et du Canton existe, les régimes de vitesse sont toutefois contraints par différentes bases légales et normes supérieures, notamment en matière de sécurité<sup>1</sup>, auxquelles la commune ne peut se soustraire.

Une de ces contraintes est posée par l'Ordonnance fédérale pour la protection contre le bruit (OPB), qui fixe le cadre légal pour le respect des nuisances sonores émises par les usagers-ères de la route. Le rapport n°24-004 rappelait déjà que les propriétaires de routes ont l'obligation d'assainir leur réseau sous peine de verser des indemnités annuelles aux propriétaires riverains des routes en cas de dépassement des limites légales, sous réserve de la proportionnalité de la démarche. En effet, les routes qui sont la source d'un dépassement des valeurs limites d'émission doivent être assainies au moyen de mesures proportionnées. Les mesures à la source (au niveau des routes ou des véhicules) sont prioritaires. Le dispositif de mesures d'assainissement du bruit routier est constitué, pour les axes routiers concernés, de la pose de revêtements pauvres en émissions sonores et de l'abaissement de la vitesse à 30 km/h.

En avril 2022, le Conseil fédéral a décidé de prolonger les subventions accordées aux propriétaires des infrastructures bruyantes pour la période 2023-2024. Les subventions en question représentent un montant de l'ordre de 10% du coût de la mesure liée à la diminution du bruit. Nos services collaborent étroitement avec le Canton, par son Service des ponts et chaussées, chargé des contrôles du respect des normes du bruit du trafic, pour ces travaux d'assainissement et pour l'obtention de subventions fédérales en la matière.

---

<sup>1</sup> La Conférence des Villes pour la mobilité rappelle que « grâce à une réduction considérable des temps de réaction et de la distance de freinage, le passage de 50 à 30 km/h permet de réduire d'environ un tiers les accidents graves. »

Outre la question du bruit, un des éléments structurants pour l'ensemble des communes à l'échelle du Canton dans ce domaine est la stratégie «Neuchâtel Mobilité 2030», plébiscitée par 84.2% de la population neuchâteloise en 2016. Cette stratégie cantonale vise, avec ses quatre piliers (RER, routes nationales, routes cantonales, mobilité douce), à développer des transports publics et de la mobilité douce dans le canton, à concrétiser la complémentarité route/rail et à augmenter la part modale du «vélo utilitaire» pour atteindre la moyenne suisse.

Le pilier «mobilité douce» de cette stratégie est réalisé au travers de la Loi sur la mobilité douce et du Plan directeur cantonal de mobilité cyclable (PDCMC), qui mettent l'accent sur l'intensification de l'usage du vélo. Le but de la stratégie cantonale est d'encourager le transfert modal et d'inciter les usagères et usagers à se déplacer davantage à pied et à vélo, et de renforcer l'intermodalité entre vélo et transports publics. Ainsi, le Plan directeur de la mobilité cyclable, applicable sur les routes du Canton aussi bien que sur celles des communes, détermine les espaces dévolus à la mobilité cyclable sur notre territoire communal. Dans la plupart des cas, l'abaissement de la vitesse permet de concilier plusieurs usages, notamment le maintien des places de stationnement pour les automobiles, avec une bande cyclable aménagée en conformité avec la loi cantonale, tout en respectant les gabarits de sécurité. L'évolution en cours et souhaitée de la pratique du vélo doit être accompagnée par des mesures qui favorisent cette dynamique de transfert modal.

Notre commune présente une configuration sur un axe étroit entre le lac et la forêt. Il est fréquent que les chaussées soient caractérisées par une largeur exigüe marquée par un ancien mur de vigne, par exemple. Cette spécificité doit être conciliée avec les normes prévues pour les gabarits de circulation des différents types de véhicules, et la diminution de la vitesse répond efficacement à cette problématique: en effet, une route où l'on circule à 50 km/h doit offrir un gabarit supérieur à celle où on circule à 30 voire 20 km/h. La diminution de la vitesse augmente ainsi les possibilités d'offrir davantage de surfaces de stationnement en surface, de bandes cyclables ou d'espaces de délasserment et de végétalisation. Nous rappellerons enfin ici que les espaces de chaussées sont structurés afin de garantir la sécurité de leurs usagères et usagers les plus vulnérables en priorité, c'est-à-dire les piétonnes et piétons, les cyclistes, les transports publics et enfin les autres véhicules motorisés.

## 2. Réponses aux questions

### 2.1 Quels sont les critères pris en compte par le Conseil communal avant d'abaisser, sur un tronçon déterminé, la vitesse de circulation de 50 km/h à 30 km/h?

La réponse détaillée à cette question a été abordée au chapitre consacré au classement de la motion n°329 «Pour une meilleure qualité de vie et plus de sécurité» du rapport n°23-016<sup>2</sup>. Nous résumerons ici quelques éléments importants.

Les routes communales sont par nature des routes sur lesquelles le trafic est relativement modéré, puisque les artères collectrices et d'importance prépondérantes en termes de volume de trafic sont de la compétence du Canton ou de la Confédération. Ce phénomène explique la proportion élevée de routes communales pour lesquelles abaisser la vitesse en dessous de 50 km/h est possible. Il convient d'ailleurs de relever que même sur certains axes cantonaux très fréquentés, tels que la Grand'Rue de Peseux, il a été décidé conjointement avec le Canton de passer au 30 km/h il y a près de quatre ans déjà. Plusieurs autres axes cantonaux devraient passer au 30 km/h à court ou moyen terme, par exemple la rue des Draizes, la rue de la Place-d'Armes, ou le tronçon ouest des Gouttes-d'Or.

Les critères constitutifs du choix d'abaisser cette vitesse peuvent être multiples et leur pondération différente (insécurité entre les différents usagers<sup>3</sup>, dépassement de valeurs limites du bruit routier<sup>4</sup>, dimensionnement de la chaussée, usages, surfaces de stationnement en suffisance, demande des riverain-e-s, etc.). Par ailleurs, les Autorités communales ne peuvent se soustraire aux planifications directrices supérieures telles que les normes fédérales et cantonales en matière de bruit et de sécurité, ou encore les axes de mobilité cyclable prévus par le PDCMC (Plan directeur Cantonal de la Mobilité Cyclable) soutenu par la loi sur la mobilité douce: dans la plupart des cas, l'abaissement de la

---

<sup>2</sup> Rapport d'information n°23-016 du Conseil communal au Conseil général concernant la stratégie de mobilité et de stationnement et les réponses aux motions n°325, 329, 330, 333, et 335 de l'ancienne Commune de Neuchâtel et la motion sans numéro des Verts de l'ancienne Commune de Corcelles-Cormondrèche, pages 71-75.

<sup>3</sup> Selon une étude du BPA de 2020 sur la sécurité routière, le risque pour une personne d'être tuée en cas de collision avec un véhicule circulant à 50 km/h est six fois plus élevé qu'à 30 km/h.

<sup>4</sup> Une réduction de la vitesse de 50 à 30 km/h entraîne en moyenne une diminution du bruit d'environ 3 dB(A).

vitesse permet de concilier plusieurs usages, notamment le maintien des places de stationnement pour les automobiles, avec une bande cyclable aménagée en conformité avec la loi cantonale, tout en respectant les gabarits de sécurité.

Ceci dit, une vitesse de 50 km/h ou plus peut rester adéquate sur des tronçons où un abaissement de vitesse n'entraîne aucune amélioration en termes de sécurité ou d'aménagement. C'est le cas aujourd'hui par exemple du quai Max-Petitpierre, ou encore de la route de Chaumont.

Dans de nombreuses situations, l'abaissement de la vitesse est une mesure simple qui permet de concilier les différents usages de la chaussée et offre une réponse aux nombreuses demandes des citoyennes et citoyens de notre commune en vue d'améliorer la qualité de vie et l'attractivité des quartiers, tout en assurant leur accessibilité. Le bruit généré par le trafic routier est en outre diminué par un abaissement de la vitesse de circulation, qui constitue donc aussi une mesure de santé publique en réponse aux impacts du bruit sur la santé humaine. Dans le cadre de l'assainissement du bruit routier des axes communaux, les mesures définies et subventionnées par la Confédération sont la pose de revêtements phono-absorbants et l'abaissement de la vitesse à 30 km/h.

## **2.2 Une expertise technique (ou dite de viabilité) examinant l'adéquation de ces critères à la route concernée est-elle systématiquement réalisée? Dans l'affirmative, par quel(s) organisme(s)? Ces rapports d'expertise sont-ils consultables?**

Un changement de régime de vitesse tel qu'un passage en zone 30 d'une rue exige la validation d'un arrêté par notre Conseil, qui est ensuite approuvé par l'ingénieur cantonal. Dans ce cadre, un formulaire doit obligatoirement être complété et accompagner l'arrêté pour que l'approbation du Canton puisse être obtenue. En fonction de la catégorie de la route, il s'agit du «Formulaire d'annonce pour la mise en œuvre d'une zone 30 ou d'une zone de rencontre sur une route secondaire non affectée à la circulation générale» ou du «Rapport d'expertise pour la mise en œuvre d'une limitation à 30km/h ou d'une zone 30 sur une route affectée à la circulation générale<sup>5</sup>».

Ces documents sont adressés par la Ville au Service cantonal des ponts et chaussées (SPCH). Ils peuvent être consultés sur demande auprès de

---

<sup>5</sup> La notion de route affectée ou non à la circulation générale n'est pas inscrite de manière formelle: il est convenu au cas par cas avec le Canton dans quelle catégorie s'inscrit chaque projet.

l'Office de la mobilité par toute personne intéressée, conformément à la Loi sur la transparence (LTrans).

Par ailleurs, lorsque la complexité d'une situation l'exige, les services de la Ville collectent davantage d'informations pour compléter les documents d'expertises imposés par les procédures cantonales et réalisent, le cas échéant, des études d'impact spécifiques. À titre d'exemple, une étude mesurant l'impact du 30 km/h sur les temps de parcours de bus a été réalisée et présentée à TransN et au Canton (SCTr). Sur cette base, pour chaque axe qui passe en zone 30, une validation est demandée à TransN et au SCTr, en plus de l'approbation règlementaire du SPCH.

Des comptages routiers sont régulièrement effectués par les services communaux pour évaluer la vitesse moyenne avant et après le passage en zone 30 km/h, afin d'en vérifier le respect.

**2.3 Les axes structurants, en particulier les avenues du 1<sup>er</sup> Mars, de la Gare, des Portes-Rouges, les rues des Draizes, des Fahys, du Rocher et de la Cassarde, les quais Philippe Godet et Max Petitpierre, etc.) seront-ils bien maintenus à une limitation générale de vitesse de circulation de 50km/h ?**

En réponse aux nombreuses demandes émanant de votre Autorité, des assemblées citoyennes, des associations de quartier et des associations concernées, ainsi qu'en conformité avec le rapport 23-016, validé par votre Autorité, et les dispositions cantonales, la mise en vitesse 30 km/h ou zone 30 des axes traversant les quartiers densément construits est prévue voire déjà réalisée. C'est d'ailleurs le long de ces axes que les dépassements des valeurs-limites du bruit sont les plus importants. Un abaissement de la vitesse est donc une mesure efficace d'assainissement. Concernant les axes mentionnés, il n'y a pas de changement prévu à court ou moyen terme pour l'avenue du 1<sup>er</sup> Mars, et les quais Louis-Perrier et Max-Petitpierre resteront à 50 ou 60 km/h, de même que la portion relevant de la compétence de l'OFROU du quai Philippe-Godet. La partie du Quai Philippe-Godet depuis le tunnel de Prébarreau en direction du centre-ville ainsi que les autres rues mentionnées, passeront en principe progressivement en zone 30, en fonction de la planification des interventions et sous réserve des validations usuelles.

## **2.4 Plus globalement, quelle est la liste exhaustive des routes cantonales et communales sur le territoire de notre commune dont la vitesse sera maintenue à 50km/h?**

Le changement en cours des habitudes de mobilité de la population doit être accompagné par les pouvoirs publics et la stratégie de mobilité dont votre Autorité a pris acte l'année passée en est le document de référence; par ailleurs, les travaux sur les infrastructures de mobilité prévus dans les prochaines années, par exemple avec l'arrivée de la ligne directe Neuchâtel-La Chaux-de-Fonds, vont modifier les flux de circulation, ceux-ci étant dynamiques par essence. Le volume de voyageuses et voyageurs transporté-e-s impactera les flux des transports publics et des transports individuels en favorisant le report modal d'une partie importante de pendulaires en provenance du Val-de-Ruz notamment. Ces changements en cours accompagnent également la lente évolution de fond vers une diminution de l'usage de la voiture individuelle, observé dans la plupart des villes suisses.

Dans le même sens, on assiste à un développement réjouissant de l'usage du vélo, particulièrement marqué depuis la période de la pandémie de Covid 19, avec une augmentation très forte des ventes dans tout le pays. La popularisation du vélo électrique a également un impact important dans les choix de mobilité, d'autant plus significatif dans une commune comme la nôtre, caractérisée par des différences de dénivellation importante. Cette tendance se reflète également dans les comptages routiers effectués par le Canton ou dans l'évolution positive des locations de vélos en libre-service NeuchâtelRoule. Notre Autorité a donc intensifié ses efforts et pris de très nombreuses mesures concrètes sur le terrain pour favoriser la pratique du vélo : à ce titre, l'abaissement de la vitesse à 30 km/h contribue également de manière importante à améliorer la sécurité pour les cyclistes (diminution des accidents et de leur gravité en particulier).

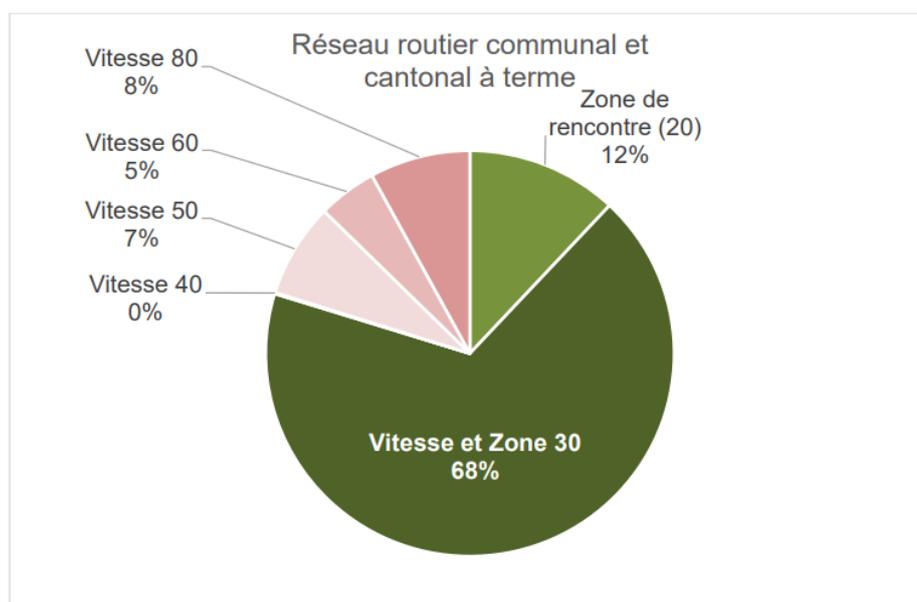
Dans ce contexte de transition, il ne serait pas raisonnable d'affirmer que des axes aujourd'hui considérés comme collecteurs de trafic gardent indéfiniment ce statut, ou encore que certaines vitesses en place ne seront pas revues en fonction d'éventuelles modifications dans la largeur disponible des chaussées, par exemple. On relèvera toutefois qu'il n'est pas à l'ordre du jour pour notre Conseil d'envisager des expropriations afin d'élargir les routes dans le but de maintenir une vitesse de circulation à 50km/h à tout prix. On conviendra qu'abaisser modérément la vitesse de circulation des véhicules motorisés afin de respecter les gabarits de

sécurité pour l'ensemble des usagères et usagers est une mesure plus pragmatique.

Un plan du réseau automobile communal avec ses vitesses de circulation prévues a été présenté à votre Autorité dans le rapport n°23-006<sup>6</sup> ; le plan actualisé de la situation présente est proposé en Annexe 1.

À sa suite, en Annexe 2, le même réseau selon les paramètres actuels du scénario d'abaissement de la vitesse en dessous de 50km/h est proposé à titre indicatif, sous réserve notamment des éventuels travaux ou réaménagements, de la pertinence de la mesure au cas par cas selon le tronçon, des demandes des riverain-e-s ou associations de quartier, de la faisabilité matérielle ou encore de la validation de la proposition communale par le Service cantonal des ponts et chaussées.

Dans un futur plausible, ces réserves une fois levées, la proportion du réseau de circulation des véhicules motorisés pourrait dès lors être présentée de la manière suivante, extraite du rapport n°23-016, p.74:



*Répartition à terme des régimes de vitesse sur les routes communales et cantonales ouvertes au trafic motorisé (hors routes nationales et chemins forestiers)*

### 3. Conclusion

L'accessibilité de l'ensemble du territoire communal doit être garantie pour tous les modes de transports, conformément à la stratégie de mobilité

<sup>6</sup> Rapport n°23-006 du Conseil communal au Conseil général concernant les demandes de crédit relatives aux programmes d'assainissement sur le domaine public 2023 et la réponse à la motion n°329 de l'ancienne commune de Neuchâtel.

communale. Les axes structurants (ou axes de circulation principaux) qui permettent de venir ou de quitter notre centre-ville, et plus globalement notre commune, doivent permettre d'absorber une densité importante de personnes utilisant différents modes de transports de manière fluide et efficace.

La possibilité de traverser la ville à 80 km/h voire 100 km/h est offerte aux véhicules motorisés en tunnel. Les automobilistes disposent d'une infrastructure permettant de transiter rapidement sous la Ville, et très bien reliée aux points d'accès des quartiers de notre commune. En surface, l'abaissement de la vitesse de circulation permet de répondre à l'enjeu d'accessibilité à l'ensemble du territoire communal au plus grand nombre.

Le trafic motorisé en surface pose également la problématique de la génération du bruit routier, directement lié à la vitesse. L'abaissement de la vitesse à 30km/h est considéré dans le cadre de l'OPB (Ordonnance fédérale pour la protection contre le bruit) comme une mesure à la source. La mise à 30km/h comme mesure de lutte contre le bruit routier est subventionnée par la Confédération si elle permet de diminuer les dépassements et assainir un tronçon d'un point de vue du bruit routier. Les mesures prises pour modérer le trafic ont un effet direct sur les émissions sonores, et donc sur la santé des personnes. Contribuer à l'assainissement du bruit du réseau communal qui est une obligation pour notre Ville, fixée par l'OPB.

Au surplus, nous rappellerons enfin ici que la stratégie de mobilité de la Ville de Neuchâtel, récemment débattue par votre Autorité, est vastement décrite dans le rapport d'information n°23-016 du Conseil communal au Conseil général concernant la stratégie de mobilité et de stationnement et les réponses aux motions n°325, 329, 330, 333, et 335 de l'ancienne Commune de Neuchâtel et la motion sans numéro des Verts de l'ancienne Commune de Corcelles-Cormondrèche.

C'est dans cet esprit que nous vous prions, Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs, de prendre acte de la réponse à l'interpellation 24-601.

Neuchâtel, le 3 juin 2024

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL:

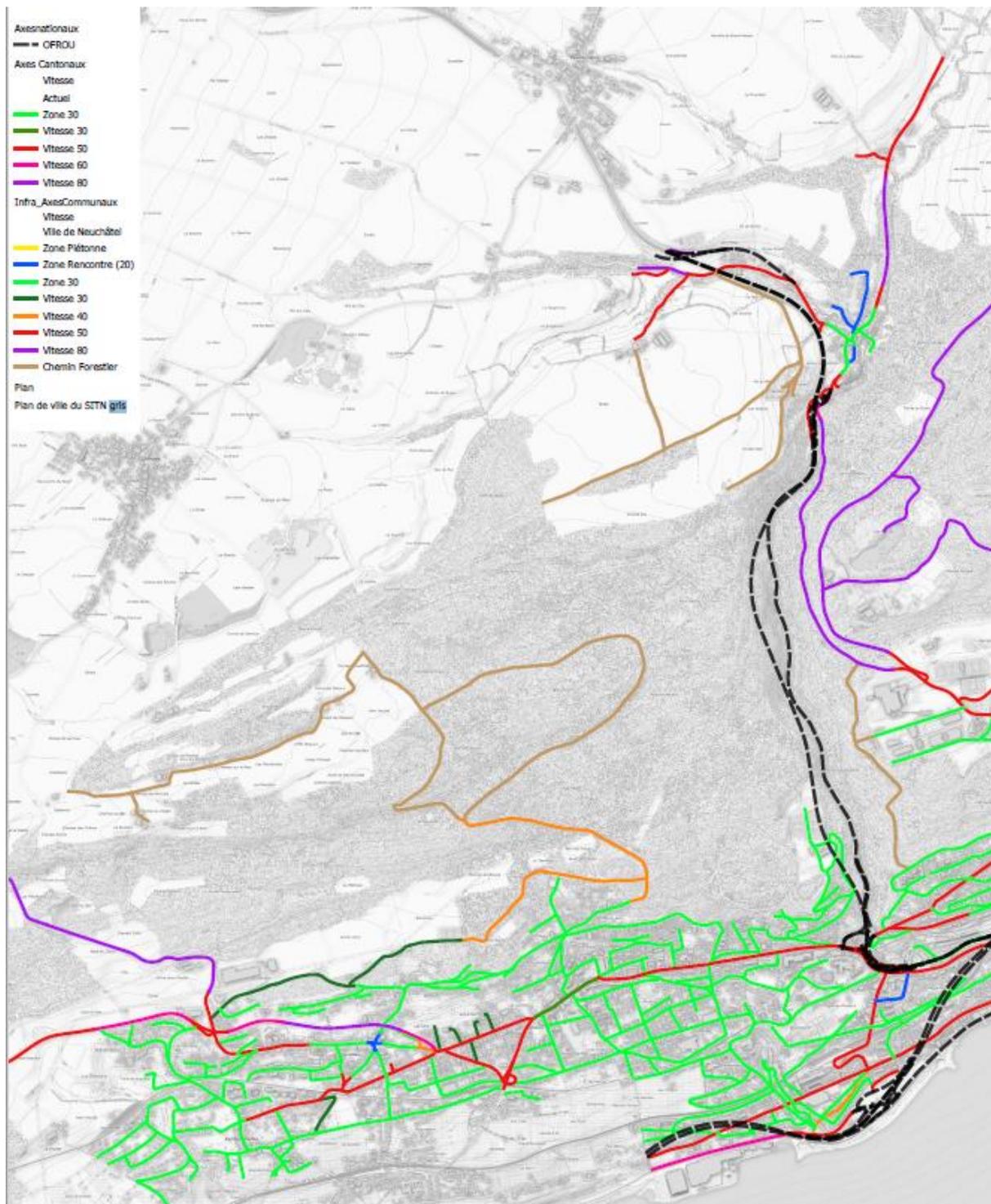
Le président,

La vice-chancelière,

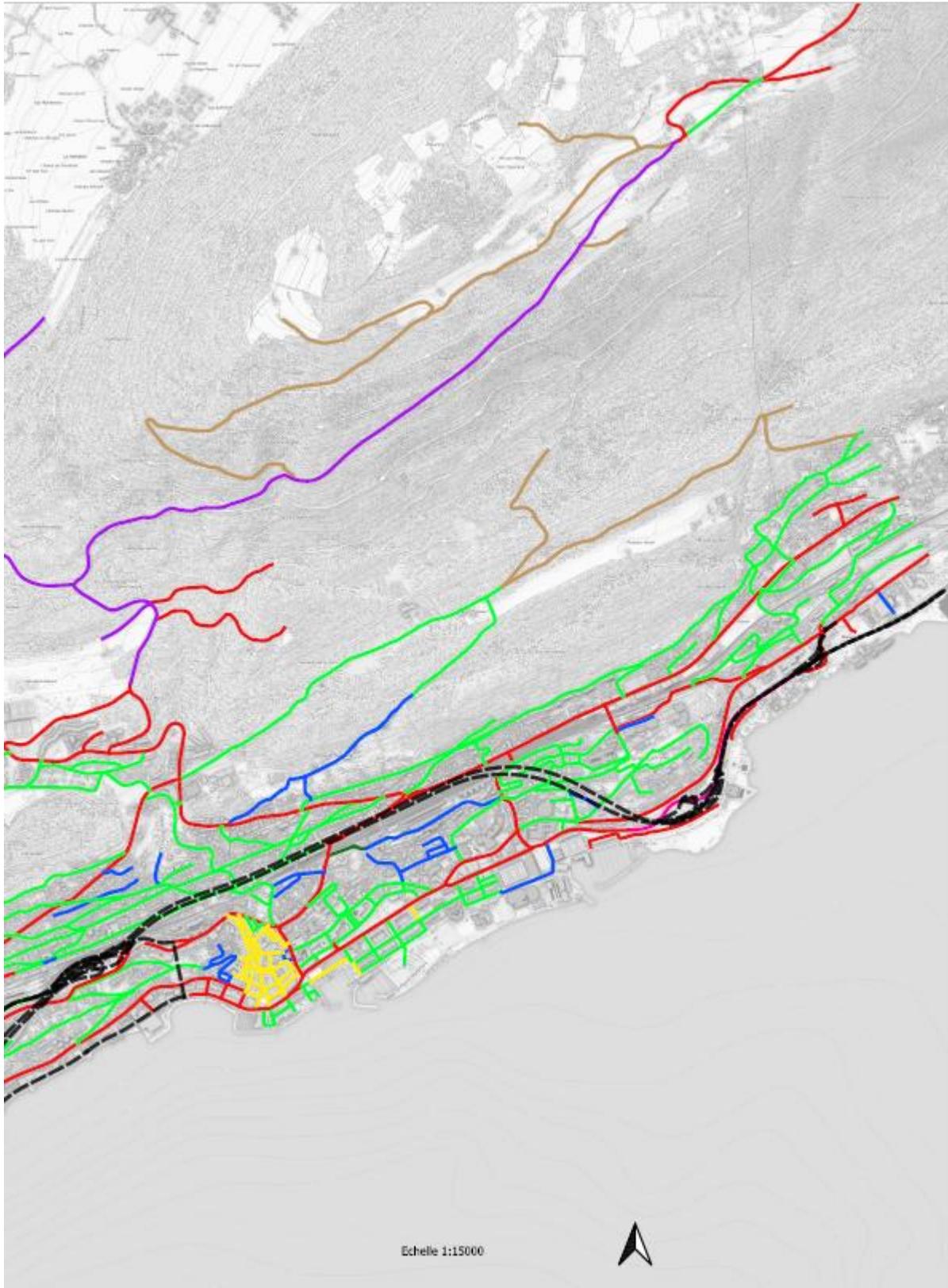
Mauro Moruzzi

Evelyne Zehr

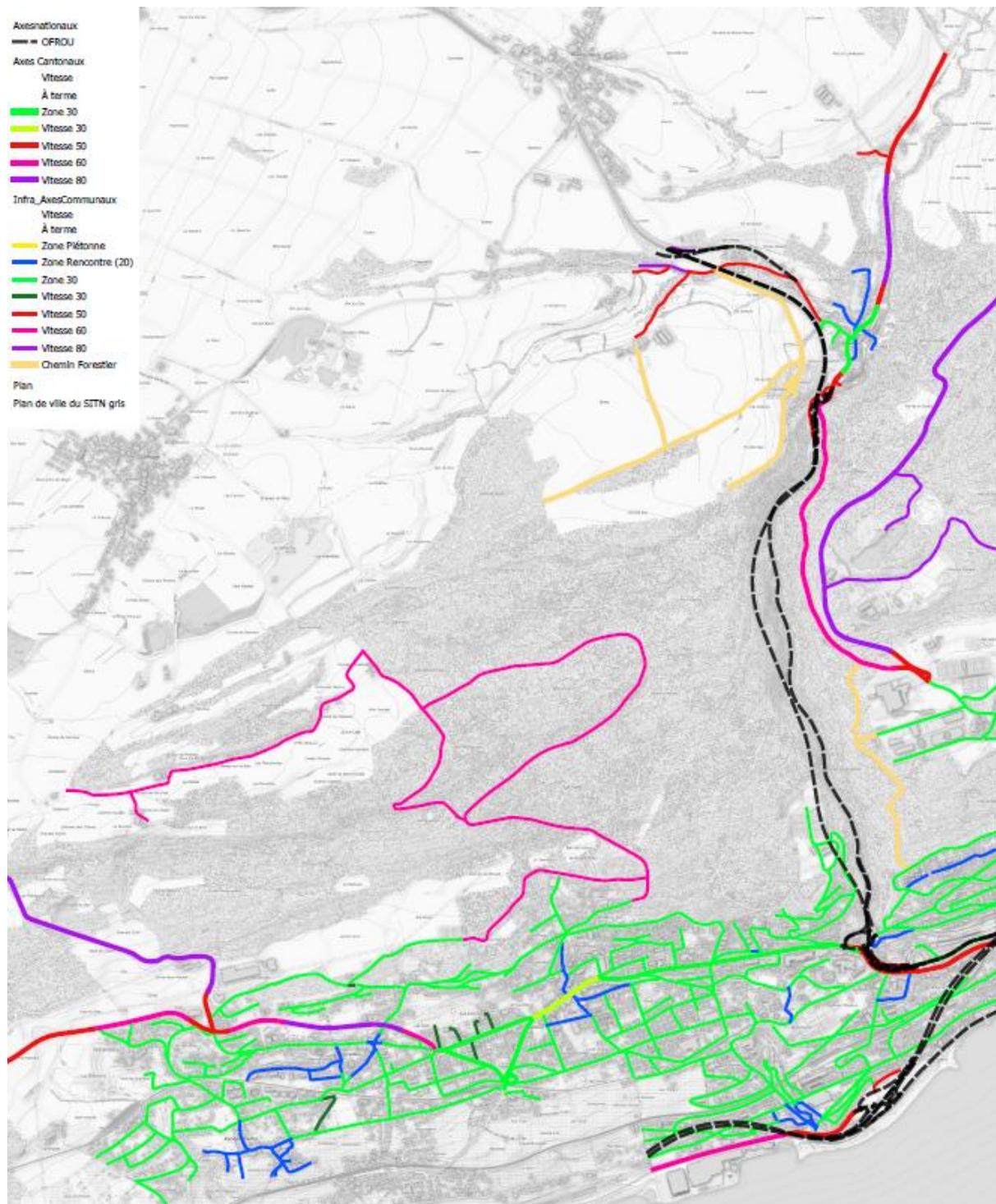
## Annexe 1 - Plan des vitesses de circulation actuelles – état mai 2024



Une version numérique en grand format est disponible sur le portail web du Conseil général et sur demande auprès de l'Office de la mobilité.



## Annexe 2 - Scénario à futur



Une version numérique en grand format est disponible sur le portail web du Conseil général et sur demande auprès de l'Office de la mobilité.

