



Maître d'ouvrage : Commune de Cortaillod



## Plan directeur des mobilités actives

Plan directeur des cheminements piétons - examen préalable

Version 3 – 4 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](mailto:citec@citec.ch) ■  
[www.citec.ch](http://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	30 mars 2023
R.22391.0 - v3	EWO	DC	4 mai 2023

*Illustration page de couverture : @RTS - Martial Trezzini - Keystone*

# Sommaire

---

<b>1. Introduction</b>	<b>3</b>
1.1. Contexte	3
1.2. Principes, objectifs et contenu du volet PDCP	3
<b>2. Bilan du PDCP de 1995</b>	<b>4</b>
2.1. Plan d'origine	4
2.2. Mesures réalisées	4
2.3. Mesures non réalisées – évaluation de leur pertinence	5
2.4. Plan de synthèse du bilan du PDCP 1995	6
<b>3. Plan d'analyse</b>	<b>9</b>
3.1. Les pôles générateurs de déplacements à Cortaillod	9
3.2. Planifications directrices supérieures	11
3.3. Synthèse : Plan d'analyse	13
<b>4. Hiérarchisation du réseau piéton</b>	<b>17</b>
4.1. Méthodologie	17
4.2. Plan d'hiérarchisation du réseau piétonnier communal	18
<b>5. Plan directeur des chemins pour piétons</b>	<b>21</b>
5.1. Plan de réseau des chemins pour piétons	21
5.2. Solutions proposées pour régler les points problématiques	21
5.3. Fiches de mesures pour régler les discontinuités	22
<b>6. Liste des points en suspens</b>	<b>29</b>
6.1. Plan du réseau piéton communal	29
6.2. Plan directeur cantonal des chemins	29



# 1. Introduction

## 1.1. Contexte

Dans le cadre de la révision de son plan d'aménagement local, la commune de Cortaillod a initié la mise à jour complète de son plan directeur des chemins pour piétons (PDCP), datant de 1995. La loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR) et la Loi d'introduction de la loi fédérale sur les chemins piétons et les chemins de randonnée pédestre (LI-LCPR) prescrivent en effet de procéder à une révision périodique du plan directeur.

## 1.2. Principes, objectifs et contenu du volet PDCP

Le PDCP est un outil permettant de planifier le réseau piéton au sein de la commune et de l'ancrer dans des plans. Selon la LI-LCPR, il fixe les principes et les intentions en matière de chemins pour piétons de la commune. Il indique notamment « *les chemins à entretenir, à créer et à remplacer, et sur lesquels une libre circulation des piétons devrait être assurée par des mesures juridiques et techniques* » (OFROU, 2015).

Il est essentiel que le PDCP soit coordonné à toutes les échelles, notamment avec le plan directeur cantonal piéton de Neuchâtel et le volet mobilité douce de la stratégie « Neuchâtel Mobilité 2030 ».

Le PDCP comprend un diagnostic constitué d'un bilan du précédent PDCP et d'un plan d'analyse contenant l'état des lieux, l'identification des points problématiques et des discontinuités du réseau existant. A partir des enjeux et éléments identifiés dans le diagnostic, un plan de réseau accompagné des mesures permettant de résorber les discontinuités et de corriger les déficits est réalisé.

## 2. Bilan du PDCP de 1995

### 2.1. Plan d'origine

La commune de Cortailod a réalisé un premier plan directeur des chemins pour piéton en 1995. Ce chapitre revient sur les mesures proposées dans ce document (mesures réalisées ou non) et évalue leur pertinence à l'heure actuelle.

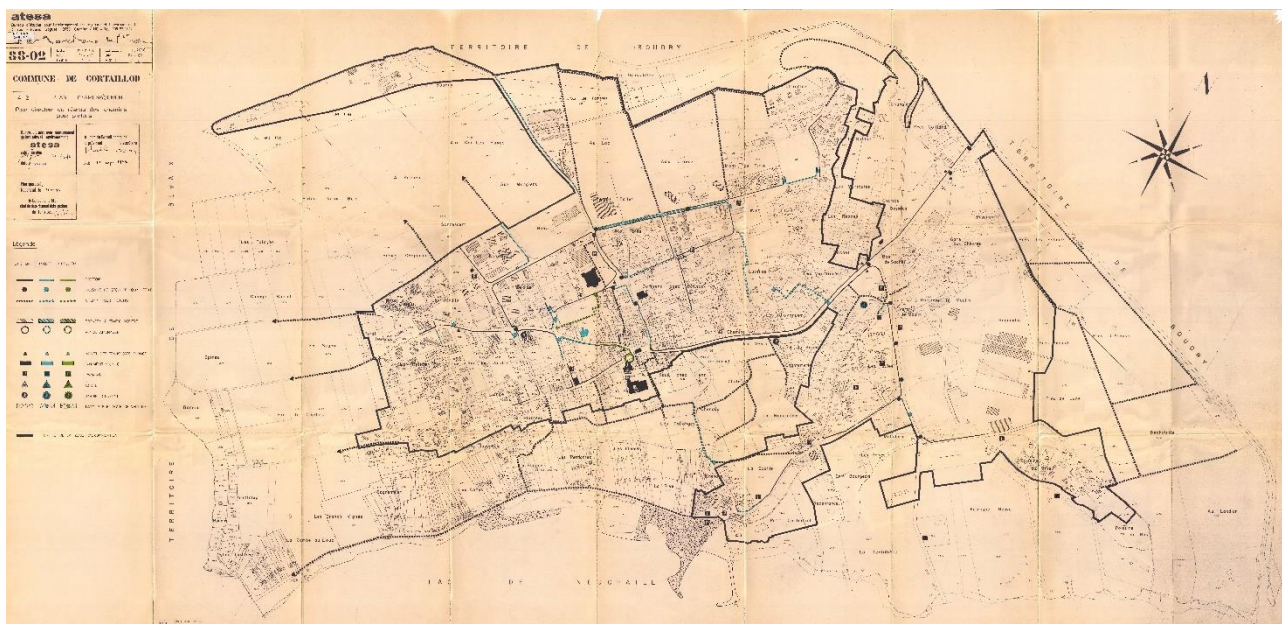


Figure 1 – PDCP 1995

### 2.2. Mesures réalisées

Les mesures suivantes ont été réalisées depuis la première version du PDCP (cf. Figure 2 mesures en vert) :

- Le **trottoir** route du Boudry ;
- L'**aménagement** de la place du Temple ;
- Le **trottoir** rue des Courtils ;
- Le **passage piéton** et le **trottoir** rue des Vergers ;
- Le **passage piéton** et le **trottoir** au nord de la rue de la Cure ;
- Le **cheminement piéton** entre la rue des Courtils et le chemin des Draizes. Le tracé initial prévu par le PDCP de 1995 a toutefois été modifié ;
- Le **trottoir** au nord du chemin des Jordils ;
- Le **passage piéton** rue des Courtils ;
- Le **passage piéton** et le **trottoir** qui est prolongé en bande longitudinale pour piéton chemin des Draizes ;
- Une **bande longitudinale** pour piéton puis un **trottoir** sur la partie sud de la rue de la Fin ;
- Le **trottoir** chemin des Murgiers ;
- Le **trottoir** chemin des Echelles. La mesure prévoyait initialement le trottoir de l'autre côté de la voie ;

- Le **cheminement piéton** Chemin des Levraz ;
- Les **trottoirs** chemin des Polonais et chemin du Bois.

Certains aménagements, non prévus dans le PDCP de 1995 ont également été réalisés (non exhaustif) :

- Un **trottoir** jusqu'au parking chemin des Tailles ;
- Le **cheminement piéton** longeant la route de Chenaux et le **passage piéton** : la mesure a été adaptée lors de sa réalisation. Un passage piéton sur la route de Chenaux à l'intersection avec le cheminement menant au collège a été créé. Une bande piétonne à l'est de la route de Chenaux, entre ce passage piéton et le Petit-Cortailod a été mise en place ;
- Une **bande piétonne** faisant la liaison entre le trottoir rue de la Cure et le trottoir rue des Coteaux.

### 2.3. Mesures non réalisées – évaluation de leur pertinence

Plusieurs aménagements n'ont cependant pas été mis en œuvre à ce jour. Ceux-ci sont listés ci-dessous et leur pertinence à l'horizon 2024 y est évaluée. Si la pertinence du maintien de la mesure est avérée alors celle-ci est reprise dans le PDCP révisé.

- Le **trottoir au Petit-Cortailod** : le trottoir n'est pas réalisé. Cependant, **une zone de rencontre a été mise en place** sur l'ensemble du hameau. Dans ce contexte, **il n'est pas pertinent** de conserver cette mesure.
- Le **passage piéton avenue François Borel** : il y a actuellement 160 m qui séparent les **2 passages piétons** rue Avenue François Borel. **Un troisième passage piéton n'est pas opportun.**
- **Abaissement des vitesses chemin des Polonais** : des éléments de **ralentissement ont été installés**. L'étude de SD Ingénierie (2016) préconisait le passage à 40 km/h de la voie entre le chemin de la Grassilière et le chemin des Clavaz. Il est prévu dans le cadre de la révision du PAL de **réduire la vitesse à 30 km/h.**
- Le **trottoir chemin des Pâles** : la route est étroite, en sens unique et limitée à 30 Km/h. Dans ces conditions, **il n'est pas utile de conserver cette mesure.**
- Le **cheminement piéton place du Temple** : des **bandes piétonnes et des passages piétons** ont été réalisés permettant de pallier cette discontinuité. **La mesure n'est donc plus pertinente.**
- Le **cheminement et les passages piétons** pour la liaison entre rue des Chavannes et la route du Sachet. Le plan spécial Les Breguettes-Les Ruffières prévoit l'aménagement de cette liaison avec un tracé légèrement différent de celui prévu par le PDCP 1995. **Cette mesure doit figurer dans le PDCP révisé.**
- Le **trottoir** assurant la continuité entre les aménagements piétons rue de la Fin et chemin des Draizes. Le trottoir rue de la Fin a été **réalisé côté nord-est** (initialement prévu côté sud-ouest). Le trottoir entre la rue de la Fin et le passage piéton chemin des Draizes n'a quant à lui pas été réalisé. Ne se connectant à aucun autre aménagement et ne desservant aucun nouvel accès, **il n'est pas pertinent de conserver cette mesure.**
- Les **passages piétons chemin du Bois et chemin du Mont-de-Pitié** : une **zone 30 a été mise en place**, la création de ces traversées piétonnes **n'est donc plus pertinente.**

## **2.4. Plan de synthèse du bilan du PDCP 1995**

La figure ci-dessous présente le bilan des mesures inscrites dans le PDCP de 1995. Elle fait état de la mise en œuvre du PDCP 95 et représente également les aménagements piétonniers existants en 1995.





Figure 2 – Bilan du PDCP 1995



## 3. Plan d'analyse

### 3.1. Les pôles générateurs de déplacements à Cortailod

Afin de proposer un réseau piéton complet qui réponde aux besoins des habitants et visiteurs, il est nécessaire dans un premier temps d'identifier les quartiers résidentiels (Figure 1) et les pôles générateurs de déplacements. On distingue trois catégories de ces derniers :

- Les pôles d'activités et d'emplois (Figure 4) ;
- Les pôles fonctionnels de transports publics (Figure 5) ;
- Les pôles d'équipements et de services (Figure 5).

*Les données utilisées sont issues de la Statistique de la population 2019 (OFS), de la statistique structurelle des entreprises (OFS) ainsi que du SITN.*

#### Répartition de la population

La Figure 3 montre que la population se concentre en partie dans le centre du village (rue des Courtils, place du Temple, rue des Coteaux et route de Sachet). Les quartiers entre le chemin des Polonais et le chemin des Pâles, et ceux à l'ouest de la route de l'Areuse sont les plus peuplés.

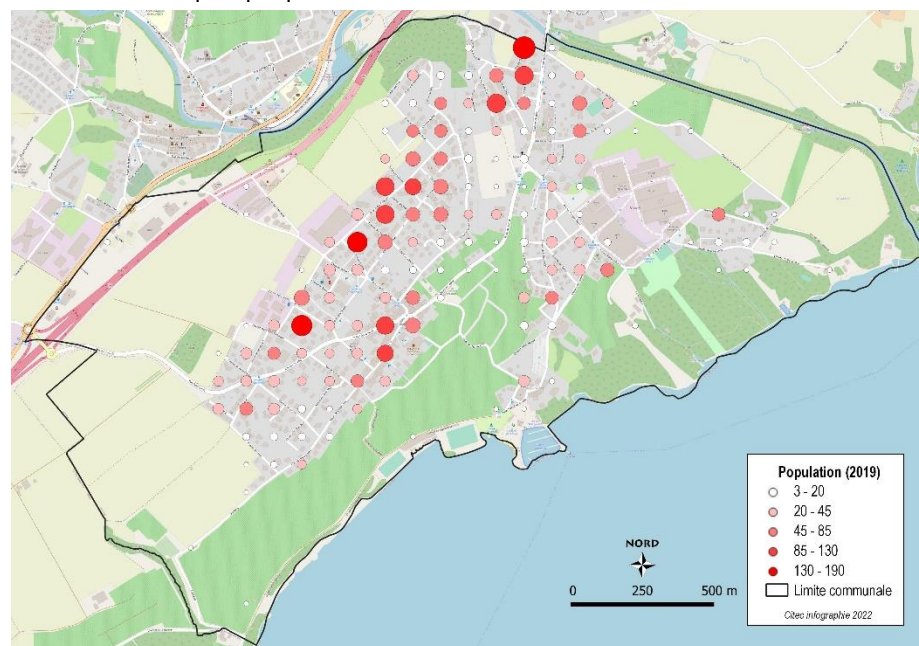


Figure 3 – Population, 2019



### Les pôles d'activités et d'emplois

Les principaux pôles d'activités et d'emplois se localisent dans les ZAE. Hormis l'usine Nexans, qui cumule plus de 360 emplois, les pôles se concentrent au nord-ouest de la commune (Figure 4).

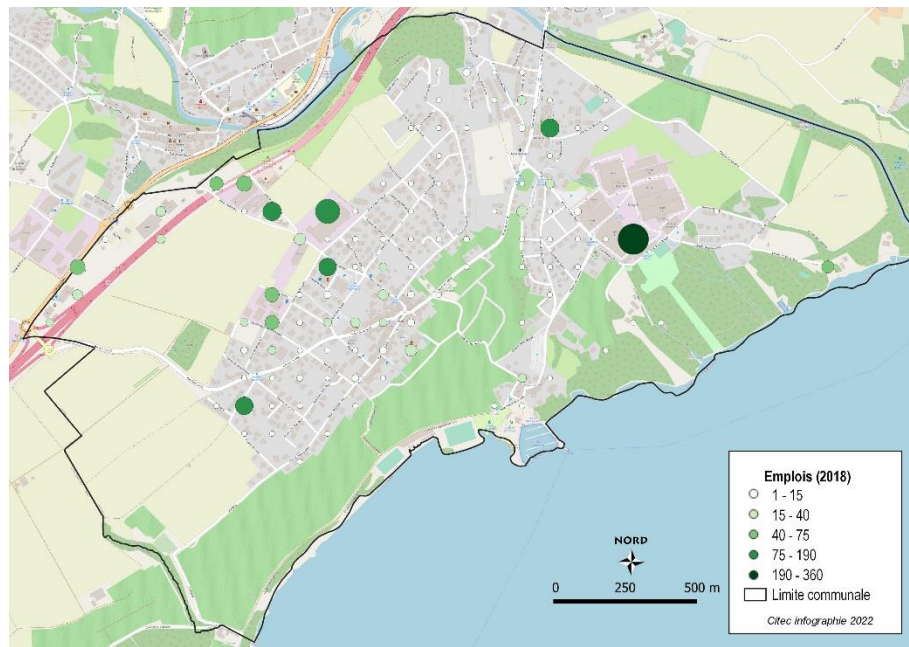


Figure 4 – Emplois, 2018

### Les pôles de services

Les pôles de transports publics, d'équipements et de services se concentrent quant à eux au centre du village, le long de la rue de la Fin puis de la route de Boudry (Figure 5).

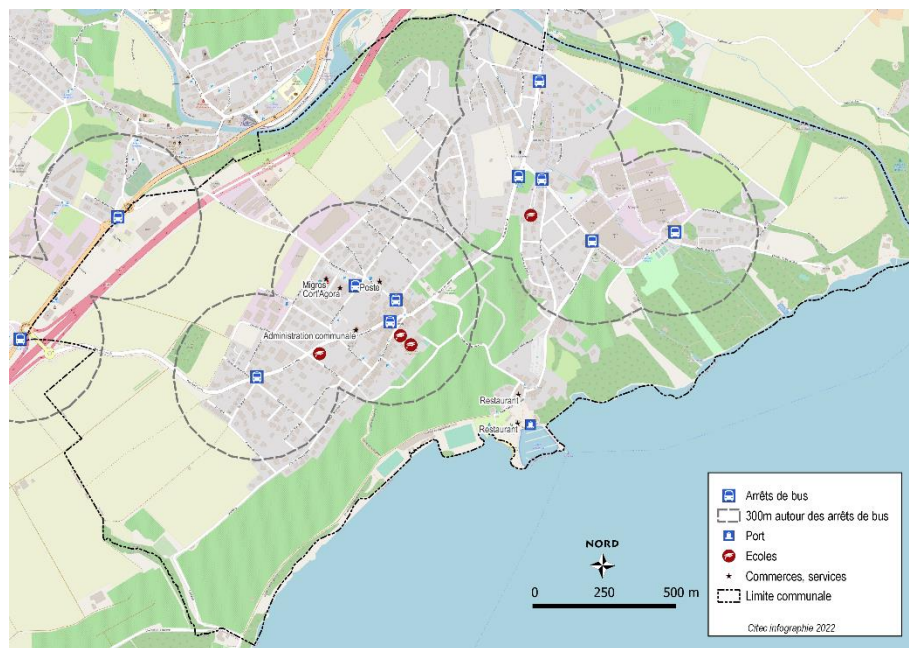


Figure 5 – Pôles fonctionnels, d'équipements et de services

Les arrêts de bus se situent principalement sur la route cantonale (rue des Courtils/route de Sachet) et à l'est sur l'avenue François Borel, permettant de desservir l'usine Nexans. Les quartiers résidentiels entre la rue des Chavannes et le chemin des Polonais, le Petit-Cortaillod ainsi que la ZAE entre la route de Boudry et le chemin des Rochettes, sont à plus de 300 m d'un arrêt de bus, ce qui explique que la desserte en transports publics soit moyenne, voire faible, d'après l'ARE sur la commune.

### Itinéraires piétonniers touristiques

D'après la carte Suisse Mobile un réseau de sentiers pédestres couvre la Commune.



Figure 6 – Sentiers pédestres recensés par Suisse Mobile

## 3.2. Planifications directrices supérieures

Etant également une réponse à la stratégie multimodale « Neuchâtel Mobilité 2030 », le PDCP doit être cohérent avec les planifications directrices supérieures. Des aménagements et itinéraires piétonniers sont recensés dans deux documents de planifications : le PA RUN 4 et le PDRives. Comme le montre la figure ci-dessous, ces documents se recoupent et se complètent.



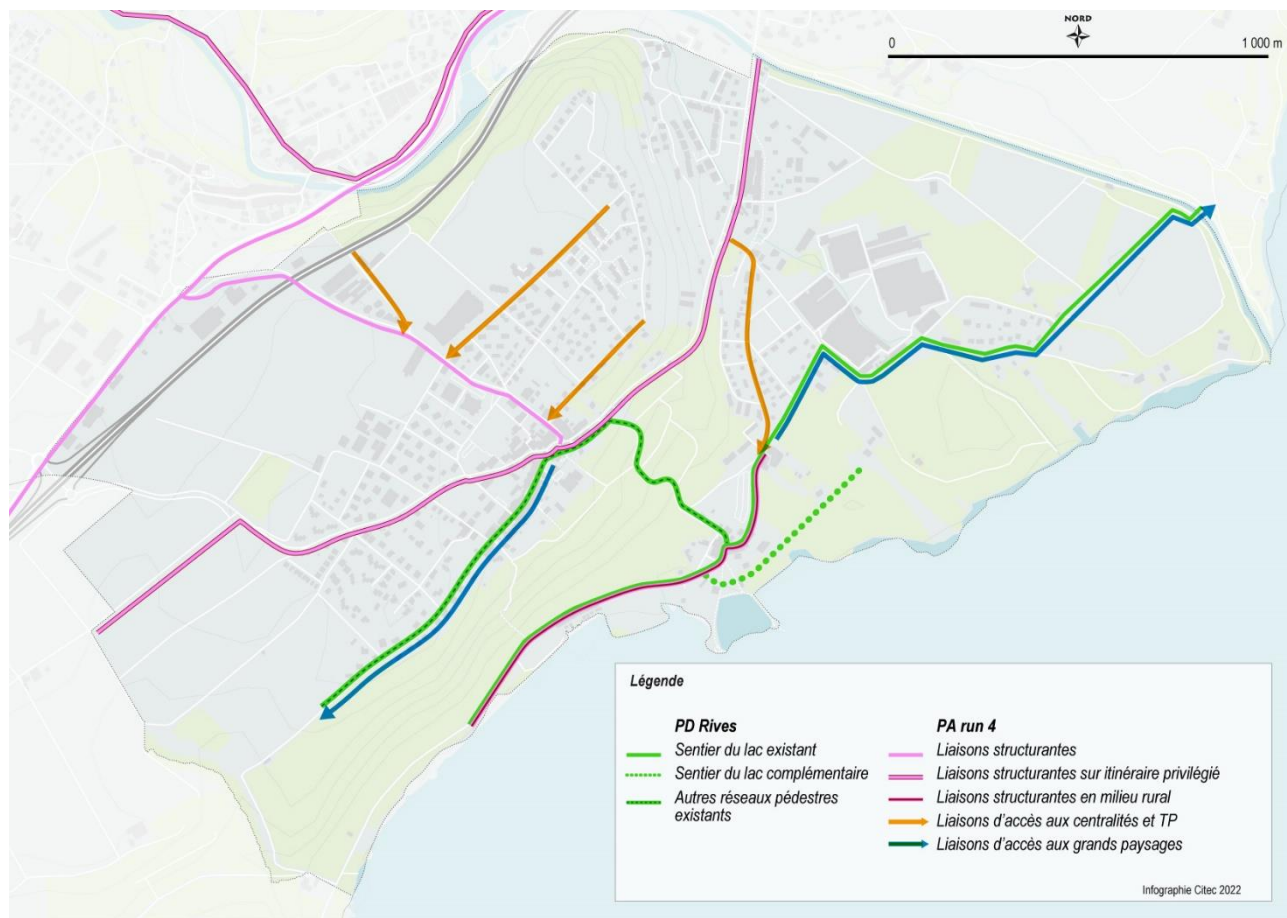


Figure 7 – Planifications supérieures concernant les piétons à Cortaillod

Plusieurs axes sont identifiés par les différentes planifications dont il faut tenir compte : la route du Sachet/rue des Courtils, la rue de la Fin/route de Boudry et une liaison vers le Petit-Cortaillod sont notamment inscrits.

### 3.3. Synthèse : Plan d'analyse

#### Discontinuités et points problématiques

L'OFROU a édité un guide de planification des réseaux piétons, en partenariat avec l'association *Mobilité Piétonne*. Le chapitre 3.3 de ce guide définit comment analyser un réseau piéton. Il définit notamment les *discontinuités* et les *points problématiques* (extrait du guide, pages 37-39).

On appelle discontinuités les liaisons manquantes (liaisons ou traversées manquantes ainsi qu'absence d'espaces de séjour et de rencontre). Il est important de faire les distinctions suivantes :

- Discontinuités longitudinales (chemins ou trottoirs manquants) ;
- Discontinuités transversales (traversées manquantes) ;
- Absence d'espaces de séjour et de rencontre.

Afin de remédier à ces situations, il s'agit de :

- Garantir l'attractivité des chemins et des espaces de séjour ;
- Améliorer la sécurité ;
- Réduire les temps de déplacement en offrant des itinéraires directs et rapides.

Par « points problématiques » on entend des déficits qualitatifs de certains éléments du réseau (en termes d'attractivité, de sécurité, et d'accessibilité) et non de l'intégralité du réseau, raison pour laquelle ils ne font pas partie intégrante du plan du réseau.

C'est pourquoi il est recommandé de les relever de manière systématique au moment de la planification. Les mesures concernant les discontinuités et les points problématiques seront ensuite synthétisées sur un plan, complété par des fiches résolvant les discontinuités.

#### Plan d'analyse

Le plan d'analyse, ou plan d'état des lieux, reprend l'ensemble des éléments existants (cheminements piétons, trottoirs, traversées piétonnes, zones à vitesse modérée). Il est complété par le recensement des discontinuités et points problématiques du réseau existant.

Les discontinuités et points problématiques sont repris dans des tableaux au chapitre 1.





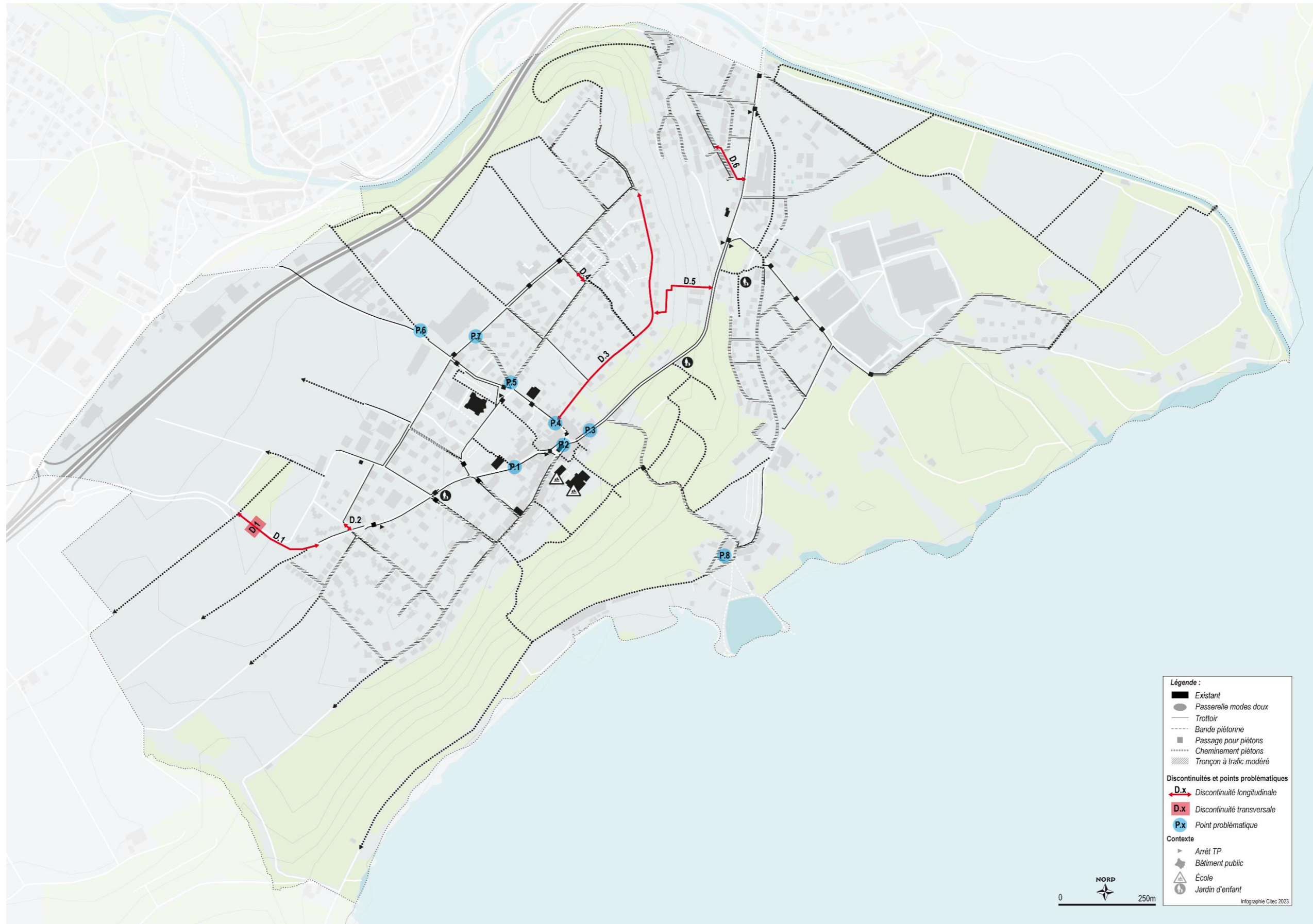


Figure 8 – Plan d'analyse - Cortailod



## 4. Hiérarchisation du réseau piéton

### 4.1. Méthodologie

La synthèse du PDCP de 1995, la considération des planifications directrices supérieures, ainsi que le recensement des pôles générateurs de déplacements et des densités de population, permettent d'établir les itinéraires piétons sur la commune. Ces derniers ont été hiérarchisés selon leur importance, le type de desserte et de trafic dédiés.

La hiérarchisation du réseau piétonnier communal répond à plusieurs objectifs :

- Créer un réseau cohérent avec des aménagements adaptés selon la fonction attribuée aux axes ;
- Proposer des itinéraires adéquats à chaque type d'usager ;
- Prioriser les mesures à mettre en œuvre.

Elle repose sur l'application d'un certain nombre de critères permettant de hiérarchiser les différents axes sur 4 niveaux (cf. tableau de la Figure 10) auxquels on associe un type d'aménagement à privilégier.

*A noter que la faisabilité locale des aménagements « idéaux » est vérifiée dans la suite de l'étude.*

### Types d'aménagements visés par la hiérarchie communale







Axe principal	Axe secondaire ou tertiaire	Axe touristique
Cheminement piéton 	Bande piétonne protégée 	Signalisation 
Trottoir 	Zones à vitesse modérée 	Cheminement 

Figure 9 – Exemples d'aménagements piétons visés par la hiérarchie communale du réseau piéton

### **Niveau 1 : les axes principaux**

Les axes principaux permettent de garantir des liaisons intercommunales du centre de Cortaillod vers les communes voisines (Bevaix, Boudry, Colombier). Ils assurent également la desserte entre les zones d'emplois, les pôles générateurs de déplacements (écoles, services, commerces, restaurants, ...) et les pôles de transports publics (arrêts de bus, gare de Boudry et Boudry Littorail).

Situés sur des routes avec un trafic relativement élevé (entre 3'000 et 9'500 véhicules/jour), ces itinéraires devraient être systématiquement aménagés avec des trottoirs (cf. Figure 9).

### **Niveau 2 : les axes secondaires et de desserte locale**

Les axes secondaires se connectent aux axes principaux et desservent les quartiers résidentiels. Ces axes permettent de relier ces quartiers aux pôles de transports et aux pôles générateurs de déplacements.

Les routes concernées ont un trafic journalier moyen plus faible (entre 500 et 2'600 véhicules/jour), mais il est nécessaire de sécuriser ces itinéraires en créant des bandes piétonnes et en modérant la vitesse des véhicules motorisés par la création de zones à vitesse modérée (cf. Figure 9).

### **Niveau 3 : les axes tertiaires**

Ce niveau hiérarchique comprend l'ensemble des voies en localité qui ne sont ni principales, ni secondaires. Les axes tertiaires, dits également de desserte locale, complètent le maillage piétonnier de la commune à l'échelle du quartier résidentiel. Ils doivent permettre aux habitants de se déplacer jusqu'aux axes principaux et secondaires en toute sécurité. Le trafic routier étant faible, il n'est pas nécessaire de créer des aménagements spécifiques pour les piétons à ce niveau. Toutefois, pour sécuriser les piétons sur ces voies, il est nécessaire d'y modérer la vitesse par la création de zones à vitesse modérée (cf. Figure 9).

### **Niveau 4 : les axes touristiques**

Ce dernier niveau est dédié à la marche comme loisirs. Il permet de relier différents points d'intérêts (plages, ports, points de vue, ...). A Cortaillod, les axes touristiques longent principalement le lac de Neuchâtel. Etant sur des voies où le trafic motorisé est très faible voire interdit, la mise en place d'une signalisation pour guider les piétons est suffisante sur ces axes (cf. Figure 9).

### **Points d'attention**

Une attention particulière devra être portée sur les abords des écoles et les cheminements piétons attenants, que ce soient des axes principaux, secondaires ou tertiaire.

## **4.2. Plan d'hierarchisation du réseau piétonnier communal**



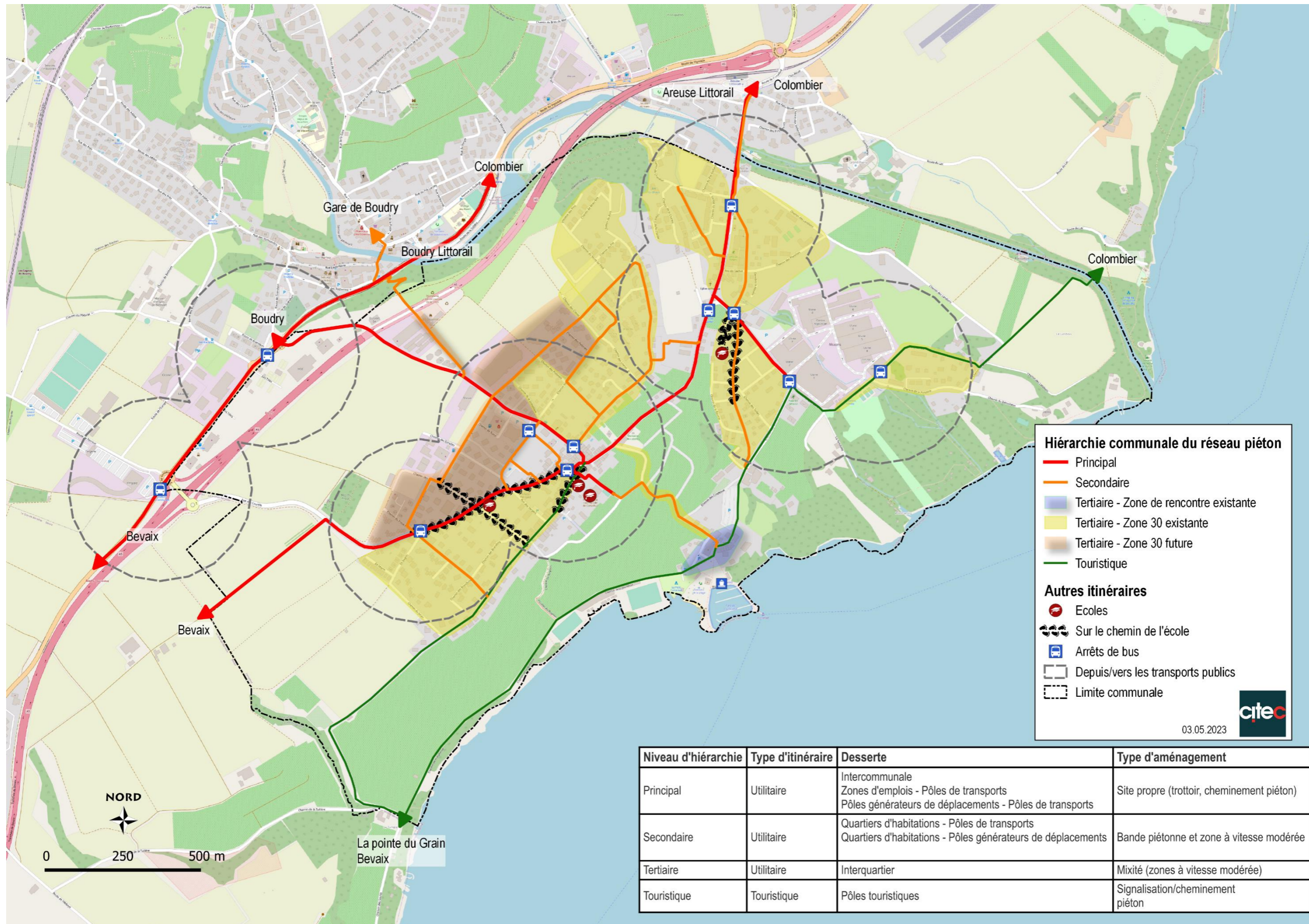


Figure 10 – Hierarchie du réseau piéton





## 5. Plan directeur des chemins pour piétons

### 5.1. Plan de réseau des chemins pour piétons

Ce plan de synthèse est finalement une superposition des différentes cartes et bilans présentés dans ce document, avec la particularité que les éléments liants au sens de la LCPR, sont les aménagements existants, projetés et les discontinuités.

*Afin d'éviter de nombreuses itérations, le bureau Citec choisi d'élaborer ce plan de synthèse après retour de l'examen préalable par le Canton, considérant que tous les éléments de ce plan sont déjà dans le présent rapport.*

### 5.2. Solutions proposées pour régler les points problématiques

Des pistes de solutions sont proposées à titre indicatif aux autorités communales pour résoudre les points dits « problématiques ». C'est l'objet du Tableau 1 ci-après.

**Tableau 1 – Listing des points problématiques**

N°	Lieu	Description	Pistes de solutions/remarques
P1	Rue des Courtils (entre l'admin. et le carrefour rue de la Fin)	Trottoir existant trop étroit (1m/1.30m de large) sur une route à sens unique et limitée à 40 km/h.	Elargissement du trottoir à 1.40m. (cf. D3 du plan directeur communal du réseau cyclable).
P2	Place du Temple	Plusieurs aménagements piétons différents (bande piétonne, trottoir, passage pour piétons). Cette place manque de lisibilité pour les piétons, ce qui ne permet pas de garantir un guidage continu.	Mener une réflexion urbanistique de manière à unifier le traitement des cheminements modes doux entre la route de Chenaux à l'est, la rue des Chavannes au nord, l'arrêt de bus « Temple » à l'ouest et l'école au sud-ouest.
P3	Rue de la Goutte d'Or	Trottoir existant trop étroit (1m de large) sur une route limitée à 40 km/h.	La rue est incluse dans la proposition du P2.
P4	Rue des Chavannes	Absence de traversée piétonne sécurisée à un carrefour où il y a peu de visibilité, en entrée d'une zone 30.	Création d'un trottoir traversant permettant de sécuriser les piétons et de marquer l'entrée en zone 30. Suppression du panneau et du marquage stop.
P5	Route de Boudry – Ch. Des Draizes	Manque de lisibilité et de visibilité des cheminements piétons dans le carrefour qui s'avère peu sécurisé pour les piétons.	Etude des conditions pour améliorer le carrefour sous forme de place afin de le rendre plus agréable pour tous les usagers.
P6	Route de Boudry – Ch. des Rochettes	Passage piéton qui n'est pas aux normes : 15m de long, absence d'îlot, absence de zone d'attente, situé dans un virage et empiétant sur un accès privé au parking d'entreprises situées sur les parcelles 6097 et 6096.	Révision du carrefour, de la traversée piétonne afin de mettre celle-ci aux normes, possible impact sur les accès aux parcelles 6097 et 6096.
P7	Chemin de la Grassilière	Longue traversée piétonne (12m) non aménagée entre deux trottoirs existants. Il s'agit également d'une entrée zone 30.	Création d'un trottoir traversant permettant de sécuriser les piétons et de marquer l'entrée en zone 30. Suppression de la bande piétonne et du marquage de cédez-le-passage.
P8	Petit-Cortaillod	Zone de rencontre existante mais le trafic TIM est important et il y a de nombreux stationnement. Pas suffisamment de place laissée aux piétons pour garantir totalement leur sécurité.	Etude de réaménagement de la zone de rencontre impliquant une réorganisation du stationnement.

### 5.3. Fiches de mesures pour régler les discontinuités

Ces fiches de mesures correspondent aux fiches de coordination selon la terminologie de l'OFROU et lient les autorités entre elles. Elles font partie du PDCP selon la LCPR.

Tableau 2 – Listing des discontinuités

N°	Lieu	Description
D1	Rue des Courtils	Absence d'aménagement piéton entre le trottoir nord qui prend fin à la sortie de Cortailod et le cheminement piéton permettant de se rendre à Bevaix. La route étant limitée à 80 km/h hors localité et à 50 km/h en localité et dotée d'un trafic supérieur à 3'000 véh./jour, il est nécessaire de créer des aménagements pour sécuriser les piétons sur cet itinéraire principal. Les parcelles 5945, 4034 et 6413 qui longent la route sont classées SDA.
D2	Chemin du Potat-Dessus	La haie de la parcelle 5656 puis le muret entre les parcelles 5656 et 6188 coupent le trottoir existant créant une discontinuité sur un itinéraire secondaire reliant les quartiers d'habitations du nord-est de la commune à l'arrêt de bus « Les Jordils » et aux commerces/services (Commerces, Administration). Il manque également une traversée entre les deux trottoirs existants de la rue des Courtils, formant une discontinuité sur un itinéraire piéton principal reliant Cortailod à Bevaix.
D3	Rue des Chavannes	Absence d'aménagement piéton sur un itinéraire permettant de relier les quartiers d'habitations dont le futur secteur de développement « Les Chavannes » aux arrêts de bus « Temple » et « Cort'Agora » et aux pôles générateurs de déplacements (Administration, commerces).
D4	Chemin des Pâles	Trottoir existant interrompu sur une vingtaine de mètres, le long d'un accès aux places de stationnements des parcelles 6873 et 6874.
D5	Liaison rue des Chavannes – Route du Sachet	Liaison initialement prévue dans le PDCP de 95 qui n'avait pas été réalisée. Le secteur étant aujourd'hui en développement, la réalisation de cette mesure est pertinente pour favoriser la perméabilité entre les quartiers nord et sud de la commune, permettant ainsi aux premiers d'accéder à la zone industrielle et à l'arrêt de bus « Bas-de-sachet » et facilitant pour les seconds l'accès aux commerces et sites socio-culturels du centre de la commune.
D6	Route de l'Areuse – Chemin du Canal	La parcelle 6556 est concernée par le Plan de Quartier 1 - Champs-Dessous. Le développement de ce quartier représente l'opportunité de créer un aménagement piéton reliant la route de l'Areuse au chemin du Canal, permettant à la fois au nouveau quartier d'accéder à l'arrêt de bus « Chanélaz » et au quartier existant de se rendre plus directement à l'usine Nexans et au centre de Cortailod.



**D1** **Rue des Courtils**

<input checked="" type="checkbox"/> Route cantonale <input type="checkbox"/> Route communale <input type="checkbox"/> Route privée <input type="checkbox"/> Chemin agricole (public)	<b>MO</b> <input type="checkbox"/> Confédération <input checked="" type="checkbox"/> Canton <input type="checkbox"/> Commune	<b>Partenaire</b> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<b>Priorité</b> <input checked="" type="checkbox"/> 1 – Sécurité <input type="checkbox"/> 2 – Multimodalité <input type="checkbox"/> 3 – Confort/touristique
TJM : 3'100 Vitesse légale : 80 km/h (hors localité) et 50 km/h (en localité)	<b>Planification supérieure</b> <input type="checkbox"/> PA 1 <input type="checkbox"/> PA 2 <input checked="" type="checkbox"/> PA 4 <input type="checkbox"/> PDRives	<input type="checkbox"/> Mesure immédiatement réalisable <input checked="" type="checkbox"/> Mesure nécessitant une étude complémentaire	
<input type="checkbox"/> Chemin de randonnée <input type="checkbox"/> Sur le chemin de l'école <input checked="" type="checkbox"/> Depuis/vers un arrêt de bus <input checked="" type="checkbox"/> Hiérarchie communale cyclable	<b>Niveau d'hérarchie communale</b> <input checked="" type="checkbox"/> Principal <input type="checkbox"/> Secondaire <input type="checkbox"/> Tertiaire <input type="checkbox"/> Touristique	<b>Horizon de mise en œuvre</b> <input type="checkbox"/> 2025 – 2030 <input checked="" type="checkbox"/> 2030 – 2035 <input type="checkbox"/> 2035 – 2040	

**Caractéristiques actuelles**

Longueur du tronçon : 220m  
 Largeur de la chaussée : 6.70m en moyenne  
 Discontinuité : longitudinale et transversale

Rue des Courtils (hors localité)

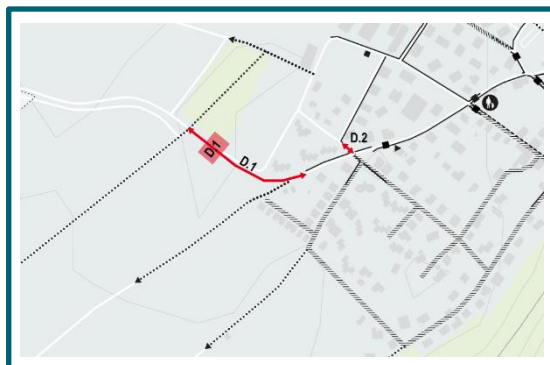
Rue des Courtils (en localité)

**Description de la problématique**

Absence d'aménagement piéton et cyclable entre le trottoir nord qui prend fin à la sortie de Cortailod et le cheminement piéton permettant de se rendre à Bevaix. La route étant limitée à 80 km/h hors localité et à 50 km/h en localité et dotée d'un trafic supérieur à 3'000 véh./jour, il est nécessaire de créer des aménagements pour sécuriser les modes doux sur cet itinéraire principal. Les parcelles 5945, 4034 et 6413 qui longent la route sont classées SDA.

**Mesures proposées (et points d'attention)**

Création d'un trottoir mixte bidirectionnel au nord/nord-est de la rue des Courtils, depuis la fin du trottoir existant jusqu'au niveau du cheminement piéton existant menant à Bevaix. L'espace hors SDA est suffisant pour créer cet aménagement. Une traversée piétonne sécurisée selon la norme VSS 640 247a est à prévoir sur la route des Courtils pour connecter le nouvel aménagement au cheminement vers Bevaix.  
 De plus, la commune prévoit de passer ce tronçon à 50 km/h.



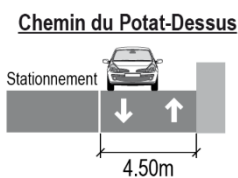
- Les bases légales**
- LCPR / LI-LCPR
  - SN 640 201 Dimensionnement de base et gabarit des usagers de la route
  - SN 640 200a Profil géométrique type
  - SN 640 070 Trafic piétonnier, normes de base
  - SN 640 247a Traversées à l'usage des piétons et des deux-roues légers
  - SN 640 242 Traversées pour la mobilité douce

**D2** **Chemin du Potat-Dessus**

<input type="checkbox"/> Route cantonale <input checked="" type="checkbox"/> Route communale <input type="checkbox"/> Route privée <input type="checkbox"/> Chemin agricole (public)	<b>MO</b> <input type="checkbox"/> Confédération <input type="checkbox"/> Canton <input checked="" type="checkbox"/> Commune	<b>Partenaire</b> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<b>Priorité</b> <input type="checkbox"/> 1 – Sécurité <input checked="" type="checkbox"/> 2 – Multimodalité <input type="checkbox"/> 3 – Confort/touristique
TJM : Non renseigné Vitesse légale : 50 km/h	<b>Planification supérieure</b> <input type="checkbox"/> PA 1 <input type="checkbox"/> PA 2 <input type="checkbox"/> PA 4 <input type="checkbox"/> PDRives	<input type="checkbox"/> Mesure immédiatement réalisable <input checked="" type="checkbox"/> Mesure nécessitant une étude complémentaire	
<input type="checkbox"/> Chemin de randonnée <input type="checkbox"/> Sur le chemin de l'école <input checked="" type="checkbox"/> Depuis/vers un arrêt de bus <input type="checkbox"/> Hiérarchie communale cyclable	<b>Niveau d'hierarchie communale</b> <input type="checkbox"/> Principal <input checked="" type="checkbox"/> Secondaire <input type="checkbox"/> Tertiaire <input type="checkbox"/> Touristique	<b>Horizon de mise en œuvre</b> <input checked="" type="checkbox"/> 2025 – 2030 <input type="checkbox"/> 2030 – 2035 <input type="checkbox"/> 2035 – 2040	

**Caractéristiques actuelles**

Longueur du tronçon : 40m  
 Largeur de la chaussée : 4.50m  
 Discontinuité : longitudinale et transversale

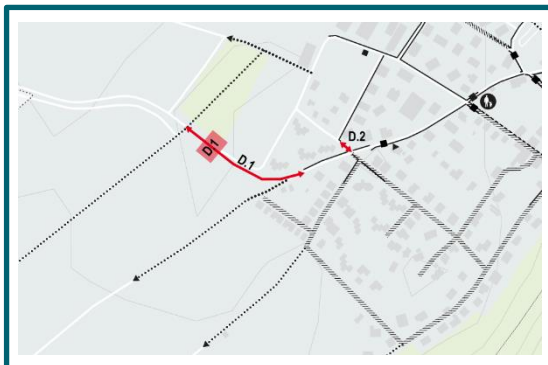


**Description de la problématique**

Les arbres de la parcelle 5656 puis le muret entre les parcelles 5656 et 6188 coupent le trottoir existant, créant une discontinuité sur un itinéraire secondaire qui relie les quartiers d'habitations du nord-est de la commune à l'arrêt de bus « Les Jordils » et aux commerces/services (commerces, Administration). Il manque également une traversée entre les deux trottoirs existants de la rue des Courtils, formant une discontinuité sur un itinéraire piéton principal joignant Cortailod à Bevaix.

**Mesures proposées (et points d'attention)**

Le projet communal de zone 30 résout la problématique d'absence de trottoir entre la rue des Courtils et le Chemin du Sonressert. La végétation présente sur la parcelle 5027 est à tailler pour améliorer la visibilité et les conditions de cheminement des piétons. La réalisation d'un trottoir traversant conforme à la norme VSS 640 242 entre les deux trottoirs existants permet de marquer l'entrée en zone 30 Chemin du Potat-Dessus et de régler la discontinuité transversale. Le marquage et le panneau stop sont à supprimer.



**Les bases légales**

- LCPR / LI-LCPR
- SN 640 201 Dimensionnement de base et gabarit des usagers de la route
- SN 640 200a Profil géométrique type
- SN 640 070 Trafic piétonnier, normes de base
- SN 640 247a Traversées à l'usage des piétons et des deux-roues légers
- SN 640 242 Traversées pour la mobilité douce

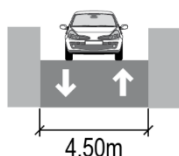
**D3 Rue des Chavannes**

<input type="checkbox"/> Route cantonale <input checked="" type="checkbox"/> Route communale <input type="checkbox"/> Route privée <input type="checkbox"/> Chemin agricole (public)	MO <input type="checkbox"/> Confédération <input type="checkbox"/> Canton <input checked="" type="checkbox"/> Commune	Partenaire <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	Priorité <input type="checkbox"/> 1 – Sécurité <input checked="" type="checkbox"/> 2 – Multimodalité <input type="checkbox"/> 3 – Confort/touristique
TJM : maximum 2'000 véh./j Vitesse légale : 30 km/h	Planification supérieure <input type="checkbox"/> PA 1 <input type="checkbox"/> PA 2 <input checked="" type="checkbox"/> PA 4 <input type="checkbox"/> PDRives		<input checked="" type="checkbox"/> Mesure immédiatement réalisable <input type="checkbox"/> Mesure nécessitant une étude complémentaire
<input type="checkbox"/> Chemin de randonnée <input type="checkbox"/> Sur le chemin de l'école <input checked="" type="checkbox"/> Depuis/vers un arrêt de bus <input checked="" type="checkbox"/> Hiérarchie communale cyclable	Niveau d'hierarchie communale <input type="checkbox"/> Principal <input checked="" type="checkbox"/> Secondaire <input type="checkbox"/> Tertiaire <input type="checkbox"/> Touristique		Horizon de mise en œuvre <input checked="" type="checkbox"/> 2025 – 2030 <input type="checkbox"/> 2030 – 2035 <input type="checkbox"/> 2035 – 2040

**Caractéristiques actuelles**

Longueur du tronçon : 685m  
 Largeur de la chaussée : 4.50m

Rue des Chavannes



Discontinuité : longitudinale

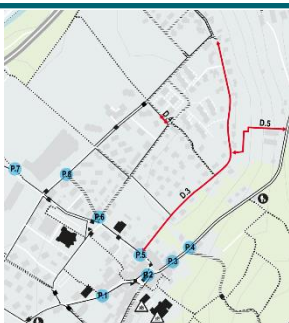


**Description de la problématique**

Absence d'aménagement piéton sur un itinéraire permettant de relier les quartiers d'habitation, dont le futur secteur de développement « Les Chavannes », aux arrêts de bus « Temple » et « Cort'Agora » ainsi qu'aux pôles générateurs de déplacements (Administration, commerces).

**Mesures proposées (et points d'attention)**

Il est prévu que la rue soit mise en sens unique du nord vers le sud, sauf pour les cycles qui bénéficieront d'un contresens cyclable dès le démarrage du chantier du PS des Breguettes-Ruffières (arrêté de circulation du 10 octobre 2016).  
 Il est proposé de compléter cette mesure par le marquage d'une aire de circulation de 1.50m de large sens montant avec des pictogrammes vélos et leur sens de circulation ainsi que des pictogrammes piétons.



**Les bases légales**

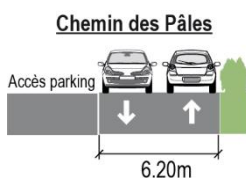
- LCPR
- LI-LCPR
- SN 640 201 Dimensionnement de base et gabarit des usagers de la route
- SN 640 200a Profil géométrique type
- SN 640 070 Trafic piétonnier, normes de base

**D4** **Chemin des Pâles**

<input type="checkbox"/> Route cantonale <input checked="" type="checkbox"/> Route communale <input type="checkbox"/> Route privée <input type="checkbox"/> Chemin agricole (public)	<b>MO</b> <input type="checkbox"/> Confédération <input type="checkbox"/> Canton <input checked="" type="checkbox"/> Commune	<b>Partenaire</b> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<b>Priorité</b> <input type="checkbox"/> 1 – Sécurité <input type="checkbox"/> 2 – Multimodalité <input checked="" type="checkbox"/> 3 – Confort/touristique
TJM : Non renseigné Vitesse légale : 30 km/h	<b>Planification supérieure</b> <input type="checkbox"/> PA 1 <input type="checkbox"/> PA 2 <input checked="" type="checkbox"/> PA 4 <input type="checkbox"/> PDRives		<input checked="" type="checkbox"/> Mesure immédiatement réalisable <input type="checkbox"/> Mesure nécessitant une étude complémentaire
<input type="checkbox"/> Chemin de randonnée <input type="checkbox"/> Sur le chemin de l'école <input type="checkbox"/> Depuis/vers un arrêt de bus <input type="checkbox"/> Hiérarchie communale cyclable	<b>Niveau d'hierarchie communale</b> <input type="checkbox"/> Principal <input checked="" type="checkbox"/> Secondaire <input type="checkbox"/> Tertiaire <input type="checkbox"/> Touristique		<b>Horizon de mise en œuvre</b> <input checked="" type="checkbox"/> 2025 – 2030 <input type="checkbox"/> 2030 – 2035 <input type="checkbox"/> 2035 – 2040

**Caractéristiques actuelles**

Longueur du tronçon : 20m  
 Largeur de la chaussée : 6.20m  
 Discontinuité : longitudinale

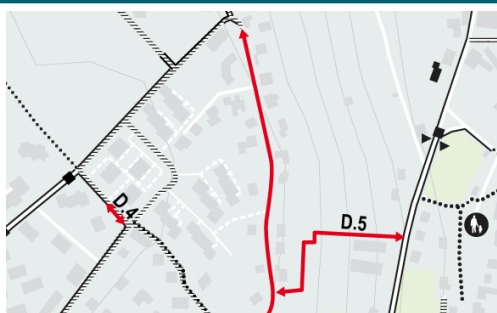


**Description de la problématique**

Trottoir existant interrompu sur une vingtaine de mètres, le long d'un accès au parking sur des parcelles 6873 et 6874.

**Mesures proposées (et points d'attention)**

Marquage d'une bande piétonne pour connecter les 2 trottoirs existants. Il est nécessaire d'avoir un aménagement à hauteur de la chaussée car les véhicules sont amenés à rouler dessus régulièrement pour accéder aux places de stationnement des parcelles précitées.



**Les bases légales**

- LCPR
- LI-LCPR
- SN 640 201 Dimensionnement de base et gabarit des usagers de la route
- SN 640 200a Profil géométrique type
- SN 640 070 Trafic piétonnier, normes de base



**D5 Liaison rue des Chavannes – Route du Sachet**

<input type="checkbox"/> Route cantonale <input type="checkbox"/> Route communale <input checked="" type="checkbox"/> Route privée <input type="checkbox"/> Chemin agricole (public)	<b>MO</b> <input type="checkbox"/> Confédération <input type="checkbox"/> Canton <input checked="" type="checkbox"/> Commune	<b>Partenaire</b> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<b>Priorité</b> <input type="checkbox"/> 1 – Sécurité <input checked="" type="checkbox"/> 2 – Multimodalité <input type="checkbox"/> 3 – Confort/touristique
TJM : Non concerné Vitesse légale : Non concerné	<b>Planification supérieure</b> <input type="checkbox"/> PA 1 <input type="checkbox"/> PA 2 <input checked="" type="checkbox"/> PA 4 <input type="checkbox"/> PDRives		<input type="checkbox"/> Mesure immédiatement réalisable <input checked="" type="checkbox"/> Mesure nécessitant une étude complémentaire
<input type="checkbox"/> Chemin de randonnée <input type="checkbox"/> Sur le chemin de l'école <input checked="" type="checkbox"/> Depuis/vers un arrêt de bus <input type="checkbox"/> Hiérarchie communale cyclable	<b>Niveau d'hierarchie communale</b> <input type="checkbox"/> Principal <input checked="" type="checkbox"/> Secondaire <input type="checkbox"/> Tertiaire <input type="checkbox"/> Touristique		<b>Horizon de mise en œuvre</b> <input checked="" type="checkbox"/> 2025 – 2030 <input type="checkbox"/> 2030 – 2035 <input type="checkbox"/> 2035 – 2040

**Caractéristiques actuelles**

Longueur du tronçon : 215m

Discontinuité : longitudinale

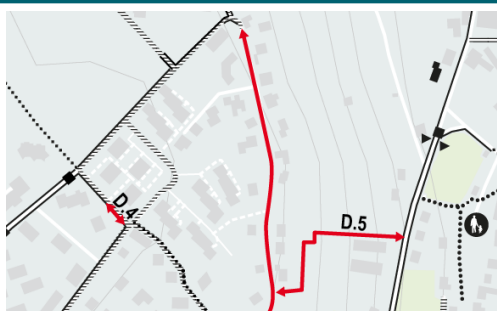


**Description de la problématique**

Liaison initialement prévue dans le PDCP de 1995 qui n'avait pas été réalisée. Le secteur étant aujourd'hui en développement, la réalisation de cette mesure est pertinente pour favoriser la perméabilité entre les quartiers nord et sud de la commune, permettant ainsi aux premiers d'accéder à la zone industrielle et à l'arrêt de bus « Bas-de-sachet » et facilitant pour les seconds l'accès aux commerces et sites socio-culturels du centre de la commune.

**Mesures proposées (et points d'attention)**

Création d'un cheminement piéton tel que prévu dans le Plan Spécial Les Breguettes – Les Ruffières.



**Les bases légales**

- LCPR
- LI-LCPR
- SN 640 201 Dimensionnement de base et gabarit des usagers de la route
- SN 640 200a Profil géométrique type
- SN 640 070 Trafic piétonnier, normes de base

D6

## Route de l'Areuse – Chemin du Canal

<input type="checkbox"/> Route cantonale <input type="checkbox"/> Route communale <input checked="" type="checkbox"/> Route privée <input type="checkbox"/> Chemin agricole (public)	MO <input type="checkbox"/> Confédération <input type="checkbox"/> Canton <input checked="" type="checkbox"/> Commune	Partenaire <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	Priorité <input type="checkbox"/> 1 – Sécurité <input checked="" type="checkbox"/> 2 – Multimodalité <input type="checkbox"/> 3 – Confort/touristique
TJM : Non concerné Vitesse légale : Non concerné	Planification supérieure <input type="checkbox"/> PA 1 <input type="checkbox"/> PA 2 <input type="checkbox"/> PA 4 <input type="checkbox"/> PDRives	<input type="checkbox"/> Mesure immédiatement réalisable <input checked="" type="checkbox"/> Mesure nécessitant une étude complémentaire	
<input type="checkbox"/> Chemin de randonnée <input type="checkbox"/> Sur le chemin de l'école <input type="checkbox"/> Depuis/vers un arrêt de bus <input type="checkbox"/> Hiérarchie communale cyclable	Niveau d'hierarchie communale <input type="checkbox"/> Principal <input checked="" type="checkbox"/> Secondaire <input type="checkbox"/> Tertiaire <input type="checkbox"/> Touristique	Horizon de mise en œuvre <input type="checkbox"/> 2025 – 2030 <input checked="" type="checkbox"/> 2030 – 2035 <input type="checkbox"/> 2035 – 2040	

## Caractéristiques actuelles

Longueur du tronçon : 115 m

Discontinuité : longitudinale

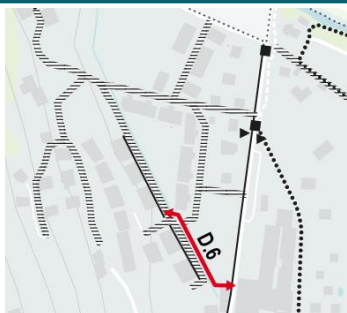


## Description de la problématique

La parcelle 6556 est concernée par le Plan de Quartier 1 - Champs-Dessous. Le développement de ce quartier représente l'opportunité de créer un aménagement piéton reliant la route de l'Areuse au chemin du Canal, permettant à la fois au nouveau quartier d'accéder à l'arrêt de bus « Chanélaz » et au quartier existant de se rendre plus directement à l'usine Nexans et au centre de Cortaillod.

## Mesures proposées (et points d'attention)

Création d'un cheminement piéton de 2m le long du Vivier. La commune, via son nouveau règlement oblige le plan de quartier à prévoir une perméabilité piétonne qui permet de relier la route de l'Areuse au chemin du Canal.



## Les bases légales

LCPR

LI-LCPR

SN 640 201 Dimensionnement de base et gabarit des usagers de la route

SN 640 200a Profil géométrique type

SN 640 070 Trafic piétonnier, normes de base

## 6. Liste des points en suspens

### 6.1. Plan du réseau piéton communal

Ce plan de synthèse est finalement une superposition des différentes cartes et bilans présentés dans ce document, avec la particularité que les éléments liants au sens de la LCPR, sont les aménagements existants, projetés et les discontinuités.

*Afin d'éviter de nombreuses itérations, le bureau Citec choisi d'élaborer ce plan de synthèse après retour de l'examen préalable par le Canton, considérant que tous les éléments de ce plan sont déjà dans le présent rapport.*

### 6.2. Plan directeur cantonal des chemins

Selon le courriel transmis aux Communes par le SAT en date du 14 avril 2023, la révision du Plan directeur des chemins pour piétons et chemins de randonnée pédestre (ci-après PDChemins) est à bout touchant.

Le dossier consolidé sera remis prochainement au Conseil d'État pour adoption, soit d'ici l'été.

Même s'il n'est pas encore formellement approuvé par le CE, cet instrument est considéré comme suffisamment abouti pour pouvoir être remis aux communes, de manière anticipée, pour les besoins de la révision de leur PAL.

Le Canton attend que les communes assurent la connectivité entre le réseau cantonal des chemins de randonnée pédestre et leurs réseaux communaux.

*Ces éléments ayant été transmis tardivement et le présent PDPCP remis au Canton pour examen préalable le 23 mai, le Conseil Communal de Cortaillod a décidé de traiter la demande du Canton post examen-préalable.*