



Maître d'ouvrage : Commune de Cortailod



Plan d'aménagement local

Etude de trafic - examen préalable

Version 4 – 17 mai 2023



INGENIEURS CONSEILS

Aménagements
Modélisation
Planification
Ferroviaire

Régulation du trafic
Transports urbains
Etude d'impacts
Large events

Citec Ingénieurs Conseils SA
rue du Crêt-Taconnet 12A
CH-2000 Neuchâtel

Tél +41 (0)32 854 20 79 ■
Fax +41 (0)22 809 60 01 ■
e-mail: citec@citec.ch ■
www.citec.ch ■

Contrôle qualité

Version	Auteur(s)	Vérificateur(s)	Date de validation
R.22391.0	EWO	DC	16 décembre 2022
R.22391.0 - v2	EWO	DC	4 avril 2023
R.22391.0 - v3	EWO	DC	4 mai 2023
R.22391.0 - v4	EWO	DC	17 mai 2023

Illustration page de couverture : sitn, orthophoto 2022

Sommaire

1. Introduction	3
1.1. Contexte et portée du document	3
1.2. Horizon de planification	3
1.3. Objectifs du document	3
1.4. Projet de territoire et préavis des services cantonaux	4
2. Infrastructure routière – état de référence	5
2.1. Données de base pour élaboration du plan de charges 2019	5
2.2. Vitesses et circulations	6
2.3. Accidentologie 2017-2021	7
2.4. Plan des charges de trafic journalières 2019	8
3. Secteurs de développement	9
3.1. Propos liminaires	9
3.2. Les développements envisagés sur la commune	10
3.3. Estimation du trafic généré par les développements	11
3.4. Affectation du trafic généré sur le réseau routier	15
4. Infrastructure routière – 2040	16
4.1. Méthodologie pour élaboration du plan de charges	16
4.2. Nomenclature des routes	16
4.3. Tableau des charges de trafic journalières 2040	16
4.4. Plan des charges de trafic journalières 2040	19
4.5. Mesures infrastructurelles et régimes de vitesses	23
5. Transports publics	24
5.1. Réseau TC 2023	24
5.2. Amélioration du réseau	24
5.3. Planifications supérieures	25
6. Annexe : Fiches sectorielles	26

1. Introduction

1.1. Contexte et portée du document

Outil de concrétisation des grandes orientations communales, le PAL est l'occasion de repenser plus largement la mobilité sur le territoire et d'accompagner les développements prévus.

Dans son document « aides thématiques du Guide du PAL », le Service de l'aménagement du territoire du Canton de Neuchâtel (SAT) précise qu'il est attendu dans le cadre de la procédure d'établissement du PCAZ qu'il soit démontré que les infrastructures routières existantes et planifiées sont d'une qualité suffisante (typologie des aménagements) et en adéquation avec le développement envisagé du point de vue de la capacité des routes et des carrefours. En d'autres termes, il s'agit de s'assurer que le développement prévu et le trafic généré par celui-ci sont compatibles avec les infrastructures existantes. Le cas échéant, il est nécessaire de définir les mesures qui permettront au système routier de fonctionner.

Il est également important de rappeler que les voies d'accès constituent un équipement au sens de la LAT et de la LCAT, et donc la nécessité qu'un terrain soit équipé pour qu'il soit constructible selon l'article 22 LAT.

C'est l'objet de la présente étude de trafic.

1.2. Horizon de planification

Après coordination avec le SAT, l'horizon de planification à considérer pour le PAL est 2040 (adoption du PAL en 2024 + développements à 15 ans, soit 2039 ramené à 2040).

1.3. Objectifs du document

Pour la partie secteurs de développement

- Vérifier la faisabilité des secteurs de développement du point de vue du trafic notamment afin d'en vérifier la faisabilité en termes de nuisances bruit/environnement ;
- Établir les principes d'accessibilité aux secteurs et les aménagements de mobilité nécessaires.

Coordination avec le bureau GEA – urbanistes, et le bureau CSD pour les impacts de bruit et le programme d'équipement.

Pour la partie infrastructures routières

- Etablir les projections de trafic 2040 ;
- Vérification de la compatibilité des infrastructures de mobilité avec les projets/ambitions/besoins de la commune.
- Proposer des aménagements adéquats si nécessaire.

Coordination avec le bureau CSD en charge d'établir le programme d'équipement.

1.4. Projet de territoire et préavis des services cantonaux

La présente étude s'appuie bien entendu sur les travaux préliminaires qui ont été menés dans le cadre de cette révision du PAL, notamment sur la pré-étude et le projet de territoire, établis par GEA en juin 2022.

Ces documents ayant fait l'objet d'un préavis par les services cantonaux pour le premier et d'une présentation aux services cantonaux pour le second, ces derniers sont également pris en compte dans ce dernier volet de la révision du PAL.

Les points suivants concernant le trafic et les infrastructures routières ont notamment été relevés par les services du canton :

- Secteur Les Chavannes :
 - Sous l'angle de la circulation, il y a quelques difficultés à la rue des Chavannes même si des mesures sont prévues (arrêté sur la circulation routière avec mise en sens unique p. ex.) ;
 - Secteur problématique au niveau de l'accès. Il ne sera pas possible de refaire des accès individuels comme dans le passé, sortant sur la route cantonale avec peu de visibilité. Un, voire deux, accès commun(s) au secteur seront nécessaires, a priori depuis la rue des Chavannes ;
- Les documents de planifications supérieures à prendre en compte sont les suivantes :
 - Plan directeur cantonal (PDC), en particulier la fiche U_11 sur la desserte en transports publics de niveau C pour toute nouvelle zone à bâtir (toute affectation confondue) ;
 - Projet d'agglomération de 4^{ème} génération (PA4) et fiche U_22 PDC : les mesures de requalification des espaces publics et des routes en faveur de la mobilité douce qui concernent :
 - L'aménagement cyclable à la rue des Courtils (M14.5) ;
 - La requalification de la route de l'Areuse, aménagement mobilité douce et valorisation de l'espace public (I14.2a) ;
 - L'aménagement d'une chaussée à voie centrale banalisée ou de bandes cyclables à la rue des Courtils, en entrée de localité (M14.6) ;
 - L'aménagement d'une liaison mobilité douce entre Bevaix et Cortailod (M14.11).
 - Plan directeur cantonal des rives (PDRives) : les mesures concernant les mobilités douces dont l'amélioration du réseau cyclable longeant le lac (Basse Areuse, chemin en direction de la Pointe du grain) ;
 - Le PDR COMUL ;
 - Le PDCMC planifie un nouvel itinéraire utilitaire principal à créer (B2) entre Bevaix et Cortailod ;
 - Le projet de mobilité cantonal NE2030.

2. Infrastructure routière – état de référence

2.1. Données de base pour élaboration du plan de charges 2019

Pour établir le plan des charges de trafic de référence, plusieurs sources ont été utilisées et sont listées ci-après :

- Comptages du SPCH sur routes cantonales avec structure fine des usagers selon norme SWISS7/10 ;
- Données SITN du cadastre du bruit routier (données 2007, extrapolées à 2021 par Canton) sur certaines routes communales.
- Etudes de trafic liées à des développements sanctionnés sur la commune ;
 - Quartier de Chavannes :
 - Cortailod – Plan de circulation quartier Chavannes/Polonais, SD ingénierie, 2016 ;
 - Arrêté n°202 concernant la circulation routière du 10 oct. 2016 ;
 - Construction chemin des Jordils 1 Cortailod, SWWISSTRAFFIC, 2018 ;
 - Quartier de Sachet :
 - Construction de 8 villas double et 1 parking
 - Plan de situation établi par P&P architectes daté du 18 juin 2021 ;
 - Plans, coupes et façades par P&P architectes daté du 27 mai 2021 ;
 - PQ Derrière-chez-Pochon :
 - Plan du projet « Derrière-chez-Pochon » : Habitations protégées – PPE – crèche et parascolaire par Atelier Architectes SA ;
 - Quartier Breguettes – Ruffières :
 - Plan Spécial Les Breguettes - Les Ruffières par Atelier North daté du 1^{er} avril 2015 ;
 - Rapport justificatif par Atelier North daté du juillet 2008 modifié en décembre 2014 ;
 - Règlement par Atelier North daté du juillet 2008 modifié en décembre 2014 ;
 - Plan des équipements par Atelier North daté du 1^{er} avril 2015 ;
 - Plan d'implantation des constructions, des coupes et des aménagements extérieurs par Atelier North daté du 1^{er} avril 2015 ;
 - Plan des secteurs de constructions et du nouveau parcellaire par Atelier North daté du 1^{er} avril 2015.

2.2. Vitesses et circulations

Les éléments de vitesses ci-dessous constituent des informations importantes pour l'établissement de l'étude de bruit. L'analyse des comptages fournis par le SPCH permettent de déterminer la vitesse non dépassée par 85% des automobilistes (colonne V₈₅ du tableau dans la Figure 1).

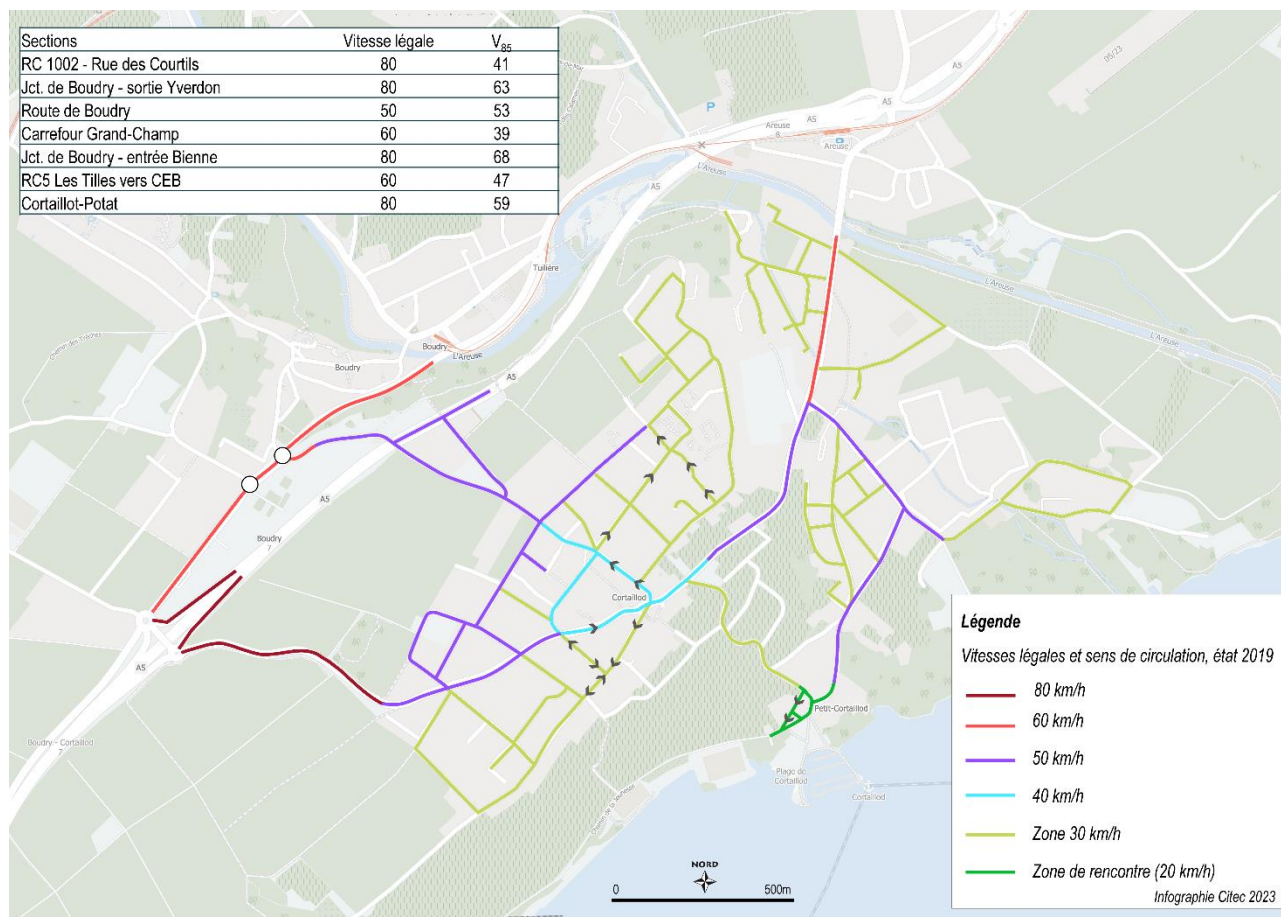


Figure 1 – Vitesses et sens de circulations sur la Commune, état 2019

2.3. Accidentologie 2017-2021

Une analyse de la statistique des accidents recensés entre 2017 et 2021 indique 18 accidents sur le territoire communal, dont 3 ont entraîné des blessés grave et 15 des blessés légers.

Au niveau des usagers, 2 accidents impliquent des piétons et 5 accidents impliquent des cyclistes.

Les principales localisations des accidents sont listées ci-après :

- RC 5: entre Cortaillod et Boudry (3 giratoires) (5 accidents)
- RC 1002: Cortaillod centre (3 accidents)
- RC 1002: carrefour Cortaillod-Chanélaz-Les Tailles (2 accidents)

La Figure 2 représente schématiquement ces emplacements. Ces éléments ne constituent pas des points noirs au sens de l'OFROU.

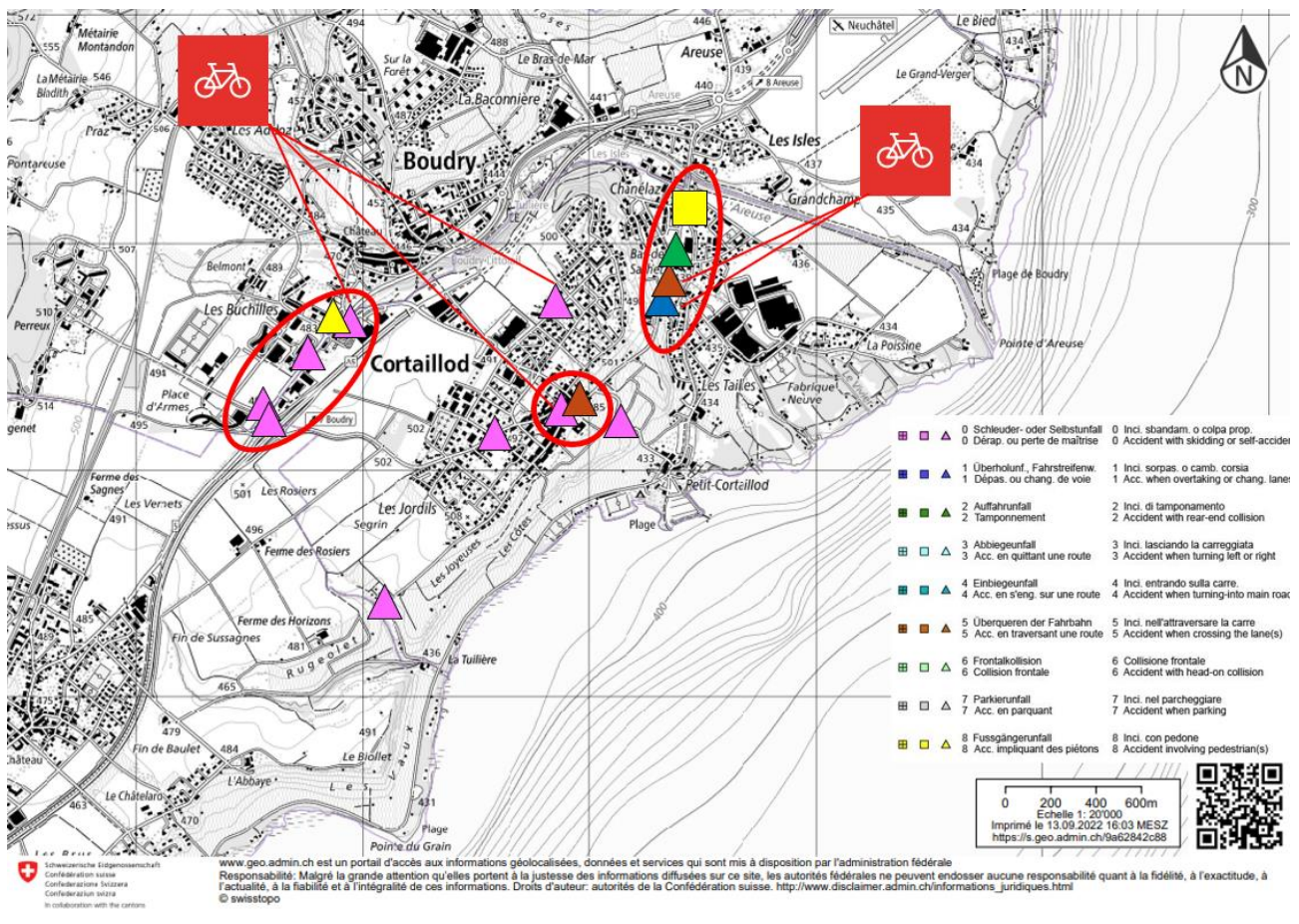


Figure 2 – Localisation des principaux accidents

2.4. Plan des charges de trafic journalières 2019

L'analyse des données disponibles et répertoriées au chapitre 2.1, permet de recomposer le plan de charges de trafic qui servira de référence dans la suite de la présente étude.

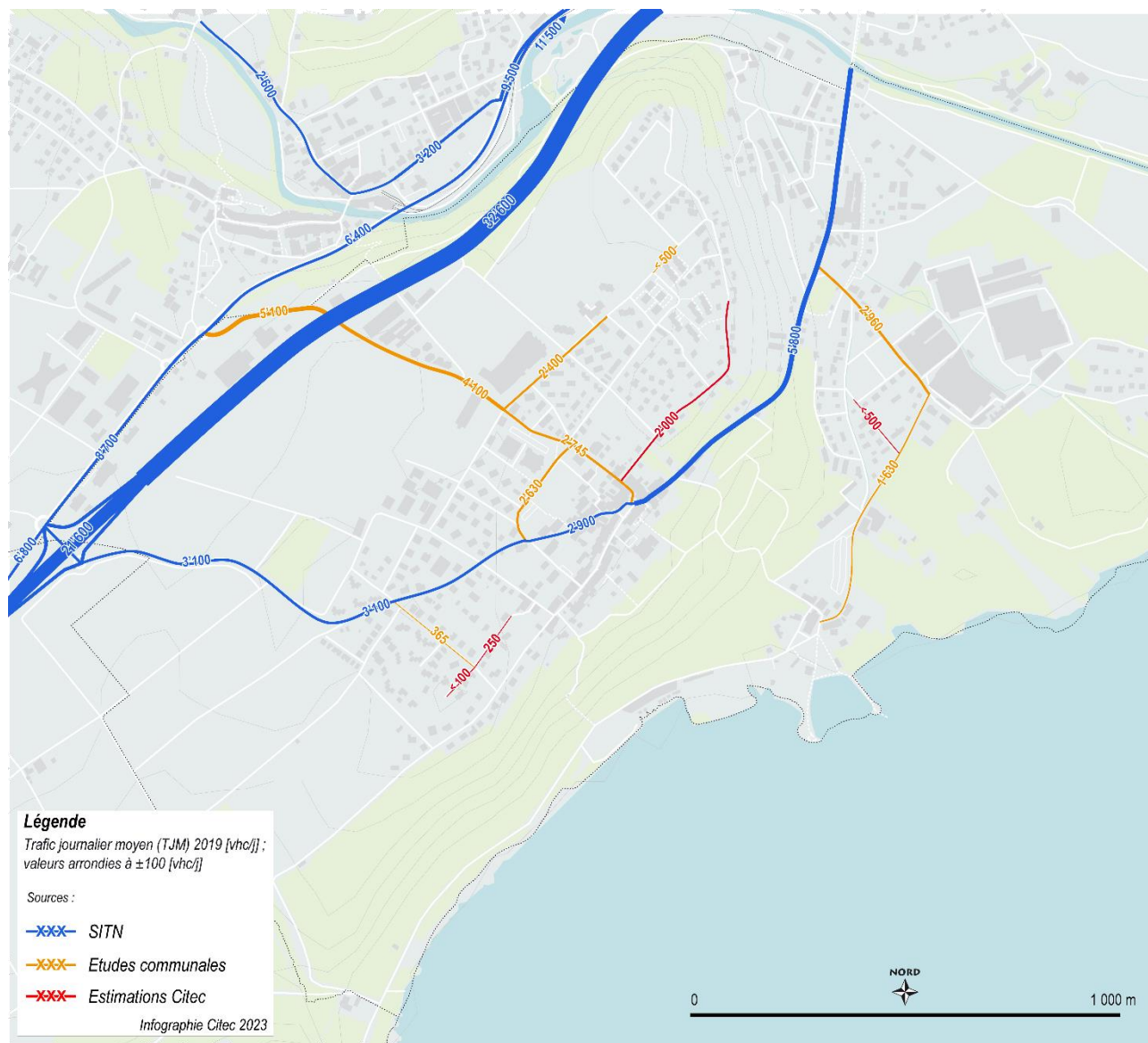


Figure 3 – Charges de trafic 2019

3. Secteurs de développement

3.1. Propos liminaires

Contexte

Dans le cadre de la révision de son plan d'aménagement local, la commune de Cortailod et ses urbanistes ont identifié des secteurs de développement.

La présente étude a notamment pour but d'accompagner les réflexions sur ces secteurs du point de vue de la mobilité. Il s'agit ici de mettre en évidence les conséquences du développement de ces secteurs sur les points suivants :

- Accessibilité aux secteurs, raccordement sur le réseau routier existant ;
- Nouvelles infrastructures à prévoir ;
- Estimation du trafic généré par ces développements et impact de ce trafic sur le réseau routier, à l'horizon 2040.

Méthodologie

Le travail mené de **manière coordonnée** avec les urbanistes et les ingénieurs bruit est itératif.

En effet, pour estimer le trafic généré par ces développements, un dimensionnement des besoins en stationnement doit être mené, et pour ce faire, de nombreuses variables sont travaillées, telles que les affectations, les IBUS, les surfaces brutes de plancher (valeur de référence considéré par la norme VSS de dimensionnement du stationnement). Les résultats en termes de dimensionnement du stationnement sont donc à ce stade encore amenés à évoluer.

Le trafic généré par ces cases de stationnement peut également être simulé sur la base des densités population/emploi prévues dans ces développements, et d'hypothèses de parts modales dans les déplacements. Là encore, les résultats obtenus à ce stade pourront être réinterrogés. Cette seconde méthode d'estimation du trafic généré renvoi des résultats plus bas que ceux issus de la méthode basée sur le dimensionnement du stationnement.

Enfin ce trafic généré est affecté sur le réseau routier, dont une image de référence est préalablement définie (cf. chapitre 2.4) et extrapolée à l'horizon 2040 (cf. chapitre 4.3). Pour évaluer les impacts en termes de nuisances sonores notamment, les ingénieurs bruit considèrent ce plan de charges de trafic 2040.

Portées des résultats

La méthodologie décrite ci-dessus met en évidence le caractère itératif du travail mené. De plus, de très **nombreuses hypothèses** sont prises pour parvenir à une version du plan de charges de trafic 2040 :

- Densités population/emploi
- Indices bruts d'utilisation du sol (IBUS) ;
- Affectations ;
- Surfaces brutes de plancher (SBP) ;
- Parts modales dans les déplacements pendulaires et de loisirs ;
- Trafic journalier moyen (TJM) de référence ;
- Répartition du trafic futur sur le réseau routier.

Globalement, et afin de se placer préventivement du côté de la sécurité pour les études environnementales (not. bruit), les valeurs maximales ont été ici considérées.

Par exemple l'estimation du trafic généré en fonction de l'IBUS maximal et non minimal, choix de l'affectation plausible générant le plus de déplacements, arrondis des TJM à la centaine supérieure, etc.

De fait, il est à noter que les résultats présentés dans cette étude ne peuvent être décorrélés des hypothèses qui les accompagnent.

3.2. Les développements envisagés sur la commune

Les secteurs de développement, selon projet de territoire

Issus du projet de territoire, mis à jour avec GEA, les secteurs de développement considérés sont représentés sur la Figure 4.

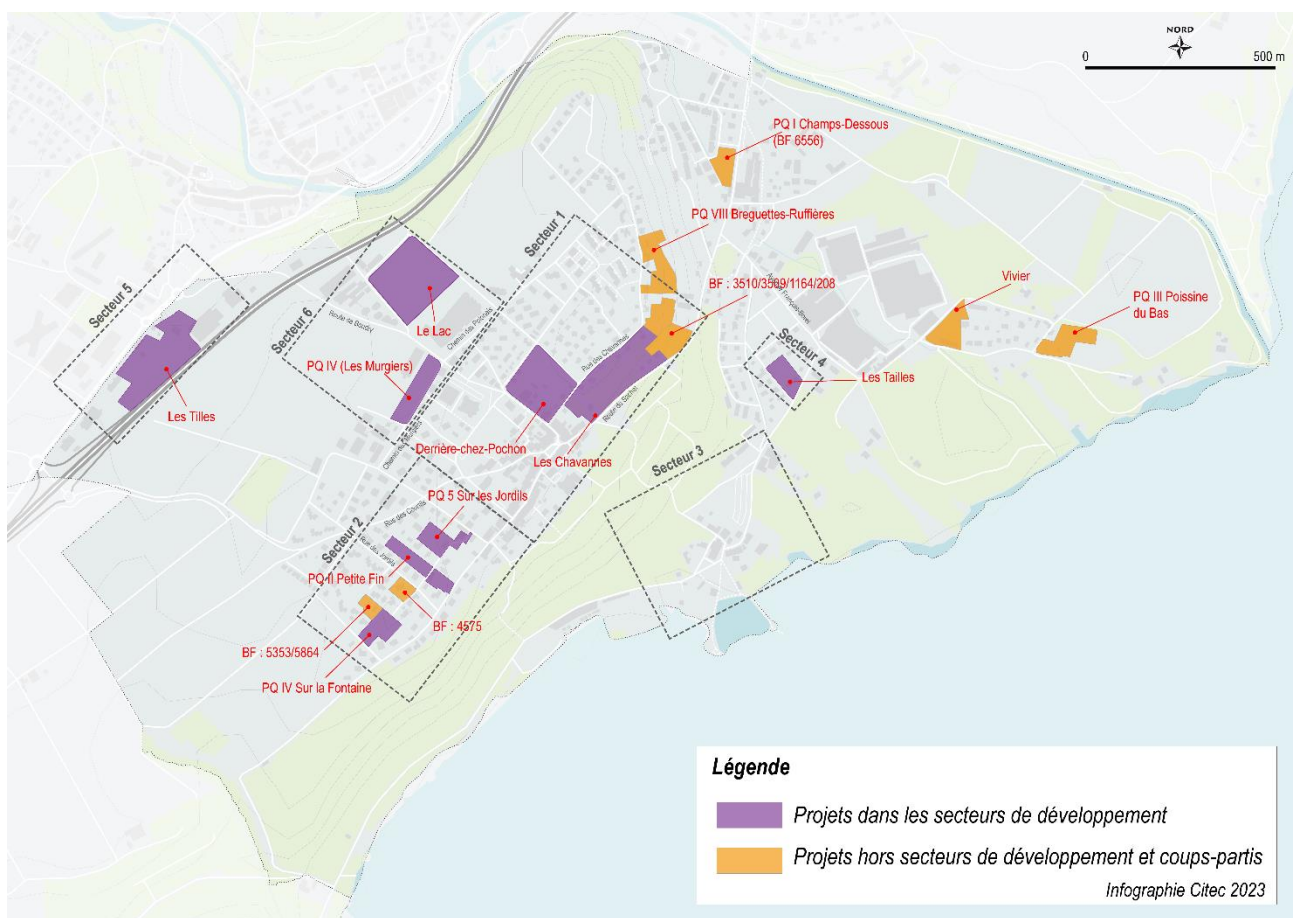


Figure 4 – Synthèse des projets pris en compte dans la présente étude de trafic

3.3. Estimation du trafic généré par les développements

Cette estimation peut se faire selon 2 méthodes : l'une basée sur les surfaces et l'autre basée sur les densités populations/emplois.

- Sur base des IUS :
 - IUS → IBUS → SBP → NB cases/affectations selon RELConstr. en cours de révision taux de rotation des cases → TJM généré
 - Cette méthode renvoi le TJM généré futur comprenant également le trafic actuel des secteurs
- Sur base des densités population/emplois :
 - trafic généré futur uniquement reporté sur le réseau routier

Les résultats obtenus sont visibles dans le tableau de la Figure 5. La méthode basée sur les IUS min/max renvoyant les valeurs les plus hautes, c'est celle-ci qui est choisie pour la suite des études. Cependant afin d'atténuer un peu le delta entre les 2 méthodes, il est décidé de se baser sur les IUS min quand ceux-ci sont disponibles.

					Méthodes utilisées												
					Déplacements journaliers & parts modales						Stationnement & taux de rotation						
Secteurs	BF n°	Habitants	Employés	Visiteurs	TI	TC	Déplacements journaliers générés		TJM (uv/fj)	TJM Total	TJOM	TJOM (uv/fj) Total	IBUS min		IBUS max		
							MD	Tous modes					TJM	TJOM	TJM	TJOM	
Secteur 1. Village Centre	Derrière-chez-Pochon		100	60	26	339	137	91	567	261		284					
	Les Chavannes		30	0	6	64	27	21	113	49		54					
	Ruffières-Breguettes 7371		18	0	4	39	16	13	68	30		32					
	Ruffières-Breguettes 7372																
	Ruffières-Breguettes 7369		23	0	5	49	21	16	86	38		41					
	Ruffières-Breguettes 7370																
	Sachet 1164																
	Sachet 208																
	Sachet 3509		18	0	4	39	16	13	68	30		32					
	Sachet 3510																
	Ruffières-Breguettes 7363		8	0	1	17	7	6	30	13	528	14	574	1175	1279	2120	2303
	Ruffières-Breguettes 7374																
	Ruffières-Breguettes 7364																
	Ruffières-Breguettes 7367		32	0	6	68	29	23	120	53		57					
	Ruffières-Breguettes 7366																
Ruffières-Breguettes 7365																	
Ruffières-Breguettes 7355		9	0	2	19	8	6	34	15		16						
Ruffières-Breguettes 4783		5	0	2	12	5	4	21	9		10						
5447		11	0	1	22	10	8	39	17		18						
6650		5	0	2	12	5	4	21	9		10						
6070		3	0	1	6	3	2	11	5		5						
Secteur 2. Village Ouest	Sur la Fontaine 4443																
	Sur la Fontaine 4444		40	0	8	86	36	29	150	66		72					
	Sur les Jordils 4506		30	0	6	64	27	21	113	49		54					
	Petite Fin 6530		30	0	6	64	27	21	113	49	252	54	274	310	339	560	610
	5864		25	0	5	54	23	18	94	41		45					
5353																	
4575		28	0	6	60	25	20	105	46		50						
Secteur 3. Petit-Cortailod			0	0	0												
Secteur 4. Les Tailles	5032																
	5033		40	20	10	127	52	35	214	98	98	106	106	195	214	295	321
Secteur 5. Les Tilles	7149		0	0	0												
	7351		0	60	6	125	47	19	191	96		105					
	7352		0	0	0						136		148	NC	-	NC	-
	6996		0	25	3	52	19	8	80	40		44					
	7486		0	0	0												
Secteur 6. Le Lac/Les Murgiers	Ronzi 7445		0	70	7	146	54	22	223	112		122					
	Le Lac 6729		0			417	155	64	636	321	433	349	471	NC	-	NC	-
	Le Lac 4143		0	200	20												
Hors secteurs de la pré-étude																	
Vivier (coups partis)	7755		115	0	23	246	104	82	432	189	189	174	174	NC			
	7656																
Poissine	7283		60	0	12	128	54	43	226	99	99	91	91	NC			
	5398																
Champs-Dessous (BF 6556)	6556		40	20	10	127	52	35	214	98	98	90	90	NC			

Figure 5 – Trafic journalier moyen généré par les planifications considérées

3.4. Affectation du trafic généré sur le réseau routier

Réflexion sur les accès aux secteurs et fiches sectorielles

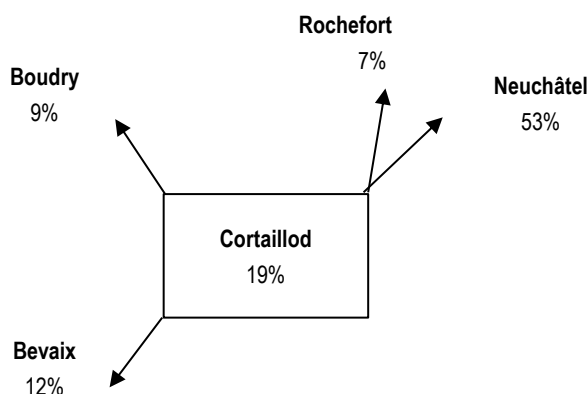
Détermination d'un accès principal par secteur, le plus cohérent avec le réseau routier planifié.

L'analyse de détail des différents secteurs de développement est proposée en annexe du présent document.

Chaque secteur possède 2 fiches : la première correspond à l'état actuel, et la seconde donne les recommandations d'accès et d'équipement au secteur.

Répartition du trafic généré sur le réseau routier par grandes directions

Utilisation des statistiques OFS-2021 «personnes actives occupées selon la commune de domicile et le lieu de travail ».



Le trafic généré, issu de la Figure 5, est donc réparti par grandes directions selon le tableau ci-dessous et les itinéraires les plus plausibles. A noter que les modifications de circulations, sur la rue des Chavannes notamment, sont intégrées dans les réflexions.

		Bevaix 12%	Boudry 9%	Cortailod centre 19%	Rochefort 7%	Neuchâtel 53%
SECTEUR 1	Derrière-chez-Pochon	61	46	97	36	270
	Chavannes	28	21	45	16	125
	Les Breguettes-Ruffières	31	23	48	18	135
	BF : 3510/3509/1164/208	4	3	7	2	19
SECTEUR 2	Petite Fin (BF 4444/4443)	8	6	13	5	37
	Sur la Fontaine (BF 6983/6530)	11	9	18	7	50
	Sur les Jordils (BF 4506)	10	8	16	6	45
	BF : 5353/5864 BF : 4575	5 4	4 3	9 7	3 2	24 19
SECTEUR 4	Les Tailles	23	18	37	14	103
SECTEUR 5	Les Tilles	16	12	26	10	72
SECTEUR 6	Le Lac	39	29	61	22	170
	Les Murgiers	13	10	21	8	59
HORS SECTEURS	Vivier	23	17	36	13	100
	Poissine	12	9	19	7	52
	Champs-Dessous (BF 6556)	12	9	19	7	52

Figure 6 – Affectation par grandes directions, du trafic généré

4. Infrastructure routière – 2040

4.1. Méthodologie pour élaboration du plan de charges

Le plan des charges de trafic prévisionnelles en 2040 est obtenu à partir du plan de charges de référence (2019, cf. Figure 3), dont certains tronçons routiers subissent une augmentation annuelle du trafic de 0.25% entre 2019 et 2040.

Sur ces charges sont ajoutées celles générées par les développements considérés dans la présente étude.

4.2. Nomenclature des routes

La carte suivante localise les tronçons routiers sur lesquels le trafic généré par les secteurs est affecté.

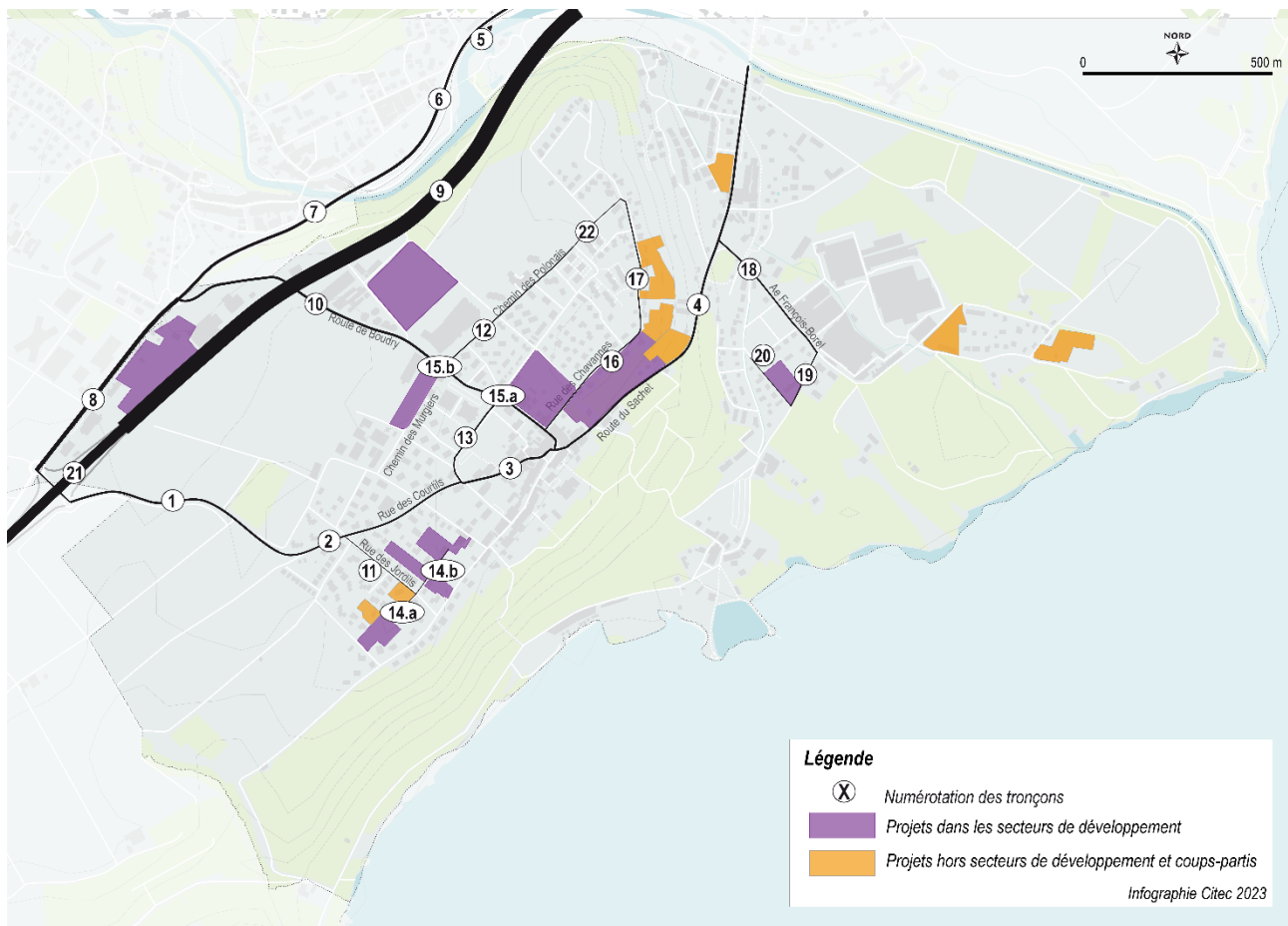


Figure 7 – Localisation des tronçons routiers

4.3. Tableau des charges de trafic journalières 2040

Les numéros de tronçons du tableau suivant correspondent à ceux de la Figure 7.

		TJM																							
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14.a	14.b	15.a	15.b	16	17	18	19	20	21	22
SECTEUR 1	Derrière-chez-Pochon	166	158	128	176	23	41	41	31	135	71			232			303	207						135	
	Chavannes	76	166	59	71		29	29	14	62	52		118	107			95	176	235	118			62	118	
	Les Breguettes-Ruffières	83	76	64	77		32	32	15	68	56		128	116			103	191	255	255			68	128	
	BF : 3510/3509/1164/208	4	3	11	24	3								7			7								
SECTEUR 2	Petite Fin (BF 4444/4443)	57	70	13			6	6	6	42		70		13	70		13							21	
	Sur la Fontaine (BF 6983/6530)	77	95	18			9	9	9	57		95		18		95	18							42	
	Sur les Jordils (BF 4506)	69	85	16			8	8	8	51		85		16		45	16							57	
	BF : 5353/5864	36	45	9			4	4	4	27		45		9	45		9							51	
BF : 4575	28	35	7			3	3	3	21		35		7			7							27		
SECTEUR 4	Les Tailles			37	195	41	23	23	23					37			37				195	195	195		
SECTEUR 5	Les Tilles			26			12	12	88	72	26		26			26	26							103	
SECTEUR 6	Le Lac			61			51	51	209	170	260		61			61	61							72	
	Les Murgiers	59	59	21			18	18	13	59	31		21				53							170	
HORS SECTEUR	Vivier			36	189	17				23			36			36				189				13	
	Poissine			19	99	9				12			19			19				99				23	
	Champs-Dessous (BF 6556)			19	68	12			12		12		19			12	12								
Trafic supplémentaire généré		656	793	542	898	105	237	237	435	799	508	330	245	743	115	140	762	725	490	373	483	195	195	845	245
TJM actuel		3100	3100	2900	5800	11500	9500	6400	8700	32600	5100	365	2400	2630	100	250	2745	4105	2000	2000	2960	1630	500	21600	500
Augmentation naturelle (0,25%/an)		167	167	156	312	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	159	88	27	0	0
TJM 2040		3923	4060	3598	7010	11605	9737	6637	9135	33399	5608	695	2645	3373	215	390	3507	4830	2490	2373	3602	1913	722	22445	745

Figure 8 – Tableau des TJM 2040, détail

4.4. Plan des charges de trafic journalières 2040

La figure suivante localise les TJM 2040 issus du tableau précédent, et arrondis à 5 véhicules près.

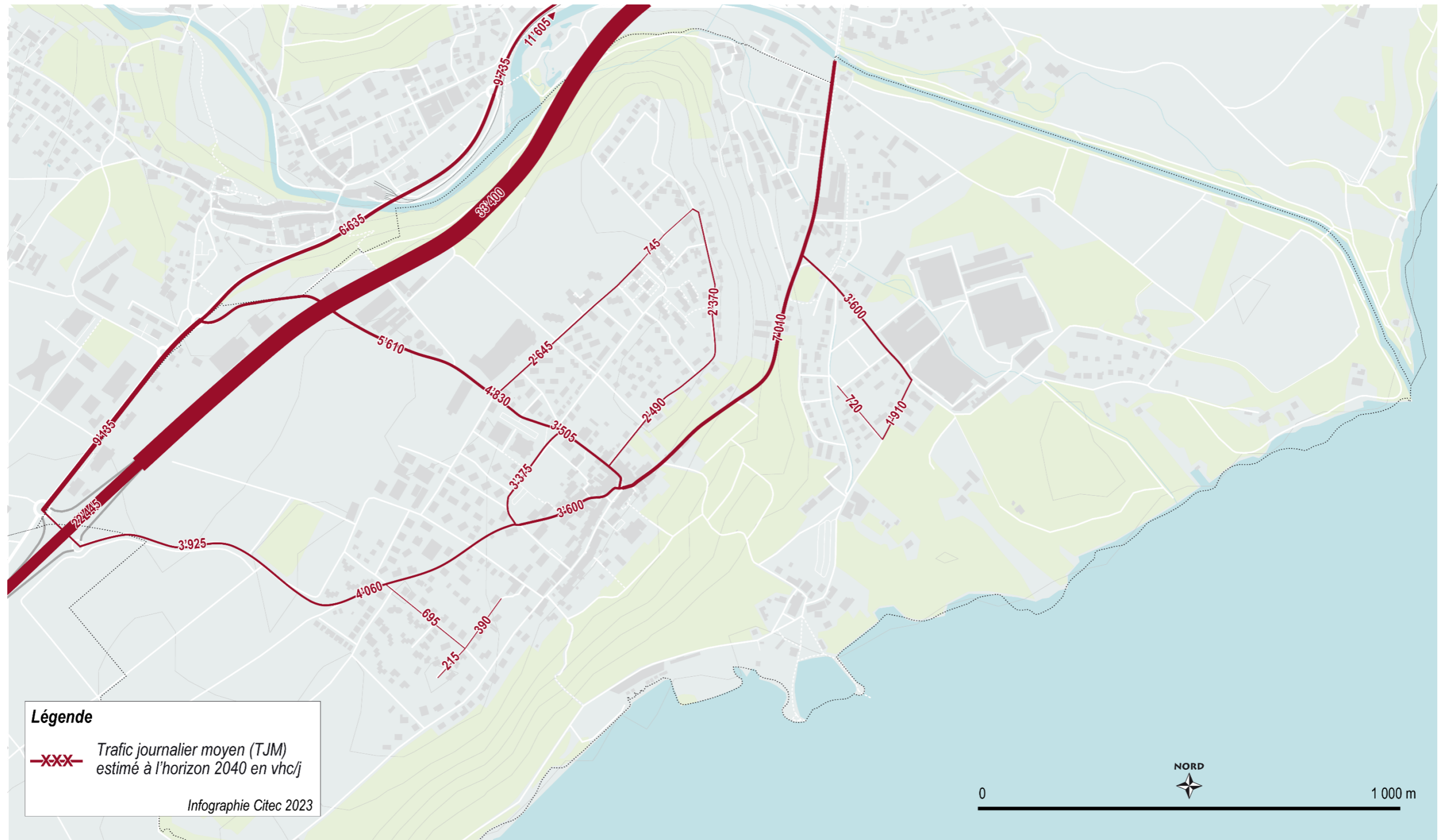


Figure 9 – Plan des charges de trafic prévisionnelles en 2040

4.5. Mesures infrastructurelles et régimes de vitesses

En plus des mesures figurant dans les deux volets du PDCOM-MD, des modifications d'infrastructure routière sont à prévoir afin d'accompagner les développements des secteurs. Les mesures infrastructurelles recommandées en lien avec les développements des secteurs sont visibles dans les fiches sectorielles (unique annexe du présent rapport).

Circulations et vitesses futures

De nombreux abaissements des vitesses, par rapport à la situation actuelle (illustrée au chapitre 2.2), sont planifiés par la Commune. Ceux-ci sont visibles sur la Figure 10 et l'on citera par exemple les axes suivants :

- Abaissement des vitesses à 30 km/h sur:
 - Chemin des Rochettes ;
 - Secteur Pièces-Chaperon et Sonressert.
- Abaissement des vitesses à 40 km/h :
 - Chemin des Polonais ;
 - Chemin des Murgiers ;
 - Chemin des Pièces-Chaperon.

De plus, selon l'arrêté de circulation du 10 octobre 2016, la rue des Chavannes sera mise en sens unique du nord vers le sud

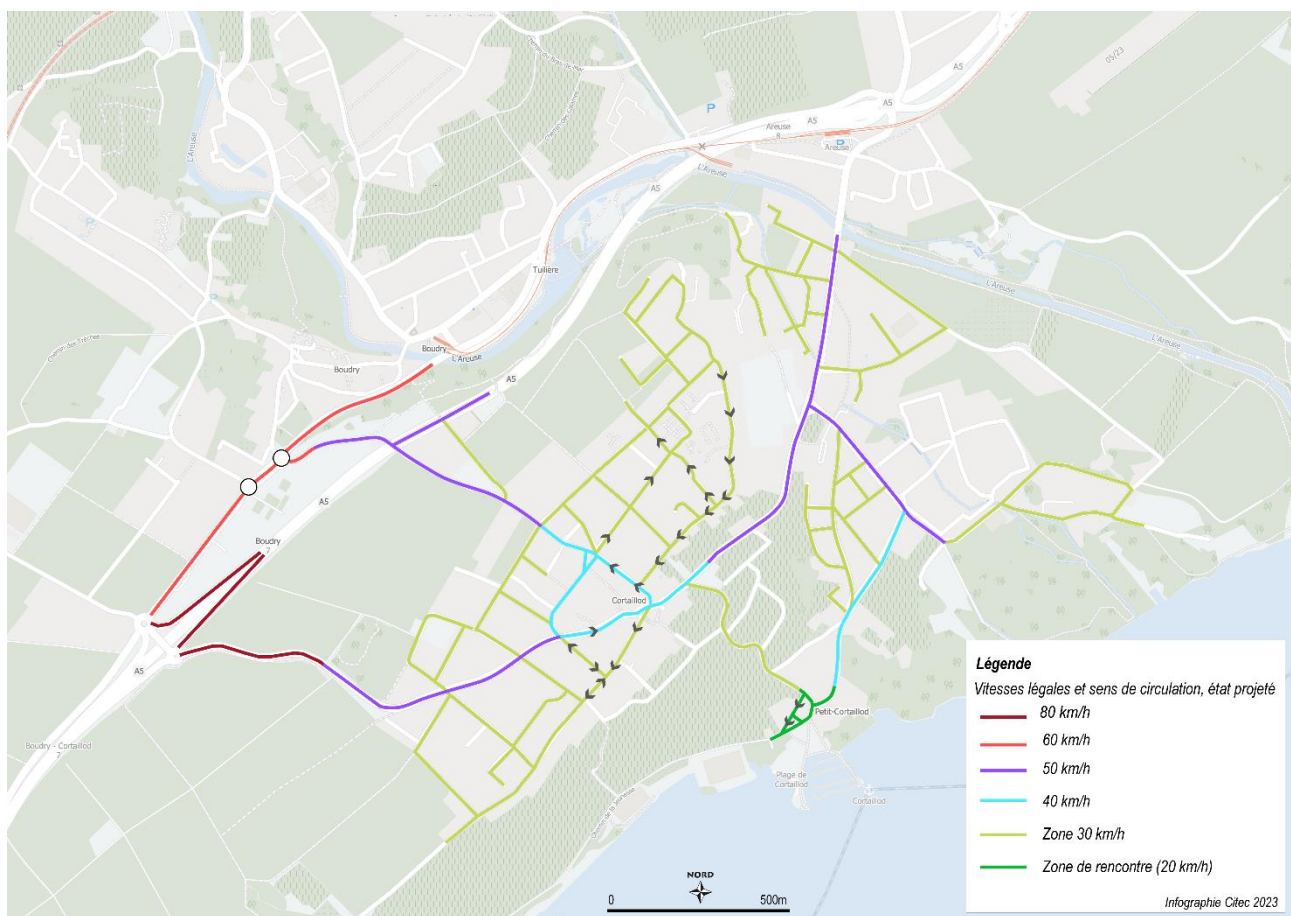


Figure 10 – Sens uniques de circulations et vitesses, horizon 2040

5. Transports publics

5.1. Réseau TC 2023

La commune de Cortaillod est desservie par les lignes de transports en commun suivantes :

- Ligne de bus 613 Boudry – Perreux – Cortaillod – Areuse Littorail, gare ;
- Ligne de bus 612 St-Aubin – Bevaix – Boudry Littorail, gare ;
- Ligne de navigation saisonnière 3210 entre Neuchâtel – Estavayer – Yverdon

Elle possède 8 arrêts de bus qui seront bientôt compatibles LHand.

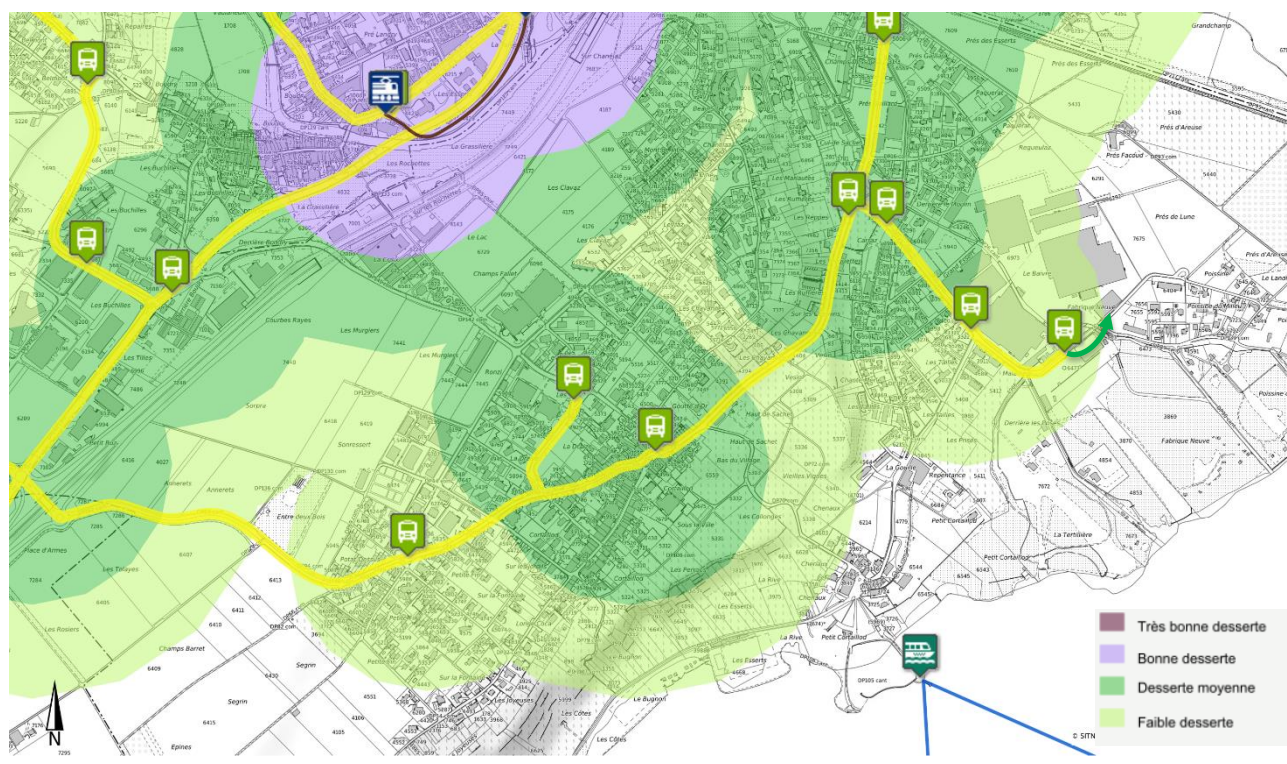


Figure 11 – Lignes, arrêts de transports publics et qualité de desserte ARE, 2023

La qualité de ce réseau est moyenne à faible au sens des catégories de desserte de l'ARE, mais couvre presque l'ensemble du territoire communal. Les secteurs Landions/Poissine, Petit-Cortaillod et Joyeuses ne sont pas couverts par une desserte en TC. A noter enfin que le déplacement de l'arrêt « Câbles » vers le secteur d'habitations du Vivier (cf. flèche verte sur la figure ci-dessus) améliore la couverture.

5.2. Amélioration du réseau

Une étude est en cours sous la conduite du Service des transports, pour améliorer la desserte en transports publics sur la ligne 613. L'objectif étant plus d'améliorer les correspondances avec la ligne du Littoral (215) que d'augmenter le nombre de courses.

Cette étude implique également la commune de Boudry qui souhaite des améliorations sur la ligne 612 montant à la gare CFF. Les résultats de l'étude sont attendus pour la fin 2023. Des changements pourraient être envisagés en 2025 mais plus

vraisemblablement en 2029 dans la mesure où ces lignes ont fait l'objet d'un appel d'offre valable jusqu'à cette date.

5.3. Planifications supérieures

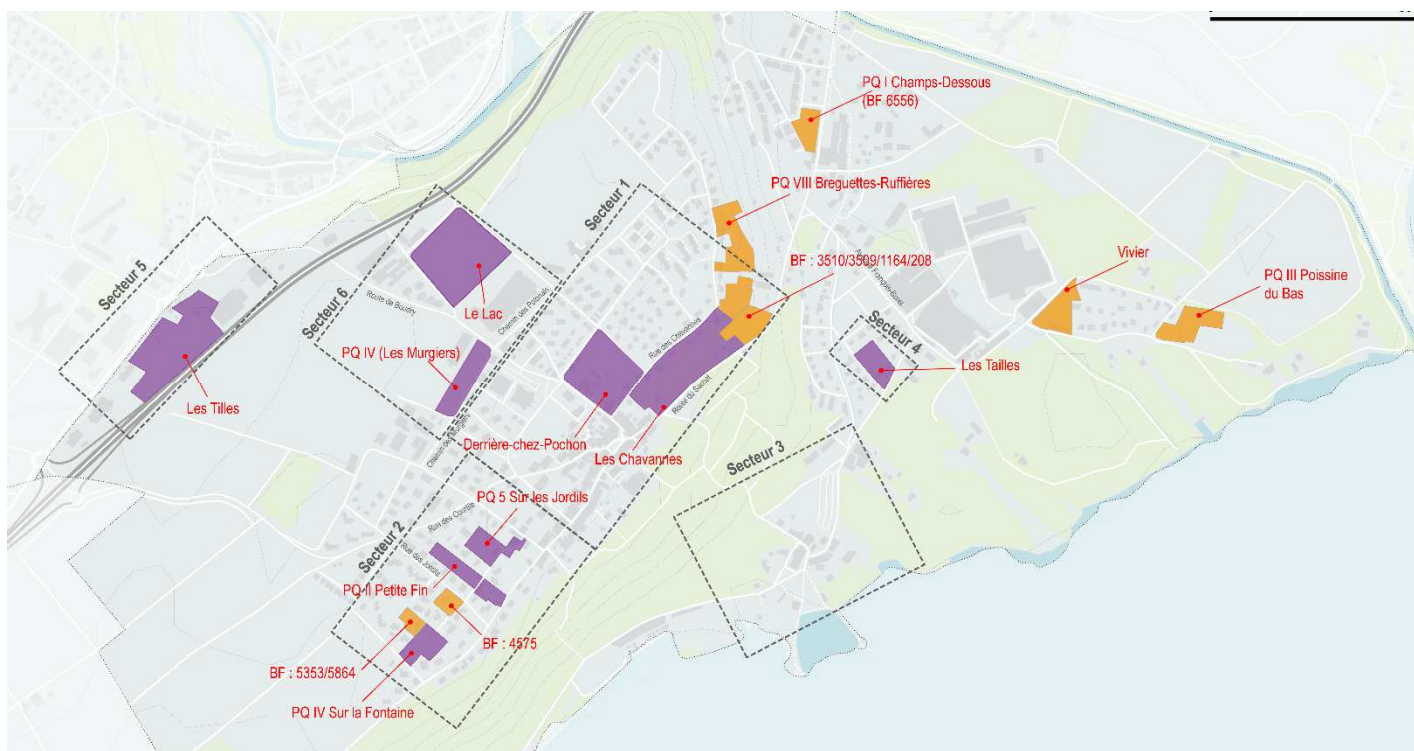
Les deux documents de planification PA RUN 4 et PDR COMUL ont définis des axes structurants et secondaire pour le réseau de transports publics de Cortailod, comme le montre la Figure 12.



Figure 12 – Planifications supérieures concernant les TC à Cortailod

A ce stade, la route de Boudry ne correspond pas à ces planifications puisque les lignes 612 et 613 circulent sur la route des Courtils depuis/vers Boudry.

6. Annexe : Fiches sectorielles



Révision du PAL

Analyse des secteurs de développement

Examen préalable, le 04.05.2023

Sommaire

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6

1. Village centre

2. Village ouest

3. Petit-Cortailod

4. Les Tailles

5. Les Tilles

6. Le Lac – Les Murgiers

Solutions en mobilité

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6

Solutions en mobilité

Village centre

Village Centre : diagnostic

1

■ Réseau routier

- Lisibilité et cohérence des limitations de vitesse (50 km/h, 40 km/h, zone 30) au centre du village
- Carrefour route de Boudry X Chemin des Draizes : manque de lisibilité, visibilité au carrefour à évaluer



2

3

4

5

6

■ Aménagements cyclables

- Route du Sachet : 2 bandes cyclables réalisées

■ Aménagements piétons

- Largeur des trottoirs insuffisante (rue des Courtils, rue de la Goutte d'Or)
- Rue des Vergers : manque de cohérence des aménagements et discontinuités ponctuelles

■ Desserte TP

- Qualité de desserte faible à moyenne selon l'ARE
- Arrêt de bus rue de la Fin très difficile à mettre aux normes LHand.



Rue de la Goutte d'Or, trottoir étroit



Rue des Vergers, absence de passage piéton



Carrefour Boudry X Chemin des Draizes

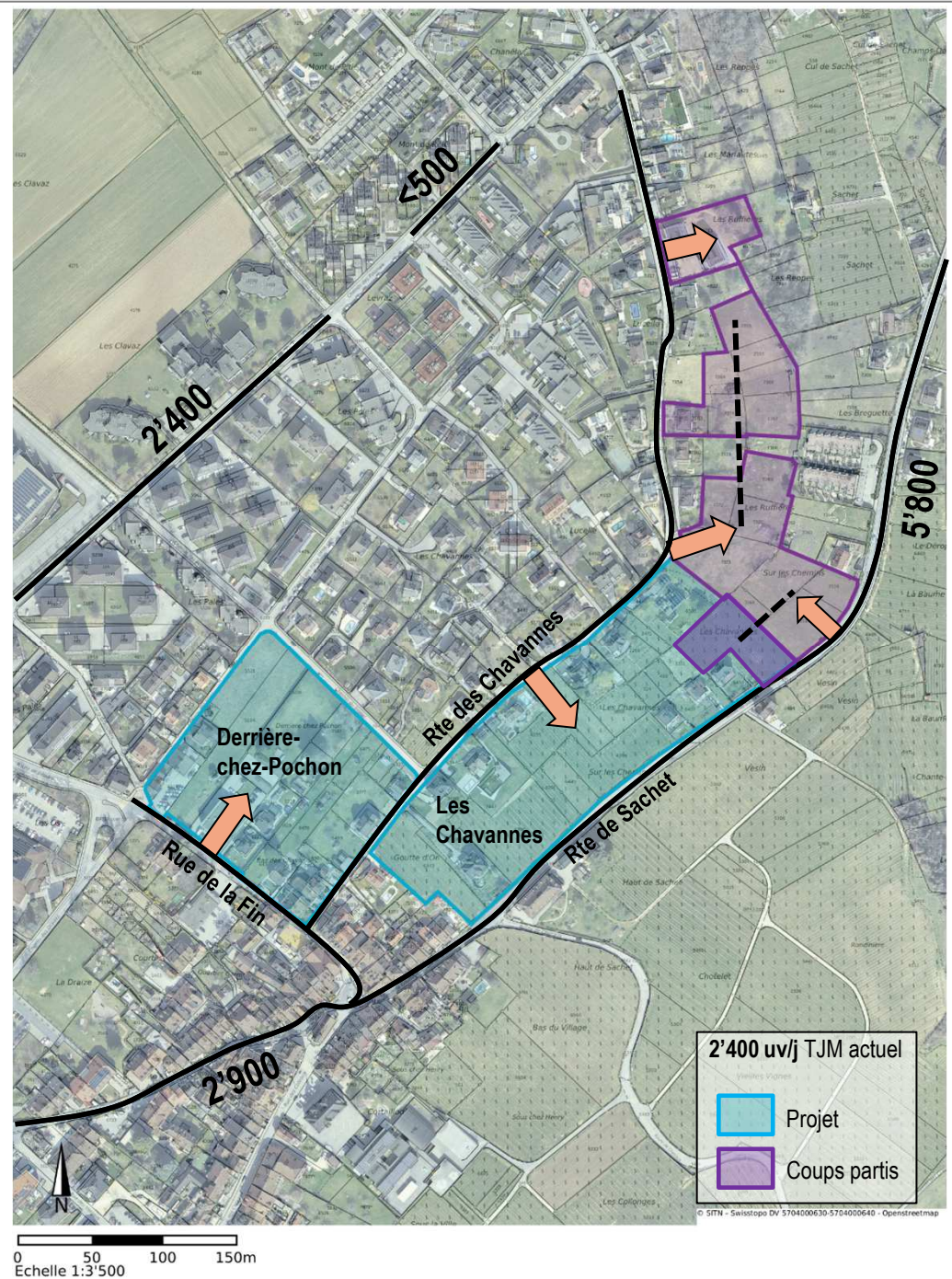


Arrêt de bus rue de la Fin

Village Centre : analyse

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6

Solutions en mobilité



- 1'175 véh/jour supplémentaires selon :
 - IBUS min.,
 - 70% logement et 30% services
 - le règlement imposant 20% d'activités au min.
- Recommandations :
 - Accès uniques aux secteurs (cf. flèches ci-contre)
 - Largeur des routes d'accès et routes intérieures (traitillés ci-contre) : 5m
 - Vitesse modérée sur ces routes d'accès
 - Le traitement des accroches de ces accès sur le réseau routier existant devra assurer les visibilitées sur tous les usagers.
 - Route des Chavannes :
 - mise en œuvre de l'arrêté n°202 concernant la circulation routière du 10 oct. 2016 ;
 - Cf. PDCP et PDRC pour aménagement rue des Chavannes

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6

Solutions en mobilité

Village ouest

Village Ouest : diagnostic



1
2
3
4
5
6

- Réseau routier
 - Zones 30 existantes
- Aménagements cyclables
 - Le PDCMC prévoit l'aménagement de bandes cyclables rue des Courtils
 - Itinéraire de confort local (PA4) Chemin des Joyeuses
- Aménagements piétons
 - Bande piétonne rue de la Cure et trottoir rue des Courtils existants
 - Absence d'aménagement piéton dans les zones 30
- Desserte TC
 - Qualité de desserte classe D selon l'ARE
 - Mise aux normes LHand planifiée



Village Ouest : analyse

1
2
3
4
5
6

Solutions en mobilité



- 310 véh/jour supplémentaires selon :
 - IBUS min.
 - 100% logement.
- Doublement du trafic sur Jordils
- Recommandations
 - ➔ • Les nouveaux accès doivent s'appuyer sur l'infrastructure existante :
 - 1 accès chemin des Jordils
 - 5 accès via chemin de Brandons puis chemin des Jordils
 - Gabarit routier 4.60m avec 1 bordure permettant le croisement VL/VL à 30 km/h

0 20 40 60m
Echelle 1:3'000

- 1
- 2
- 3**
- 4
- 5
- 6

Solutions en mobilité

Petit-Cortailod

Petit Cortaillod : diagnostic



1
2
3
4
5
6

- Réseau routier :
 - Zone de rencontre avec des éléments modérateurs de la vitesse aux entrées
 - Nombreux parkings et forte présence de la voiture
- Aménagements piétons
 - Route de Chenaux : bande piétonne sécurisant l'accès à pied au Petit-Cortaillod depuis le Village Centre
- Aménagements cyclables
 - Itinéraire cyclable traversant la route des Chenaux sans aménagement spécifique
- Desserte TC
 - Qualité de desserte : le Petit-Cortaillod est hors catégorie selon l'ARE (desserte insuffisante)
 - 1 ligne de transport lacustre estivale (2 liaisons/jour)



Incohérence avec la bande piétonne prolongée dans la zone de rencontre



Centre du Petit-Cortaillod, place à réaménager



Parking, itinéraire piéton traversant le parking

Petit-Cortailod : analyse

1
2
3
4
5
6

Solutions en mobilité



- Pas de développement
 - pas de trafic intrinsèque généré
- Absence de données sur le trafic actuel
- Augmentation naturelle annuelle du trafic plausible en lien avec le trafic touristique
 - 0,25%

0 20 40 60m
Echelle 1:2'500

- 1
- 2
- 3
- 4**
- 5
- 6

Les Tailles

Les Tailles : diagnostic



1
2
3
4
5
6

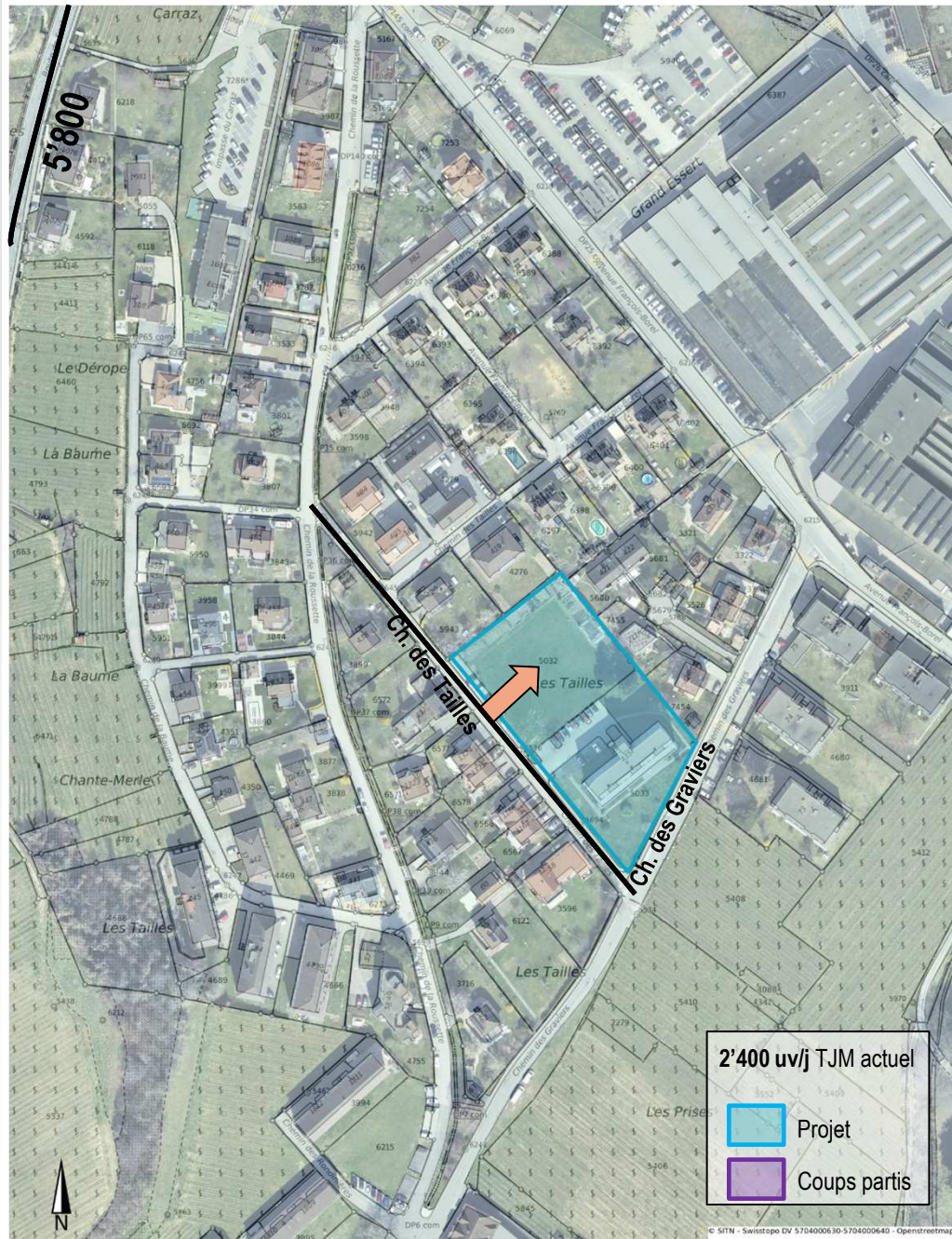
- Réseau routier :
 - Secteur en zone 30
 - Circulation autorisée pour les riverains uniquement
 - Gabarit actuel du chemin des Tailles : 4,80m
- Aménagements piétons
 - Chemin des Tailles : trottoir qui s'arrête au milieu de la rue
- Desserte TC
 - Qualité de desserte classes C/D selon l'ARE
 - Ligne de bus 613 : arrêt de bus à 250 m



Les Tailles : analyse

1
2
3
4
5
6

Solutions en mobilité



- 195 véh/jour supplémentaires selon :
 - IBUS min.
 - 65% logements et 35% services
 - Le règlement imposant 10% d'activités au min.
- Recommandations
 - 1 accès unique via le chemin des Tailles
 - Itinéraire d'accès à privilégier via ch. des Gravières afin de limiter le trafic dans la Z30 actuelle.
 - Gabarit routier du ch. des Tailles est compatible à 30 km/h pour le croisement VL/VL.

0 20 40 60m
Echelle 1:2'000

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5**
- 6

Les Tilles

Les Tilles : diagnostic

1
2
3
4
5
6

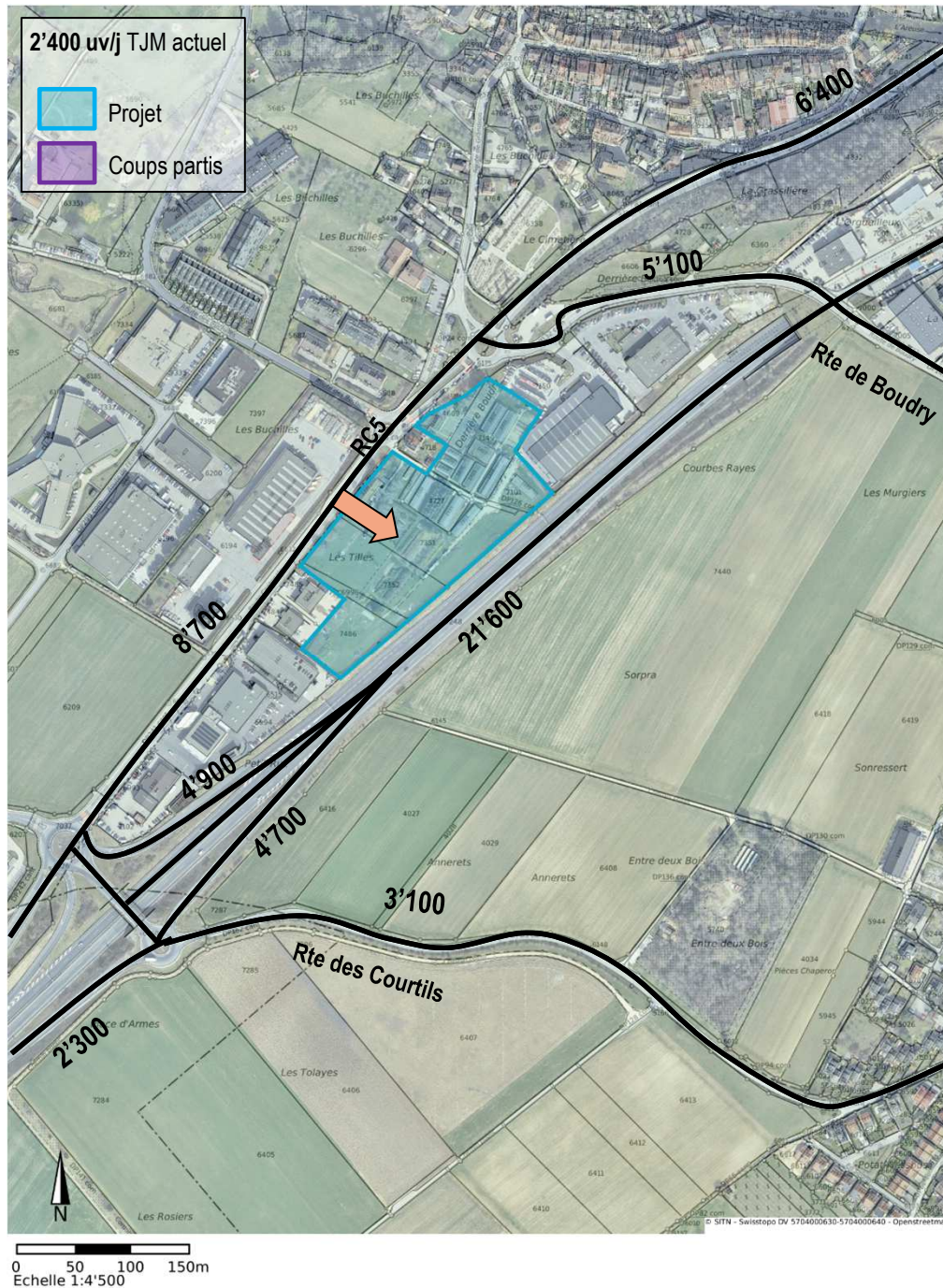
- Réseau routier
 - La RC5 permet une bonne desserte de la commune et du secteur d'activités
 - Ronds-points sur la RC : fonctionnement actuel satisfaisant
- Aménagements cyclables
 - Bandes cyclables sur la RC5, manque de sécurité
- Aménagements piétons
 - Trottoirs le long de la RC5, largeur à revoir ponctuellement
- Desserte TC
 - Qualité de desserte classe C (moyenne) selon l'ARE
 - Lignes 612 et 613 desservent le secteur



Les Tilles : analyse

1
2
3
4
5
6

Solutions en mobilité



- 136 véh/jour supplémentaires selon :
 - Densités population-emploi prévues
 - Donc trafic généré = augmentation pure, sans trafic actuel
- Recommandations :
 - 1 accès unique via la route cantonale
 - S'agissant d'un secteur d'entreprises, prévoir un gabarit routier de 6,00m permettant le croisement VL/PL à 40 km/h
 - Des trottoirs devront être aménagés
 - Regroupement du stationnement nécessaire, chercher synergies pour pouvoir mutualiser.
 - Le carrefour avec la RC5 doit permettre les tourne-à-gauche sans gêner le trafic circulant.
- Points d'attention :
 - Accès unique = tenir compte du phasage de la ZAE

0 50 100 150m
Echelle 1:4'500

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6**

Le Lac – Les Murgiers

Le Lac – Les Murgiers : diagnostic



1
2
3
4
5
6

- Réseau routier
 - Gabarit Chemin des Rochettes : 4,80m
 - Gabarit Chemin des Murgiers : > 6,00m
- Aménagements cyclables
 - Route de Boudry : chaussée à voie centrale banalisée réalisée
- Aménagements piétons :
 - Chemin des Rochettes X Route de Boudry : passage piéton qui n'est pas aux normes (longueur : 15m)
- Desserte TC
 - Qualité de desserte classe B/C selon l'ARE
 - Lignes 612 et 613 : arrêts de bus à plus de 500 m



Route de Boudry



Chemin des Rochettes



Passage piéton pas aux normes

Le Lac – Les Murgiers : analyse

1
2
3
4
5
6



- 435 véh/jour supplémentaires selon :
 - Base de calcul : données population-emplois supplémentaires
- Recommandations :
 - Le Lac : 1 accès sur le ch. des Rochettes
 - Elargir le chemin des Rochettes à 6,00m pour permettre le croisement des véhicules ou bien changer le schéma de circulation et instaurer un sens unique
 - Les Murgiers : 1 accès sur le ch. des Murgiers
 - Gabarit de l'accès 6,00m
 - Cf. PDCP et PDRC pour le réaménagement du carrefour Boudry/Rochettes



solutions en mobilité

*Parce que nous n'héritons pas la terre de nos pères
mais la recevons en prêt de nos enfants*

Affaire :

- 22391.0 Révision du plan d'aménagement local (PAL)

Personne(s) de contact :

- Chef de projet : Delomenède Céline
- Consultant : Elisa Worch

Citec Ingénieurs Conseils SA

rue du Crêt-Taconnet 12A
CH-2000 Neuchâtel

Tél +41 (0)32 854 20 79 ■
e-mail: citec@citec.ch ■
www.citec.ch ■