



Maître d'ouvrage : Commune de Cortaillod



Plan directeur communal des mobilités actives

Plan directeur du réseau cyclable - 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 ■

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 : Piste cyclable Vicques-Courchapoix (www.jura.ch)

Sommaire

1. Introduction	3
1.1. Contexte	3
1.2. Objectifs du Plan directeur communal du réseau cyclable	3
2. Données de références	4
2.1. Les pôles générateurs de déplacements à Cortailod	4
2.2. Bases légales	7
2.3. Planifications directrices supérieures	8
3. Hiérarchisation du réseau cyclable	9
3.1. Carte du réseau cyclable communal	9
3.2. Explication des niveaux d'hierarchie communale	13
3.3. Mise en application : cas concrets	16
3.4. Adéquation PDCCom et PDCMC	18
4. Diagnostic ciblé	19
4.1. Carte des aménagements existants sur les axes de la hiérarchie communale	19
4.2. Carte de synthèse des aménagements existants/à créer	23
4.3. Solutions proposées pour régler les discontinuités	27
5. Stationnement pour les cycles	29

1. Introduction

1.1. Contexte

Dans le cadre de la révision de son plan d'aménagement local, la commune de Cortailod a initié la mise à jour complète de son plan directeur des chemins pour piétons (PDCP), datant de 1995 telle que le prescrivent la LCPR et la LI-LCPR.

La commune de Cortailod souhaite profiter de cette occasion pour élargir la planification communale à l'ensemble des mobilités actives en réalisant également un Plan directeur de son réseau cyclable (PDRC).

Ce dernier doit permettre de répondre à la stratégie multimodale « Neuchâtel Mobilité 2030 » mise en place par le canton. L'objectif également poursuivi par la commune est d'augmenter l'usage du vélo au quotidien ainsi que de favoriser la multimodalité et les complémentarités avec les transports publics sur son territoire.

L'ensemble des deux documents constitue donc le Plan Directeur des mobilités actives de la commune de Cortailod.

1.2. Objectifs du Plan directeur communal du réseau cyclable

Les objectifs du Plan directeur communal du réseau cyclable sont les suivants :

- Identifier les itinéraires cyclables ;
- Hiérarchiser le réseau ;
- Recenser les aménagements cyclables existants ;
- Inventorier les discontinuités du réseau ;
- Etablir des recommandations pour résoudre ces discontinuités.

2. Données de références

2.1. Les pôles générateurs de déplacements à Cortaillod

La commune de Cortaillod ambitionne de développer le vélo sur son territoire en tant que mode de transport du quotidien à part entière. Afin de proposer un réseau cyclable complet qui réponde à cet objectif, 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 2) ;
- Les pôles fonctionnels de transports publics (figure 3) ;
- Les pôles d'équipements et de services (Figure 3).

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 1 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 ainsi qu'à l'ouest de la route de l'Areuse sont également plus peuplés.

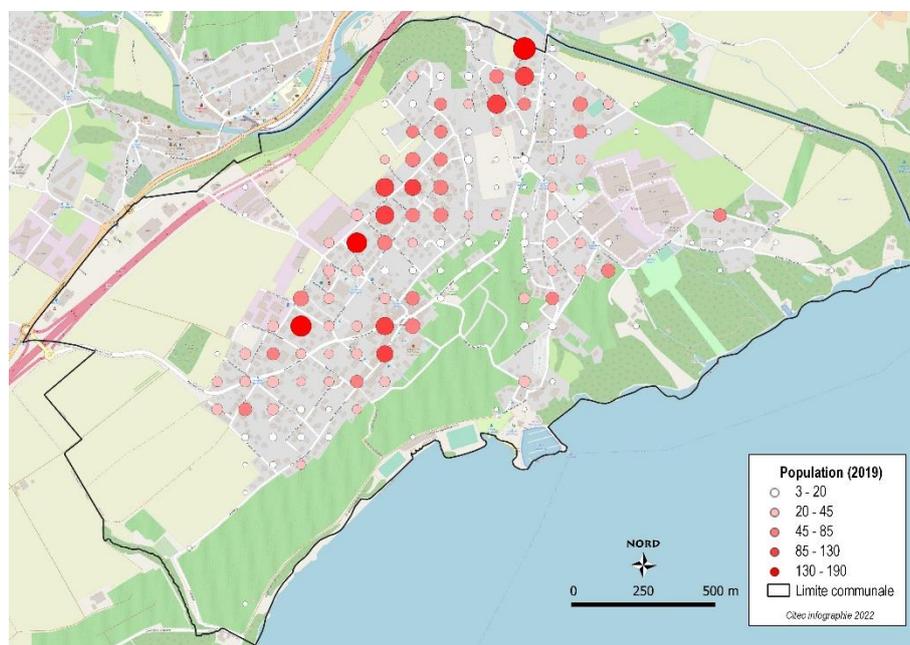


Figure 1 – Population, 2019

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 2).

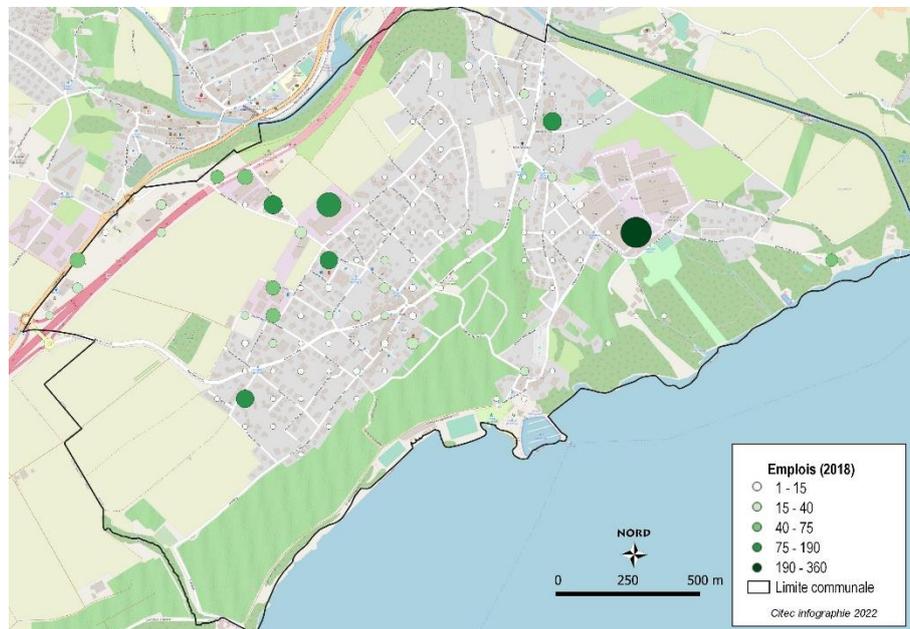


Figure 2 – Emplois, 2018

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 3).

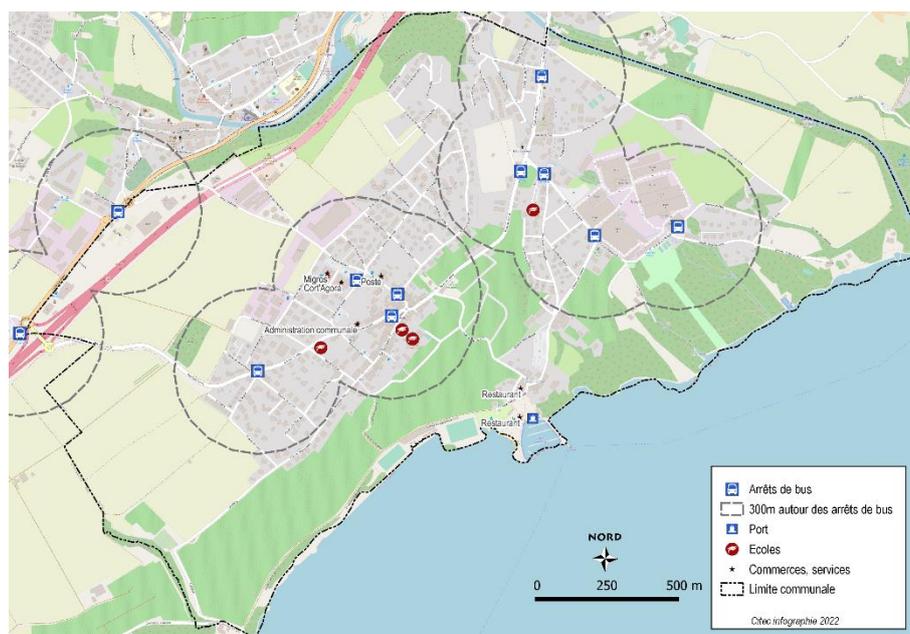


Figure 3 – Pôles fonctionnels, d'équipements et de services

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 cyclables touristiques

D'après la carte Suisse Mobile des itinéraires cyclables, la commune de Cortaillod est concernée par les itinéraires suivants :

- Itinéraire régional N°50 : Route du pied du Jura
- Itinéraire régional N°94 : L'Areuse-Emme-Sihl ;
- Itinéraire régional N°56 VTT : Neuchâtel Bike.



Figure 4 – Itinéraires cyclables Suisse Mobile

Le recensement des quartiers résidentiels et des pôles générateurs de déplacements permettent d'identifier des premiers axes pour le réseau cyclable tels que rue des Courtils – route de Sachet – route de l'Areuse ou encore rue de la Fin – route de Boudry.

2.2. Bases légales

Loi fédérale sur les voies cyclables

Depuis le 1^{er} janvier 2023, une nouvelle loi fédérale sur les voies cyclables est entrée en vigueur. Elle régit notamment les principes de planification du réseau de voies cyclables qu'elle définit dans son article 2 comme « *des voies de communications interconnectées et continues destinées aux cyclistes et dotées de diverses infrastructures* ». Les principes énoncés sur les voies cyclables sont les suivants :

- Elles doivent être interconnectées, continues et de qualité ;
- Elles desservent les quartiers résidentiels, les pôles générateurs de déplacements et les lieux touristiques en suivant un itinéraire direct pour y accéder ;
- Elles doivent être sécurisées et séparées du trafic motorisé et piétonnier lorsque c'est possible.

En outre, la loi distingue deux types de réseaux de voies cyclables :

- L'un dédié à la vie quotidienne : en zone urbaine ou permettant de relier les zones urbaines entre elles, il dessert les quartiers résidentiels et les pôles générateurs de mobilité. Plusieurs aménagements sont à considérer tels que les pistes cyclables, les bandes cyclables ou encore les chemins.
- L'autre destiné au tourisme : hors zones urbanisées, il dessert les sites touristiques et les activités de loisirs. Plusieurs aménagements sont à considérer tels que les pistes cyclables ou des itinéraires balisés.

Loi sur la mobilité douce – Neuchâtel (LMD-NE)

La Loi sur la Mobilité Douce du 1^{er} avril 2018 régit les documents de planification en matière de mobilités douces et la répartition des compétences entre le canton et les communes sur les itinéraires cyclables, que cela concerne la réalisation, l'entretien ou le financement.

Le présent document est contraignant pour les autorités publiques puisque « *les plans directeurs de mobilité cyclable ont force obligatoire pour les autorités des différents niveaux* » (art.15). Il doit faire l'objet d'une révision régulière (art.14), envisageable à l'horizon PAL, afin d'être réexaminé et adapté. La loi ne mentionne toutefois pas d'obligation calendaire quant à la mise en œuvre du plan directeur communal de mobilité cyclable.

En outre, le plan directeur communal de mobilité cyclable est étroitement lié au PDCMC, dont les aménagements « *sauf impossibilités dûment motivées, (...) doivent être réalisés au plus tard lors de la réalisation des travaux planifiés d'entretien constructif de la chaussée ou de nouvelles routes* » (art.16). D'une part, les subventions à leur taux maximal ne peuvent être accordées que si les aménagements réalisés « *respectent tous les principes de conception et d'aménagement définis par le plan directeur cantonal de mobilité cyclable* » (art.22). D'autre part, l'approbation cantonale est nécessaire si un itinéraire cyclable inscrit au PDCMC est supprimé ou modifié (art.23).

2.3. Planifications directrices supérieures

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

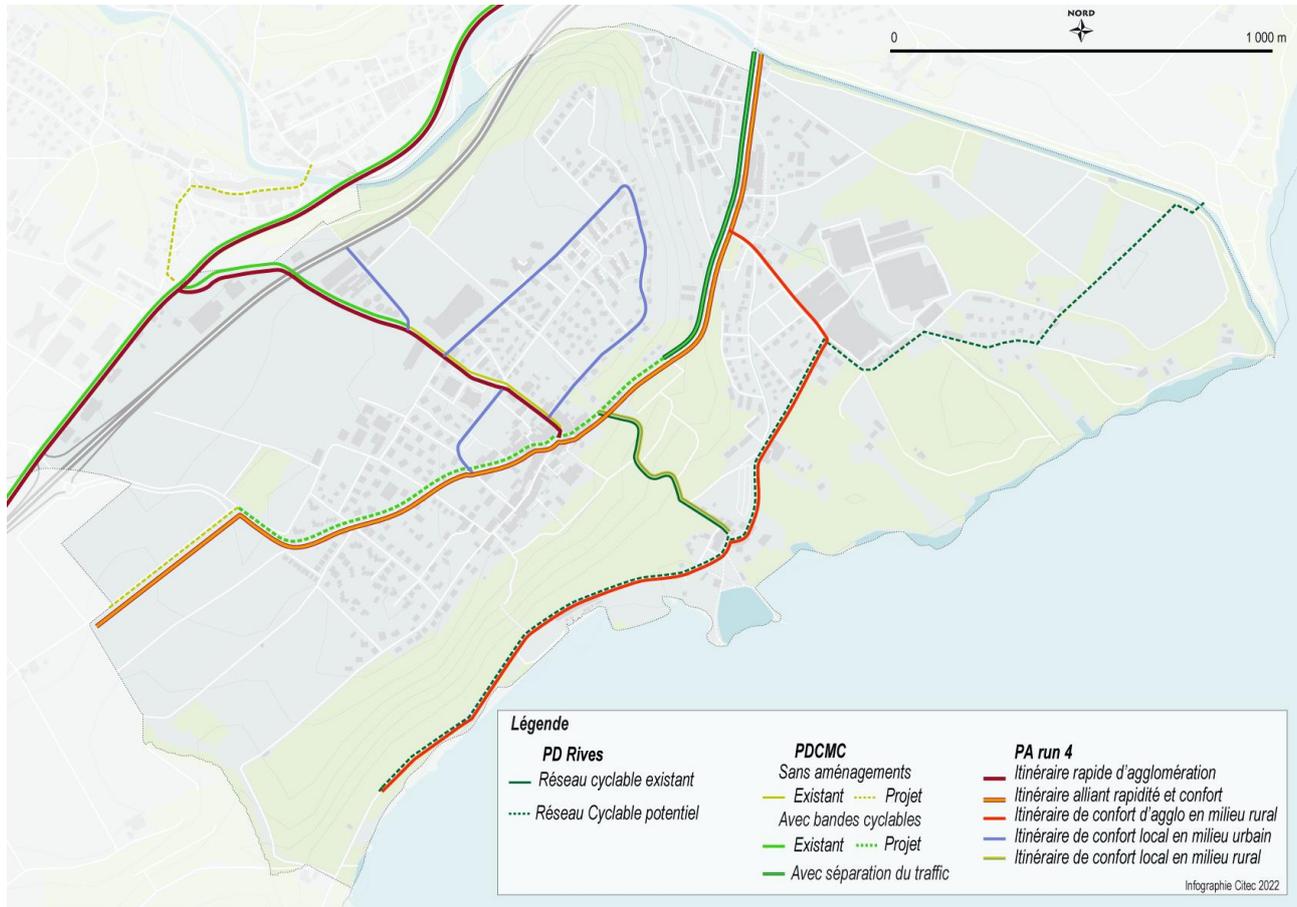


Figure 5 – Planifications supérieures cyclables à Cortaillod

Plusieurs axes sont identifiés par ces planifications : 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 dans le PDCMC et le PA RUN 4. Ce dernier prévoit également une desserte de quartier (« itinéraire de confort en milieu urbain ») chemin des Polonais/rue des Chavannes.

Le PDRives, quant à lui, inventorie les axes touristiques qui longent le lac de Neuchâtel.

Les itinéraires cyclables (existants et en projets) inscrits dans les différentes planifications directrices supérieures, complétés par des axes identifiés grâce au recensement des zones résidentielles et des pôles générateurs de déplacements permettent de proposer un plan du réseau cyclable communal.

3. Hiérarchisation du réseau cyclable

3.1. Carte du réseau cyclable communal

La synthèse des planifications directrices supérieures ainsi que le recensement des pôles générateurs de déplacements et de la population permettent d'établir les itinéraires cyclables sur la commune.

Les itinéraires cyclables sur la commune ont été hiérarchisés en quatre niveaux, définis selon le type d'usagers (=type de trafic) et les paires origine-destination visées (=desserte).

La figure page suivante représente le réseau cyclable hiérarchisé de la commune de Cortaillod.

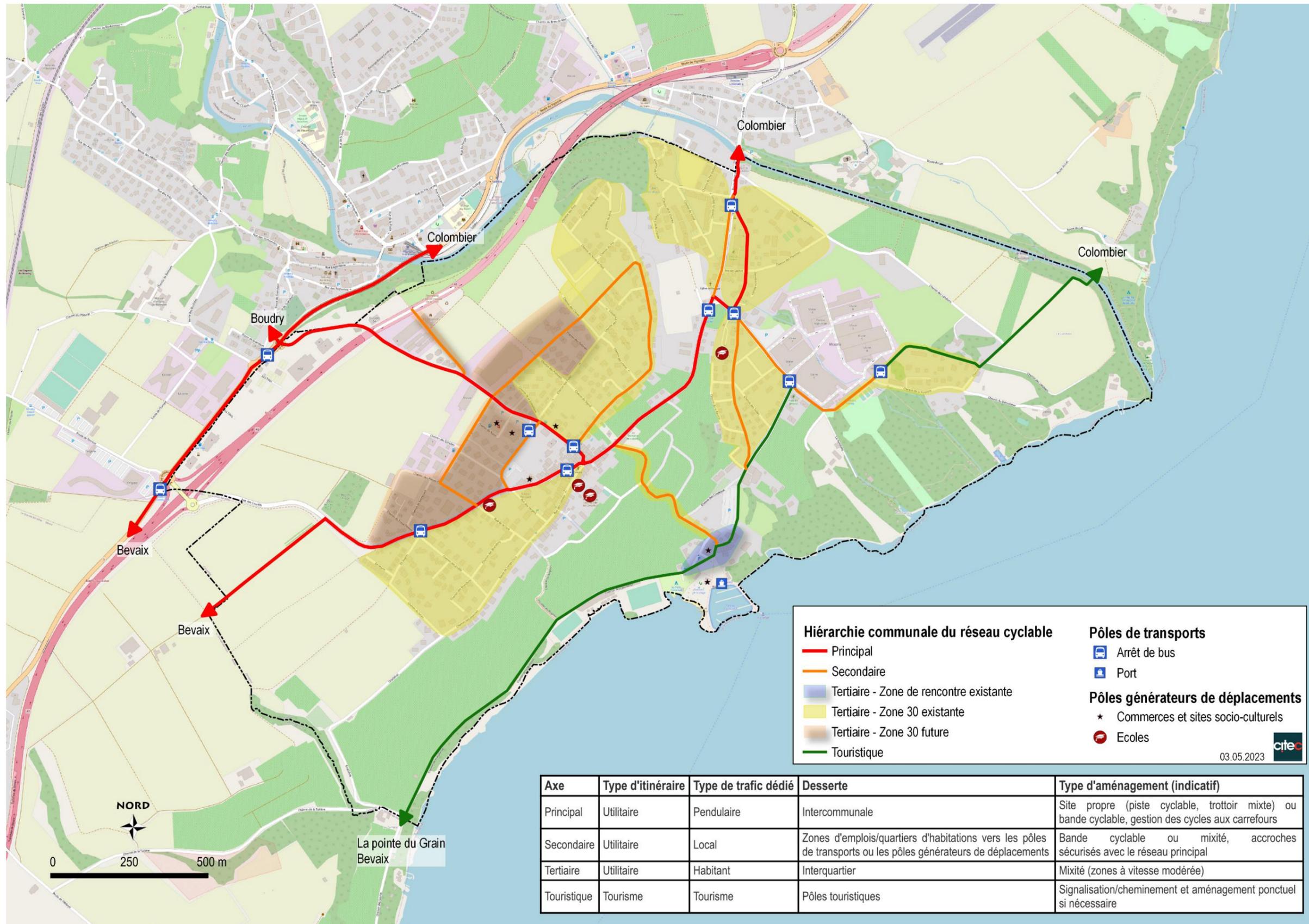


Figure 6 – Hiérarchie cyclable communale

3.2. Explication des niveaux d'hierarchie communale

La hiérarchisation du réseau cyclable 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'utilisateur ;
- 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 6) auxquels on associe un type d'aménagement à privilégier.

A noter que la faisabilité locale des aménagements « idéaux » est vérifiée dans la suite des études (tableau de réponse aux discontinuités).

Niveau 1 : Les axes principaux

Les axes principaux offrent une desserte intercommunale. Ils permettent d'assurer des liaisons directes du centre de Cortaillod et du Petit-Cortaillod vers les communes voisines (La Grande-Béroche, Boudry, Milvignes), la gare de Boudry et Boudry Littorail. Ces axes sont dédiés principalement aux pendulaires qui bénéficieront d'itinéraires directs, sécurisés et rapides depuis/vers leur lieu de travail.

Sur les axes principaux avec un fort trafic journalier moyen (entre 3'000 et 9'500 véhicules/jour), il est préconisé de créer des aménagements cyclables en site propre. La faisabilité locale de cet aménagement « idéal » sera à vérifier finement dans des études complémentaires.



Figure 7 – Piste cyclable unidirectionnelle à Lausanne, Source : www.lausannecites.ch



Figure 8 – Trottoir mixte, Val-de-Travers (Source : Commune de Val-de-Travers)

Les aménagements en site propre impliquent de séparer de la chaussée les cycles, qui ont par conséquent une voie de circulation qui leur est dédiée. Il peut s'agir de pistes cyclables (Figure 7) ou de trottoirs mixtes (Figure 8).

Niveau 2 : Les axes secondaires

Les axes secondaires se connectent aux axes principaux et relient les fortes densités (population ou emplois) aux arrêts de transports publics ou aux pôles générateurs de déplacements. Ils permettent ainsi d'assurer une desserte locale dédiée aux pendulaires ainsi qu'aux habitants de la commune.

Les routes concernées ont un trafic journalier moyen plus faible mais qui reste relativement important (entre 2'000 et 2'600 véhicules/jour).



Figure 9 – Bandes cyclables, Lausanne (source : www.mobilservice.ch)

Au regard du public-cible et du trafic routier, il est souhaitable d'aménager des bandes cyclables (Figure 9) ou des aménagements permettant la mixité des usagers sur la chaussée (zone de rencontre, zone 30) afin d'y sécuriser les cycles.

Niveau 3 : Les axes tertiaires

Les axes tertiaires complètent le maillage cyclable 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 cycles à ce niveau. Toutefois, pour sécuriser les cycles sur ces voies, il est nécessaire de modérer la vitesse.



Figure 10 – Zone de rencontre, Genève (Source : Citec)

Des aménagements favorisant la mixité des modes de transports sont à favoriser tels que les zones de rencontre (Figure 10) et les zones 30.



Figure 11 – Exemple balisage vélo (Source : www.voyage-velo.com/)

Niveau 4 : Les axes touristiques

Ce dernier niveau est dédié à un usage du vélo pour les loisirs. Il permet de relier différents points d'intérêts (plages, ports, points de vue, ...).

A Cortaillod, ils 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 (Figure 11) pour guider les cycles et signaler leur présence est suffisante sur ces axes.

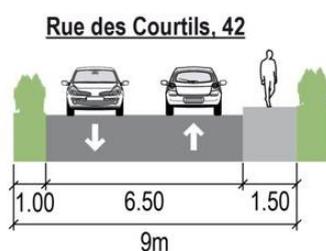
3.3. Mise en application : cas concrets

Il est proposé des exemples de mise en application concrète de la démarche pour l'illustrer. Deux cas ont été choisis :

- Un itinéraire cyclable défini par la hiérarchie communale comme « principal » (=niveau 1) sur une route cantonale, la rue des Courtils ;
- Un itinéraire cyclable secondaire sur une route communale, l'avenue François Borel.

Route cantonale : Rue des Courtils – De l'entrée en localité au carrefour rue des Courtils/rue des Draizes

Etat actuel



Caractéristiques :

- Itinéraire cyclable principal
- PDCMC : itinéraire principal à créer avec des bandes cyclables
- Itinéraire piéton principal avec un trottoir existant
- Circulation de bus (ligne 612)



Figure 12 – Caractéristiques - Rue des Courtils

Niveau d'hierarchie et type d'aménagement envisageable

La rue des Courtils relie la commune de Cortailod à Bevaix. S'agissant d'une liaison intercommunale, cette rue est identifiée comme un axe principal au sens de la hiérarchie communale du réseau cyclable (Figure 6).

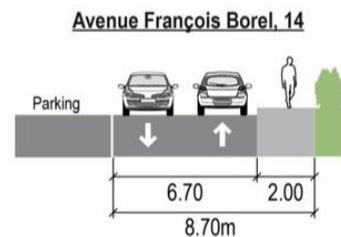
Ce statut d'itinéraire principal incite à viser un aménagement en site propre pour les cyclistes.

Pour améliorer la sécurité et le confort des cyclistes, une piste mixte piétons/cyclistes bidirectionnelle en lieu et place du trottoir actuel est recommandé. La largeur souhaitable de cette piste est de 3.00m selon le bpa. Avec une bordure ≤ 12 cm de haut entre la piste et la chaussée, le gabarit de cette dernière permettant le croisement voiture/poids-lourds devrait être, selon les normes VSS SN 40200 et 40201, de 6.00m à 50km/h. Dès lors des emprises sur le talus communal (à gauche, cf. Figure 12) doivent être envisagées.

A noter que cet itinéraire est identifié dans le PDCMC comme un itinéraire principal (au sens du PDCMC) et prévoit, en conséquence, la mise en place de bandes cyclables.

Route communale : Avenue François Borel

Etat actuel



Caractéristiques :

- Itinéraire cyclable secondaire
- Itinéraire piéton principal avec un trottoir existant aux normes
- Itinéraire non identifié dans le PDCMC
- Circulation de bus (ligne 613) et poids-lourds (site Nexans)
- Parking longeant la chaussée



Figure 13 – Caractéristiques - Avenue François Borel

Niveau d'hierarchie et type d'aménagement envisageable

L'avenue François Borel fait partie de l'itinéraire qui relie l'usine Nexans (360 emplois environ) et le quartier d'habitation à l'ouest de la rue, aux arrêts de bus et au centre du village où se trouve les sites socio-culturels et les commerces. Il se connecte également sur le réseau cyclable principal (au sens de la hiérarchie communale) qui relie Cortailod à Colombier. S'agissant d'une liaison entre quartiers et pôles de transports, cette route est identifiée comme un axe secondaire au sens de la hiérarchie communale du réseau cyclable (Figure 6).

Ce statut d'itinéraire de **niveau 2** incite à viser un aménagement de type bandes cyclables ou mixité des usagers en régime de vitesses réduit.

Le contexte ne permet pas d'aménager l'avenue avec ce type d'aménagement. D'une part, la commune souhaite conserver l'avenue à 50 km/h. D'autre part, il est nécessaire de conserver un gabarit de chaussée de 5.70m garantissant le croisement poids-lourds/voiture selon les normes VSS SN 40200 et 40201. Or, il n'est pas possible d'élargir suffisamment la chaussée pour mettre en place des bandes cyclables.

Considérant le gabarit de la chaussée à maintenir et le trottoir de 2m de large existant, c'est un **trottoir mixte où les cycles sont autorisés** (signal OSR 2.61 avec panneau complémentaire) en lieu et place du trottoir actuel qui est à privilégier. La largeur souhaitable de cette piste est de 3.00m selon le bpa et une bordure ≤ 12 cm de haut entre la piste et la chaussée est préconisée.

A noter que cet itinéraire n'est pas identifié dans le PDCMC.

3.4. Adéquation PDCOM et PDCMC

Ce chapitre analyse l'adéquation entre le PDCMC et la hiérarchie communale du réseau cyclable, tant sur les itinéraires que sur le niveau d'aménagement souhaité. En effet, conformément à la LMD-NE, le plan directeur communal du réseau cyclable doit être conforme au PDCMC ou justifier des choix qui s'en écartent.

La LMD-NE indique que « la subvention maximale pour les aménagements cyclables peut être accordée si ceux-ci respectent tous les principes de conception et d'aménagement définis par le plan directeur cantonal de mobilité cyclable » (art.22) et que « la suppression totale ou partielle d'un itinéraire de mobilité cyclable figurant au plan directeur cantonal de mobilité cyclable est soumise à l'approbation du département » (art.23).

La hiérarchie communale du réseau cyclable tient compte de l'ensemble des itinéraires recensés par le PDCMC (Figure 14). Ces derniers sont repris en intégralité par le niveau 1 de la hiérarchie communale. Toutefois, il peut y avoir un delta entre ce que le PDCMC préconise et l'aménagement visé dans la hiérarchie communale.

Par exemple, le PDCMC prévoit des bandes cyclables rue des Courtils / route de Sachet / route de Boudry et de la signalisation rue de la Fin. L'aménagement idéal visé par la hiérarchie communale pour ce niveau serait dans la mesure du possible le site propre.

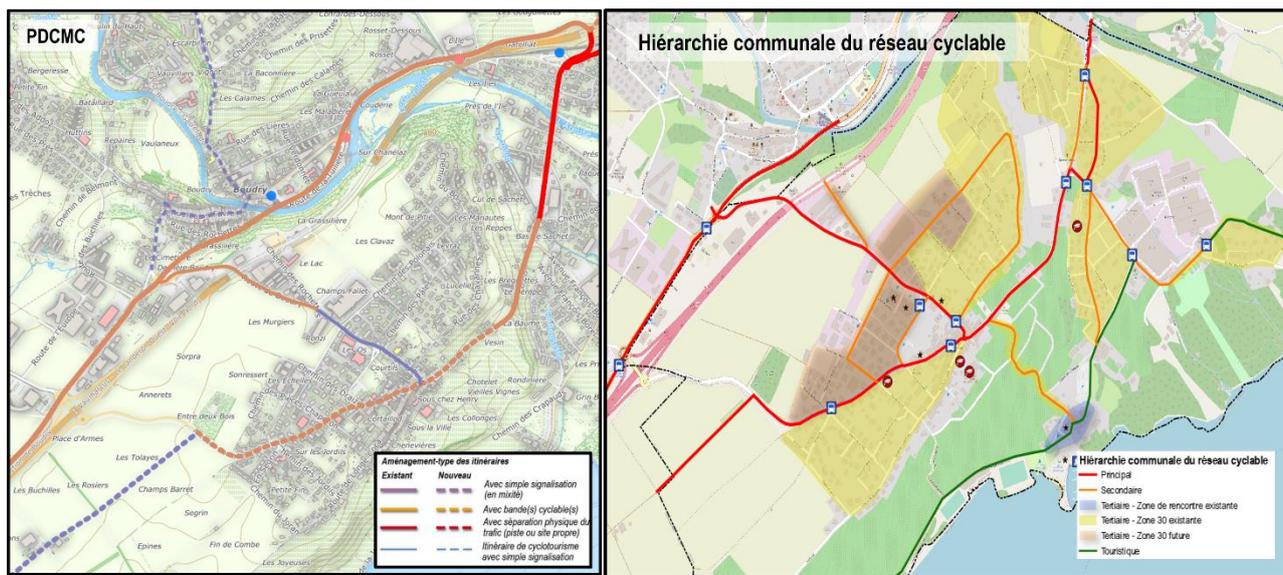


Figure 14 – Adéquation PDCMC / Hiérarchie communale du réseau cyclable

4. Diagnostic ciblé

4.1. Carte des aménagements existants sur les axes de la hiérarchie communale

La Figure 15 recense les aménagements cyclables existants sur les axes concernés par la hiérarchie communale du réseau cyclable :

- Aménagements en site propre (pistes cyclables, trottoirs mixtes, cheminements piétons/vélos ...)
- Bandes cyclables ;
- Zones à vitesse modérée.

Cet inventaire reprend également les itinéraires cyclables existants aménagés avec une « simple signalisation » identifiés par le PDCMC. Cette catégorie du PDCMC concerne les itinéraires pour les déplacements utilitaires et est définie comme suit :

« Les itinéraires pour les déplacements utilitaires ne seront jalonnés que sous certaines conditions. Si la signalisation des itinéraires utilitaires aménagés sur de chemins alternatifs à la route principale, difficilement repérables sans signalisation, fait sens, le jalonnement sur les axes principaux n'est pas nécessaire et fait doublon avec la signalisation voiture. La signalisation des itinéraires utilitaires doit rester simple et compréhensible, il ne faut pas jalonner tous les points d'intérêt locaux ni généraliser les panneaux de direction à tous les carrefours ».

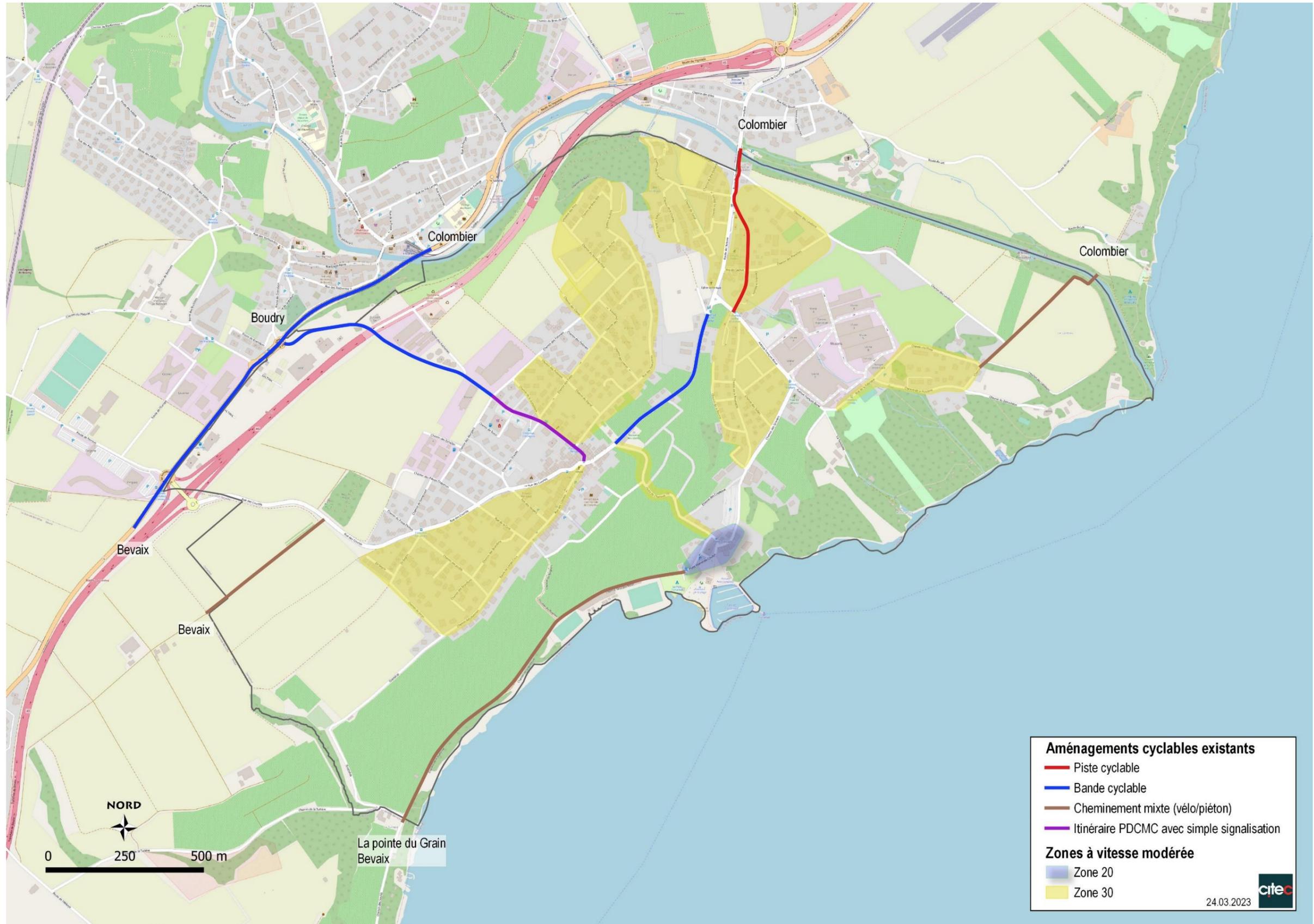


Figure 15 – Aménagements cyclables existants sur les axes de la hiérarchie

4.2. Carte de synthèse des aménagements existants/à créer

La figure page suivante représente la synthèse de l'état du réseau cyclable sur la commune de Cortaillod par rapport aux axes identifiés dans la hiérarchisation communale du réseau cyclable.

Les aménagements cyclables existants

Les tronçons dotés d'aménagements cyclables avec un niveau de service conforme aux types d'aménagements visés dans la hiérarchie communale du réseau cyclable sont considérés comme existants.

Les aménagements cyclables à améliorer

Cette catégorie comprend deux cas :

- Des aménagements cyclables existants qui sont recensés sur le tronçon mais ne correspondent pas aux aménagements visés d'après la hiérarchie communale du réseau cyclable ;
- Des tronçons considérés comme aménagés par le PDCMC qui ne prévoit que de la signalisation alors que la hiérarchie communale du réseau cyclable vise un aménagement avec un niveau de service supérieur (bandes ou pistes cyclables par exemple).

Les aménagements cyclables à créer

Ensemble des axes cyclables identifiés dans la hiérarchie communale du réseau cyclable et qui ne sont pas aménagés.

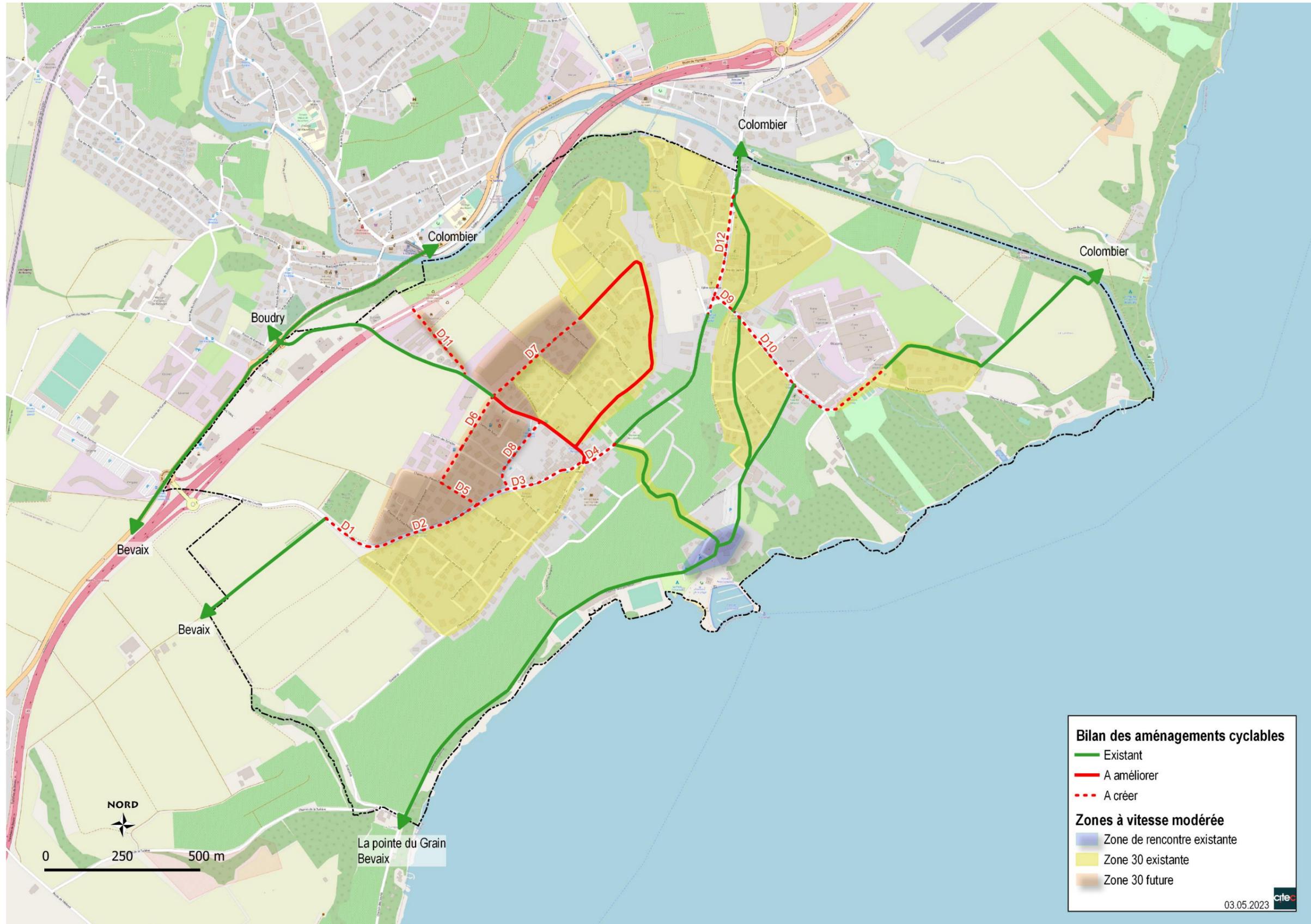


Figure 16 – Synthèse du bilan des aménagements cyclables sur Cortaillod

4.3. Solutions proposées pour régler les discontinuités

Des pistes de solutions sont proposées à titre indicatif aux autorités communales pour résoudre les discontinuités. Ces dernières correspondent aux axes à créer selon la définition du Chapitre 4.2 et la Figure 16.

Tableau 1 – Listing des discontinuités

N°	Lieu	Description	Pistes de solutions/remarques
D1	Rue des Courtils (hors localité)	Itinéraire cyclable et piéton principal qui relie Cortaillod à Bevaix. Il n'est pas aménagé pour les modes doux alors que la vitesse légale est de 80 km/h et le TJM supérieur à 3'000 uv/j.	La problématique est traitée dans la fiche de mesure D1 du PDCP.
D2	Rue des Courtils (entrée en localité – Ch. Des Draizes)	Itinéraire cyclable et piéton principal qui relie Cortaillod à Bevaix. Il n'est pas aménagé pour les cycles alors que la vitesse légale est de 80 km/h et le TJM supérieur à 3'000 uv/j.	Elargissement du trottoir existant à 3m pour créer une piste mixte vélo/piéton bidirectionnelle avec une bordure biaise. Pour garantir le croisement poids-lourds/voiture, il faut conserver un gabarit de chaussée de 6.00m ce qui nécessite de supprimer le talus.
D3	Rue des Courtils – entre le Ch. Des Draizes et la ruelle des Meilliers	Itinéraire cyclable principal non aménagé qui relie Cortaillod à Bevaix (ouest) et Colombier (est). La rue des Courtils passe en sens unique et la chaussée se rétrécit (4m).	Etudier les conditions pour la mise en place d'un contresens cyclable.
D4	Place du Temple – Route de la Goutte d'Or	Itinéraire cyclable principal non aménagé qui relie Cortaillod à Bevaix (ouest) et Colombier (est). La place représente également une discontinuité piétonne. La rue de la Goutte d'Or est étroite (4.80m).	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 (cf. point P2 du PDCP).
D5	Chemin des Pièces-Chaperon – Chemin des Murgiers (jusqu'au Ch. Des Echelles)	Itinéraire cyclable secondaire permettant d'accéder aux commerces depuis la rue des Courtils, non aménagé pour les cycles. La chaussée est étroite (5m de large). Circulation de poids-lourds.	Ch. Des Pièces : Mise en zone 30 ou étudier les conditions d'implantation d'un trottoir avec cycles autorisés à la place du trottoir actuel. Ch. Des Murgiers : mise en zone 30 ou élargir les 2 trottoirs actuels pour qu'ils deviennent des trottoirs avec cycles autorisés (2.50m).
D6	Chemin des Murgiers (entre le Ch. Des Echelles et la route de Boudry)	Itinéraire cyclable secondaire permettant d'accéder aux commerces depuis la rue des Courtils qui n'est pas aménagé pour les cycles.	Saisir l'opportunité du développement de la parcelle 7445 « Ronzi » pour élargir la chaussée et mettre des bandes cyclables de 1.50m de part et d'autre de la chaussée.
D7	Chemin des Polonais	Itinéraire cyclable secondaire permettant de relier la zone d'emplois (commerces/entreprises) au nord de la rue vers les arrêts de bus « Cort'Agora » et « Temple » au centre-ville.	Rue à 50 km/h aujourd'hui qui passera à 30 km/h à futur. Etat actuel : trottoir de 1.50m de chaque côté d'une chaussée large de 6m.
D8	Rue des Draizes	Itinéraire cyclable secondaire permettant d'accéder à Cort'Agora depuis la rue des Courtils qui n'est pas aménagé pour les cycles. La rue est empruntée par les bus.	Etat actuel : Rue de 6m de large + trottoir nord de 1.50m de large. Rue à 40 km/h. Les conditions d'implantation de bandes cyclables sont partiellement réunies. Une étude plus approfondie serait nécessaire (chaussée à voie centrale banalisée).
D9	Route de Sachet / Avenue F. Borel	Carrefour non aménagé pour les cycles créant une discontinuité entre les bandes cyclables route de Sachet et la piste cyclable à partir du Chemin des Planches.	Création d'un tourne-à-gauche pour les cycles dans le carrefour leur permettant de le franchir en deux temps.

D10	Avenue F. Borel	Itinéraire cyclable secondaire qui relie l'usine Nexans et le quartier d'habitation à l'ouest de la rue aux arrêts de bus « Bas-de-Sachet », « Buffet d'un Tram » et « Gravier ».	Création d'un trottoir mixte de 3m avec bordure braise où les cycles sont autorisés (signal OSR 2.61 avec panneau complémentaire).
D11	Chemin des Rochettes	Itinéraire cyclable secondaire reliant le futur secteur de développement « Le Lac » vers les arrêts de bus « Cort'Agora » et « Temple ».	Futur projet communal de zone 30 satisfaisant pour répondre à ce niveau d'hierarchie.
D12	Route de l'Areuse	Absence d'aménagement cyclable « direct » route de l'Areuse (entre les bandes cyclables et la piste cyclable). Largeur de la chaussée : 7.2m	Suppression de la bande médiane et création de 2 bandes cyclables identiques à l'aménagement existant plus au sud.

5. Stationnement pour les cycles

La carte page suivante (Figure 17) recense les besoins en stationnement vélo destinés à un usage public. Ces derniers ont été identifiés sur les itinéraires cyclables principaux et secondaires de la hiérarchie communale du réseau cyclable, en tenant compte de la proximité des pôles de transports, des sites socioculturels, des commerces et des futurs secteurs de développement dont au moins une partie de l'affectation est destinée à du commerce, du service ou de l'industrie.

Dans la mesure du possible, les propositions d'aménagement de stationnement sont faites sur le domaine public. Lorsque cela n'est pas possible, l'aménagement est placé sur une parcelle privée, ce qui implique des négociations avec les propriétaires voire une acquisition de la parcelle concernée.

Une étude plus approfondie sur le type d'aménagement et le nombre de places à créer sera nécessaire.

Concernant l'usage privé, il faut se référer au nouveau RELConstr. Il y est précisé que « toute construction ou installation nouvelle ou faisant l'objet d'importantes transformations ou d'un changement d'affectation doit disposer, sur fonds privés et à proximité immédiate, de places de stationnement (...) pour les vélos et vélos à assistance électrique » (art.26). Le nombre et le dimensionnement des places de stationnement doivent être conformes aux VSS 40 065 et VSS 40 066.

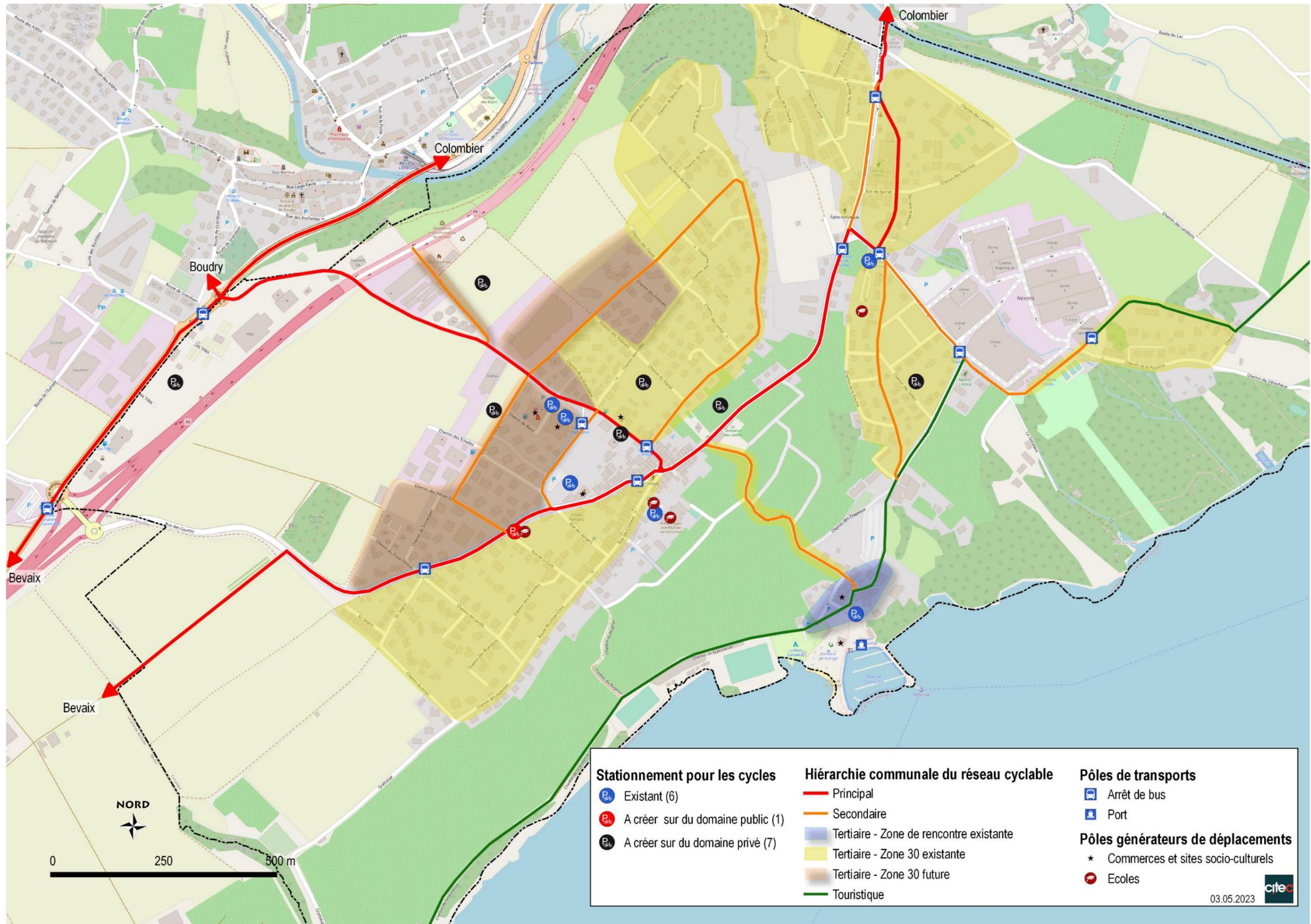


Figure 17 – Stationnement pour les cycles à Cortailod