

Étude de base

# Mobilité piétonne

*Mobilité fonctionnelle et mobilité de tourisme et de loisirs*

État final au 23 février 2021



## TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION .....	1
<b>A) RENDRE ATTRACTIVE LA MOBILITE FONCTIONNELLE.....</b>	<b>3</b>
PLANIFICATION SUPERIEURE.....	3
DONNEES DE BASE.....	5
1. MOBILITE PIETONNE FONCTIONNELLE HORS DES LOCALITES.....	7
DIAGNOSTIC .....	7
OBJECTIFS COMMUNAUX.....	13
PROJET .....	13
2. MOBILITE PIETONNE FONCTIONNELLE DANS LES LOCALITES .....	16
DIAGNOSTIC .....	16
OBJECTIF COMMUNAL.....	17
PROJET .....	17
DOSSIER PAR LOCALITE " MOBILITE FONCTIONNELLE DANS LES LOCALITES BILAN ANCIEN PDCP, DIAGNOSTIC, PLAN DE RESEAU" .....	25
<b>B) VERS UN PROJET TOURISTIQUE POUR LE VAL-DE-RUZ .....</b>	<b>58</b>
PLANIFICATION DIRECTRICE.....	58
DONNEES DE BASE.....	60
DIAGNOSTIC .....	63
OBJECTIF COMMUNAL.....	64
PROJET .....	64
MESURES .....	67
<b>ANNEXE : DONNEES RELATIVES AUX ZONES 20/30 ET AUX PASSAGES POUR PIETONS.....</b>	<b>71</b>



# INTRODUCTION

## Contexte de l'étude

Suite à la fusion qui l'a créée, la Commune de Val-de-Ruz est soumise aux Plans d'aménagement et aux Règlements des 15 communes qui l'ont formée – certaines de ces planifications étant parfois vieilles de plus de 20 ou 30 ans. Afin d'uniformiser ces planifications et de les mettre en conformité avec les pratiques et principes actuels de l'aménagement du territoire – à commencer par la Loi fédérale sur l'aménagement du territoire et le Plan directeur cantonal de 2019 –, la Commune doit procéder à une révision générale de ses Plans d'aménagement local (PAL) afin de disposer d'un PAL unifié et à jour.

La première étape des travaux d'établissement du PAL de Val-de-Ruz a commencé fin 2018. Cette étape a permis aux autorités de définir les études à réaliser, tout en fixant leurs priorités pour les deux étapes suivantes. La deuxième étape comprend la réalisation en parallèle de plusieurs études de base, aux thématiques diverses. Un Projet de territoire doit synthétiser leurs résultats, définir la vision communale qui présidera à son développement ces 15 prochaines années, et dessiner les grandes lignes du futur PAL et de son Règlement.

Parmi les 6 études de base élaborées au cours de cette 2e étape, on trouve le présent Plan directeur des chemins pour piétons, requis par la loi cantonale.

## Processus

L'étude de base visant à établir le Plan directeur des chemins pour piétons de la Commune de Val-de-Ruz a été réalisée entre janvier et octobre 2020, en coordination étroite avec les cinq autres études élaborées en parallèle

dans le cadre de la 2e étape de révision du PAL de la Commune. Elle a aussi été adaptée sur des points mineurs en fonction du Projet de territoire, développé entre août et décembre 2020.

Des éléments du Plan directeur des chemins pour piétons ont été présentés dans le cadre des séances des Réseaux citoyens "Habiter", "Vivre" et "Découvrir" entre fin août et mi-septembre 2020. Enfin, le Plan a fait l'objet d'une séance de coordination avec le Service de l'aménagement du territoire le 6 octobre 2020.

Après validation par le Conseil Communal en novembre 2020, cette étude devient un élément de charpente du Projet de territoire de la Commune de Val-de-Ruz. Elle est présentée, avec les 5 autres études et le Projet lui-même, aux Services cantonaux le 4 décembre 2020.

Par ailleurs, des informations relatives aux zones 30/20 et aux passages pour piétons ont été transmises par la Commune en fin d'étude ; n'ayant pu être intégrées dans les travaux, elles figurent en annexe de ce rapport.

## Contenu de l'étude

L'étude mobilité piétonne traite de la mobilité douce dans la Commune de Val-de-Ruz dans sa globalité. Elle couvre deux aspects complémentaires des modes de déplacement actifs, donnant lieu à deux volets dans le présent rapport: d'une part, la mobilité fonctionnelle et, d'autre part, la mobilité touristique et de loisirs.

**La mobilité fonctionnelle** prend place dans la plaine; elle représente tous les déplacements quotidiens à pied, en vélo, en trottinette, etc. entre les domiciles, les lieux de travail, les écoles, les commerces, les loisirs, etc. Le cheminement est un moyen de relier ces buts.

Le volet mobilité fonctionnelle de cette étude de base donne lieu à la première phase du **Plan directeur communal des chemins pour piétons**, qui est une exigence légale (art. 11 LI-LCPR) et est établie au stade du Projet de territoire. Cette phase permet de « représenter l'existant et de définir

les discontinuités et les points problématiques » (guide du PAL, aides thématiques). L'étape de finalisation du Plan directeur communal des chemins pour piétons à l'intérieur des localités, comprenant fiches de coordination, liste de mesure et rapport OAT, s'établira au moment de la 3<sup>e</sup> étape du PAL. Sera alors pris en compte l'inventaire des zones 20/30 et des passages pour piétons à conserver/supprimer.

**La mobilité de loisirs** se compose des activités de randonnée, de vélo, de VTT, de ski de fond, de raquettes, etc. effectuées dans une logique touristique ou de loisirs. Dans ce cas, le cheminement constitue un but en tant que tel. A Val-de-Ruz, elle concerne essentiellement la basse et moyenne montagne, de part et d'autre de la plaine. La mobilité douce est l'élément central du tourisme dans la région jurassienne.

Le volet mobilité de loisirs donne lieu au **Concept directeur communal des chemins de randonnée pédestre**, qui s'apparente au plan communal des chemins de randonnée pédestre (art. 14 LI-LCPR), élément facultatif complémentaire aux plans cantonaux.

Le Concept directeur communal des chemins de randonnée pédestre propose un réseau de chemins pédestres hiérarchisé. Il pose la base du Plan directeur du tourisme. Le Concept directeur communal des chemins de randonnée pédestre et celui du tourisme sont en lien étroit et complètent ensemble l'étude de l'IMVT de la HES-ARC « Activités touristiques dans la Commune de Val-de-Ruz » qui établit un diagnostic et amorce un concept touristique.

Le Plan directeur des chemins pour piétons et le Concept directeur des chemins de randonnée pédestre proposent des **principes de liaisons** que la collectivité (et les autres acteurs de type association, Parc Chasseral, etc.) doivent prendre en compte et en les adaptant au contexte (état de chemin, acteurs concernés).

## A) RENDRE ATTRACTIVE LA MOBILITE FONCTIONNELLE

Le Plan Directeur des chemins piétons (PDCP) a pour but d'augmenter la part de courtes distances parcourues à pied au sein de la Commune de Val-de-Ruz, d'articuler les espaces publics de qualité (place, rue, espace vert), de privilégier le déplacement doux en lien avec les transports publics, d'accompagner la qualité urbaine et la sécurité dans les localités (pour les usagers fragiles notamment). Comme le définit le guide de planification du PAL, « un réseau piéton de qualité est attractif, sûr, direct et accessible ».

### PLANIFICATION SUPERIEURE

#### LOI D'INTRODUCTION DE LA LOI FEDERALE SUR LES CHEMINS POUR PIETONS ET LES CHEMINS DE RANDONNEE PEDESTRE (LI-LCPR)

Selon la loi cantonale sur les chemins pour piétons et chemins de randonnée pédestre, le canton établit le plan directeur cantonal des chemins pour piétons et des chemins de randonnée pédestre. Il s'agit d'un plan directeur cantonal sectoriel datant de 1991 actuellement en cours de révision. Une coordination entre le présent Plan directeur communal et le plan directeur cantonal des chemins pour piétons et chemins de randonnée pédestre a été menée.

Les Communes adoptent quant à elles un plan directeur communal des chemins pour piétons (art. 12 LI-LCPR), objet de la présente étude PDCP. Il fixe les **principes et les intentions communales en matière de chemins pour piétons** et désigne les chemins du **domaine public affectés** à la circulation des piétons. Il est adopté par le Conseil communal et soumis à l'approbation du département chargé de l'application de la LI-LCPR. Le plan est contraignant pour les autorités.

### PLAN DIRECTEUR CANTONAL

Le plan directeur des chemins piétons est concerné par 5 fiches de coordination du Plan directeur cantonal (PDCant). Les fiches A\_21, A\_24, A\_26 et A\_27 définissent les buts et les compétences respectives du canton et des Communes. La fiche de coordination R\_33 précise les éléments du réseau cantonal.

En lien avec l'évolution de l'urbanisation sur le plan cantonal et national, la mobilité interne continuera d'augmenter. Pour y répondre de manière durable, le Canton vise à favoriser les mobilités alternatives au transport individuel motorisé (TIM), c'est-à-dire les transports publics (TP) et la mobilité douce (MD).

Bien que les différents modes de transport restent complémentaires et différenciés selon les territoires, il préconise un report modal fort, pour les déplacements courts notamment. Il précise que les mobilités douces doivent être promues également dans les espaces périurbains pour les déplacements de courte distance et le rabattement vers le RER.

Le but est de réduire les nuisances environnementales (pollution, bruit), d'augmenter la sécurité (diminution de la fréquence et de la gravité des accidents), de favoriser la cohabitation de tous les usagers et de renforcer la qualité de vie des habitants. Le report modal permettra en outre d'éviter

de nouveaux investissements majeurs dans les routes, qui seraient contraires à un développement durable à long terme, hors travaux d'aménagement et d'entretien routiers qui viennent en appui du projet d'Agglomération et favorisent la valorisation de l'espace urbain (H20-H18).

## PLAN DIRECTEUR CANTONAL DES CHEMINS POUR PIETONS ET DES CHEMINS DE RANDONNEE PEDESTRE (ELEMENTS DE LA REVISION EN COURS)

Les éléments de la révision en cours du plan directeur cantonal des chemins pour piétons et des chemins de randonnée pédestre concernent avant tout les chemins de randonnée et moins les chemins fonctionnels pour piétons. Certains chemins du réseau de randonnée (dans la plaine surtout) peuvent cependant être empruntés pour des trajets fonctionnels.

## PLANIFICATION REGIONALE

Le Plan directeur régional (PDR) identifie « les Chemins Chouettes » pour les déplacements de loisirs et touristiques et évoque les aménagements existants pour les déplacements utilitaires et quotidiens (bandes cyclables en site propre partagées avec les piétons).

Le PDR met également en exergue quelques lacunes, notamment des problématiques d'entrées et de traversées de localité, de signalisation, de continuité et de marquage, ainsi qu'une connexion avec Neuchâtel peu satisfaisante.

## CONCEPT MD - Réseau principal avec RER

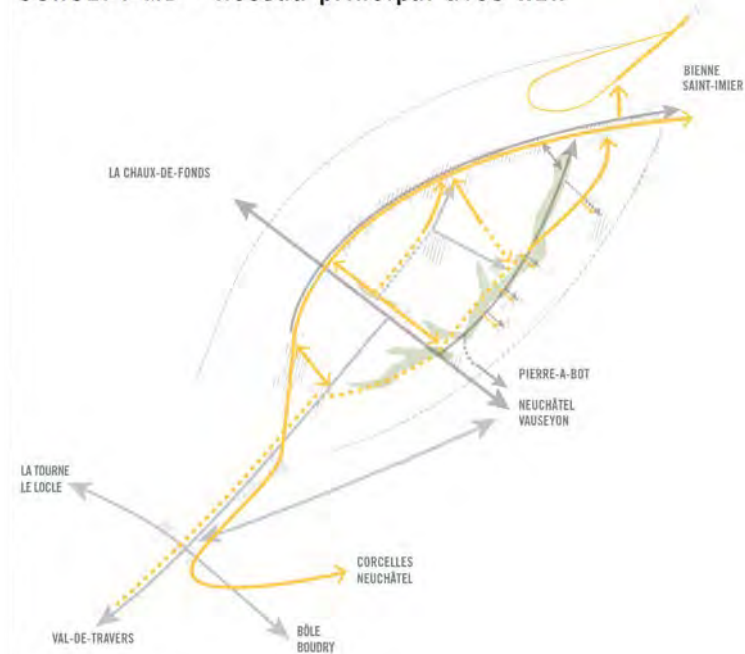


Figure 1 : Concept de mobilité douce du Plan directeur régional, avec RER

« Le concept de desserte en mobilité douce à l'échelle régionale se compose de deux axes majeurs situés en périphérie de la plaine, au Nord, le long de l'axe urbain Les Geneveys-sur-Coffrane – Villiers et, au Sud, entre Coffrane et Villiers.

Trois axes transversaux permettent ensuite d'assurer une perméabilité de la plaine et de garantir les connexions entre les villages:

- Les Geneveys-sur-Coffrane – Coffrane
- Les Hauts-Geneveys – Valangin
- Cernier (Evologia) – Engollon »

Voici les objectifs qui ressortent du PDR:

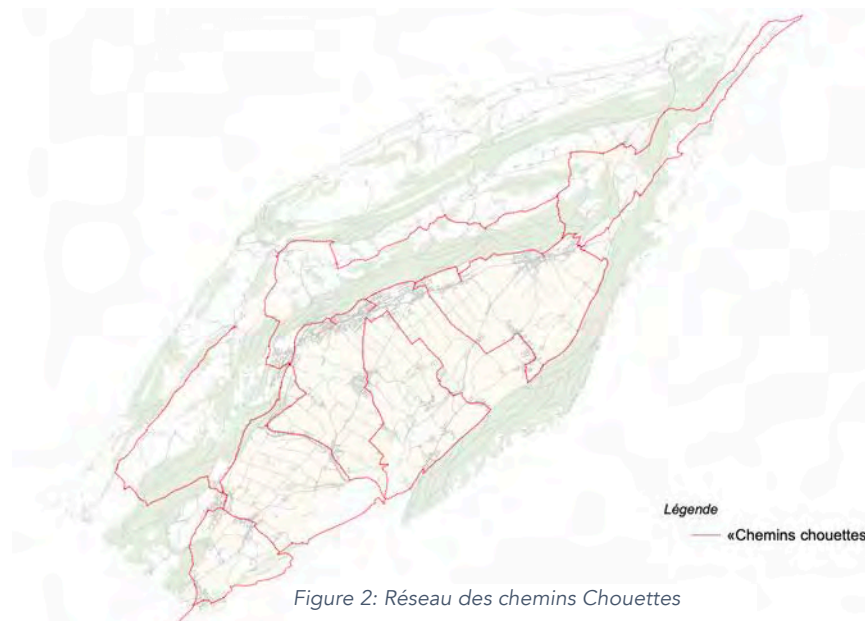
- Assurer le partage des mobilités pour la rue urbaine reliant Les Hauts-Geneveys à Villiers (axe urbain)
- Sortir les flux motorisés des centres de localités reliant les Hauts Geneveys au Chillou, à Fontaines et à Cernier (axe économique)
- Assurer la continuité piétonne (et vélo) en fond de vallée le long du Seyon reliant Valangin à Dombresson (axe Seyon / Sorge)
- Créer une connexion de Valangin à Coffrane s'appuyant sur La Sorge (axe Seyon / Sorge)

Le PDR reconnaît en outre que la Commune de Val-de-Ruz comprend autant de centralités que de villages. Il suggère de manière générale de valoriser les cœurs de village avec notamment la valorisation du patrimoine bâti et l'utilisation des volumes existants, l'aménagement des espaces publics, la densification des centres.

## DONNEES DE BASE

### CHEMINS CHOUETTES

Les Chemins Chouettes sont des « itinéraires didactiques voués à la découverte pédestre du patrimoine naturel et culturel du Val-de-Ruz, selon les principes de l'écotourisme ». Ils visent à valoriser les aspects historiques, géographiques, biologiques, socio-économiques, architecturaux du territoire. Sur les 7 balades proposées, 3 parcourent la plaine. Ils ont fait l'objet d'une analyse attentive. Plusieurs tronçons sont repris dans les itinéraires proposés.



### ANCIENS PLANS DIRECTEURS DES CHEMINS PIETONS

Le bureau d'étude a procédé à l'examen des Plans directeurs des chemins piétons (PDCP) élaboré par les anciennes Communes ; le bilan est présenté dans le dossier ci-après (p.25 et ss), localité par localité. Une majorité d'anciennes Communes avaient établi leur PDCP ; les anciennes Communes de Savagner, Fontaines, Boudevilliers, les Hauts-Geneveys et Les Geneveys-sur-Coffrane font exception.

Les PDCP existants suivent la méthodologie neuchâteloise découlant des directives de l'Office fédéral des routes (OFROU) et de Mobilité piétonne Suisse. Ils identifient les éléments piétonniers existants et à aménager. S'en dégage un projet simplifié du réseau piéton qui distingue, d'une part, les routes principales assorties d'un trottoir linéaire et de passages sécurisés

pour les piétons, et, d'autre part, le reste des routes en zone 30 km/h, qui ne font généralement pas l'objet d'une sécurisation en faveur du piéton. Ces plans suivent une logique routière et non d'espaces publics et piétonniers.

Seul le PDCP de Coffrane ambitionne de traiter l'espace villageois en différenciant la partie des routes hors et dans les localités, les rues villageoises comme espace partagé entre les divers utilisateurs et les espaces publics à aménager en priorité pour les piétons aux abords de l'église, de l'ancienne Maison de Commune et de l'école.

Il faut relever que les mesures annoncées dans les PDCP de Fontainemelon, Cernier, Chézard-Saint-Martin et Dombresson sont exécutées ou en cours d'exécution. Seul le village de Villiers ne bénéficie pas à ce jour des aménagements routiers annoncés.

En raison de la taille importante de la Commune de Val-de-Ruz, deux échelles ont été nécessaires pour l'élaboration du PDCP. Ainsi, la suite de l'étude sur la mobilité piétonne fonctionnelle est divisée en deux parties : la mobilité piétonne fonctionnelle entre les localités, planification d'ensemble (1) et la mobilité fonctionnelle au sein des localités, planification de détail (2).



Figure 3 : Rue des Forgerons à Grand Savagnier, début du XX<sup>e</sup> s., la rue comme espace de vie, Claude-Alain Wenger

# 1. MOBILITE PIETONNE FONCTIONNELLE ENTRE LES LOCALITES

## DIAGNOSTIC

### RESEAU DES VOIES ET DES CHEMINS PAR LES DONNEES HISTORIQUES

Le réseau de communication actuel résulte d'une superposition et d'une évolution de différents réseaux ayant chacun leur fonction. Leur tracé a généralement épousé la topographie.

#### Déplacements à grande distance des produits et des personnes (Fig. 4)

Les **voies historiques linéaire** passent par Valangin – la porte d'entrée historique de la vallée – en direction de La Chaux-de-Fonds, en passant par Boudevilliers et Les Hauts-Genèveys (rues montantes), et en direction de Saint-Imier (rues horizontales au pied des coteaux). Une autre route connecte Peseux au Locle par Coffrane et Genèveys-sur-Coffrane (rues montantes).

#### Réseau de chemins en étoile et production agricole (Fig. 5)

La polyculture et l'assolement triennal ont conduit à un regroupement de l'habitat sous la forme de villages et hameaux distants de quelques kilomètres. Un **réseau en étoiles** les relie entre eux et dessert les champs cultivés. Sur les coteaux des **rues montantes en direction des hauteurs** permettent d'atteindre les forêts et les alpages.

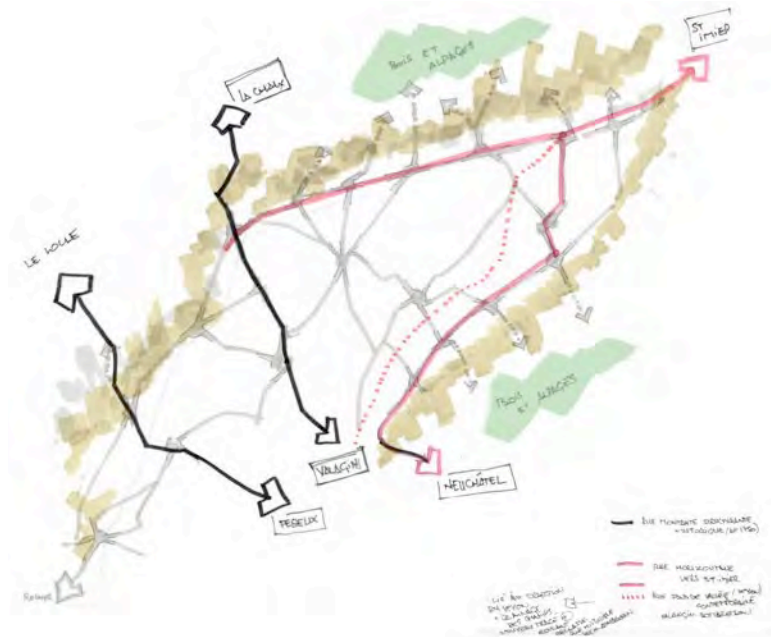


Figure 4 : Déplacements à grande distance des produits et des personnes

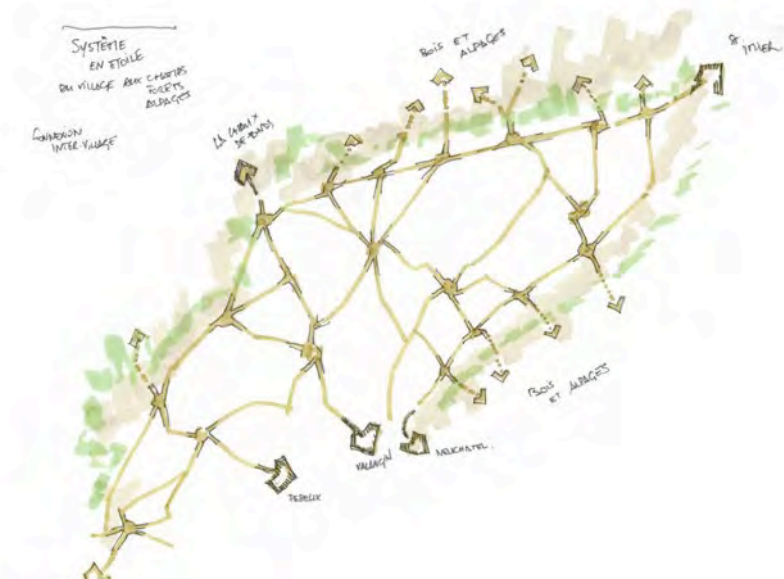


Figure 5 : Réseau de chemins en étoiles



### Réseau de chemins linéaires, voies ferrées et production industrielle (Fig. 6)

Les localités de la moitié est de la Commune se sont organisées selon un développement horizontal autour de voies quasi horizontales. Cette linéarité a été accentuée avec le développement de l'industrie : une route industrielle, parcourue par un tramway de 1903 à 1948, relie la gare des Hauts-Geneveys à Villiers.

Sur la partie ouest, la voie ferrée qui relie Neuchâtel à La Chaux-de-fonds et au Locle dessert depuis 1883 les villages des Geneveys-sur-Coffrane et des Hauts-Geneveys (Fig. 6) A noter que la desserte de Montmollin a pris fin début 2016.. Cette ligne sera désaffectée à l'horizon 2035 au profit d'une liaison ferroviaire rapide entre Neuchâtel et la Chaux-de-fonds avec un unique arrêt intermédiaire à Cernier.

### Chemins d'amélioration foncière et production agricole contemporaine (Fig. 7)

La restructuration agricole contemporaine, lors de différents processus d'amélioration foncière, a dessiné un nouveau maillage orthogonal dans la plaine avec des chemins qui contournent les champs. Les parcours s'en retrouvent multipliés mais sont rarement des chemins directs.

### Modernisation du réseau routier et urbanisation périphérique

Depuis les années 1960, les réseaux de communication s'inscrivent en force sur les territoires urbanisés et agricoles. La route cantonale H20 a rejoint le réseau des routes nationales en 2017. En quelque sorte, la logique fonctionnelle contemporaine s'oppose à la logique organique antérieure.

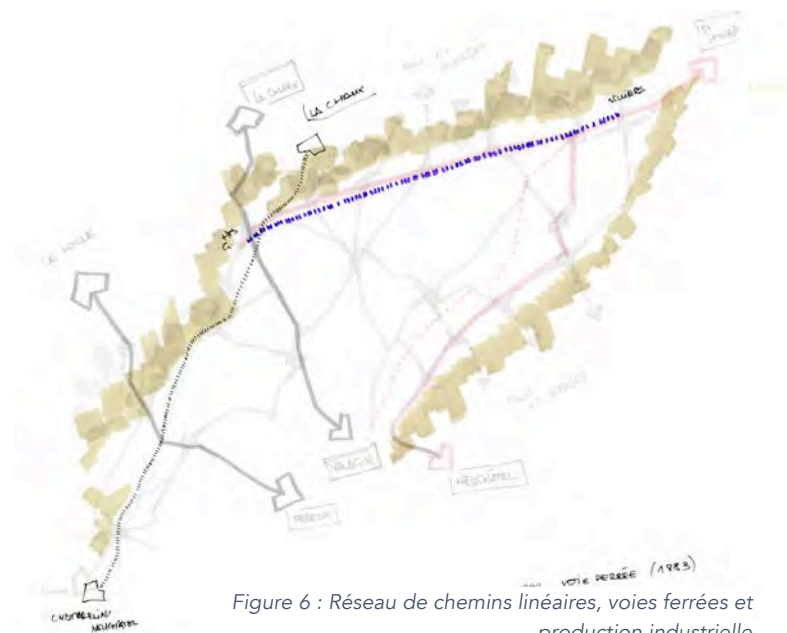


Figure 6 : Réseau de chemins linéaires, voies ferrées et production industrielle

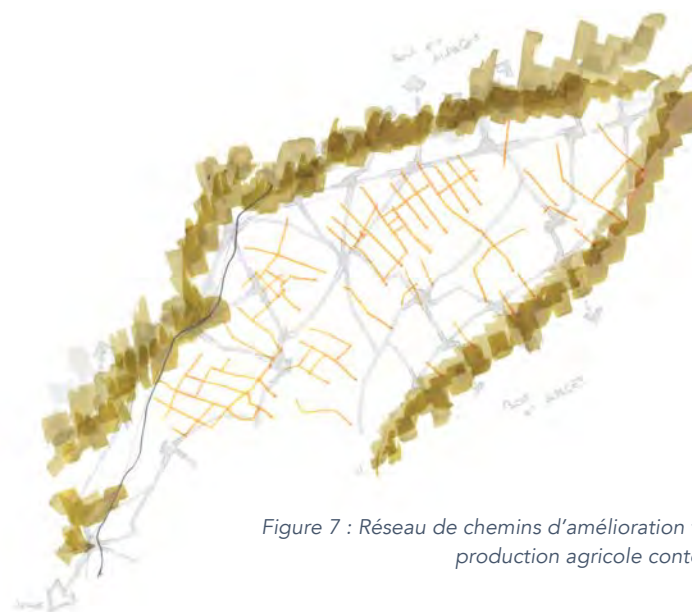


Figure 7 : Réseau de chemins d'amélioration foncière et production agricole contemporaine



## APPRECIATION DU RESEAU DE MOBILITE DOUCE

La lecture des différents réseaux du Val-de-Ruz laisse entrevoir une **quantité suffisante de tracés**. En revanche, leur **qualité** est plus problématique.

### *Forces/Opportunités*

- Le chemin à la lisière de la forêt qui ceinture le Val offre un lien de qualité entre les villages ; il est en grande partie existant et en devenir pour certains tronçons.
- La distance limitée d'un village à l'autre (env. 5km aller-retour) est adaptée à la marche.
- Les parcours sur les voies horizontales, au dénivelé limité, se prêtent bien à la marche.
- Les itinéraires passant par plusieurs localités, moins appropriés à la marche, conviennent aux vélos et mobilités avec assistance.

### *Faiblesses/Menaces*

- La route cantonale H20 coupe la vallée en deux moitiés.
- Chaque fonction possède un réseau adapté à ses besoins ; il en résulte une multiplication des tracés (notamment agricoles, forestiers, ferroviaires, routiers) qui ne sont pas intégrés.
- Pour la mobilité piétonne, ces réseaux manquent d'efficacité ; cependant la création de nouveaux tracés plus efficaces est compliquée et redondante.
- La compatibilité entre les différents utilisateurs d'un même tracé (piétons, vélos, véhicules agricoles, chevaux) peut être problématique ; elle doit être examinée.
- La complémentarité avec le réseau de transports publics, efficace relais de la mobilité douce, est à renforcer.
- Les améliorations routières hors localités hiérarchisant trop le réseau (passages dénivelé Moulin Beyerel et aux Hauts-Geneveys).



Figures 8 : Liaison fonctionnelle sur chemin en site propre entre Saules et Vilars (gauche) et entre Fenin et Vilars (droite), Photo EA



Figure 9 : Abri et place de jeu sur le parcours de la Voie révolutionnaire, à proximité de la Jonchère : un lieu de convivialité, Photo EA

À terme, le RER avec la nouvelle gare de Cernier nécessitera une réorganisation du réseau de transports publics régional qui convergera vers la nouvelle gare. Des cheminements efficaces devront également rejoindre la gare ; ils sont d'ores et déjà anticipés en partie par la Commune.

Une lecture fine permet de définir le réseau de mobilité piétonne le plus adapté. Appuyé sur des tracés existants, un nouveau réseau maillé faiblement hiérarchisé peut être mis en place permettant de rejoindre chacune des localités de la Commune .

#### Coordination avec le PDR

Le PDR propose un plan sectoriel pour la mobilité de plaine (planche n°17) qui s'appuie sur un atelier de travail spécifique. La plupart des liaisons proposées sont adéquates et seront par conséquent reprises dans le Plan directeur communal des chemins piétons.

Cependant, quelques-uns des tronçons ne semblent pas des plus adaptés et seront réévalués, notamment ceux qui se situent le long de routes à fort trafic (la qualité du cheminement pour le piéton y est faible) ou encore les liaisons proposées le long du Seyon et de la Sorge (plan 16 ; page 56 à 61 du Rapport), qui entrent en conflit avec les objectifs de protection du milieu naturel. De plus, il est constaté un manque de liaisons transversales propres à relier les localités de part et d'autre de la vallée.

(cf. **Planche 1** – Plan Directeur des Chemins pour Piétons – interlocalités, « Évaluation du réseau de mobilité douce du Plan Directeur Régional »)



Figure 10 : Villiers, liaison entre le chemin de la lisière à l'adret et à l'ubac



Figure 11 : Cheminement transversal entre Vilars et les méandres du Seyon



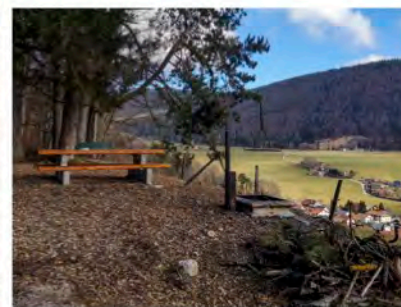
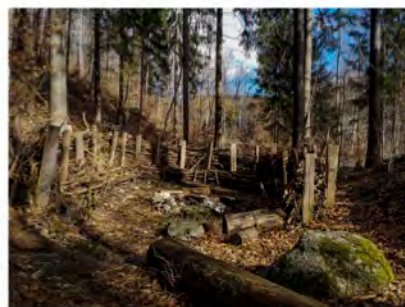
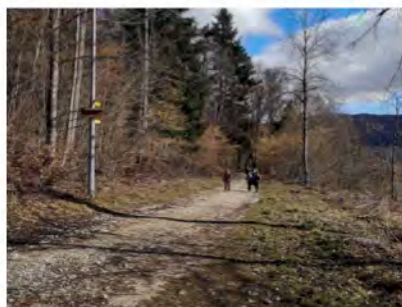
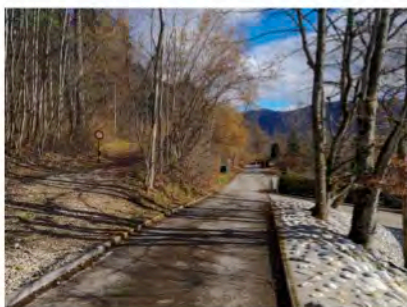
Figure 12 : Dispositif de traversée sécurisée pour les piétons aux Hauts-Geneveys



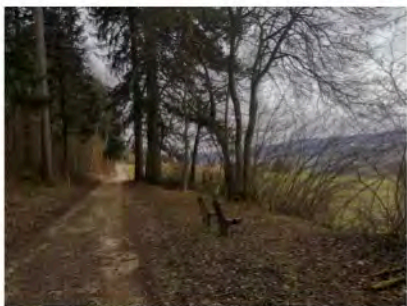
Figures 13 : Chemins de la lisière de la forêt, Photos EA



Fontainemelon – Cernier  
Lisière adret



Chézard - Saint-Martin – Dombresson – Villiers  
Lisière adret



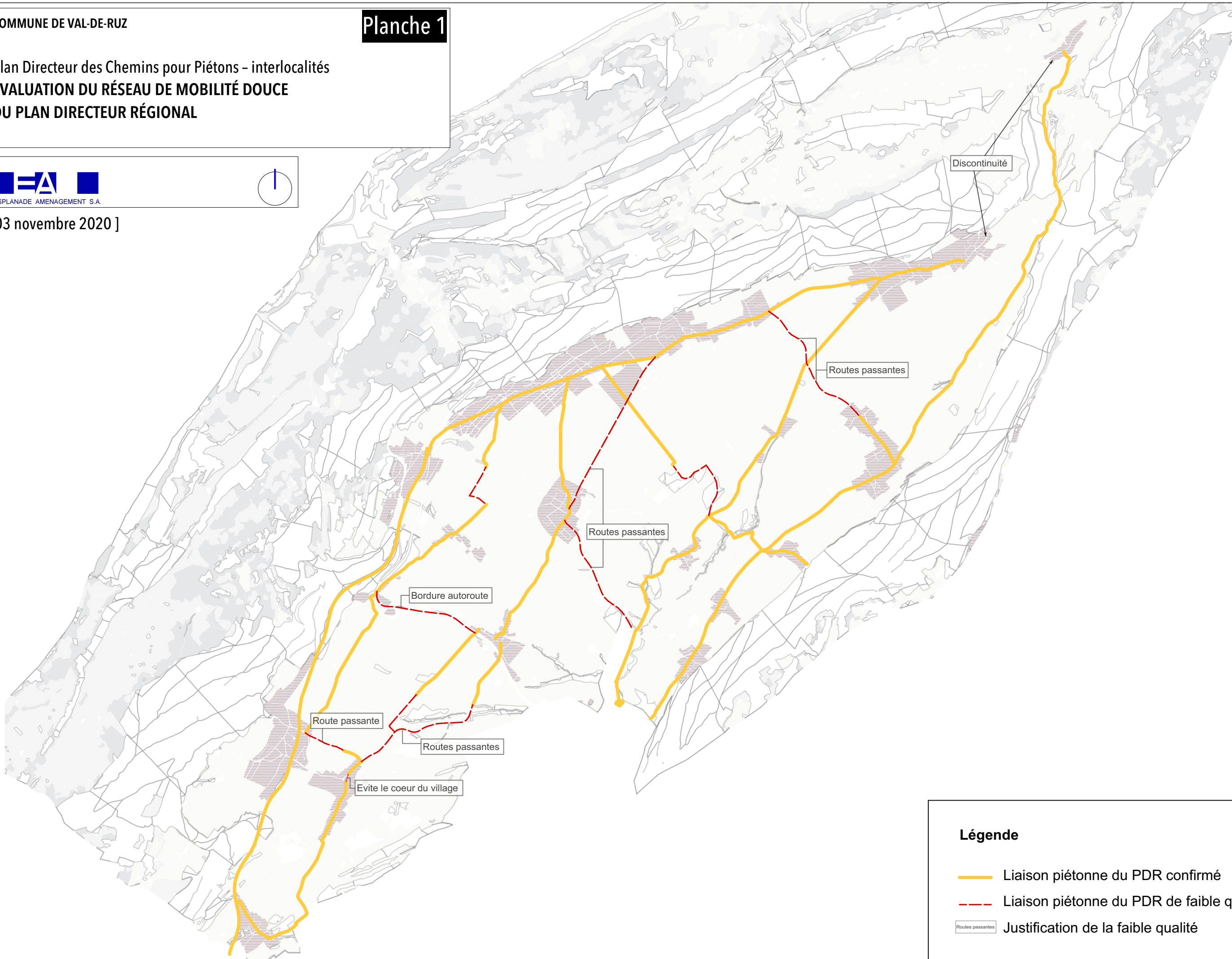
Savagnier – Saules – Fenin  
Lisière ubac






Plan Directeur des Chemins pour Piétons - interlocalités  
EVALUATION DU RÉSEAU DE MOBILITÉ DOUCE  
DU PLAN DIRECTEUR RÉGIONAL



[ 03 novembre 2020 ]



**Légende**

-  Liaison piétonne du PDR confirmé
-  Liaison piétonne du PDR de faible qualité à réviser
-  Justification de la faible qualité

## OBJECTIFS COMMUNAUX

Plusieurs réaménagements touchant la mobilité douce ont été engagés dans la Commune ces dernières années, notamment sur les traversées de localités (voir bilan PDCP dans le dossier p.22 et ss). La Commune a fait part de sa volonté de concentrer les efforts liés à la mobilité douce fonctionnelle en vue de deux objectifs :

En dehors des localités, l'objectif est d'**améliorer la connexion** entre toutes les composantes de la plaine par des **itinéraires structurants prioritaires entre les localités** et les **points d'intérêts quotidiens**.

Le but est de former un **réseau inter-localités** efficient et continu permettant de joindre chaque village (définition des liaisons structurantes longitudinales et transversales).

À cette fin, la planification suit deux étapes : d'abord identifier les grandes liaisons inter-localités sur la base du PDR, puis les spatialiser sur des tracés existants ou historiques qui traversent toutes les localités.

## PROJET

L'étude sur le réseau à l'échelle territoriale de la plaine examine les déplacements utilitaires et fonctionnels de la mobilité quotidienne. Elle porte ainsi sur le **réseau structurant** connectant les villages entre eux et, de manière plus décisive, sur les liens entre les pôles d'équipements et de services à la population, les activités et les sites d'emplois.

Cette conception s'appuie sur les études de base conjointes « *Vision d'ensemble des besoins en infrastructures publiques* » et « *Management des zones d'activités économique* ». Elle est également coordonnée avec l'étude sur le paysage. En effet, les qualités paysagères accompagnant une liaison fonctionnelle (fil de l'eau, paysage de lisières, de production) en

augmentent l'attractivité ; ces liaisons peuvent alors revêtir en même temps un caractère d'agrément ou de loisirs.

## CONCEPT

Le réseau inter-localités se compose de liaisons structurantes entre les localités et les points d'intérêt du quotidien. Les liaisons structurantes sont complétées par des cheminements secondaires permettant des raccourcis.



Figure 14 : Schéma conceptuel du réseau inter-localités

## PLAN DIRECTEUR DES CHEMINS POUR PIETONS (HORS LOCALITE)

La **Planche 2** *Plan Directeur des Chemins pour Piétons – interlocalités, PLAN DIRECTEUR, « Réseau de mobilité fonctionnelle - déplacements quotidiens »* spatialise les différentes composantes du réseau inter-localités. Il met en évidence (surlignage rouge) les tronçons manquants ou à améliorer.

Il s'agit d'un système en étoile reliant chaque localité. Ce réseau constitue la première partie du Plan directeur des chemins piétons et est contraignant pour les autorités. La continuité et la sécurité des tracés devra être assurée.

Voici les éléments constitutifs du réseau:

- Des longitudinales, qui relient les villages « à plat » : Les Geneveys-sur-Coffrane – Villiers ; Montmollin – Cernier ; Valangin – Le Pâquier par le fond de la vallée ; Fenin – Dombresson
- Des transversales qui relient les localités de l'adret et de l'ubac : (Peseux) – Coffrane – Les Geneveys-sur-Coffrane ; (Valangin) – Boudevilliers – Les Hauts-Geneveys via le tracé historique Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds ; La Bonneville (Engollon),– Les Hauts-Geneveys ; Vilars – Cernier ; Savagnier – Chézard
- Des chemins d'agrément, qui peuvent aussi être utilisés pour des trajets quotidiens mais qui sont moins directs : le long des lisières au nord et sud ; entre Evologia et le Moulin de Beyerel ;
- La future Voie verte sur la ligne CFF, entre Chambrelieu et les Hauts-Geneveys puis en direction de La Chaux-de-Fonds

Le chemin de la lisière offre une continuité de parcours entre les villages de l'adret et également entre ceux de l'ubac. Il permet une alternative provisoire de qualité aux liaisons piétonnes en bordure des routes cantonales. C'est un élément important dans la structuration des espaces villageois qui accueille quelques fois des infrastructures de loisirs et est au départ de nombreux chemins de randonnée.

Par rapport au Plan directeur régional, les cheminements déplacés sont ceux pour lesquels un tracé plus adapté existe. Les cheminements ajoutés représentent un complément de tracés transversaux qui manquent dans le PDR. Les compléments concernent la partie ouest de la vallée. Aussi, la liaison le long du Seyon est déplacée en dehors des milieux sensibles en passant par Engollon – tel que cela apparaît sur le plan 17 du PDR et la liaison le long de la Sorge est abandonnée.

Les aménagements en faveur des piétons en dehors des localités peuvent être coordonnés avec le Plan directeur cantonal de mobilité cyclable, en particulier pour le tronçon manquant entre Chézard – Saint-Martin et Dombresson.









[ 03 novembre 2020 ]



LEGENDE

LES GRANDS AXES FONCTIONNELS INTER-LOCALITES

Réseau

-  Liaison structurante longitudinale
-  Liaison structurante transversale
-  Chemin d'agrément
-  Traversée à dimension paysagère
-  Future Voie Verte (horizon 2035)
-  Raccord secondaire
- 2.5 Kilométrage entre localité

Opérationnel

-  Indication de tronçon manquant pour la mobilité piétonne à aménager/à améliorer
-  Indication de tronçon projeté (horizon 2035)

Centralités (indicatif)

-  *Coeur de village*

Informations additionnelles



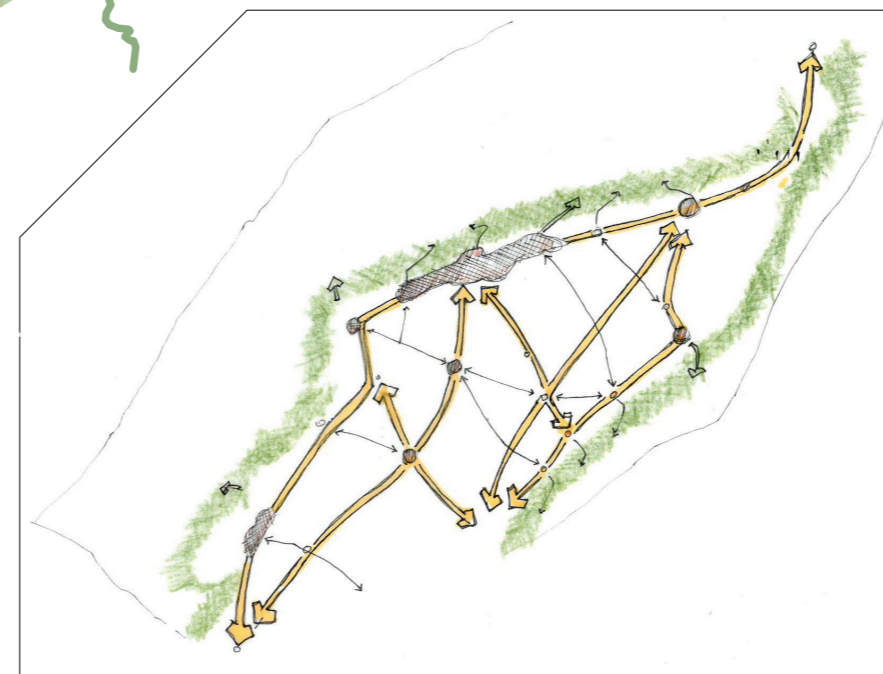
-  Arrêt TP / Gare
-  Point d'intérêt / d'attraction des piétons (équipement public / commerce / emploi / culture)

Schéma conceptuel



- 1** Les Geneveys-sur-Coffrane - Villiers  
via Malvilliers, La Jonchère, Les Hauts-Geneveys, Fontainemelon, Cernier, Chézard Saint-Martin, Dombresson
- 2** Montmollin - Cernier  
via Coffrane, Boudevilliers, Fontaines
- 3** (Valangin) Engollon - Dombresson - Le Pâq  
via La Rincieure
- 4** Fenin - Dombresson  
via Vilars, Saules, Savagnier (voie historique)

- 5** (Peseux) Coffrane - Les Geneveys-sur-Coffrane  
par le tracé historique Peseux - Le Locle
- 6** (Valangin) Boudevilliers - Les Hauts-Geneveys  
par la Voie Révolutionnaire Le Locle - Neuchâtel via La Vue-des-Alpes
- 7** La Bonneville - Les Hauts-Geneveys  
via Fontaines
- 8** Vilars - Cernier  
via Engollon
- 9** Savagnier - Chézard  
via La Rincieure

- 10** Lisière Nord
- 11** Lisière Sud
- 12** La Traversée paysagère d'Evologia

Echelle : 1 : 40 '000





## 2. MOBILITE PIETONNE FONCTIONNELLE DANS LES LOCALITES

### DIAGNOSTIC

#### APPRECIATION DU RESEAU PIETON DANS LES LOCALITES

Tout d'abord, l'étude de valorisation du caractère des villages menée en parallèle a montré que les localités s'étaient le plus souvent constituées le long de rues. Sur la couronne nord, de Fontainemelon à Villiers, il en résulte une succession de groupes de constructions le long d'un axe. C'est aussi le cas à Savagnier.

De plus, les interventions le long des routes principales sont de nature routière : dans et hors des localités, des rubans sécuritaires (trottoirs) ont été déroulés en parallèle de la chaussée.

Par ailleurs, la hiérarchie de base des routes est relativement claire : routes cantonales/communales principales vs routes secondaires (cf. Planche 3 : Tronçons modérés préconisés sur le réseau principal). Beaucoup de routes secondaires sont limitées à 30 km/h, mais la zone 30 n'y est pas matérialisée ; seuls une indication au sol ou un panneau de limitation de vitesse sont mis en place, ce qui peut être insuffisant pour modérer réellement la vitesse de circulation. Aux Hauts-Geneveys, à Cernier et à Fontaines, ce dispositif zone 30 est en place ; aux Geneveys-sur-Coffrane il ne l'est pas ; dans les autres localités il l'est partiellement.

En revanche, de manière générale, un déficit de réflexion sur le réseau routier communal est constaté sur la majorité des localités ; il est flagrant aux Geneveys-sur-Coffrane. Le Plan directeur des chemins pour piétons

proposé signale quelques éléments spécifiques aux piétons, mais une réflexion en amont doit être menée sur la hiérarchisation des routes notamment.

Le dossier au pages 25 et ss. propose un diagnostic village par village du réseau piéton dans les localités. Les principaux éléments de diagnostic sont intégrés dans les plans du même dossier. Sont appréciés en particulier:

- l'état de la liaison piétonne le long des routes principales
- la présence ou l'absence de seuil d'entrée dans la localité, ayant pour effet d'inciter les automobilistes à ralentir
- l'état des traversées pour les piétons (traitement lacunaire, informations nécessaires de la part de la Commune)
- les aménagements en faveur du piéton à l'intérieur de la localité, en particulier le traitement du centre de la localité
- les points de conflit majeur identifiés
- l'état des liaisons piétonnes interlocalité aux abords des localités.

#### TPOLOGIE DES ESPACES PUBLICS

L'étude de mobilité piétonne a identifié quatre types de centralité (cf. **Planche 4** *Plan Directeur des Chemins pour Piétons – en localités, PLAN DIAGNOSTIC*, « Typologie des espaces publics - Cœurs de villages »):

- *Place « urbaine »*
- Espace dilaté, symbolique et de rassemblement qui a une **valeur d'usage**. C'est le cas de Cernier, cependant la place urbaine est aujourd'hui réservée à un usage fonctionnel de gare routière. Un tel espace pourrait aussi se matérialiser à Fontainemelon ou encore, à terme, aux Hauts-Geneveys autour de la gare.
- *Rue-place*



Espace linéaire, circonscrit par des fronts ordonnés, généralement dans les rues historiques, qui a également une **valeur d'usage**. C'est le cas de Dombresson, classé à l'ISOS national, ainsi qu'à Fenin, Villars, Geneveys-sur-Coffrane et Villiers

- *Place de village*  
Micro-place identitaire et commercial, avec une **valeur spatiale minérale**, comme à Boudevilliers, Fontaines, Chézard, Saint-Martin, Savagnier et Saules.
- *Place-parc*  
Micro-place, avec une **valeur spatiale végétale**, comme à Engollon et Coffrane.

## OBJECTIF COMMUNAL

Dans les localités, l'objectif est d'**articuler les espaces publics** de qualité (places, rues, espaces verts) et les **équipements** publics et commerciaux. Pour y répondre la planification consiste à identifier spatialement les espaces de convivialité/de rencontre dans les « **cœurs de village** ».

Ainsi, le PDCP doit permettre de tisser des liens à l'échelle du territoire communal : les liens entre les localités et les composantes du territoire ainsi qu'au sein des localités.

Il est important de noter que les liens interquartiers secondaires ne sont pas significatifs à l'échelle de la Commune de Val-de-Ruz, qui a la taille d'une région d'aménagement. Seuls les liens structurants à l'intérieur des localités sont mis en évidence et assujettis à une mesure favorable au déplacement du piéton.

## PROJET

En réponse au constat de succession de groupes de constructions le long d'un axe, le PDCP propose un séquençage de cette continuité par l'instauration de tronçons à vitesse limitée et le marquage des portes d'entrée dans les localités (cf. **Planche 3** : *Tronçons modérés préconisés sur le réseau principale*).

De plus, le projet vise à se départir de la logique de la route passante bordée d'une liaison piétonne sécurisée. Il vise à faire exister la rue comme un espace global de qualité par l'aménagement de l'espace-rue de façade à façade.

Le projet de PDCP comprend deux éléments : les espaces publics des cœurs de village et le réseau de chemins piétons. Généralement, les espaces publics des cœurs de village sont les nœuds (croisements) des réseaux de chemins piétons.

### ESPACES PUBLICS « CŒURS DE VILLAGE »

Les espaces de convivialité au cœur des villages sont des espaces où la mobilité douce doit être favorisée, car ils concentrent les lieux où se rend et séjourne la population. C'est dans ces espaces que les échanges sociaux sont les plus intenses au quotidien.

L'identification des « cœurs de village » est effectuée en parallèle des études conjointes sur la valorisation du caractère des villages, de la *vision d'ensemble des besoins en infrastructures publiques* et du *Management des zones d'activités économiques*.

Les cœurs de village sont identifiés selon :

- les usages contemporains (cœur de vie) : commerces et équipements dans les villages urbanisés notamment

- les noyaux historiques (cœur historique) : bâtiments emblématiques, éléments patrimoniaux et espaces non construits attenants participant à la qualité du lieu

Souvent, cœur de vie contemporain et cœur historique se superposent. Une spatialité propre à chaque localité, qu'elle soit urbanisée ou villageoise, est définie en s'appuyant sur l'analyse des composantes bâties (fronts structurants, patrimoine architectural) et paysagères (passage de l'eau, arborisation, vergers).

Le grand réseau inter-localités se rattache à ces cœurs de village.

## CHEMINEMENTS PRINCIPAUX

Les cheminements principaux permettent d'atteindre les espaces publics y compris le cœur de village et les liaisons structurantes interlocalités les rejoignent depuis l'extérieur de la localité.

Schématiquement, il existe au moins deux cheminements structurants longitudinaux par localité : le chemin à la lisière de la forêt et la liaison urbaine le long de l'axe principal. Dans les localités avec davantage de substance, un ou plusieurs cheminements secondaires s'y ajoutent (à Fontainemelon et Cernier par exemple).

## LE PLAN DIRECTEUR DES CHEMINS POUR PIETONS (EN LOCALITE)

Les **Planches Plan Directeur des Chemins pour Piétons** – dans les localités, *PLAN DE RESEAU*, « Etat du réseau piétonnier et interventions préconisées » spatialisent les différentes composantes du réseau à l'intérieur des localités, en distinguant les éléments existants des éléments projetés. Ces planches constituent la seconde partie du Plan directeur des chemins piétons, document contraignant pour les autorités.

La méthodologie proposée par le guide du PAL peut être appliquée partout, sauf lorsqu'une problématique de mobilité importante se présente, ce qui est notamment le cas aux Geneveys-sur-Coffrane, aux Hauts-Geneveys (très routier, importance soutenue du réseau) et à Cernier dans le secteur de la future gare RER. Avec la réalisation de la nouvelle ligne RER, les aménagements de ces trois localités seront à repenser.

## PRINCIPES ET MESURES

### *Hiérarchisation du réseau routier*

Les routes principales (cantonales et communales principales) ont une fonction d'écoulement du trafic motorisé ; elles sont en principe limitées à 50 km/h en localité. Les routes secondaires ont une fonction de collecte ou de desserte ; elles font l'objet d'une tranquillisation du trafic avec l'instauration d'une zone 30.

Cependant, les zones d'activités, pour leur bon fonctionnement, doivent en principe être desservies par une route à 50 km/h assortie d'un trottoir, même si la route en question est communale. A terme les liaisons routières desservant les différentes zones d'activités économiques devront être

identifiées dans un plan communal de classement des routes. Ainsi le parcours piéton pourra y être sécurisé voire détourné.

Une zone 30 n'est pas seulement une zone où la vitesse est limitée à 30 km/h. Il s'agit d'un compartiment spatial, relativement homogène, d'une dimension importante, dont l'entrée est matérialisée par un aménagement spécifique (effet de porte). A l'intérieur de la zone, la priorité de droite s'applique, le marquage est limité au minimum et il n'y a pas de rond-point. Il n'y a pas non plus, en principe, de passages piétons ; le piéton peut traverser où il le souhaite même s'il n'a pas la priorité. Aux endroits sensibles, notamment devant une école ou un home, des passages piétons peuvent cependant être prévus, ou éventuellement des zones de rencontre si la situation le justifie. Le cheminement du piéton doit être sécurisé par des aménagements au sol, un marquage ou un trottoir, en proportion du trafic.

- Marquer l'entrée en localité des routes principales par une porte qui incite l'automobiliste à ralentir, tout en permettant le passage des machines agricoles, par exemple par des arbres latéraux ou un léger rehaussement de la chaussée.
- Créer des zones 30 sur toutes les routes secondaires avec un aménagement créant un effet de porte.

#### Réseau des chemins pour piétons

Le réseau des chemins pour piétons se compose des 5 types d'éléments liaison suivants :

- liaison piétonne le long des routes principales en localité
- espace cœur de village
- itinéraire sur routes collectrices ou secondaires structurantes
- itinéraire piéton secondaire sur voie de desserte avec peu de trafic routier
- chemin ou sentier interquartiers



Figure 15 : Porte d'entrée dans la localité au Pâquier, Photo EA



Figure 16 : Seuil d'entrée dans la zone 30 à Dombresson, Photo EA



Figure 17 : Petite ruelle piétonne transversale, Cernier, Photo EA

Les chemins et sentiers interlocalités et de randonnée pédestre en localité sont également signalés à titre indicatif en système d'accroche au grand réseau communal.

#### *Liaison piétonne le long des routes principales en localité*

Les piétons cheminent le long des routes principales pour se rendre de manière efficace d'un point à un autre. Leur parcours est subordonné à celui du trafic motorisé mais doit être sécurisé. La qualité du cheminement doit, dans la mesure du possible, être améliorée par des élargissements et des aménagements ponctuels, surtout lors d'événements (arrêts de bus, terrasse d'un café, vitrine, banc, fontaine, etc.).

- Sécuriser les liaisons piétonnes le long des routes principales (cantonales et communales principales) au minimum par un trottoir au moins d'un côté de la route.
- Aménager des trottoirs continus pour éviter les coupures liées aux embranchements des routes secondaires ou, à défaut, aménager une traversée sécurisée.
- Favoriser les élargissements ponctuels en vue de créer un espace piétonnier et prévoir des infrastructures de repos en suffisance pour les usagers en forme physique affaiblie.
- Dilater l'espace réservé aux piétons aux arrêts de transports publics.

L'aménagement de l'espace-rue de Fontaines, en traversée de localité, est un bon exemple de continuité et de qualité d'aménagement des espaces piétonniers.



Figures 18 : Aménagement de l'espace-rue de qualité à Fontaines

### *Cœurs de village*

Les cœurs de village sont des lieux où l'espace est davantage partagé entre le passage du trafic, le cheminement et le séjour des piétons. Ils font l'objet d'une tranquillisation du trafic, toutefois les véhicules restent prioritaires. Dans le même temps, ils participent à la valorisation du caractère des villages et mettent en valeur la qualité architecturale des constructions et de leurs abords.

Dans les cœurs de village, la route se transforme en rue ; l'espace fait l'objet d'un aménagement de façade à façade. L'espace dévolu aux piétons se dilate et intègre les arrêts de transports publics, les terrasses de cafés, les fontaines, les cours de bâtiments publics, etc.

Les aménagements en faveur des piétons et de la vie sociale sont soignés : rétrécissement de la chaussée, revêtement différencié, végétalisation, jeux pour les enfants, parking à vélo, etc.

- Limiter idéalement la vitesse à 30 km/h dans les zones de cœur de village.
- Aménager l'espace de façade à façade en faveur du piéton, de la vie sociale et de la mise en valeur du patrimoine bâti, en tenant compte de la typologie d'espace public identifiée dans le diagnostic. Par exemple : longue portion dans un espace-rue à Dombresson.
- Aux arrêts de bus, l'espace piéton doit être dilaté pour former une sorte de "chambre" d'attente. Si la localité est une porte pour la randonnée, la place de l'arrêt de bus devrait comprendre un totem de signalisation de départ des chemins et quelques équipements (fontaine, banc, WC, etc. – voir Plan directeur du tourisme).

### *Zones de rencontre*

Pour développer la valeur d'usage et les échanges ou pour des raisons de sécurité, des zones de rencontre limitées à 20 km/h peuvent être



Figure 19 : Potentiel d'espace-rue pas exploité à Fenin, Photo EA



Figure 20 : Potentiel d'espace-rue à exploiter à Chézard-Saint-Martin, Photo EA



Figure 21 : Potentiel d'espace-rue pas exploité aux Hauts-Geneveys, Photo EA

développées ponctuellement. Le piéton devient prioritaire et la chaussée se transforme en espace public.

Ces zones ne peuvent s'installer sur les routes cantonales principales, mais, selon la liste des routes classées du Canton de Neuchâtel, l'ensemble des routes traversant le Val-de-Ruz sont des routes cantonales secondaires. L'emplacement de ces zones de rencontre doit être examiné. Les lieux regroupant les fonctions urbaines comme les commerces et les services de proximité, les places de marché, les devantes d'écoles, de gare ou d'équipements publics, de bâtiments emblématiques ou tout autre endroit caractérisé par la concentration d'usages multiples devraient être aménagés de cette manière. Ce type d'aménagement est par exemple préconisé à Cernier à la rue de l'Épervier, à la croisée de Dombresson (Grand'Rue et chemin de l'Église), à Engollon comprenant le parvis de l'Église ou encore à Vilars devant le pôle scolaire.

#### *Itinéraire piéton sur routes secondaires structurantes ou collectrices*

Les itinéraires piétons sur les routes secondaires structurantes ou collectrices permettent de cheminer dans les quartiers résidentiels et de rejoindre les cœurs de village, les points d'attraction des piétons (commerce, collège, etc.) ainsi que le départ des liaisons interlocalités.

Les routes secondaires structurantes ou collectrices font l'objet d'une zone 30 avec un seuil d'entrée. Un aménagement de modération du trafic en faveur du piéton peut être réalisé, soit par un trottoir unilatéral (surbaissé), soit par une redéfinition de la géométrie de la route, soit par des aménagements au sol qui permettent de différencier les déplacements piétons et voitures : arborisation, rangée de stationnement, différenciation des revêtements, etc. Les seuils de zone 30 et les aménagements au sol de certaines fontaines du village de Fontaines sont de bons exemples.

- Assurer une mobilité partagée sur les routes collectrices ou secondaires structurantes par des mesures accompagnant les déplacements piétons

#### *Itinéraire piéton secondaire sur voie de desserte avec peu de trafic routier*

Cheminements complémentaires en zone résidentielle qui ne demandent pas d'aménagement particulier en raison du faible niveau de trafic.

#### *Chemin ou sentier interquartier*

Cheminement en dehors d'une route qui nécessite un chemin réservé aux piétons sur un revêtement perméable. Ces cheminements fins permettent la connexion entre les quartiers et évitent au piéton les effets de cul-de-sac des zones résidentielles.

- Assurer le droit de passage et l'entretien des chemins en site propre pour les piétons.

#### *Chemin ou sentier interlocalité et de randonnée pédestre hors localité*

Les départs de chemins depuis les localités se font parfois sur un chemin en site propre, mais le plus souvent sur des routes secondaires structurantes ou collectrices dans les localités. Dans ce cas, l'aménagement du partage de la route entre les véhicules et les piétons doit permettre un confort élevé pour le piéton. Par exemple, une végétation séparatrice est préférable à une ligne de stationnement.

Ces aménagements ont pour but d'améliorer l'attractivité touristique et participent à la structuration des portes offrant une lisibilité et un accueil aux touristes et promeneurs entre les cœurs de villages (arrêt de bus ou gare) et les départs de randonnée à l'orée des bois. Par exemple, de la sortie de la gare des Geneveys-sur-Coffrane pour rejoindre le départ de randonnée vers le Mont-Racine, la structure villageoise et les fontaines accompagnent le marcheur ; la porte touristique est structurée.

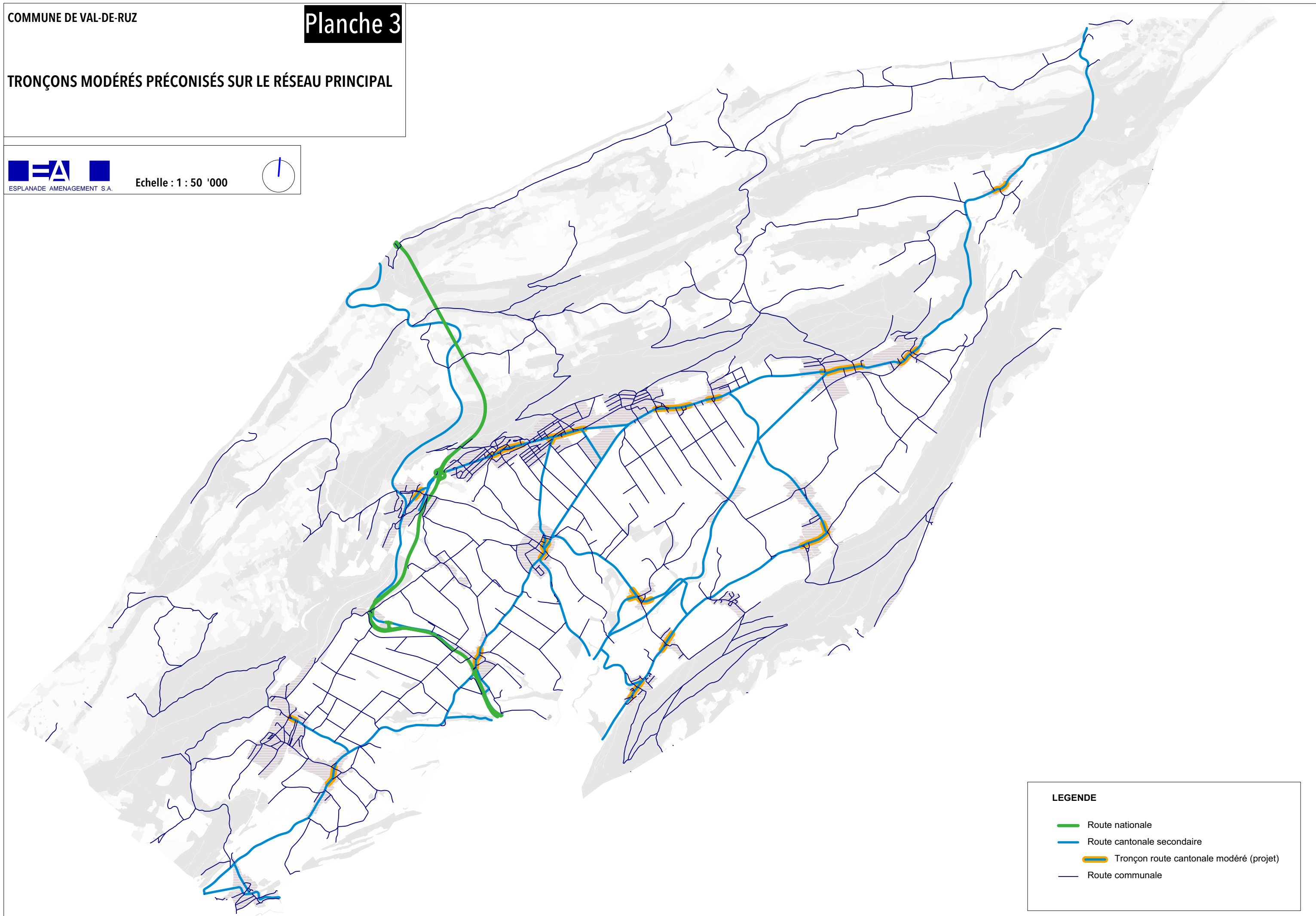
- Assurer le droit de passage et l'entretien des chemins en site propre pour les piétons.
- Aménager les routes secondaires structurantes ou collectrices en faveur des randonneurs.







TRONÇONS MODÉRÉS PRÉCONISÉS SUR LE RÉSEAU PRINCIPAL



Echelle : 1 : 50 '000

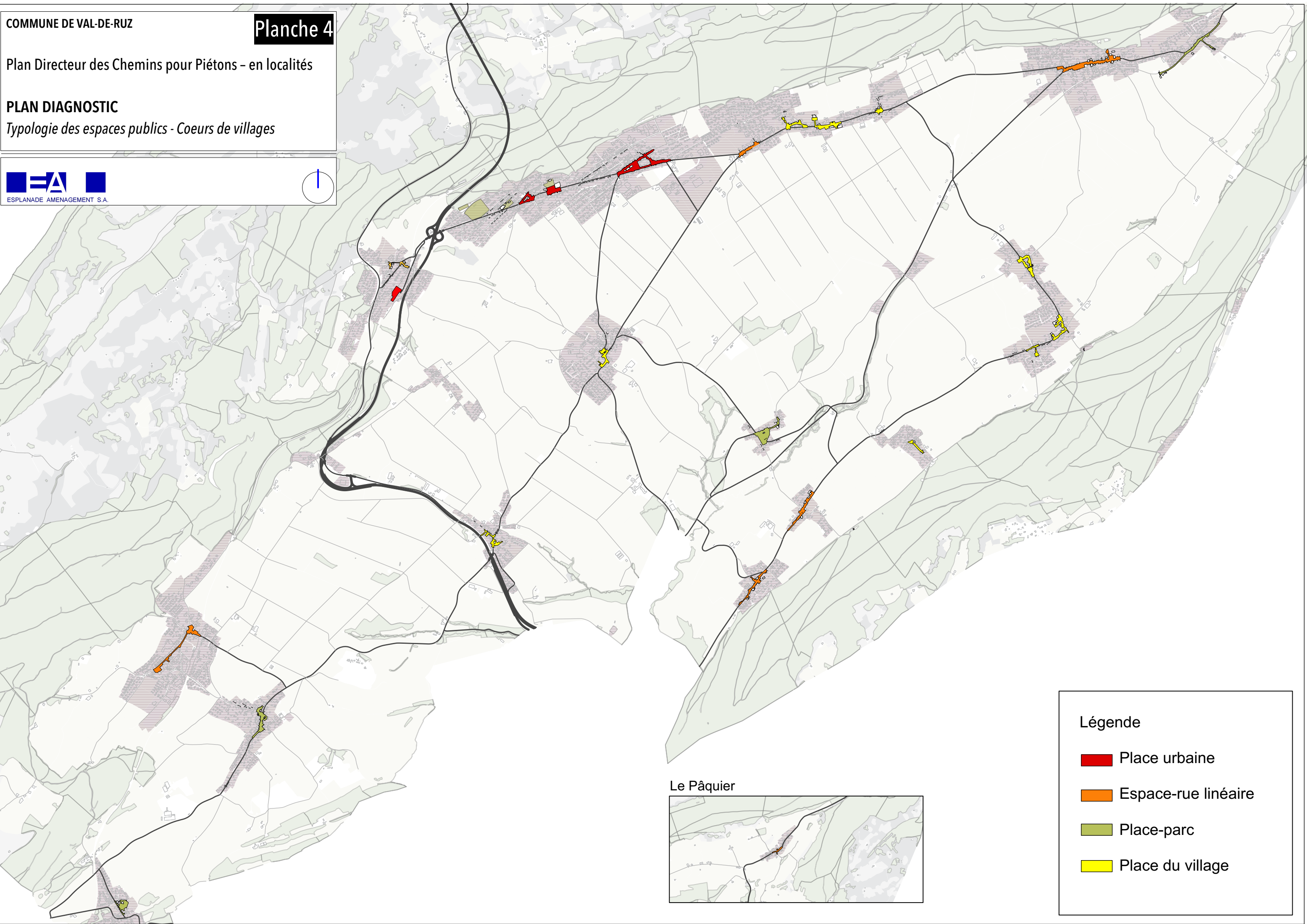


**LEGENDE**

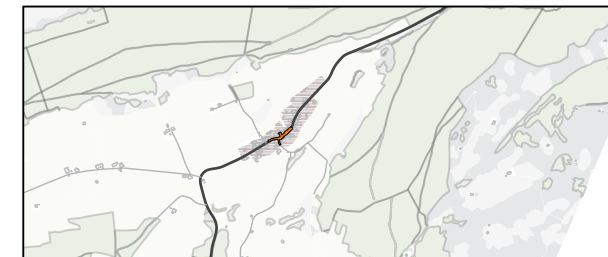
-  Route nationale
-  Route cantonale secondaire
-  Tronçon route cantonale modéré (projet)
-  Route communale



ESPLANADE AMENAGEMENT S.A.



Le Pâquier



Légende

-  Place urbaine
-  Espace-rue linéaire
-  Place-parc
-  Place du village



# BOUDEVILLIERS

PDCP : non

Réaménagement espace-rue : non

Projet d'aménagement de l'espace-rue : non

Diagnostic

## Boudevilliers

Village urbanisé isolé dont le réseau routier est sollicité par du trafic de transit important de par sa position géographique à la sortie de l'autoroute. Un espace important est destiné au stationnement aux portes de la localité.

Liaisons piétonnes route principale

Le village est traversé et cadré par une route cantonale en Y.

- la branche ouest en direction de Malvilliers passe en dehors de la localité. Trottoir (discontinu) jusqu'au garage Honda
- la branche en direction de Fontaines passe à travers la localité ; elle est déclassée avec une limitation à 30 km/h, puis à 40km/h. Trottoir (/bande longitudinale) bilatéral interrompu aux croisements avec les routes secondaires
- la branche en direction de Coffrane en dehors de la localité. Trottoir aléatoire.

Seuil

Seuil au nord-est en direction de Fontaines bien défini avec un passage piétons surélevé et arrivée de la route de la Jonchère. Les autres seuils sont manquants. Zone de conflit autour du rond-point de l'entrée sud

Aménagement à l'intérieur de la localité

Aménagement routier de transit sur la route Centre du Village limitée à 30 km/h mais peu aménagée en tant que telle. Traversées sécurisées peu nombreuses sur la route Centre du Village.

Routes secondaires

Zone 30 généralisée sur le réseau des routes secondaires, les aménagements pour le piéton sont épars.

Liaisons piétonnes interlocalités

Liaison Coffrane – La Jonchère évite la localité par l'ouest et passe sur des chemins agricoles. Traversée dangereuse de la route cantonale. Liaison en direction de Valangin sur trottoir. Liaison en direction de la Borcarderie sur chemin agricole. Liaison en direction de Fontaines sur chemin en site propre.

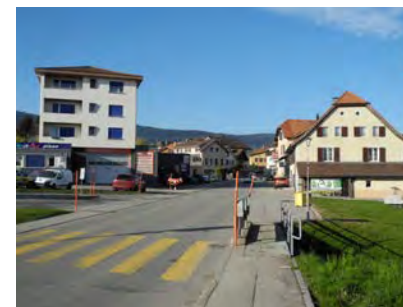


Figure 22 :  
Boudevilliers,  
entrée sud-ouest  
– zone de conflit  
véhicules-piétons,  
Photo EA



Figure 23 :  
Boudevilliers,  
Centre du village  
en zone 30, Photo  
EA



Figure 24 :  
Boudevilliers,  
passage piéton  
devant l'église,  
Photo EA

## La Jonchère

Ensemble du hameau limité à 30 km/h. Pas de trottoirs. Modération «naturelle» induite par l'étroitesse de la rue et les frontages des maisons.

La qualité de la rue horizontale est à souligner ; elle est propice à la promenade.

## Malvilliers

Localité située autour du Centre pédagogique de Malvilliers, à l'ouest de la route cantonale limitée à 50km/h. Zone 30 sans trottoir au sortir de la route cantonale. Absence de seuil d'entrée avertissant le ralentissement.



Figure 25 : La Jonchère, entrée sud-ouest, Photo EA



Figure 26 : La Jonchère, Rue étroite et organique, Photo EA

Plan directeur des chemins pour piétons - dans les localités  
**PLAN DE RESEAU**

Etat du réseau piétonnier et interventions préconisées















[ 03 novembre 2020 ]

Légende commune à toutes les localités

Mesures piétonnes







sur le réseau principal (RC et route communale principale)

existant / projeté







-   Coeur de village - espace de projet de valorisation de l'espace villageois ou urbain
-   Tronçon modéré (30 km/h) sur les routes principales
-   Zone de rencontre (20 km/h - priorité piétonne) - *existante à situer*
-   Trottoir(s) sur route principale en traversée de localité
-   Seuil d'entrée/sortie de localité
-   Interface modale (ex: transport public, départ de randonnées, station vélo)
-   Traversée prioritaire (*à situer - attente de données communales*)

sur le réseau de quartier

existant / projeté





-   Mesure accompagnant les déplacements piétons - sur route structurante communale ou collectrice (30 km/h)
-   Itinéraire piéton secondaire [sur voie de desserte - peu de trafic routier]
-   Chemin ou sentier interquartier

hors localité (indicatif)




-   Chemin et sentier structurant (*lisière et canal du Seyon*)
-   Porte touristique (*pouvant accueillir aire de départ de randonnée, abri, eau, pique-nique, place de stationnement etc..*)
-   Chemin ou sentier interlocalité et de randonnée pédestre

Informations indicatives

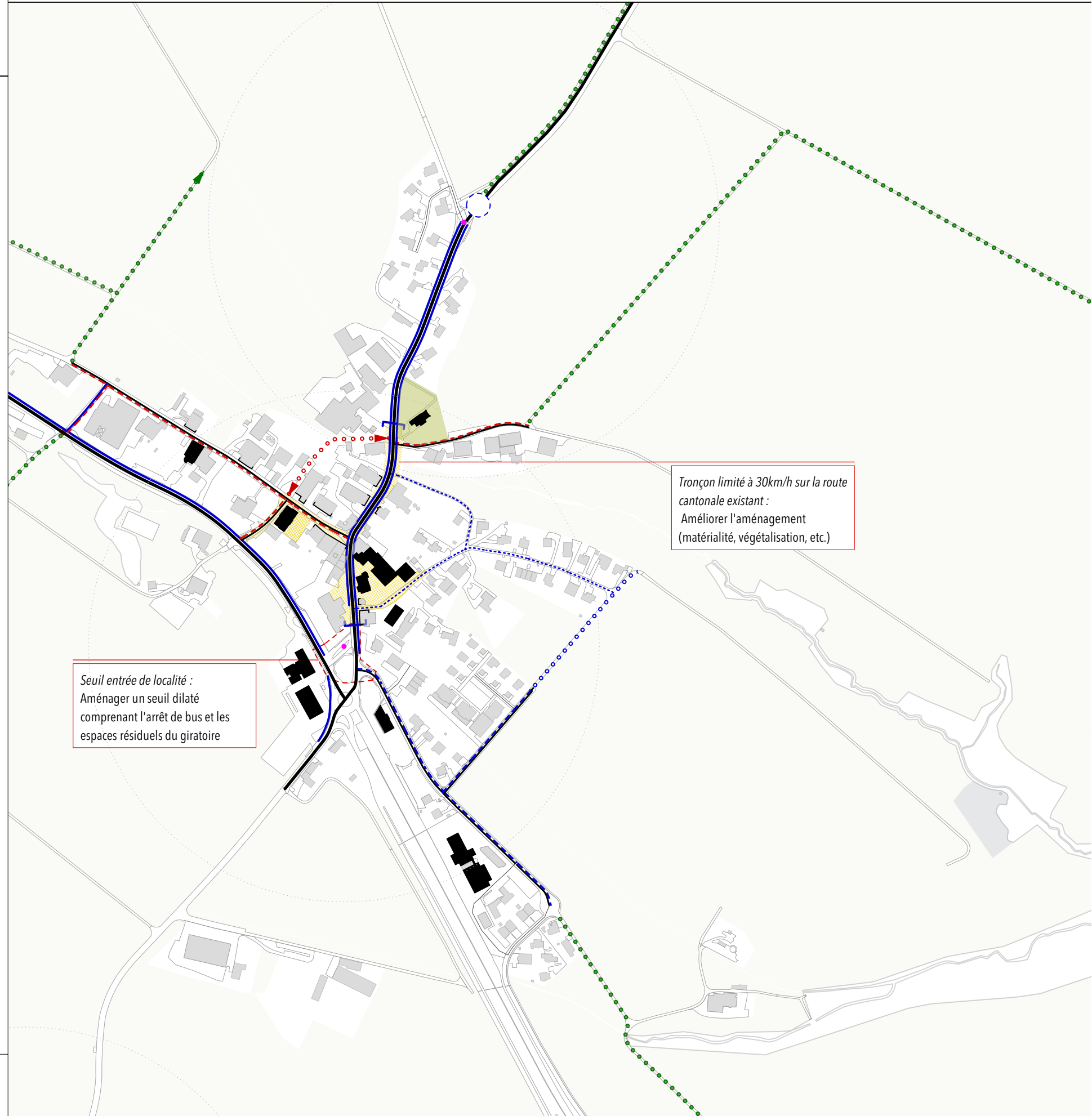
équipements

-  Lieu d'attractivité des piétons (équipement public, commerce, etc)
-  Parc, place de jeux, cimetière, espace vert (*à compléter*)
-  Arrêt de transport public
-  Front structurant l'espace-rue

hiérarchie du réseau routier

-  route principale (cantonale et communale) - 50km/h
-  route structurante communale ou collectrice - 30km/h
-  voie de desserte - 30km/h

Localité(s) : Boudevilliers



Tronçon limité à 30km/h sur la route cantonale existant : Améliorer l'aménagement (matérialité, végétalisation, etc.)

Seuil entrée de localité : Aménager un seuil dilaté comprenant l'arrêt de bus et les espaces résiduels du giratoire

















[ 03 novembre 2020 ]

Légende commune à toutes les localités

Mesures piétonnes







sur le réseau principal (RC et route communale principale)

existant / projeté







-   Coeur de village - espace de projet de valorisation de l'espace villageois ou urbain
-   Tronçon modéré (30 km/h) sur les routes principales
-   Zone de rencontre (20 km/h - priorité piétonne) - *existante à situer*
-   Trottoir(s) sur route principale en traversée de localité
-   Seuil d'entrée/sortie de localité
-   Interface modale (ex: transport public, départ de randonnées, station vélo)
-   Traversée prioritaire (*à situer - attente de données communales*)

sur le réseau de quartier

existant / projeté





-   Mesure accompagnant les déplacements piétons - sur route structurante communale ou collectrice (30 km/h)
-   Itinéraire piéton secondaire [sur voie de desserte - peu de trafic routier]
-   Chemin ou sentier interquartier

hors localité (indicatif)




-   Chemin et sentier structurant (*lisière et canal du Seyon*)
-   Porte touristique (*pouvant accueillir aire de départ de randonnée, abri, eau, pique-nique, place de stationnement etc..*)
-   Chemin ou sentier interlocalité et de randonnée pédestre

Informations indicatives

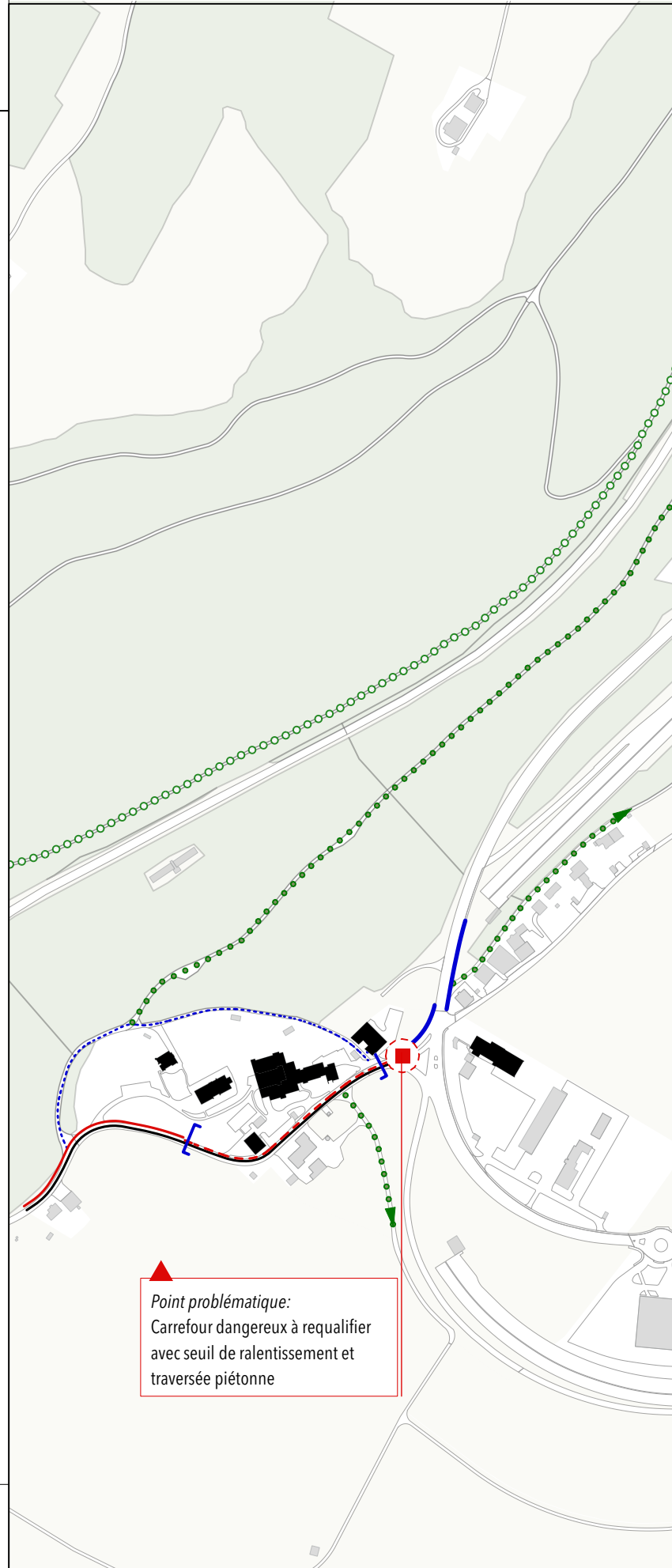
équipements

-  Lieu d'attractivité des piétons (équipement public, commerce, etc)
-  Parc, place de jeux, cimetière, espace vert (*à compléter*)
-  Arrêt de transport public
-  Front structurant l'espace-rue

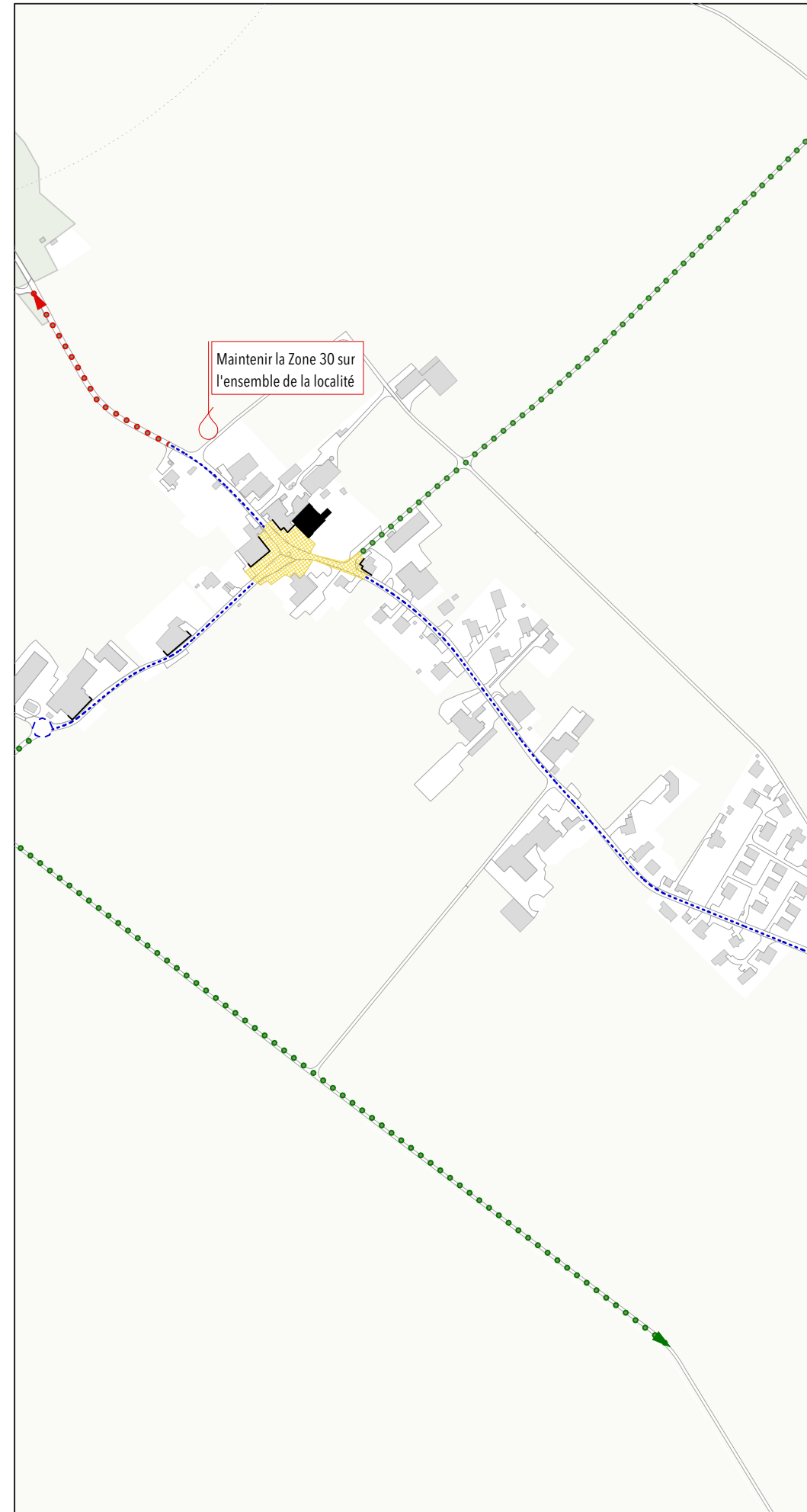
hiérarchie du réseau routier

-  route principale (cantonale et communale) - 50km/h
-  route structurante communale ou collectrice - 30km/h
-  voie de desserte - 30km/h

Localité(s) : Malvilliers



La Jonchère





# CERNIER

PDCP : oui (1995)

Réaménagement espace-rue : travaux pour la route principale réalisés (2013-2014)

Projet d'aménagement de l'espace-rue : non

Bilan ancien PDCP

L'ajout de nouveaux passages piétons a été abandonné, sans doute en raison du passage des routes secondaires à 30 km/h. L'aménagement d'un cheminement le long de la route menant à Fontaines a été réalisé, en site propre plutôt que sous forme de trottoir.

Au sud de la route principale, autour de la zone d'activités comprenant notamment la Migros, aucun aménagement piéton n'a été réalisé ; la route est limitée à 30 km/h.

Quelques trottoirs manquants ont été ajoutés (celui de la Rue des Esserts sous forme de bande).

Diagnostic

Niveau de structuration des réseaux:

- important dans les parties N-O et S-O, maille urbaine fine
- sommaire dans la partie est au nord de la route
- faible dans la partie est au sud de la route (développement à long terme)

Liaisons piétonnes route principale en localité

Trottoir rectiligne bilatéral, continu dans les nouveaux aménagements côté nord, le long de la route cantonale Fontainemelon-Dombresson en localité

Trottoir rectiligne unilatéral le long de la route cantonale en direction de Fontaines en localité

Seuils

Seuil marqué sur la route en direction de Fontaines.

Pas de seuil sur la route en direction de Chézard - Saint-Martin, mais carrefour réglé par des feux

Aménagements à l'intérieur de la localité

Aménagement routier linéaire

Rond-point avec la route de Neuchâtel dénature la place

Faible qualité spatiale de la place de rencontre (place fonctionnelle réservée aux bus, parking)

Liaisons piétonnes interlocalités

Trottoir le long de la route cantonale en direction de Chézard

Cheminement en site propre puis trottoir le long de la route cantonale en direction de Fontaines

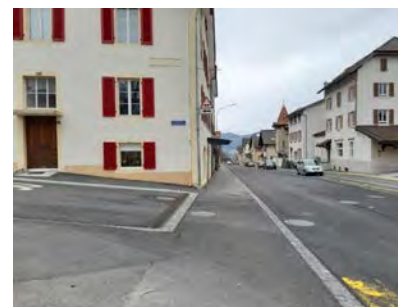


Figure 27 :  
Cernier, Rue de la République – trottoir continu, Photo EA



Figure 28 :  
Cernier, Rond-point entrée ouest – espace exclusivement routier, Photo EA



Figure 29 :  
Cernier, Place arrêt de bus – espace exclusivement routier, Photo EA

Aménager la centralité sur la rue de l'ancien village  
Envisager la mise en place « Zone de rencontre »

Etudier la mise en place d'un aménagement piétonnier en  
relation au futur pôle économique et à l'accès gare

▲ Point problématique:  
Le giratoire du centenaire dénature la place d'entrée dans le  
vieux village et le parvis du bâtiment emblématique.  
Déplacements piétonniers difficiles. Carrefour à requalifier.

Mesure qualitative:  
Aménager un tronçon modéré (30km/h) doté d'un espace  
piétonnier qualitatif sur le coeur de localité (mobilier urbain,  
matérialité, arborisation) sur la RC et les rues de l'ancien  
village  
Le projet de réaménagement du tronçon  
Cernier-Fontainemelon prévoit la mise en place de  
végétalisation, d'une bande centrale à revêtement contrastant  
et de réaménagement de l'arrêt de bus «Centre»





## CHEZARD - SAINT-MARTIN

PDCP : oui (2012)

Réaménagement espace-rue : en cours

Projet d'aménagement de l'espace-rue : Présentation du projet 19.02.2020

Bilan ancien PDCP

La quasi-totalité des cheminements mentionnés sont des « parcours piétonniers sur route ». Il est indiqué que la sécurité doit être renforcée ponctuellement, sans préciser les emplacements. Ces parcours prennent place sur des routes limitées à 30 km/h, en général sans trottoir et sans différenciation entre la partie véhicules et la partie piétonne.

L'essentiel des aménagements projetés n'ont pas été réalisés, notamment le trottoir dans la Rue du Grand-Chézard.

Diagnostic

Liaison piétonne route principale

La route principale est une bande passante avec, pour les piétons, un trottoir bilatéral au Grand Chézard et unilatéral au Petit Chézard et à Saint-Martin.

Seuil

Absence de seuil sur la route cantonale en direction de Dombresson et sur la route cantonale en direction de Cernier

Aménagements à l'intérieur de la localité

Les séquences correspondant aux entités traversées ne sont pas identifiées par les aménagements (Grand Chézard, Petit Chézard noyau ancien, Petit Chézard bâtiments d'intérêt public, Saint-Martin).

Aménagement de l'espace public juxtaposé à la route (peu d'effets sur la vitesse). Les espaces publics, par exemple celui de la Rebatte, ne sont pas intégrés dans l'espace-rue.

Routes secondaires

Zone 30 généralisée sur le réseau des routes secondaires. Manque généralement le seuil.

Points de conflit

Les points de conflits sont en principe résolus par les nouveaux aménagements.



Figure 30 : Saint-Martin, Chemin des Bassin, Photo EA



Figure 31 : Chézard - Saint-Martin, Arrêt de bus Rebatte non inclus dans le réaménagement Arrêt de bus



Figure 32 : Petit Chézard – Trottoir continu, Photo EA

Plan directeur des chemins pour piétons - dans les localités  
**PLAN DE RESEAU**

Etat du réseau piétonnier et interventions préconisées















[ 03 novembre 2020 ]

Légende commune à toutes les localités

Mesures piétonnes





sur le réseau principal (RC et route communale principale)

existant / projeté





-   Coeur de village - espace de projet de valorisation de l'espace villageois ou urbain
-   Tronçon modéré (30 km/h) sur les routes principales
-   Zone de rencontre (20 km/h - priorité piétonne) - *existante à situer*
-   Trottoir(s) sur route principale en traversée de localité
-   Seuil d'entrée/sortie de localité
-   Interface modale (ex: transport public, départ de randonnées, station vélo)
-   Traversée prioritaire (*à situer - attente de données communales*)

sur le réseau de quartier

existant / projeté





-   Mesure accompagnant les déplacements piétons - sur route structurante communale ou collectrice (30 km/h)
-  Itinéraire piéton secondaire [sur voie de desserte - peu de trafic routier]
-  Chemin ou sentier interquartier

hors localité (indicatif)




-  Chemin et sentier structurant (*lisière et canal du Seyon*)
-   Porte touristique (*pouvant accueillir aire de départ de randonnée, abri, eau, pique-nique, place de stationnement etc..*)
-  Chemin ou sentier interlocalité et de randonnée pédestre

Informations indicatives

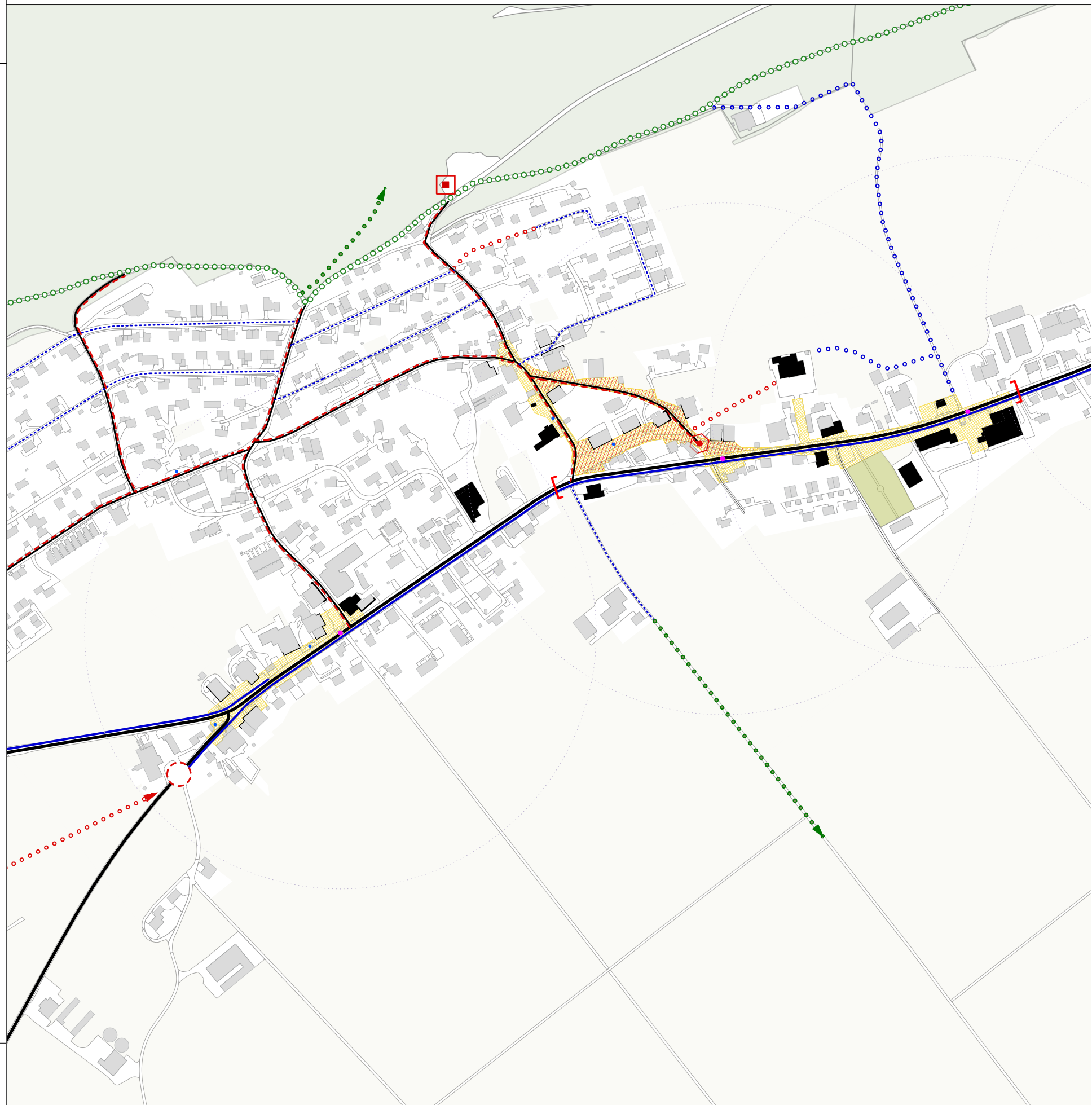
équipements

-  Lieu d'attractivité des piétons (équipement public, commerce, etc)
-  Parc, place de jeux, cimetière, espace vert (*à compléter*)
-  Arrêt de transport public
-  Front structurant l'espace-rue

hiérarchie du réseau routier

-  route principale (cantonale et communale) - 50km/h
-  route structurante communale ou collectrice - 30km/h
-  voie de desserte - 30km/h

Localité(s) : Chézard





Plan directeur des chemins pour piétons - dans les localités  
**PLAN DE RESEAU**

Etat du réseau piétonnier et interventions préconisées















[ 03 novembre 2020 ]

Légende commune à toutes les localités

Mesures piétonnes





sur le réseau principal (RC et route communale principale)

existant / projeté







-   Coeur de village - espace de projet de valorisation de l'espace villageois ou urbain
-   Tronçon modéré (30 km/h) sur les routes principales
-   Zone de rencontre (20 km/h - priorité piétonne) - *existante à situer*
-   Trottoir(s) sur route principale en traversée de localité
-   Seuil d'entrée/sortie de localité
-   Interface modale (ex: transport public, départ de randonnées, station vélo)
-   Traversée prioritaire (*à situer - attente de données communales*)

sur le réseau de quartier

existant / projeté





-   Mesure accompagnant les déplacements piétons - sur route structurante communale ou collectrice (30 km/h)
-  Itinéraire piéton secondaire [sur voie de desserte - peu de trafic routier]
-  Chemin ou sentier interquartier

hors localité (indicatif)




-   Chemin et sentier structurant (*lisière et canal du Seyon*)
-   Porte touristique (*pouvant accueillir aire de départ de randonnée, abri, eau, pique-nique, place de stationnement etc..*)
-   Chemin ou sentier interlocalité et de randonnée pédestre

Informations indicatives

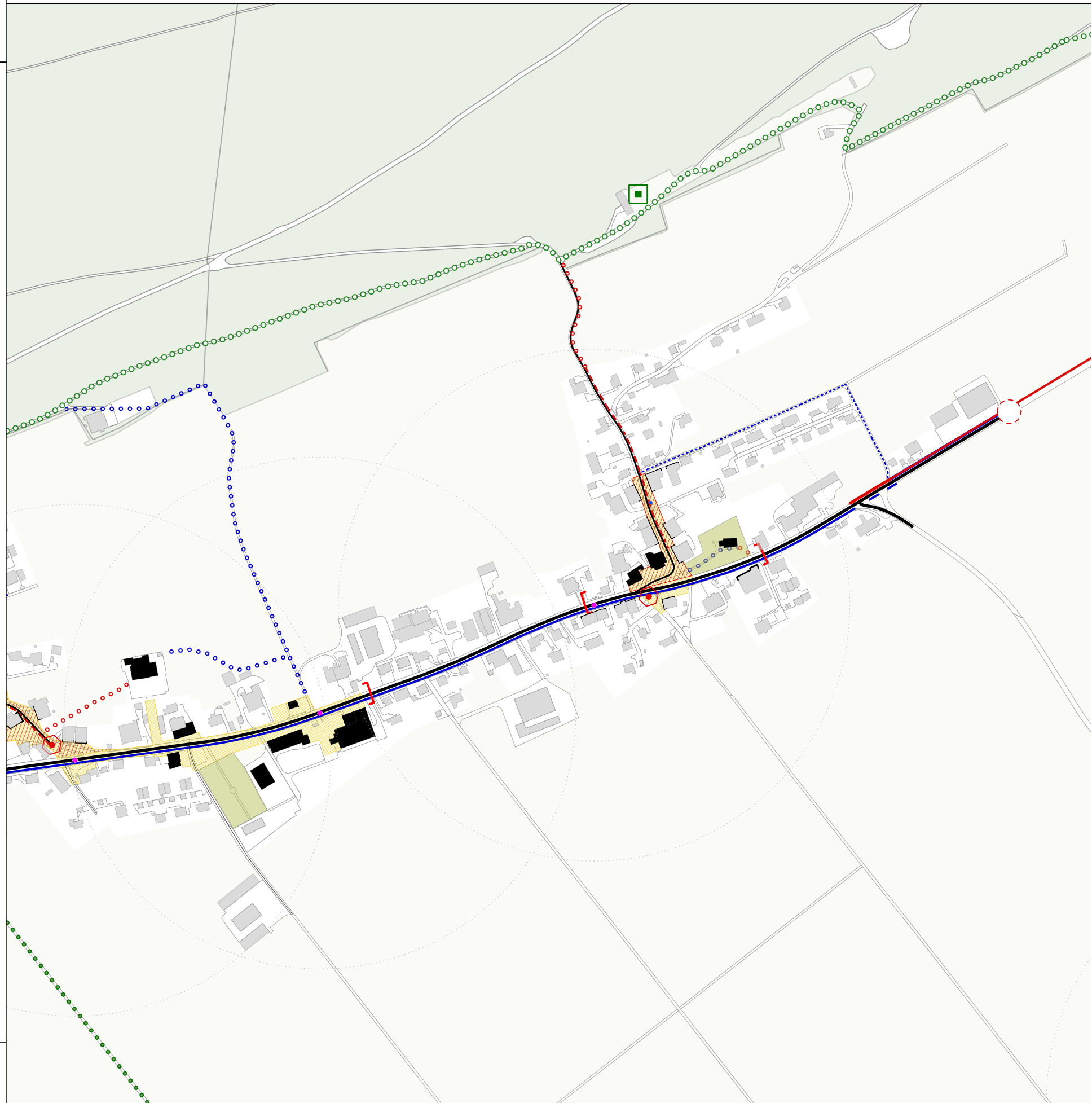
équipements

-  Lieu d'attractivité des piétons (équipement public, commerce, etc)
-  Parc, place de jeux, cimetière, espace vert (*à compléter*)
-  Arrêt de transport public
-  Front structurant l'espace-rue

hiérarchie du réseau routier

-  route principale (cantonale et communale) - 50km/h
-  route structurante communale ou collectrice - 30km/h
-  voie de desserte - 30km/h

Localité(s) : Saint-Martin



# COFFRANE

PDCP : oui (2005)

Réaménagement espace-rue : non

Projet d'aménagement de l'espace-rue : non

Bilan ancien PDCP

PDCP traitant l'espace villageois en différenciant la partie des routes hors et dans les localités, les rues villageoises comme espace partagé entre utilisateurs et les espaces publics aux abords des équipements publics comme espace prioritaire pour les piétons. Les « Espaces accueillants du public à valoriser » n'ont pas été valorisés.

Le Chemin de la Dîme, la piste de chantier et le cheminement derrière l'école n'ont pas été aménagés.

Les chemins de randonnée pédestre restent inchangés.

Les trottoirs relevés sont toujours existants.

Diagnostic

Clarté de la répartition des zones 30 par rapport à la route cantonale en traversée de localité.

Liaisons piétonnes route principale

Trottoir unilatéral continu

Seuil

Seuils d'entrée de localité au nord et au sud situés à l'intérieur de la localité. Pas de seuil en direction des Geneveys-sur-Coffrane

Aménagements à l'intérieur de la localité

Valeur d'usage de l'école et valeur d'usage et symbolique du centre du village ne sont pas prises en compte par l'aménagement.

Routes secondaires

Secteurs homogènes desservis par une route limitée à 30 km/h effective mais pas toujours indiquée en tant que telle

Zones de conflit

Devant l'école

Liaisons piétonnes inter-localités

Aménagement de traversée manquante entre route de Neuchâtel et rue de la Saule sur le chemin Boudevilliers – Montmollin

Chemins sur chemin agricole ou de chantier



Figure 33 : Coffrane, Place devant l'ancienne maison de Commune transformée en parking, Photo EA



Figure 34 : Coffrane, Rue de la Lessiverie, Photo EA



Figure 35 : Coffrane, Rue de l'Abrevieux, Photo EA

[ 03 novembre 2020 ]


Légende commune à toutes les localités



Mesures piétonnes



sur le réseau principal (RC et route communale principale)



existant / projeté

  Coeur de village - espace de projet de valorisation de l'espace villageois ou urbain

  Tronçon modéré (30 km/h) sur les routes principales

  Zone de rencontre (20 km/h - priorité piétonne) - *existante à situer*

  Trottoir(s) sur route principale en traversée de localité

  Seuil d'entrée/sortie de localité

  Interface modale (ex: transport public, départ de randonnées, station vélo)



  Traversée prioritaire (*à situer - attente de données communales*)

sur le réseau de quartier

existant / projeté

  Mesure accompagnant les déplacements piétons - sur route structurante communale ou collectrice (30 km/h)



 Itinéraire piéton secondaire [sur voie de desserte - peu de trafic routier]

  Chemin ou sentier interquartier

hors localité (indicatif)

  Chemin et sentier structurant (*lisière et canal du Seyon*)


  Porte touristique (*pouvant accueillir aire de départ de randonnée, abri, eau, pique-nique, place de stationnement etc..*)

  Chemin ou sentier interlocalité et de randonnée pédestre


Informations indicatives

équipements


 Lieu d'attractivité des piétons (équipement public, commerce, etc)


 Parc, place de jeux, cimetière, espace vert (*à compléter*)

 Arrêt de transport public

 Front structurant l'espace-rue

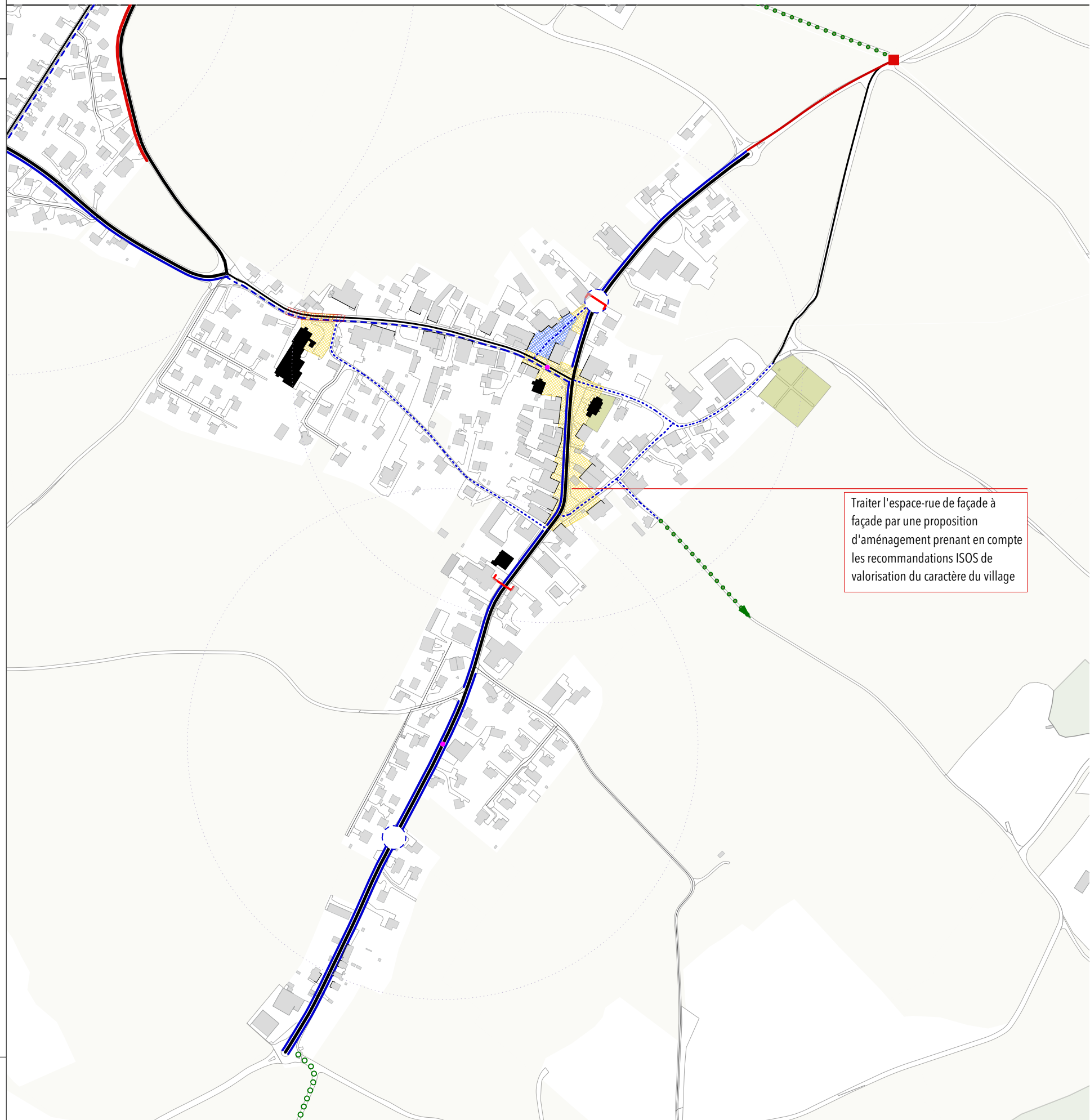
hiérarchie du réseau routier

 route principale (cantonale et communale) - 50km/h

 route structurante communale ou collectrice - 30km/h

 voie de desserte - 30km/h

Localité(s) : Coffrane



Traiter l'espace-rue de façade à façade par une proposition d'aménagement prenant en compte les recommandations ISOS de valorisation du caractère du village





# DOMBRESSON

PDCP : oui (1996)

Réaménagement espace-rue : Travaux pour la route principale réalisés (2014)

Projet d'aménagement de l'espace-rue : non

Bilan ancien PDCP

Les cheminements pour piétons en site propre aux extrémités de la localité (est et ouest) n'ont pas été réalisés.

La modulation du trafic projetée sur les routes secondaires a été réalisée au sud de la route principale (zone 30), mais pas au nord (pas de limitation de vitesse indiquée au sol ou sur un panneau, mais l'état de la route fait penser à une zone 30).

Diagnostic

Liaisons piétonnes route principale

Les cheminements longitudinaux se limitent à des trottoirs le long d'une route passante. Avec le réaménagement, le trottoir est cependant souvent séparé de la route par une bande de stationnement surbaissée, ce qui améliore la sécurité du piéton et lui laisse, lorsqu'aucun véhicule n'est parké, un espace plus large. Cependant, la différence de niveau du sol peut être problématique pour les personnes à mobilité réduite

Seuil

Seuil marquant l'entrée de localité en direction de Saint-Martin

Aménagement à l'intérieur de la localité

Aménagement récent problématique:

- Pas de séquence de centre de localité
- Pas de traitement de l'espace de façades à façades (site ISOS national)

Routes secondaires

Sur les routes latérales à modulation de trafic, il n'y a généralement pas de trottoir ni d'aménagement qui donne la priorité aux piétons.

Liaisons piétonnes inter-localités

Absence de trottoir/chemin en site propre entre Dombresson et Saint-Martin.

Trottoir le long de la route du Seyon.

Trottoir bilatéral entre Dombresson et Villiers.

Absence de trottoir sur la route en direction de Savagnier.

Absence de trottoir sur le chemin en direction de la forêt



Figure 36 : Dombresson, Chemin en site propre le long de la Route du Seyon, Photo EA



Figure 37 : Dombresson, Chemin de la Rebatte, Aménagement zone 30, Photo EA

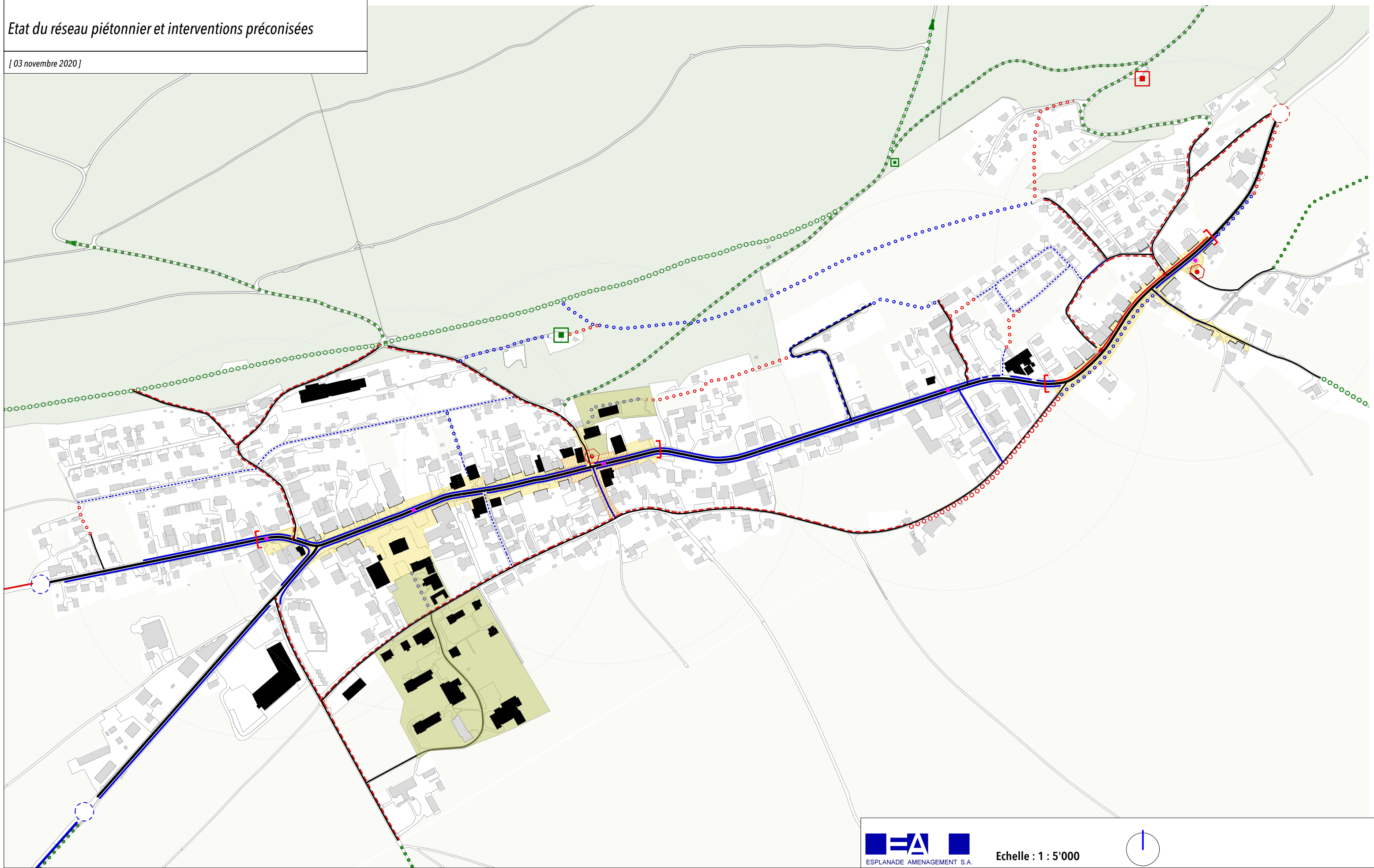


Figure 38 : Dombresson, Grand'Rue réaménagée- espace piéton non-linéaire, Photo EA

Plan directeur des chemins pour piétons - dans les localités  
**PLAN DE RESEAU**

Etat du réseau piétonnier et interventions préconisées

[ 03 novembre 2020 ]



## ENGOLLON

PDCP : oui (1996)

Réaménagement espace-rue : non

Projet d'aménagement de l'espace-rue : non

Bilan ancien PDCP

Les éléments projetés n'ont pas été réalisés.

Les trottoirs sur l'axe principal n'ont pas été réalisés.

Les « sentiers inscrits aux PDC » aux extrémités du hameau prennent place sur les chemins agricoles. Le « chemin pédestre parallèle à projeter au PDC » n'existe pas, de même que le chemin le long du Seyon.

Diagnostic

Les aménagements piétons sont lacunaires :

Seuils

Absence de marquage aux trois entrées de la localité

Aménagements à l'intérieur de la localité

Absence de trottoirs en localité sur les routes principales (route de Bonneville, route des Chênes et route de Beyerel).

Traversées

Les passages piétons sont correctement situés. Ils seront revus dans le cadre des travaux dès 2021.

Routes secondaires

Le réseau communal secondaire fonctionne comme une zone 30, mais n'est pas signifié en tant que tel.

Liaisons piétonnes interlocalités

Absence de chemins en site propre en dehors de la localité (la réserve foncière du DP existe)



Figure 39 :  
Engollon, entrée  
nord-ouest, Photo  
EA



Figure 40 :  
Engollon,  
croisement entrée  
nord - absence de  
trottoirs, traversée  
piétonne, zone  
30, Photo EA



Figure 41 :  
Engollon, rue de  
l'Église, Photo EA

















[ 03 novembre 2020 ]

Légende commune à toutes les localités

Mesures piétonnes





sur le réseau principal (RC et route communale principale)

existant / projeté







-   Coeur de village - espace de projet de valorisation de l'espace villageois ou urbain
-   Tronçon modéré (30 km/h) sur les routes principales
-   Zone de rencontre (20 km/h - priorité piétonne) - *existante à situer*
-   Trottoir(s) sur route principale en traversée de localité
-   Seuil d'entrée/sortie de localité
-   Interface modale (ex: transport public, départ de randonnées, station vélo)
-   Traversée prioritaire (*à situer - attente de données communales*)

sur le réseau de quartier

existant / projeté





-   Mesure accompagnant les déplacements piétons - sur route structurante communale ou collectrice (30 km/h)
-  Itinéraire piéton secondaire [sur voie de desserte - peu de trafic routier]
-  Chemin ou sentier interquartier

hors localité (indicatif)




-   Chemin et sentier structurant (*lisière et canal du Seyon*)
-   Porte touristique (*pouvant accueillir aire de départ de randonnée, abri, eau, pique-nique, place de stationnement etc..*)
-   Chemin ou sentier interlocalité et de randonnée pédestre

Informations indicatives

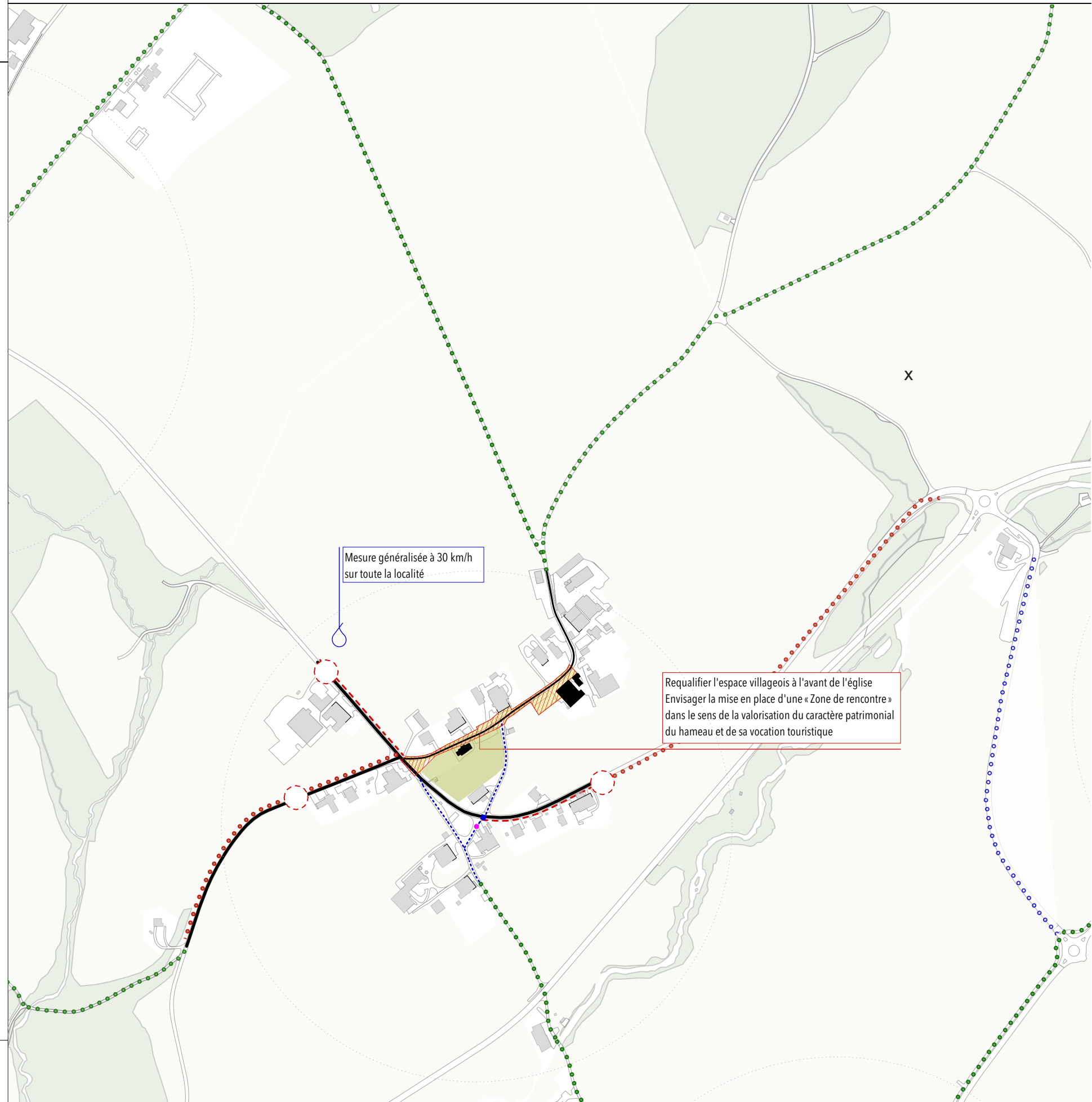
équipements

-  Lieu d'attractivité des piétons (équipement public, commerce, etc)
-  Parc, place de jeux, cimetière, espace vert (*à compléter*)
-  Arrêt de transport public
-  Front structurant l'espace-rue

hiérarchie du réseau routier

-  route principale (cantonale et communale) - 50km/h
-  route structurante communale ou collectrice - 30km/h
-  voie de desserte - 30km/h

Localité(s) : Engollon



## FENIN-VILARS-SAULES

PDCP : oui (1992)

Réaménagement espace-rue : non

Projet d'aménagement de l'espace-rue : pas connaissance de projets de réalisation

Bilan ancien PDCP

Le Plan ne proposait que peu de nouveaux aménagements.  
Le trottoir projeté à Fenin n'a pas été réalisé.  
A Saules, rien n'est prévu ; seul un itinéraire de randonnée pédestre suit la rue montante. Un trottoir a cependant été créé le long de cette rue

Diagnostic

Liaisons piétonnes interlocalité

Les trois localités sont bien reliées entre elles par un cheminement en site propre le long de la route, ainsi que par le chemin de la lisière de la forêt. En revanche, pas de liaison entre Saules et Savagnier. Réaménagements récents entre Vilars et Saules avec giratoire comprenant une arborisation latérale et MD séparée (liaison interlocalité).

Fenin

- Absence de marquage des entrées
- Traversée dangereuse sur l'axe principal (pas de trottoir).
- L'ensemble de la zone à bâtir est une zone 30 km/h, mais n'est pas identifiée en tant que tel.

Vilars

- Absence de marquage des entrées à l'extrémité sud-ouest de Vilars.
- Zone nord-ouest pas reconnue en tant que zone 30

Saules

- L'ensemble de la localité est en zone 30. La route cantonale est limitée à 50 km/h en raison du croisement
- Trottoir unilatéral dans rue montante



Figure 42 : Rue Léo-Châtelain – trottoir unilatéral, Photo EA



Figure 43 : Vilars, Chemin en site propre entre Vilars et Saules, Photo EA



Figure 44 : Saules, Arrêt de bus sur la route cantonale, Photo EA

Plan directeur des chemins pour piétons - dans les localités  
**PLAN DE RESEAU**















Etat du réseau piétonnier et interventions préconisées

[ 03 novembre 2020 ]







Légende commune à toutes les localités

Mesures piétonnes







sur le réseau principal (RC et route communale principale)

- existant / projeté
-   Coeur de village - espace de projet de valorisation de l'espace villageois ou urbain
  -   Tronçon modéré (30 km/h) sur les routes principales
  -   Zone de rencontre (20 km/h - priorité piétonne) - *existante à situer*
  -   Trottoir(s) sur route principale en traversée de localité
  -   Seuil d'entrée/sortie de localité
  -   Interface modale (ex: transport public, départ de randonnées, station vélo)
  -   Traversée prioritaire (*à situer - attente de données communales*)

sur le réseau de quartier





- existant / projeté
-   Mesure accompagnant les déplacements piétons - sur route structurante communale ou collectrice (30 km/h)
  -   Itinéraire piéton secondaire [sur voie de desserte - peu de trafic routier]
  -   Chemin ou sentier interquartier

hors localité (indicatif)




-   Chemin et sentier structurant (*lisière et canal du Seyon*)
-   Porte touristique (*pouvant accueillir aire de départ de randonnée, abri, eau, pique-nique, place de stationnement etc...*)
-   Chemin ou sentier interlocalité et de randonnée pédestre

Informations indicatives

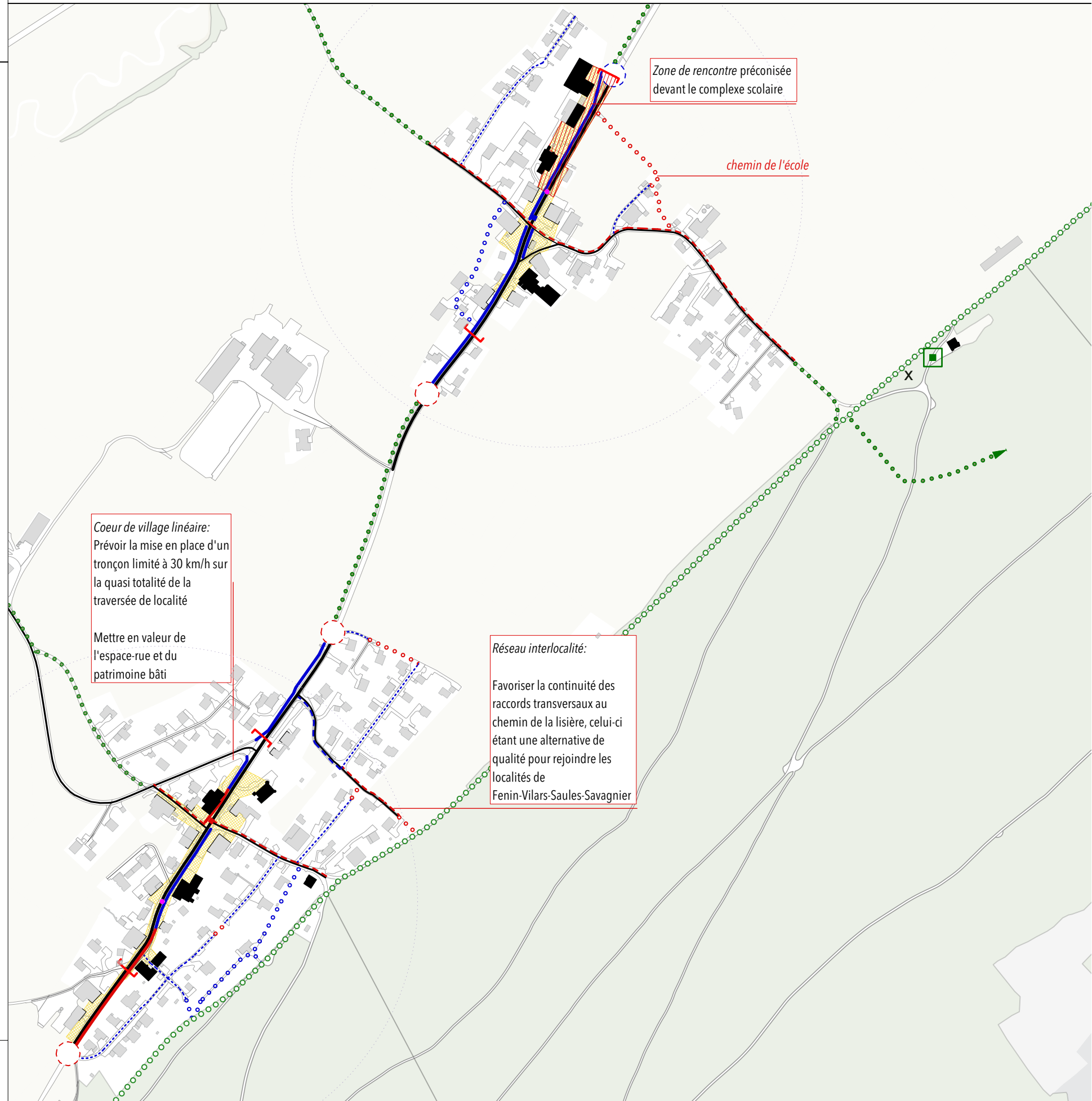
équipements

-  Lieu d'attractivité des piétons (équipement public, commerce, etc)
-  Parc, place de jeux, cimetière, espace vert (*à compléter*)
-  Arrêt de transport public
-  Front structurant l'espace-rue

hiérarchie du réseau routier

-  route principale (cantonale et communale) - 50km/h
-  route structurante communale ou collectrice - 30km/h
-  voie de desserte - 30km/h

Localité(s) : Fenin-Vilars





Plan directeur des chemins pour piétons - dans les localités  
**PLAN DE RESEAU**

Etat du réseau piétonnier et interventions préconisées















[ 03 novembre 2020 ]

Légende commune à toutes les localités

Mesures piétonnes







sur le réseau principal (RC et route communale principale)

existant / projeté







-   Coeur de village - espace de projet de valorisation de l'espace villageois ou urbain
-   Tronçon modéré (30 km/h) sur les routes principales
-   Zone de rencontre (20 km/h - priorité piétonne) - *existante à situer*
-   Trottoir(s) sur route principale en traversée de localité
-   Seuil d'entrée/sortie de localité
-   Interface modale (ex: transport public, départ de randonnées, station vélo)
-   Traversée prioritaire (*à situer - attente de données communales*)

sur le réseau de quartier

existant / projeté





-   Mesure accompagnant les déplacements piétons - sur route structurante communale ou collectrice (30 km/h)
-   Itinéraire piéton secondaire [sur voie de desserte - peu de trafic routier]
-   Chemin ou sentier interquartier

hors localité (indicatif)




-   Chemin et sentier structurant (*lisière et canal du Seyon*)
-   Porte touristique (*pouvant accueillir aire de départ de randonnée, abri, eau, pique-nique, place de stationnement etc..*)
-   Chemin ou sentier interlocalité et de randonnée pédestre

Informations indicatives

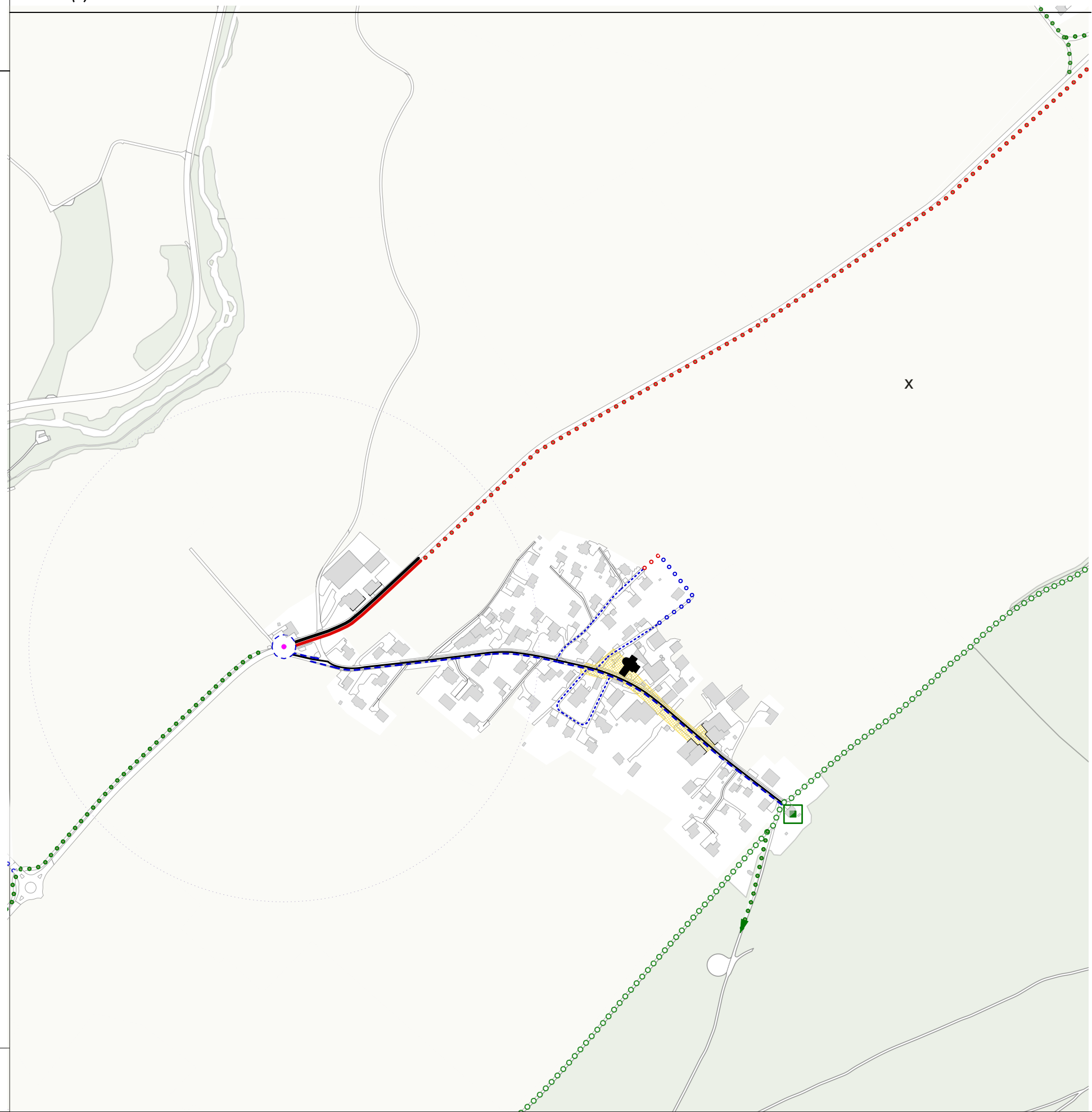
équipements

-  Lieu d'attractivité des piétons (équipement public, commerce, etc)
-  Parc, place de jeux, cimetière, espace vert (*à compléter*)
-  Arrêt de transport public
-  Front structurant l'espace-rue

hiérarchie du réseau routier

-  route principale (cantonale et communale) - 50km/h
-  route structurante communale ou collectrice - 30km/h
-  voie de desserte - 30km/h

Localité(s) : Saules



# FONTAINEMELON

PDCP : oui (1998)

Réaménagement espace-rue : non

Projet d'aménagement de l'espace-rue : Avant-projet (23.11.2018) ;

Travaux pour la route principale prévus en 2021, Projet de réfection de la place du collège

Bilan ancien PDCP

Le Plan ne propose pas beaucoup de modifications par rapport à ce qui était l'état existant en 1998. Les traversées piétonnes haut-bas n'ont pas été complétées telles qu'indiquées.

Plusieurs « Cheminement mixtes piétons/véhicules (avec priorité aux piétons) » sont en réalité des routes sans priorité aux piétons.

Diagnostic

Liaisons piétonnes route principale

Aménagement routier linéaire. La route principale est une bande passante avec, pour les piétons, un trottoir (unilatéral en direction des Hauts-Geneveys, bilatéral en direction de Cernier) entrecoupé à chaque jointure avec une route secondaire.

Seuil

Absence de seuil d'entrée de localité en direction des Hauts-Geneveys

Réseau

Réseau structuré dans les quartiers périphériques.

Aménagements à l'intérieur de la localité

Aménagements vétustes qui vont être refaits prochainement.

Pas de centralité mais juxtaposition d'éléments centraux le long de l'axe central (salle de spectacle, petit noyau villageois, supermarché-usine).

Routes secondaires

Fonctionnent de fait comme des zones 30, mais ne le sont pas formellement.

Les piétons sont généralement cantonnés à un trottoir peu large ou marchent sur la route. Seule une partie des routes font l'objet d'une modération de trafic. Le piéton n'a pas la priorité.

Liaisons piétonnes interlocalités

Montées dans la forêt sur routes goudronnées.

Chemin en direction de Fontaines / La Jonchère sur route agricole.



Figure 45 :  
Fontainemelon,  
Avenue Robert,  
Photo EA



Figure 46 :  
Fontainemelon,  
espace routier  
entre la COOP et  
ETA, Photo EA



Figure 47 :  
Fontainemelon,  
Escaliers piétons,  
Photo EA



Plan directeur des chemins pour piétons - dans les localités  
**PLAN DE RESEAU**

Etat du réseau piétonnier et interventions préconisées

[ 03 novembre 2020 ]

Aménager la centralité sur la rue de l'ancien village  
Envisager la mise en place « Zone de rencontre »

Mesures en cours: (projet de réaménagement du tronçon Cernier-Fontainemelon) - 2021  
Réduction des largeurs de chaussée  
Alignement d'arbres sur le dernier tronçon Coop-giratoire

Mesures en cours: (projet de réaménagement du tronçon Cernier-Fontainemelon) - 2021  
Prolongement du projet de place de la salle du spectacle pavée sur le trottoir

Point problématique:  
Le giratoire du centenaire dénature la place d'entrée dans le vieux village et le parvis du bâtiment emblématique.  
Déplacements piétonniers difficiles. Carrefour à requalifier.

Mesure qualitative:  
Aménager un tronçon modéré (30km/h) doté d'un espace piétonnier qualitatif sur le coeur de localité (mobiliers urbains, matérialité, arborisation) sur la RC et les rues de l'ancien village  
Le projet de réaménagement du tronçon Cernier-Fontainemelon prévoit la mise en place de végétalisation, d'une bande centrale à revêtement contrastant et de réaménagement de l'arrêt de bus «Centre»

Mesures en cours: (projet de réaménagement du tronçon Cernier-Fontainemelon) - 2021  
Trottoir mixte continu au nord et un trottoir continu au sud, avec trottoirs traversant à chaque carrefour avec les rues adjacentes





# FONTAINES

PDCP : non

Réaménagement espace-rue : Travaux d'aménagement récents autour du temple

Projet d'aménagement de l'espace-rue : Étude récente exemplaire pour désenclaver la zone d'activités - réflexion sur l'ensemble du réseau routier.

## Diagnostic

De par sa position géographique et l'absence de route de contournement, Fontaines reçoit un important trafic de transit qui est modéré par une vitesse limitée à 40 km/h. Il existe un important réseau de chemins de randonnée pédestre qui converge vers la localité.

Les aménagements routiers de part et d'autre de la route cantonale sont globalement un bon exemple de gestion des préoccupations contemporaines.

Liaison piétonnes routes principales

Trottoirs en tout cas unilatéraux à l'intérieur de la localité qui poursuivent les chemins interlocalités

Seuil

Hormis du côté de Boudevilliers, il n'existe pas de seuil marquant l'entrée de localité.

Traversées

Les passages piétons sont positionnés sur des séquences régulières et assurent les traversées entre les éléments de réseau.

Aménagements à l'intérieur de la localité

Aménagement piétonnier à la Rue des Bassins et à la Rue du Temple.

Routes secondaires

Zone d'activités enclavée pas desservie par le réseau principal; sa desserte doit donc se faire par la zone 30 km/h.

L'ensemble du réseau secondaire constitue une zone 30 km/h.

Zone de conflit

Accès zone industrielle passant par la zone résidentielle et le cheminement des écoliers.

Liaisons piétonnes interlocalités

Le long des routes cantonales en dehors de la localité, les aménagements piétons sont présents : depuis Cernier, Boudevilliers et Engollon avec un cheminement en site propre et depuis Landeyeux avec un trottoir.

Les réseaux de randonnée pédestre peuvent être interconnectés en dehors de la zone centrale au nord, sud, ouest, mais pas du côté est.

Interconnexion manquante au coin de la zone d'activités.



Figure 48 : Fontaines, espace routier devant le temple, Photo EA



Figure 49 : Fontaines, entrée en zone 30, Photo EA



Figure 50 : Fontaines, placette à l'arrière du temple, Photo EA

Plan directeur des chemins pour piétons - dans les localités  
**PLAN DE RESEAU**

Etat du réseau piétonnier et interventions préconisées







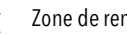








[ 03 novembre 2020 ]

Légende commune à toutes les localités

Mesures piétonnes







sur le réseau principal (RC et route communale principale)

existant / projeté







-   Coeur de village - espace de projet de valorisation de l'espace villageois ou urbain
-    Tronçon modéré (30 km/h) sur les routes principales
-   Zone de rencontre (20 km/h - priorité piétonne) - *existante à situer*
-   Trottoir(s) sur route principale en traversée de localité
-   Seuil d'entrée/sortie de localité
-   Interface modale (ex: transport public, départ de randonnées, station vélo)
-   Traversée prioritaire (*à situer - attente de données communales*)

sur le réseau de quartier

existant / projeté





-   Mesure accompagnant les déplacements piétons - sur route structurante communale ou collectrice (30 km/h)
-   Itinéraire piéton secondaire [sur voie de desserte - peu de trafic routier]
-   Chemin ou sentier interquartier

hors localité (indicatif)




-   Chemin et sentier structurant (*lisière et canal du Seyon*)
-   Porte touristique (*pouvant accueillir aire de départ de randonnée, abri, eau, pique-nique, place de stationnement etc..*)
-   Chemin ou sentier interlocalité et de randonnée pédestre

Informations indicatives

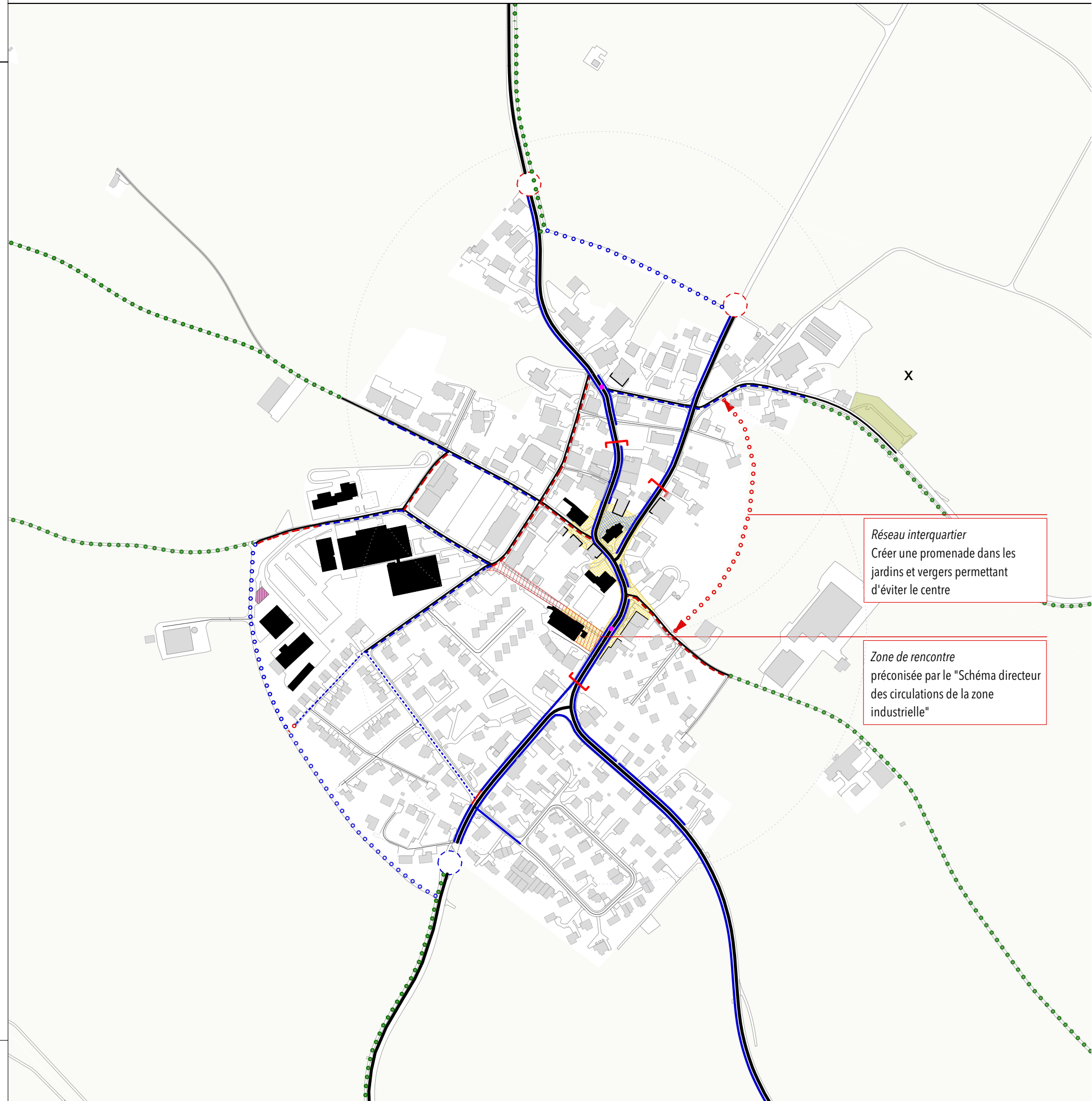
équipements

-  Lieu d'attractivité des piétons (équipement public, commerce, etc)
-  Parc, place de jeux, cimetière, espace vert (*à compléter*)
-  Arrêt de transport public
-  Front structurant l'espace-rue

hiérarchie du réseau routier

-  route principale (cantonale et communale) - 50km/h
-  route structurante communale ou collectrice - 30km/h
-  voie de desserte - 30km/h

Localité(s) : Fontaines



## LES GENEVEYS-SUR-COFFRANE

PDCP : non

Réaménagement espace-rue : non

Projet d'aménagement de l'espace-rue : non

Diagnostic

Déficit de réflexion sur le réseau routier général. Les zones 30 dans les quartiers ne sont pas généralisées (il n'en existe que deux). Problème d'accès routier aux pôles industriels, trafic de camions ; un schéma directeur des circulations de la zone industrielle, à l'exemple de Fontaines, est nécessaire. A terme (lors de la restructuration ferroviaire), le flux industriel devra être réorganisé et a priori prendre la rue de la gare afin d'apaiser la rue du Premier-Mars, à vocation piétonne.

Liaisons piétonnes route principale

Route cantonale en impasse avec trottoir bilatéral discontinu aux intersections avec des routes secondaires.

Seuil

Seuil sur la route du Vanel.

Absence de seuil sur la route cantonale (route de Neuchâtel).

En provenance de Coffrane, pas de seuil ni sur la Route du Carabinier ni sur la Route de Coffrane.

Aménagements à l'intérieur de la localité

Centre du village historique et rue du Premier-Mars (équipements, commerces) pas mises en valeur pour les piétons.

Seuls deux quartiers bénéficient d'une zone 30 et une fonction de rue.

Trottoir sur l'ensemble du réseau de routes, à l'exception de la Rue de la Gare côté sud (zone d'activités) et de la Route de Coffrane.

Réseau

Problème dans la hiérarchie du réseau routier : routes secondaires limitées à 50 km/h.

Desserte de la zone d'activités par une route secondaire.

Liaisons piétonnes interlocalités

Liaison en direction des Hauts-Geneveys supérieure sur trottoir le long de la route communale, puis sur route étroite dans la forêt.

Liaison en direction des Hauts-Geneveys inférieure sur trottoir, puis sur route agricole.

Liaison sur trottoir en direction de Coffrane.

Liaison en direction de Montmollin sur route agricole.

Liaison sur route étroite en direction du Mont-Racine.



Figure 51 :  
Geneveys-sur-Coffrane, Route du Vanel, Photo EA



Figure 52 :  
Geneveys-sur-Coffrane, Rue du Premier Mars, Photo EA



Figure 53 :  
Geneveys-sur-Coffrane, Rue Charles-L'Eplattenier, Photo EA



# Plan directeur des chemins pour piétons - dans les localités

## PLAN DE RESEAU

Etat du réseau piétonnier et interventions préconisées

Localité(s): Les Geneveys-sur-Coffrane

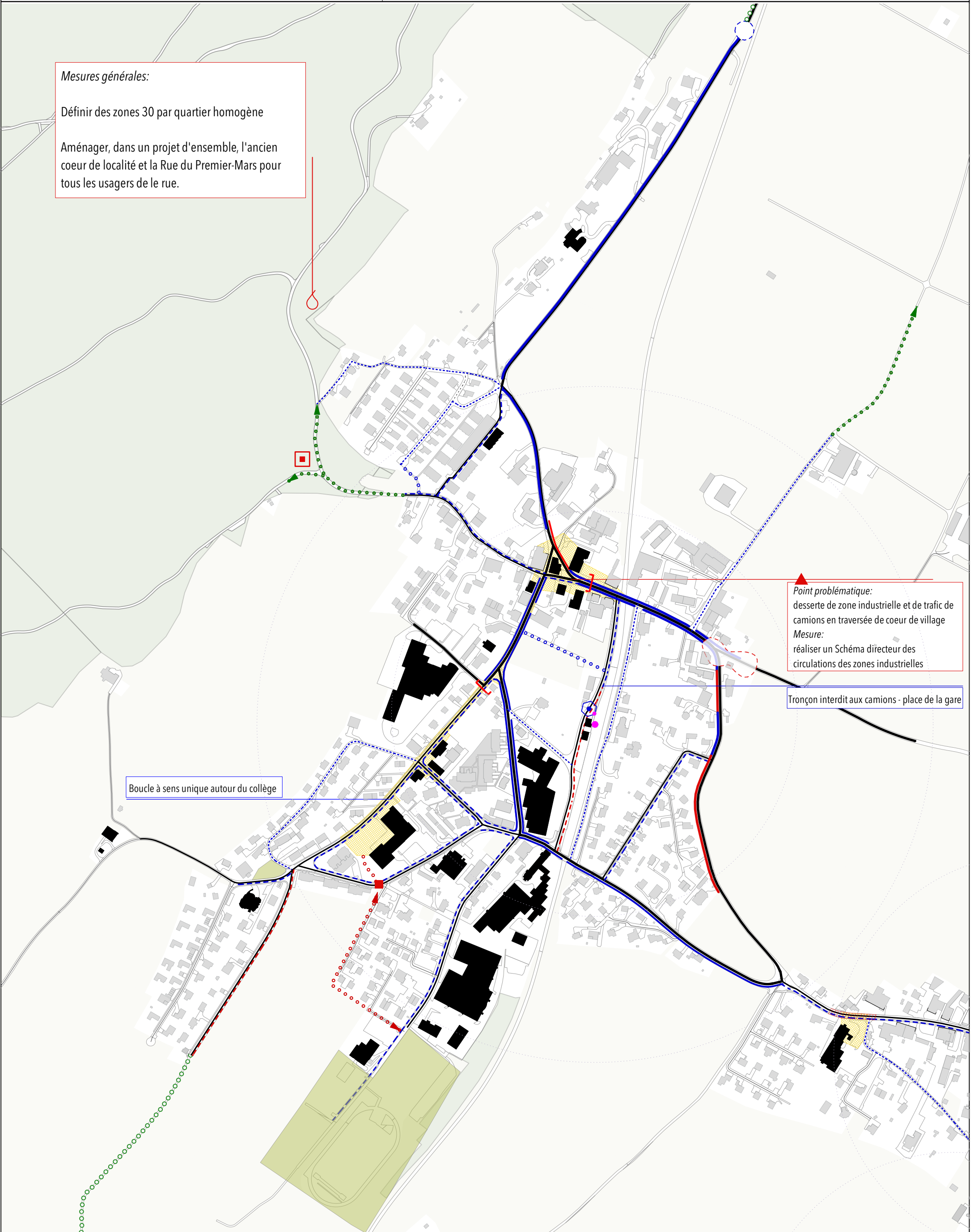
Echelle : 1 : 5'000



### Mesures générales:

Définir des zones 30 par quartier homogène

Aménager, dans un projet d'ensemble, l'ancien cœur de localité et la Rue du Premier-Mars pour tous les usagers de la rue.



**Point problématique:**  
desserte de zone industrielle et de trafic de camions en traversée de cœur de village  
**Mesure:**  
réaliser un Schéma directeur des circulations des zones industrielles

Tronçon interdit aux camions - place de la gare

Boucle à sens unique autour du collège

## LES HAUTS-GENEVEYS

PDCP : non

Réaménagement espace-rue : non

Projet d'aménagement de l'espace-rue : non

Diagnostic

Village urbanisé prolongeant la centralité, dont le réseau routier est sollicité par du trafic de transit important. Le réseau routier principal découpe de manière marquée la localité.

Liaisons et traversées piétonnes routes principales

- Route cantonale en direction de la Vue des Alpes (Route de la République) : Trottoir unilatéral/bilatéral continu (sauf au croisement avec la Chapelle). Aucune traversée piétonne en surface. Deux passages sous-voie, pas suffisamment visibles pour usagers non-initiés tels que les promeneurs.
- Route cantonale en direction de Fontainemelon : Trottoir unilatéral le long de la Rue de la Chapelle. Absence de trottoir sur la Route de Fontainemelon entre le carrefour avec la Vy-Creuse/Crêt-du-Jura et après le passage à niveau sur les voies de chemin de fer. Carrefour problématique vers le passage à niveau, route Crêt-du-Jura (pas de traversée piétonne). Carrefour problématique Route de Fontainemelon – Rue du Châtelard (pas de traversée piétonne).

Seuil

Absence de seuil d'entrée au nord et au sud sur la Route de la République.

Sur la route de Fontainemelon, l'entrée de localité se situe en aval du pont autoroutier et n'est pas marquée par un seuil.

Aménagements à l'intérieur de la localité

Les aménagements sur les routes secondaires sont en place ; seules des interventions ponctuelles sont nécessaires.

Le cœur de village n'est pas mis en valeur pour les piétons.

Manquent quelques trottoirs (Rue du Collège/Rue Courte, Crêt du Jura/Route de la Jonchère).

Les zones 30 correspondent à des quartiers et non seulement à des rues.

Gare et cœur de village ne sont pas reliés en faveur du piéton.

Liaisons piétonnes interlocalités

Chemin en direction de la Tête-de-Ran en site propre depuis le bas du village.

Chemin en direction de la Tête-de-Ran sur route étroite sans trottoir.

Chemin en direction de la Jonchère sur route étroite sans trottoir.

Liaison problématique entre le départ des chemins de randonnée à la gare et la lisière de la forêt (ancien pôle de sport d'hiver) en raison de la traversée de la route cantonale.



Figure 54 : Hauts-Geneveys, passage sous-voie à l'entrée nord-ouest, route cantonale limitée à 70 km/h, Photo



Figure 55 : Hauts-Geneveys, Route de Fontainemelon – pas d'aménagement de centre de village, Photo EA

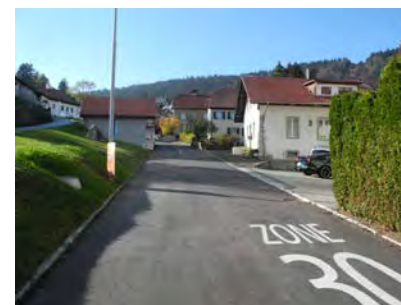


Figure 56 : Hauts-Geneveys, Zone 30 à la Vy-Creuse, Photo EA

















[ 03 novembre 2020 ]

Légende commune à toutes les localités

Mesures piétonnes





sur le réseau principal (RC et route communale principale)

existant / projeté







-   Coeur de village - espace de projet de valorisation de l'espace villageois ou urbain
-   Tronçon modéré (30 km/h) sur les routes principales
-   Zone de rencontre (20 km/h - priorité piétonne) - *existante à situer*
-   Trottoir(s) sur route principale en traversée de localité
-   Seuil d'entrée/sortie de localité
-   Interface modale (ex: transport public, départ de randonnées, station vélo)
-   Traversée prioritaire (*à situer - attente de données communales*)

sur le réseau de quartier

existant / projeté





-   Mesure accompagnant les déplacements piétons - sur route structurante communale ou collectrice (30 km/h)
-  Itinéraire piéton secondaire [sur voie de desserte - peu de trafic routier]
-  Chemin ou sentier interquartier

hors localité (indicatif)




-   Chemin et sentier structurant (*lisière et canal du Seyon*)
-   Porte touristique (*pouvant accueillir aire de départ de randonnée, abri, eau, pique-nique, place de stationnement etc...*)
-   Chemin ou sentier interlocalité et de randonnée pédestre

Informations indicatives

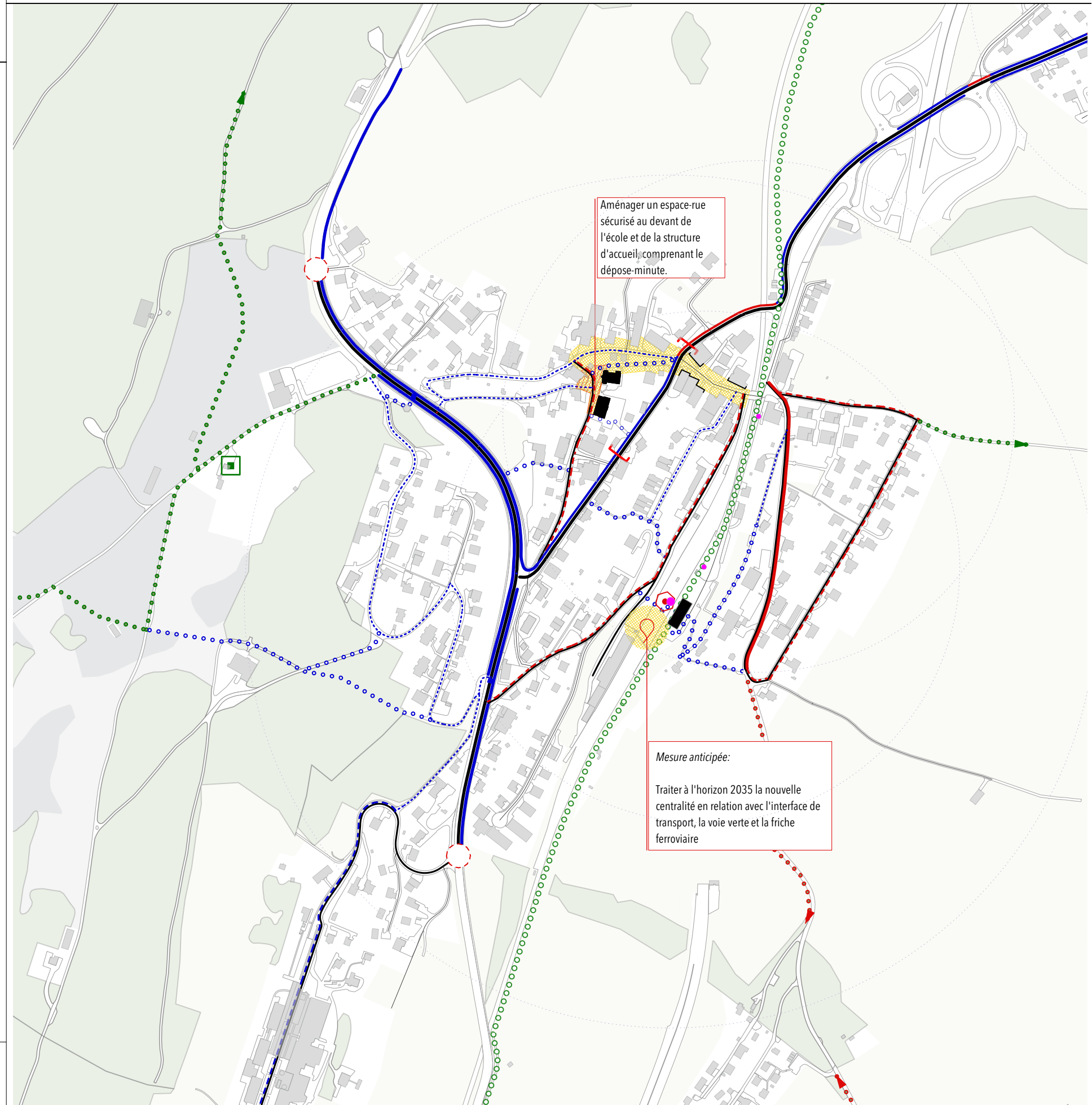
équipements

-  Lieu d'attractivité des piétons (équipement public, commerce, etc)
-  Parc, place de jeux, cimetière, espace vert (*à compléter*)
-  Arrêt de transport public
-  Front structurant l'espace-rue

hiérarchie du réseau routier

-  route principale (cantonale et communale) - 50km/h
-  route structurante communale ou collectrice - 30km/h
-  voie de desserte - 30km/h

Localité(s) : Les Hauts-Genèveys



Aménager un espace-rue sécurisé au devant de l'école et de la structure d'accueil, comprenant le dépose-minute.

Mesure anticipée:  
Traiter à l'horizon 2035 la nouvelle centralité en relation avec l'interface de transport, la voie verte et la friche ferroviaire





# MONTMOLLIN

PDCP : oui (1993)

Réaménagement espace-rue : non

Projet d'aménagement de l'espace-rue : oui (projet de zone de rencontre devant et autour de l'école dans le plan de quartier « Village »).

Bilan ancien PDCP

Le Plan ne projetait que deux éléments :

- le trottoir dans le contour de la Route de la Tourne 3, qui a été réalisé
- le trottoir à la Route de la Tourne 10, en face du restaurant, qui n'a pas été réalisé

Plusieurs aménagements non projetés ont été réalisés .

- La Grand-Rue est passée à 30 km/h.
- Un sentier piétonnier entre la Route de la Tourne et la Grand'Rue
- Un tronçon de trottoir dans le contour nord de la Route de la Tourne

Un tronçon de trottoir et un passage pour piétons au nord de la localité

Diagnostic

Liaisons piétonnes route principale

Le long de la route cantonale, trottoir unilatéral, parfois d'un côté parfois de l'autre, interrompu aux croisements avec des routes secondaires. Absence de trottoir à l'entrée ouest et est. Trottoir très étroit par tronçon (danger).

Seuil

Aménager seuils pour faire ralentir avant la desserte du quartier du Biollet.

Traversée

La route cantonale coupe le village en deux (N-E vs S-O). Le carrefour Route de la Tourne – Chemin des Écoliers – Vy des Nats – Impasse des Cerisiers est une césure plutôt qu'un lien. Circulation rapide.

Traversée problématique à l'intersection entre la Voie Romaine/Chemin de Serroue et Route de la Tourne.

Au nord du village, traversée problématique sur le chemin de randonnée pédestre.

Aménagements à l'intérieur de la localité

Trottoir unilatéral le long de la Grand'Rue.

Centre du village peu valorisé pour les piétons.

Conflit sur la Grand'Rue aux abords de l'école

Liaisons piétonnes interlocalités

Liaison en direction du Mont Racine/Geneveys-sur-Coffrane le long de la voie de chemin de fer n'a plus son sens avec la suppression de la halte de Montmollin.



Figure 57 :  
Montmollin,  
devant l'école,  
Photo EA




































Figure 58 :  
Montmollin, route  
de la Tourne  
avant l'entrée  
dans la localité,  
Photo EA



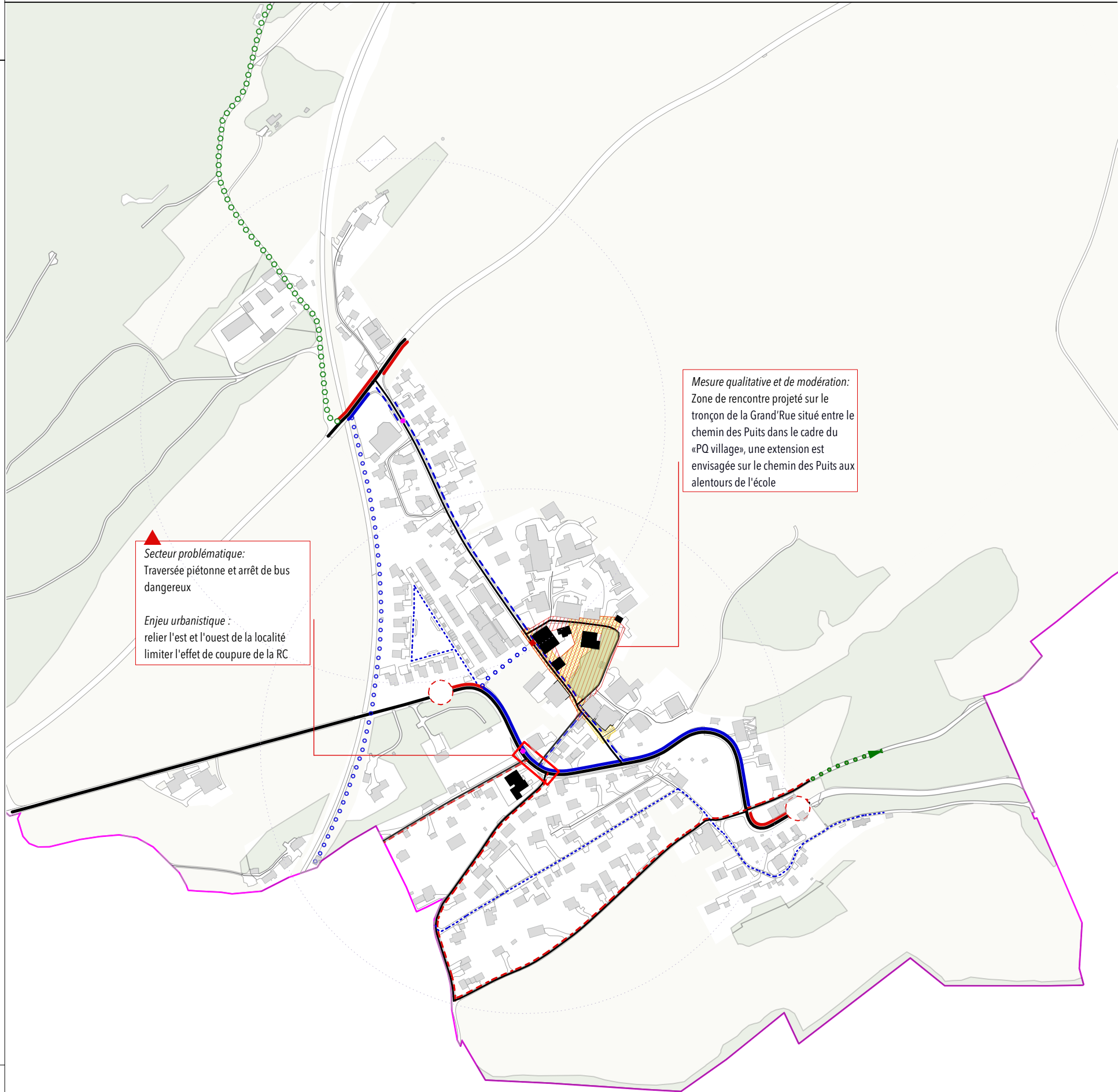
Figure 59 :  
Montmollin,  
carrefour  
compliqué et  
césure du village  
en deux parties,  
Photo EA

[ 03 novembre 2020 ]

Légende commune à toutes les localités

- Mesures piétonnes**
- sur le réseau principal (RC et route communale principale)
- existant / projeté
-   Coeur de village - espace de projet de valorisation de l'espace villageois ou urbain
  -   Tronçon modéré (30 km/h) sur les routes principales
  -   Zone de rencontre (20 km/h - priorité piétonne) - *existante à situer*
  -   Trottoir(s) sur route principale en traversée de localité
  -   Seuil d'entrée/sortie de localité
  -   Interface modale (ex: transport public, départ de randonnées, station vélo)
  -   Traversée prioritaire (*à situer - attente de données communales*)
- sur le réseau de quartier
- existant / projeté
-   Mesure accompagnant les déplacements piétons - sur route structurante communale ou collectrice (30 km/h)
  -   Itinéraire piéton secondaire [sur voie de desserte - peu de trafic routier]
  -   Chemin ou sentier interquartier
- hors localité (indicatif)
-   Chemin et sentier structurant (*lisière et canal du Seyon*)
  -   Porte touristique (*pouvant accueillir aire de départ de randonnée, abri, eau, pique-nique, place de stationnement etc..*)
  -   Chemin ou sentier interlocalité et de randonnée pédestre
- Informations indicatives**
- équipements
-  Lieu d'attractivité des piétons (équipement public, commerce, etc)
  -  Parc, place de jeux, cimetière, espace vert (*à compléter*)
  -  Arrêt de transport public
  -  Front structurant l'espace-rue
- hiérarchie du réseau routier
-  route principale (cantonale et communale) - 50km/h
  -  route structurante communale ou collectrice - 30km/h
  -  voie de desserte - 30km/h

Localité(s) : Montmollin



# LE PAQUIER

PDCP : oui (1996)

Réaménagement espace-rue : non

Projet d'aménagement de l'espace-rue : non

Bilan ancien PDCP

Le cheminement en site propre à l'ouest de la localité a été réalisé, de même que le trottoir unilatéral à l'intérieur de la localité. Les passages piétons mentionnés ont été maintenus et un a été ajouté.

Diagnostic

Liaison piétonne route principale

Le long de l'axe principal, la continuité de l'itinéraire est assurée par des trottoirs unilatéraux dans la localité

Seuils

De part et d'autre de la localité, l'entrée est marquée par des seuils. Cependant, la desserte de la zone à bâtir n'est pas complètement incluse à l'intérieur de ces seuils.

Traversées

Les passages piétons sont localisés aux bons endroits (proximité des seuils, de part et d'autre de chemins).

Aménagements à l'intérieur de la localité

Se pose la question de la valorisation du cœur de village par une zone 30 avec un aménagement des espaces de façade à façade.

Liaisons piétonnes interlocalités

Le long de l'axe principal, la continuité de l'itinéraire est assurée par un chemin en site propre en dehors de la localité.



Figure 60 : Le Pâquier, porte à l'entrée est, Photo EA



Figure 61 : Le Pâquier, Bas du Village – espace piétonnier dilaté pour accueillir la fontaine, Photo EA

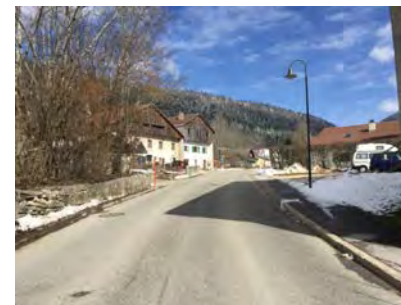


Figure 62 : Le Pâquier, Bas du Village, Photo EA

















[ 03 novembre 2020 ]

Légende commune à toutes les localités

Mesures piétonnes





sur le réseau principal (RC et route communale principale)

existant / projeté







-   Coeur de village - espace de projet de valorisation de l'espace villageois ou urbain
-   Tronçon modéré (30 km/h) sur les routes principales
-   Zone de rencontre (20 km/h - priorité piétonne) - *existante à situer*
-   Trottoir(s) sur route principale en traversée de localité
-   Seuil d'entrée/sortie de localité
-   Interface modale (ex: transport public, départ de randonnées, station vélo)
-   Traversée prioritaire (*à situer - attente de données communales*)

sur le réseau de quartier

existant / projeté





-   Mesure accompagnant les déplacements piétons - sur route structurante communale ou collectrice (30 km/h)
-  Itinéraire piéton secondaire [sur voie de desserte - peu de trafic routier]
-  Chemin ou sentier interquartier

hors localité (indicatif)




-   Chemin et sentier structurant (*lisière et canal du Seyon*)
-   Porte touristique (*pouvant accueillir aire de départ de randonnée, abri, eau, pique-nique, place de stationnement etc..*)
-   Chemin ou sentier interlocalité et de randonnée pédestre

Informations indicatives

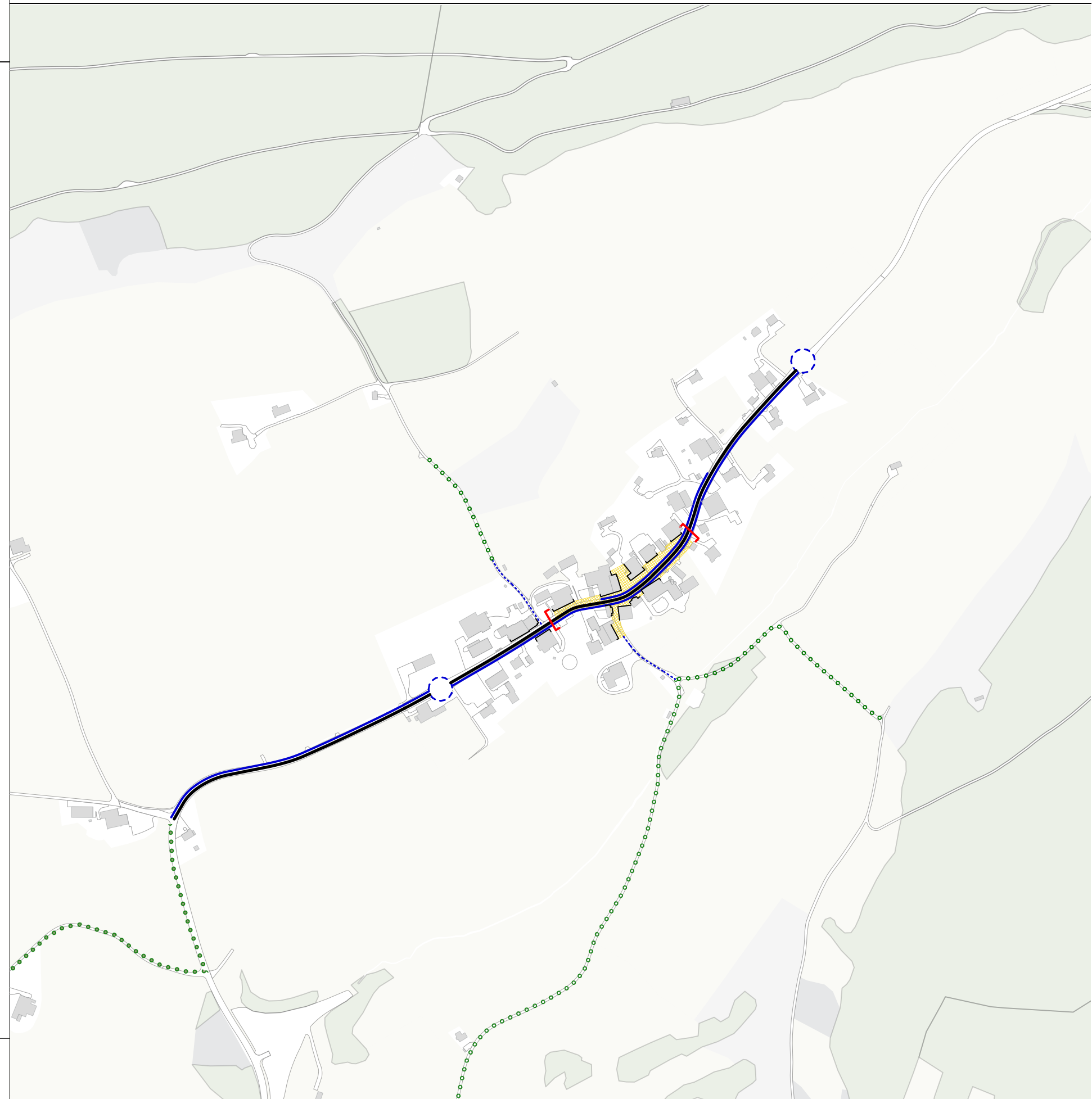
équipements

-  Lieu d'attractivité des piétons (équipement public, commerce, etc)
-  Parc, place de jeux, cimetière, espace vert (*à compléter*)
-  Arrêt de transport public
-  Front structurant l'espace-rue

hiérarchie du réseau routier

-  route principale (cantonale et communale) - 50km/h
-  route structurante communale ou collectrice - 30km/h
-  voie de desserte - 30km/h

Localité(s) : Le Pâquier



# SAVAGNIER

PDCP : non

Réaménagement espace-rue : oui

Projet d'aménagement de l'espace-rue : non

Diagnostic

Localité organisée le long de la route cantonale. Il en résulte une urbanisation linéaire traversée par une route.

Seuil

Il n'y a pas de seuil d'entrée dans la localité, tant au nord en direction de Chézard - Saint-Martin qu'à l'ouest en direction de Saules ni qu'au sud en direction de Chaumont

Liaison route principale

Trottoir / bande longitudinale unilatéral, parfois de dimension réduite, interrompu aux jointures avec les routes secondaires.

Traversées

Quelques passages réalisés récemment à l'arrêt de bus de Petit Savagnier.

Situation dangereuse, en particulier pour les enfants.

Aménagements à l'intérieur de la localité

Les aménagements reconnaissent les diverses centralités de la localité. Étant juxtaposés aux routes, ils ont peu d'effet sur la vitesse et une faible qualité spatiale.

Absence de prise en compte des valeurs symboliques et d'usage

Place du Tilleul : place de bus réaménagée récemment. Place routière et non un espace public. Son aménagement devrait être revu en faveur du piéton.

Zone de conflit devant l'école.

Routes secondaires

Généralisation de la zone 30 en dehors de la route cantonale à Petit-Savagnier, mais pas à Grand-Savagnier.

Liaisons piétonnes interlocalité

Liaisons inter-localité : Absence de chemin piétons indépendant en direction de Saules et en direction de Chaumont



Figure 63 : Grand Savagnier, pas de dilatation de la liaison piétonne pour intégrer la fontaine, Photo EA



Figure 64 : Petit Savagnier, arrêt de bus- espace routier, Photo EA



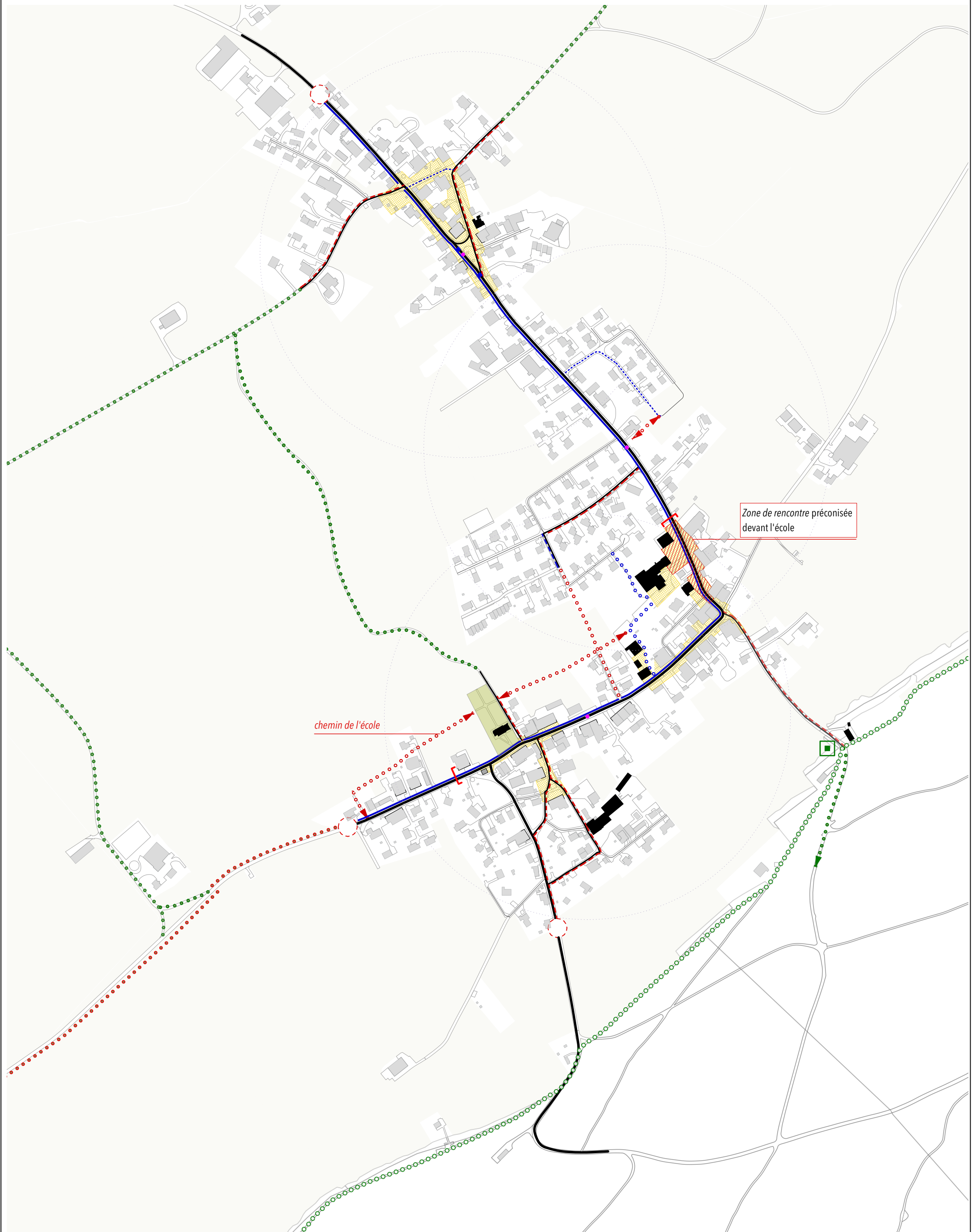
Figure 65 : Grand Savagnier, Photo EA

Plan directeur des chemins pour piétons - dans les localités  
**PLAN DE RESEAU**

Etat du réseau piétonnier et interventions préconisées

Localité(s): Savagnier

Echelle : 1 : 5'000





## VILLIERS (PLANCHE CF. DOMBRESSON)

PDCP : oui (1996)

Réaménagement espace-rue : non

Projet d'aménagement de l'espace-rue : pas connaissance de projet d'aménagement

Bilan ancien PDCP

Beaucoup de chemins pour piétons n'existent plus. Ils permettaient de « couper » depuis le secteur de villas à l'orée de la forêt (N-O) vers le centre du village et d'éviter la route principale depuis Gimmel Rouages en direction du centre. Des chemins projetés n'ont pas été réalisés. La petite route le long du canal après le virage de la route principale (S-O de la localité) n'a pas fait l'objet d'une modération de trafic telle qu'indiquée sur le plan. Les conflits et dangers signalés aux intersections entre les routes secondaires et la route principale n'ont pas été résolus.

Diagnostic

Liaisons piétonnes route principale

Cheminement en site propre au sud de la route sur une partie de la route à l'intérieur de la localité.

Absence de trottoir du côté nord de la route.

A la sortie N-E de la localité, pour l'automobiliste comme pour le piéton, la localité se termine après l'arrêt de bus. Le tronçon qui suit, limité à 60 km/h, est une route d'écoulement du trafic sans place pour le piéton.

Seuil

Absence de seuil en direction du Pâquier.

Aménagements à l'intérieur de la localité

A l'heure actuelle, on ne remarque pas le « centre du village ».

Le tronçon de cheminement le long du Seyon est qualitatif. Cette logique devrait être étendue au-delà ; l'eau est un élément à mettre en valeur dans l'aménagement de l'espace-rue.

Cheminement piéton pas sécurisé le long du Seyon canalisé.

Réseau

Juxtapositions de lotissements desservis depuis la route principale, la Route des Fontaines ou le Chemin du Tombet, sans liaisons entre eux.

Les liaisons verticales ont été oubliées.

Au sud de la route principale, connexion possible depuis l'ancien cours du Seyon.

Liaisons piétonnes interlocalités

Cheminement sur route 30 km/h en direction de la lisière sud.

Sentier en plein champ en direction de Clémesin

Chemin sur route forestière et en site propre à la lisière nord.



Figure 66 : Villiers, cheminement en site propre le long du Seyon et route cantonale, Photo EA



Figure 67 : Villiers, route cantonale et Seyon, Photo EA



Figure 68 : Villiers, Chemin de la Charrière le long du Seyon, pas aménagé pour le piéton, Photo EA

## B) MOBILITE DE TOURISME ET DE LOISIRS

Cette deuxième partie de l'étude de base concernant la mobilité piétonne propose un développement sur les réseaux de mobilité pédestre de tourisme et de loisirs. La mobilité douce étant au cœur du tourisme à Val-de-Ruz, elle représente un complément à l'étude de base sur le tourisme et à l'étude de l'IMVT « Activités touristiques dans la Commune de Val-de-Ruz ».

Cette deuxième partie est également en lien avec l'étude de base traitant de la valorisation des villages. En effet, les itinéraires de mobilité touristique et de loisirs commencent en plaine ; chaque localité historique est au départ d'itinéraires de montagne.

Ce volet vise à dresser un diagnostic des réseaux existants et à proposer des améliorations et des compléments. Le réseau de chemins de randonnée pédestre cantonaux est une compétence de l'État, déléguée en partie à Neuchâtel Rando. Ainsi la présente Conception directrice communale des chemins pédestres s'appuie sur le réseau cantonal et s'applique à en définir les compléments, qui auront une valeur de réseau local.

A noter que les cheminements destinés aux piétons, aux vélos et à l'équitation doivent être coordonnés.

## PLANIFICATION DIRECTRICE

### LOI D'INTRODUCTION DE LA LOI FEDERALE SUR LES CHEMINS POUR PIETONS ET LES CHEMINS DE RANDONNEE PEDESTRE (LI-LCPR)

La loi cantonale sur les chemins pour piétons et chemins de randonnée pédestre énonce que le canton établit le Plan directeur cantonal des chemins pour piétons et des chemins de randonnée pédestre (principes de coordination et planification, itinéraires principaux) (LI-LCPR art. 7 et 8). Il s'agit d'un plan directeur cantonal sectoriel datant de 1991 actuellement en cours de révision. Le canton établit également les plans des chemins de randonnée pédestre (chemins d'importance cantonale, liaisons, trace des chemins et emprise) (LI-LCPR art. 7 et 9).

### PLAN DIRECTEUR CANTONAL

Le Plan directeur cantonal précise que les activités de tourisme et de délasserment doivent être organisées de façon à ne pas porter atteinte à la nature, au paysage et à l'agri/sylviculture. Il émet l'idée que les activités agro-pastorales peuvent être accompagnées d'activités complémentaires (par exemple, tourisme doux proche de la nature, accueil à la ferme, etc.).

Il vise à maintenir, développer et adapter si nécessaire l'offre touristique, ainsi qu'à coordonner les itinéraires touristiques. Les réseaux existants/à développer pédestres, cyclistes, VTT et ski de fond font partie du Concept cantonal touristique et de loisirs qui tient également compte des voies historiques. Ces itinéraires ont été mis au point notamment avec Neuchâtel Rando et Neuchâtel VTT.

La fiche de coordination R\_33 précise les éléments du réseau cantonal. Il reprend les éléments du réseau national : Trans Swiss trail n° 2 : Porrentruy – Mendrisio et le chemin des crêtes du Jura n° 5 : Dielsdorf-Nyon et propose le sentier des statues qui est une association des itinéraires n°411 et n°413 de Neuchâtel Rando et la Voie Révolutionnaire.

#### PLAN DIRECTEUR CANTONAL DES CHEMINS POUR PIETONS ET DES CHEMINS DE RANDONNEE PEDESTRE (ELEMENTS DE LA REVISION EN COURS)

L'État de Neuchâtel a confié à Neuchâtel Rando la mise à jour du Plan directeur cantonal des chemins piétons. Cette association a procédé pour Val-de-Ruz à un inventaire exhaustif de tous les chemins de randonnée et proposé une réactualisation du réseau. Des itinéraires sont modifiés, voire remplacés par d'autres dans la mesure où ils ne correspondent pas à la logique d'ensemble ou au standard recherché par l'association.

La révision en cours du Plan directeur cantonal des chemins pour piétons et des chemins de randonnée pédestre contient un diagnostic effectué par Neuchâtel Rando. Le réseau se compose de 29 itinéraires qui partent/arrivent ou passent à Val-de-Ruz. L'étude relève que le réseau est plutôt bien conçu et attractif.

Une attention particulière est portée au revêtement des chemins et à la proximité avec le trafic motorisé : sont considérés comme « répondant » aux exigences de la randonnée pédestre les sentiers, traces ou pâturages, ainsi que les chemins sans revêtement ou chemins avec revêtement spécial destiné aux marcheurs. En revanche, les chemins en dur avec faible trafic et les chemins correspondant à une route avec trafic important le sont moins.

Les chemins pourvus d'un revêtement « adéquat » ne représentent qu'une minorité de l'offre. Il est précisé que certains usagers apprécient cependant

la présence d'un revêtement dur. De plus, pour beaucoup de chemins, le diagnostic souligne une sécurité insuffisante par rapport aux véhicules ; le réseau pédestre devrait s'éloigner des axes routiers.

Les autres critères d'appréciation pris en compte sont la variété des tracés; la clarté et la convivialité; la liaison avec les transports publics; la concordance entre les catégories de chemin et les conditions réelles; la prévention des conflits avec les animaux de rente; la prise en compte des dangers naturels; la coordination avec les autres activités et intérêts ayant des effets sur l'organisation du territoire; l'accès public. Le diagnostic évoque un manque de coordination avec les autres activités et intérêts ayant des effets sur l'organisation du territoire.

#### PLANIFICATION REGIONALE

Le Plan directeur régional dépeint, pour les déplacements de loisirs, des réseaux pédestres qui soulignent le caractère naturel et paysager de la région, ainsi que son attrait touristique. Il mentionne également les Chemins Chouettes en tant que liens vers les lieux d'accueil et d'intérêt de la région.

En outre, le document « Vision directrice des loisirs hivernaux » de 2020 mentionne que les réseaux de mobilité qui répondent à des logiques de déplacement et d'agrément nécessitent des aménagements légers conformes à leur destination. Ces réseaux de mobilité douce – piétons, vélos et VTT, skis de fond – devraient être accompagnés, si nécessaire, de points d'appui, à savoir d'aires de pique-nique, de buvettes ou même de refuges.



## DONNEES DE BASE

Un travail de repérage des réseaux et itinéraires existants a été effectué, avant de procéder au choix du réseau de chemins pédestres considérés comme structurants pour Val-de-Ruz (cf. **Planche 5** *Conception directrice communale des chemins pédestres, Réseau de loisirs existant « Réseau pédestre national, cantonal, local »*).

### Réseaux structurants

Le réseau d'intérêt national défini par Swiss Mobile et le Plan directeur cantonal comprend les deux liaisons pédestres suivantes (liaison d'intérêt national) :

- Chemin des Crêtes n° 5 : Col de la Tourne - Mont Racine - Tête de Ran - Vue des Alpes - Mont d'Amin - Le Côté - Le Pâquier - Combe Biosse – Chasseral
- TransSwiss Trail n° 2 : Valangin - Vilars - Chézard - Col du Pertuis - Saint-Imier

Elles ancrent Val-de-Ruz dans un contexte géographique plus large et nécessitent plusieurs heures, voire une journée, de marche. Pour Val-de-Ruz, elles sont complétées par les deux itinéraires Swiss Mobile d'intérêt régional suivants :

- Itinéraire 16 (101 Neuchâtel Rando) : Chaumont – Chasseral par les crêtes
- itinéraire 19 : Les Hauts-Geneveys - Tête de Ran - Les Tablettes – Chambrelie

### Inventaire Neuchâtel Rando

Comme évoqué plus haut, Neuchâtel Rando répertorie 29 itinéraires qui partent/arrivent ou passent à Val-de-Ruz. Certains de ces itinéraires sont jugés marginaux à ce stade de la réflexion et ne sont pas repris dans l'approche communale qui ne retient que les itinéraires principaux du réseau de chemins de randonnée pédestre en tant que réseau structurant :

- N°405 : Valangin – Fenin (- Le Pâquier)
- N°409 : Villiers - Les Gratteris - Le Pâquier
- N°412 : Cernier Centre - Fontainemelon - Les Hauts-Geneveys - Le Vanel - Les Geneveys-sur-Coffrane Gare
- N°417 : Fontainemelon - La Jonchère - Malvilliers - Le Vanel - Les Geneveys-sur-Coffrane
- N°418 : Cernier Centre, Chézard, St-Martin- Dombresson - Villiers
- N°422 : Les Geneveys-sur-Coffrane Gare - Le Louverain - Montmollin CFF
- N°436 : Vilars - Engollon - Grand Chézard

Le rapport de Neuchâtel Rando mentionne également que certains segments de la balade n°1 des *Chemins Chouettes* pourraient combler une lacune dans le réseau pédestre cantonal :

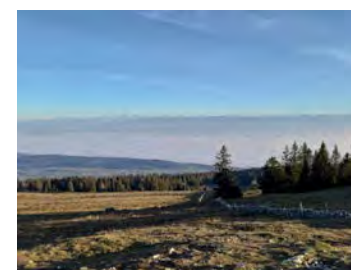
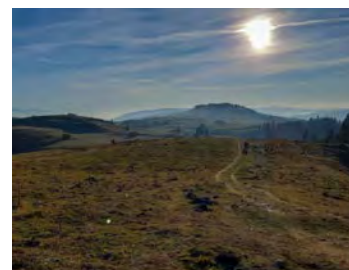
- itinéraire n°439 de Valangin à Cernier par la Borcarderie, Landeyeux, Engollon et Evologia ;
- itinéraire n°440 de Valangin à Saules par La Borcarderie, Landeyeux, Engollon, Bayerel ;
- itinéraire n°441 de Cernier Centre à Saules par Evologia, Bois d'Yé, Bayerel

### Itinéraires culturels

Plusieurs itinéraires parcourent Val-de-Ruz dans une logique culturelle régionale et locale. Il s'agit d'abord de la voie révolutionnaire (Le Locle – La Chaux-de-Fonds – La Vue-des-Alpes – Boudevilliers – Valangin – Neuchâtel), qui retrace le parcours des révolutionnaires partis des Montagnes neuchâteloises pour renverser le gouvernement au Château de Neuchâtel en 1848. Cet itinéraire a été intégré dans le réseau cantonal de chemins de randonnée pédestre.

Nous pouvons aussi mentionner Le Chemin des Pionniers, conçu par Parc Chasseral, menant du Chasseral jusqu'à La Vue-des-Alpes en deux étapes. Cet itinéraire met en lumière le territoire agro-pastoral de la basse montagne, les fermes et hameaux isolés, les loges et les « boviducs ». Aussi, un parcours culturel local de valorisation du site de La Vue-des-Alpes est en phase devenir pérenne. Il reprend le parcours de l'exposition « Art-en-Vue », une coopération entre Parc Chasseral et la Commune de Val-de-Ruz.

S'y ajoutent les Chemins Chouettes, conçus pour la balade et dédiés à la découverte de la nature et de l'histoire de la vallée. Ils favorisent les loisirs en famille. La plupart des itinéraires forment des boucles complètes et ils ne nécessitent pas obligatoirement l'utilisation des transports publics. Val-de-Ruz est couvert ainsi par 7 balades d'une durée de 3h à 6h30, dont 4 sont en plaine et 3 sont en montagne.



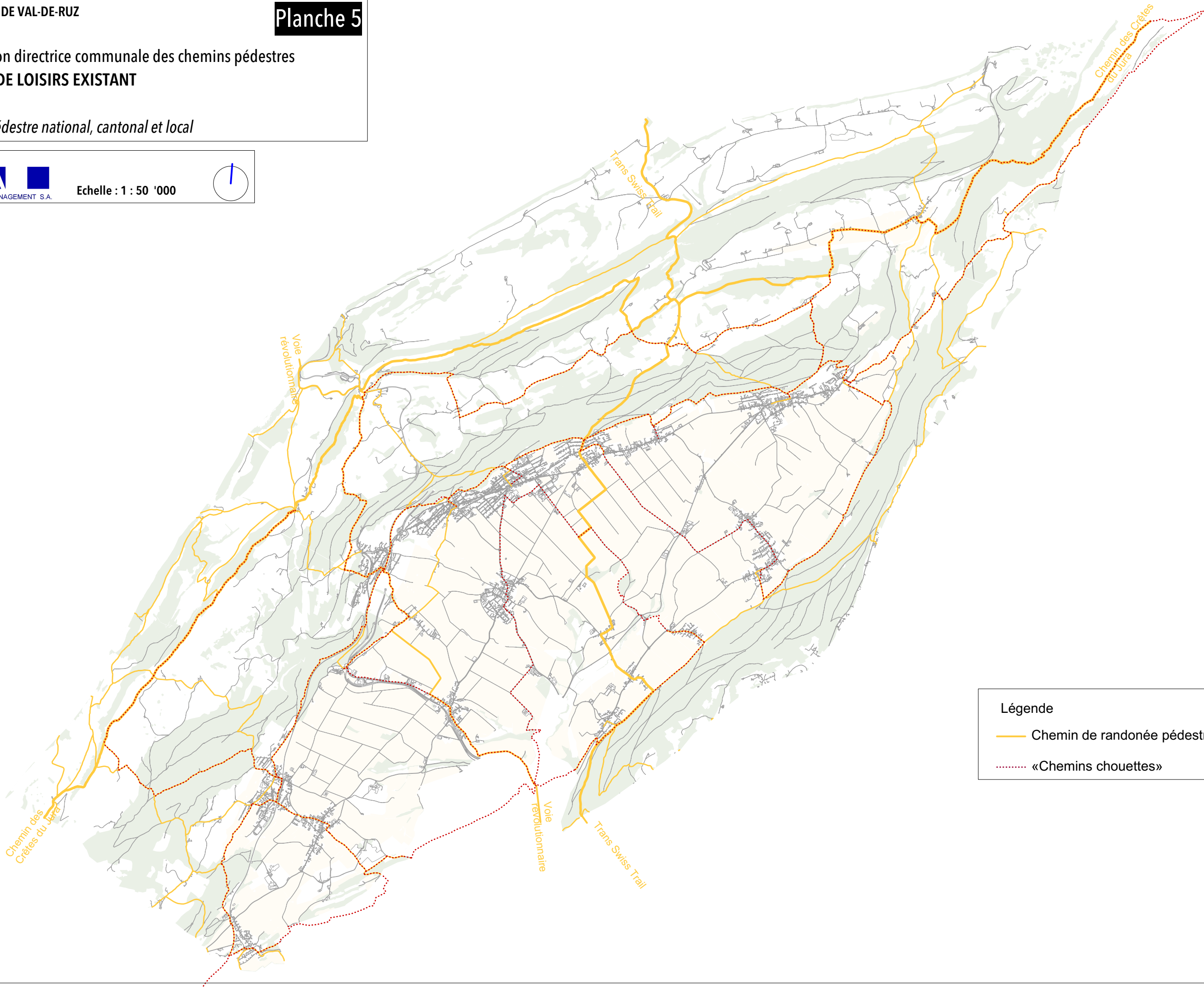
Figures 67 :  
Crête Tête de Ran – Mont Racine ;  
Crête du Mont d'Amin  
Chemin des Boviducs /Panneaux indicateurs, Les Hauts-Geneveys Photos : EA

Conception directrice communale des chemins pédestres  
**RESEAU DE LOISIRS EXISTANT**

*Réseau pédestre national, cantonal et local*



Echelle : 1 : 50 '000



**Légende**

- Chemin de randonnée pédestre (balisage jaune)
- ..... «Chemins chouettes»



## DIAGNOSTIC

Le réseau de chemins pédestres, composé des liaisons nationales, régionales et locales est relativement dense et couvre l'ensemble du territoire communal. Il est de plus complété par de nombreuses routes forestières et sentiers non balisés. Ainsi, Val-de-Ruz ne présente pas de lacune en termes d'infrastructure « chemin ».

En revanche, comme le souligne l'étude de l'IMVT de la HES-Arc « Activités touristiques dans la Commune de Val-de-Ruz », l'offre globale pour les usagers comporte des défauts. Ainsi, « la qualité des infrastructures [...] ne stimule pas assez la fréquentation et ne permet donc pas un développement plus dynamique des activités touristiques ».

### *Caractère discriminant des parcours (critère des watts)*

Le premier défaut de l'offre est le caractère discriminant des itinéraires nationaux et régionaux (critère des watts, cf. étude IMVT p.9, 13). D'une part, ils sont caractérisés par des dénivelés importants. D'autre part, ramenés à la fraction d'itinéraires concernant la vallée, ils nécessitent généralement 3 à 4 heures de marche pour de bons marcheurs. Ce réseau de parcours pédestres structurant le territoire communal à grandes mailles correspond plutôt aux besoins des randonneurs qu'à ceux de familles ou de personnes du troisième ou quatrième âge.

Quant aux Chemins Chouettes, ils présentent également des temps de parcours élevés : seuls 2 parcours de Chemins Chouettes sur les 7 durent moins de 3 heures. Les parcours n°2, 3 et 6, qui passent par la montagne, présentent de forts dénivelés : 1'000 m dén. positif pour le parcours n°2 ; 560 m dén. positif pour le parcours n°3 et 402 m dén. positif pour le parcours n°6.

### *Boucles à privilégier*

Le deuxième défaut de l'offre est le fait que le tracé des chemins dessine des parcours (d'un point A à un point B), plutôt que des boucles (circuits où le point d'arrivée est le même que le point de départ (cf. étude IMVT p. 13).

En effet, les itinéraires nationaux et régionaux sont conçus pour les déplacements longue distance, dans un cadre géographique plus large que Val-de-Ruz. Hormis l'itinéraire 19, ils ne décrivent pas de boucle. En revanche, les Chemins Chouettes ont le plus souvent un tracé en boucle.

Comme les transports publics sont rares, les tracés en parcours posent un problème de logistique : comment gagner le point de départ et revenir du point d'arrivée, ou, dans le cas d'un accès en voiture, comment revenir au lieu de stationnement ? Ce point amène au troisième défaut : la difficulté d'accès aux chemins.

### *Difficulté d'accès*

D'une part, peu de points de départ sont atteignables en transports publics, et encore moins depuis l'intérieur du Val-de-Ruz (IMVT p.12). Si Les Geneveys-sur-Coffrane et Les Hauts-Geneveys sont accessibles en train depuis Neuchâtel ou La Chaux-de-Fonds et Valangin en bus depuis Neuchâtel et différentes localités du Val-de-Ruz, les autres points de départ ne sont accessibles que depuis l'extérieur en transports publics. En effet, La Vue-des-Alpes est accessible en bus, mais depuis La Chaux-de-Fonds ; Chaumont est accessible en funiculaire mais depuis Neuchâtel ; Chasseral est accessible en bus mais depuis St-Imier et Nods.

D'autre part, l'infrastructure de stationnement aux points de départ doit être planifiée et harmonisée.

### *Manque de possibilité d'hébergement et de ravitaillement*

Les points de ravitaillement (fontaines, épiceries, buvettes, métairies, etc.) sont importants d'une part pour rendre attractifs les réseaux pédestres et d'autre part pour rendre réalisable une randonnée en étapes.

Par exemple, il n'existe pas de possibilité de restauration entre Chaumont et la métairie de Chuffort (2h42) sur le chemin en direction du Chasseral. Idem entre le Pâquier et le col de La Vue-des-Alpes. De plus, trop d'établissements existants sont fermés durant les périodes touristiques.

### *Déficit de sécurité*

Les chemins sont souvent étroits, mal damés et présentent des risques de chutes et de blessures pour les personnes d'un certain âge.

### *Réseau évitant le centre des localités*

Le départ et la convergence des chemins de randonnée pédestre sont situés aux gares ou aux arrêts de bus principaux. Le réseau de randonnée évite souvent les centres (historiques) de localité.

## OBJECTIF COMMUNAL

La Commune souhaite concentrer les efforts liés à la mobilité douce de tourisme et de loisirs en vue d'un objectif : l'amélioration du **réseau de randonnée** de tourisme et de loisirs, en lien avec les études touristiques et paysagères.

## PROJET

La Conception directrice communale des chemins de randonnée pédestre (cf. **Planche 6** : *Conception directrice communale des chemins de randonnée pédestre « Réseau de mobilité de délassement – déplacement de loisirs et de tourisme »*) propose pour Val-de-Ruz un réseau de randonnée pédestre composé de 4 types de réseaux :

- Les réseaux structurants de niveau national, cantonal et régional (compétence cantonale)
- Le réseau culturel régional de la basse montagne
- Le réseau culturel de plaine
- Les itinéraires en boucle

### Réseaux structurant de niveau national et régional

Le réseau structurant de niveau national et régional correspond au réseau Neuchâtel Rando, géré à l'échelle cantonale. Il dessert et connecte Val-de-Ruz aux régions voisines.

Par rapport aux réseaux actuels, le Plan identifie trois tronçons manquants pour relier les villages de l'ubac à Chaumont et Grand Chaumont. Le Plan propose également une déviation par la Métairie de la Grande Sagneule sur l'itinéraire Neuchâtel Rando n° 433.

Ces chemins existent mais restent à baliser en tant que réseau structurant de niveau cantonal (balisage jaune).

S'ajoutera à ce réseau, à l'horizon 2035, la Voie verte sur l'emplacement de l'actuelle voie ferroviaire Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds.

### Réseau culturel régional de la basse montagne

La Conception directrice propose, pour le réseau culturel régional de la basse montagne, la valorisation du territoire agropastoral de la montagne

de Fontaines, Fontainemelon, Cernier, Chézard et Dombresson (cf. Plan directeur du tourisme). En complément du Chemin des Pionniers (Parc Chasseral) « à l'horizontal », il s'agit de mettre en valeur le lien entre le bas et le haut des anciennes Communes :

- Montée Cernier – Montagne de Cernier
- Montée Dombresson – Les Vieux-Prés
- Montée de Fontaines aux Loges

Ces chemins existent mais seraient à baliser en tant que réseau communal (balisage blanc). Ils poursuivent la prise en compte des voies historiques d'importance nationale dans l'aménagement des chemins de la basse montagne.

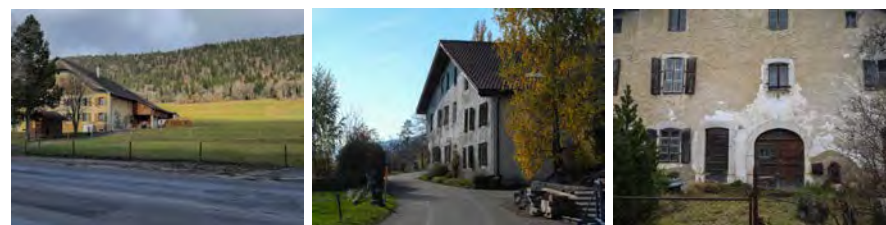
#### Réseau culturel de plaine

Le *réseau culturel de plaine* vise à valoriser l'histoire du lieu. La Voie Révolutionnaire, qui rappelle un événement marquant de l'histoire cantonale, fait partie du réseau cantonal de chemins de randonnée pédestre. Il faut s'assurer de la pertinence de certains tronçons et les aménager (explications, places de pique-nique, totem).

Le réseau écotouristique local des Chemins Chouettes est également confirmé.

L'étude sur les villages réalisée dans le cadre de ce mandat a permis d'identifier les différents types d'habitat et modes de production dans la vallée. Poursuivant l'esprit des Chemins Chouettes, la Conception directrice propose deux parcours culturels pour renforcer l'identité de la plaine. Ils utilisent des chemins existants, mais nécessitent un travail de balisage et d'information.

Un premier parcours « **parcours de la maison paysanne et de l'habitat industriel** » propose une compréhension des formes d'habitat dans la plaine vaudruisienne:



Figures 68 : Sur le parcours de la maison paysanne et de l'habitat industriel, Photo EA



Figures 69 : Sur le parcours Agriculture et histoire : Evologia, Photo Paysagegestion / Engollon, Photo EA / Bourg de Valangin, Photo EA

→ de Dombresson à Coffrane (13 km) se succèdent différentes structures villageoises, résidentielles, industrielles et urbaines qu'il s'agit d'identifier, d'évaluer et de reconnaître à leur juste valeur. Cet itinéraire commence à Dombresson (site ISOS d'importance nationale), traverse Saint-Martin, Petit et Grand Chézard (qui comprennent de remarquables maisons paysannes), Cernier (qui esquisse un caractère urbain), Fontainemelon (marqué par l'histoire horlogère), La Jonchère (qui comprend quelques belles demeures faussement paysannes) et Coffrane (qui accueille un musée paysan). Le parcours permet également d'apprécier l'habitat ouvrier de Cernier, Fontainemelon et des Hauts-Geneveys.



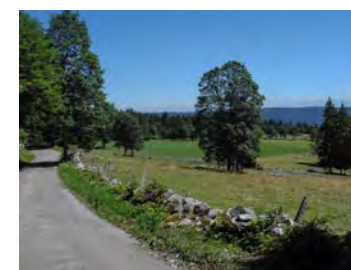
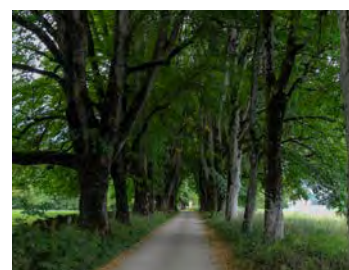
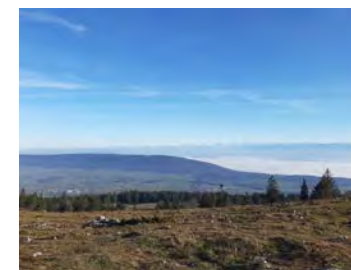
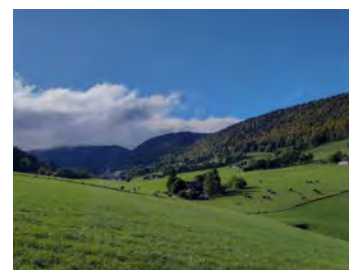
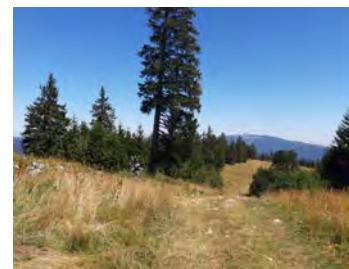
L'historiographie régionale et cantonale valorise les lieux historiques de Val de Ruz. Un deuxième parcours de plaine « **Agriculture et Histoire** » permet d'en apprécier les éléments:

- de Cernier (7km) à Valangin. Cet itinéraire relie Cernier (où a été édifée dans la deuxième partie du XIX<sup>e</sup> siècle l'école d'agriculture devenue aujourd'hui Evologia et ses espaces culturels), Engollon, La Bonneville (Fenin), Valangin (où église, ruines, maison de maître et château témoignent de la phase de peuplement au Moyen âge) et La Borcarderie (qui témoigne de l'ancienneté des activités manufacturières, comme les indiennes, dans l'économie locale). Un détour par le Moulin de Bayerel, ainsi qu'un passage aux points de vente de produits locaux à Evologia, aux coopératives de la Bor à La Borcarderie et à Engollon sont possibles.

#### Itinéraires en boucles

La Conception directrice propose 6 boucles de 1 à 3 heures de marche (5 à 10 km, peu de dénivelé) pour les promeneurs. Elles partent des portes de l'espace touristique en direction des sites emblématiques que sont le Mont-Racine et le Mont-d'Amin ou les Montagnes de Chézard et Cernier. Depuis Villiers/Le Pâquier les métairies de Chuffort, d'Aarberg et de l'Isle constituent les points d'intérêt.

- Boucle n°1 : Tête de Ran – Vue des Alpes (5 km)
- Boucle n°2 : Tête de Ran – Les Neigeux (5.3 km)
- Boucle n°3 « des boviducs » : Vue des Alpes – Montagne de Chézard – Montagne de Cernier – Loges (8 km)
- Boucle n°4 : Vue des Alpes – Mont d'Amin (5.5 km)
- Boucle n°5 : Villiers – Les Planches – Le Pâquier – Clémesin (8.5 km)
- Boucle n°6 : Clémesin – Métairie de Chuffort – La Dame (5.6 km)
- Boucle n°7 : Le Pâquier – Combe Biosse – Métairie de l'Isle – Clémesin (9 km)



Figures 70 :  
 Mont d'Amin / Combe Biosse  
 Le Côté / Crête Tête de Ran- Mont-Racine  
 Les Planches / Montagne de Cernier, Photos EA

- Boucle « Art-en-Vue » : parcours de l'exposition Art en Vue au départ de La Vue-des-Alpes

Les boucles sont attrayantes notamment pour les familles : sans ou avec peu de difficultés et en pente douce. Elles utilisent des chemins existants mais nécessitent un effort de balisage, d'information, d'équipements (bancs, fontaines, places de pique-nique) au point de départ et sur le parcours. Le chemin devra être suffisamment large et avec un revêtement de qualité. Le point de départ doit disposer d'une infrastructure d'accès voiture ou/et transport public.

L'idée est qu'à terme, chaque territoire emblématique, dispose d'un parcours accessible aux poussettes et aux personnes à mobilité réduite.

#### Amélioration des infrastructures (cf. Plan directeur du tourisme)

Le Plan directeur du tourisme évalue les équipements et les aménagements publics nécessaires aux activités touristiques et de loisirs et propose des compléments utiles, dont voici un résumé :

- Parkings aux départs des chemins (avec point d'eau, plan des circuits de randonnée)
- Arrêts de transport public
- Sur les parcours de loisirs et de tourisme de plaine : amélioration de la qualité des cheminements : balisage, entretien, aires de détente et de pique-nique (bancs, points d'eau, poubelles), accompagnements paysagers, ombrage
- Buvettes, métairies, restauration à renforcer sur les étapes des parcours
- Hébergements diffus dans l'habitat dispersé aux croisements des axes

Une conception touristique est nécessaire pour mettre en place ces infrastructures, car à l'heure actuelle, la législation ne permet guère

d'implanter un parking en forêt ou d'accueillir un établissement de restauration en zone agricole.

Il est nécessaire que la fonctionnalité de loisirs se superposant à la fonction agro-pastorale soit reconnue par les autorités cantonales et l'ensemble des acteurs concernés.

Les randonneurs à pied ou en vélo doivent pouvoir utiliser le réseau de chemins et disposer, à des emplacements adéquats, d'aires d'accès et de détente, ainsi que de lieux de ravitaillement.

## MESURES

Mesures préconisées (cf. **Planche 7** *Conception directrice des Chemins de randonnées pédestres PLAN DE COORDINATION « Interventions et équipements préconisés sur les réseaux pédestres »*) :

- Amélioration des liaisons piétonnes vers Chaumont (départ du funiculaire) depuis Val-de-Ruz
- Aménagement de la porte principale de l'espace touristique de Val-de-Ruz à Cernier, avec local de renseignement et d'accueil; les itinéraires devraient être remaniés pour y converger, notamment l'itinéraire national n°2
- Aménagement de portes au départ des itinéraires : panneau d'information sur les itinéraires (durée, dénivelé, difficulté, buvette), arrêt TP, place de stationnement, abri, point d'eau
- Renforcement des liaisons entre les localités de plaine à l'adret (Fontaines, Fontainemelon, Cernier, Chézard – Saint-Martin, Dombresson et Villiers) et leur montagne (Montagnes de Cernier et de Chézard, Les Vieux-Près, Les Planches)

- Renforcement des liaisons transversales entre plaine et montagne dans l'espace emblématique du Mont-Racine et de Tête-de-Ran
- Amélioration des points d'appui sur les réseaux pour les itinéraires dans la moyenne montagne de Cernier, de Chézard, aux vieux-Prés et aux Planches ainsi que pour les balades vers Tête-de-Ran et le Mont-d'Amin (Plan directeur du tourisme)
- La mise en valeur des liaisons de raccord au parcours Chaumont – Chasseral depuis les localités de l'ubac

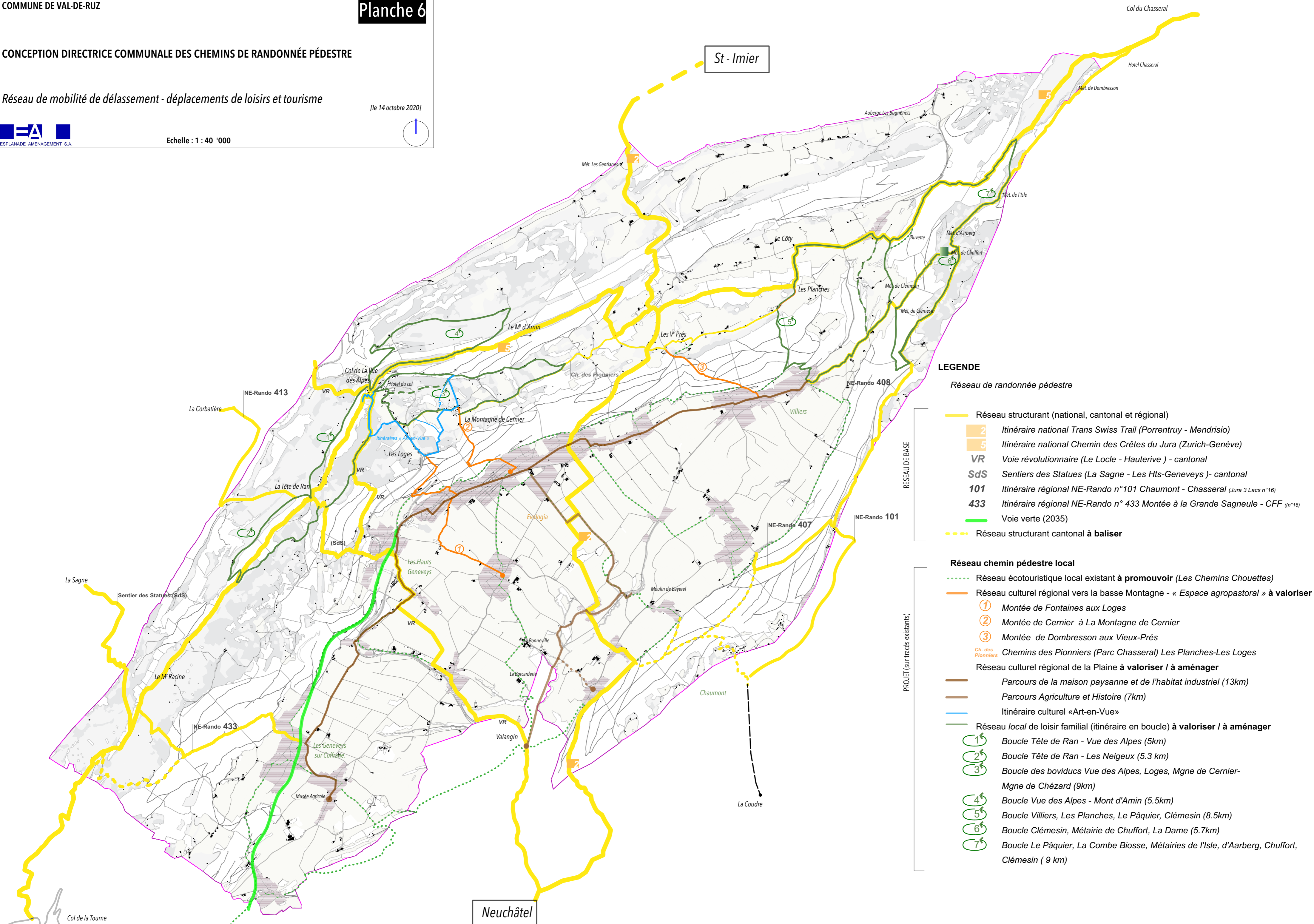
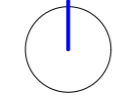


*Figure 71 : Descente sur St-Martin depuis la Montagne de Chézard*





Echelle : 1 : 40 '000



LEGENDE

Réseau de randonnée pédestre

- Réseau structurant (national, cantonal et régional)
- 2 Itinéraire national Trans Swiss Trail (Porrentruy - Mendrisio)
- 5 Itinéraire national Chemin des Crêtes du Jura (Zurich-Genève)
- VR Voie révolutionnaire (Le Locle - Hauterive) - cantonal
- SdS Sentiers des Statues (La Sagne - Les Hts-Geneveys) - cantonal
- 101 Itinéraire régional NE-Rando n°101 Chaumont - Chasseral (Jura 3 Lacs n°16)
- 433 Itinéraire régional NE-Rando n° 433 Montée à la Grande Sagneule - CFF (n°16)
- Voie verte (2035)
- - - Réseau structurant cantonal à baliser

Réseau chemin pédestre local

- - - Réseau écotouristique local existant à promouvoir (Les Chemins Chouettes)
- Réseau culturel régional vers la basse Montagne - « Espace agropastoral » à valoriser
  - 1 Montée de Fontaines aux Loges
  - 2 Montée de Cernier à La Montagne de Cernier
  - 3 Montée de Dombresson aux Vieux-Prés
  - Ch. des Pionniers Chemins des Pionniers (Parc Chasseral) Les Planches-Les Loges
- Réseau culturel régional de la Plaine à valoriser / à aménager
  - Parcours de la maison paysanne et de l'habitat industriel (13km)
  - Parcours Agriculture et Histoire (7km)
  - Itinéraire culturel « Art-en-Vue »
- Réseau local de loisir familial (itinéraire en boucle) à valoriser / à aménager
  - 1 Boucle Tête de Ran - Vue des Alpes (5km)
  - 2 Boucle Tête de Ran - Les Neigeux (5.3 km)
  - 3 Boucle des boviducs Vue des Alpes, Loges, Mgne de Cernier-Mgne de Chézard (9km)
  - 4 Boucle Vue des Alpes - Mont d'Amin (5.5km)
  - 5 Boucle Villiers, Les Planches, Le Pâquier, Clémesin (8.5km)
  - 6 Boucle Clémesin, Métairie de Chuffort, La Dame (5.7km)
  - 7 Boucle Le Pâquier, La Combe Biosse, Métairies de l'Isle, d'Aarberg, Chuffort, Clémesin (9 km)

RESEAU DE BASE

PROJET (sur tracés existants)

St-Imier

Neuchâtel

Col du Chasseral

Col de la Tourne





[le 29 octobre 2020]

**Boucles de loisir familial**

Balisage  
Aménagement d'aires de détente et de repos  
(pique-nique, bancs, poubelles)  
Chemins sécurisés (damés, larges, barrières sur les portions dangereuses)

► maîtrise du design, de la sécurité, des watts, et de l'accessibilité

**Les Geneveys**

Totem signalétique  
(Ré-)Aménagement d'aires de départ  
(point d'eau, WC, abris)

► attractivité

**Parcours découverte de la plaine**

Valorisation et reconnaissance des habitats et modes de production de la vallée

Didactique sur les habitats paysans traditionnels et les habitats ouvriers de Cernier, Fontainelon et des Hauts Geneveys  
Mise en lien des activités de la plaine (restaurants, vente de produit locaux, équipements culturels)

Balisage - entretien  
Aire de détente et de repos  
(tables de pique-nique, bancs, poubelles, point d'eau)

► sécurité, watts, promotion locale

**Les montées  
(et le Chemin des pionniers)**

Valorisation de la culture pastorale entre les villages de plaine et "leur montagne"

Balisage et entretien  
(murs de pierres sèches, bocages - en cours)

► sécurité, watts (sportif)

**Cernier-Evolgia**

Accueil, informations + Totem signalétique  
Aménagement d'une aire de départ  
(point d'eau, WC, abris)

► accessibilité, image

**Villiers**

Totem signalétique  
Aménagement d'une aire de départ  
(point d'eau, abris)

► accessibilité, attractivité

**Chaumont**

Totem signalétique  
Balisage et amélioration des chemins vers/depuis les villages de l'ubac de Val-de-Ruz

► accessibilité, attractivité, sécurité



## ANNEXE : DONNEES RELATIVES AUX ZONES 20/30 ET AUX PASSAGES POUR PIETONS

Source : administration communale

*Note : Cet inventaire sera pris en compte lors de la deuxième phase d'établissement du Plan Directeur des chemins pour piétons.*

- |                                      |       |
|--------------------------------------|-------|
| 1. Zone 20                           | p.71  |
| 2. Zone 30                           | p. 72 |
| 3. Passages pour piétons à conserver | p. 76 |
| 4. Passages pour piétons à supprimer | p.79  |

### 1. ZONES 20

ZONES 20 - Val-de-Ruz	
Village	Rues
Coffrane	Chemin de la Dîme (uniquement dans la zone entre la rue du Collège et le parking de la salle de gymnastique du collège)
Coffrane	Sous la Vy du Noyer
Chézard-Saint-Martin	Rue de Champs Rinier
Villiers	EN COURS DE REALISATION - Grandverger - Tombet - Tac Mouche (premier préavis favorable du SPCH - expertise sommaire en

## 2. ZONES 30

ZONES 30 - Val-de-Ruz	
Village	Rues
Boudevilliers	Route cantonal n°1357 centre du Village, depuis l'intersection avec le ch. Sous le Chêne
Boudevilliers	Route cantonal n°1357 route de Fontaines, depuis l'intersection avec le ch. Sous l'Elgise
Boudevilliers	Rue du Collège, dès l'entrée de localité Ouest
Boudevilliers	Chemin de Biolet, dès l'entrée de localité Sud jusqu'à l'intersection avec la rue du Centre du Village
Boudevilliers	Sous le Chêne
Boudevilliers	Chemin Sous l'Eglise
Malvilliers	En Ouest de la route cantonale 1320, route du Vanel aux entrées de localité
Malvilliers	En Est de la route cantonale 1320, route d'accès à la Jonchère, aux entrées de localité
La Jonchère	Aux trois entrées de localité
Cernier	Tout le village de Cernier est limité en zone 30km/ sauf ces rues : Rue du Bois du Pâquier, Place du Centenaire, Montagne de Cernier, Route de la Grand-Combe, Route de Neuchâtel, Chemin Jules Perrenoud, Chemin de la Pomologie, Rue Frédéric Soguel
Cernier	Sur les chemins forestiers à usage mixte
Chézard-Saint-Martin	Rue Ami-Girard
Chézard-Saint-Martin	Chemin du Blu
Chézard-Saint-Martin	Chemin des Courtes-Raies
Chézard-Saint-Martin	Route de Creuse
Chézard-Saint-Martin	Derrière-l'Eglise
Chézard-Saint-Martin	A Rosset
Chézard-Saint-Martin	Champs Rinier
Chézard-Saint-Martin	Rue de la Combe
Chézard-Saint-Martin	Chemin des Ecureuils
Chézard-Saint-Martin	Rue des Esserts
Chézard-Saint-Martin	Rue de la Forge
Chézard-Saint-Martin	Rue du Forvy
Chézard-Saint-Martin	Rue du Grand-Chézard
Chézard-Saint-Martin	Rue Jean-Labran
Chézard-Saint-Martin	Chemin de la Marnière
Chézard-Saint-Martin	Chemin des Mésanges
Chézard-Saint-Martin	Rue du Mont-d'Amin
Chézard-Saint-Martin	Rue de l'Orée



Chézard-Saint-Martin	Sur l'Orée
Chézard-Saint-Martin	Rue du Petit-Chézard
Chézard-Saint-Martin	Rue du Puits
Chézard-Saint-Martin	Rue de la Quarette
Chézard-Saint-Martin	Rue des Rosiers
Chézard-Saint-Martin	Rue du Seu
Chézard-Saint-Martin	Route des Vieux-Prés
Chézard-Saint-Martin	Ruelle sans nom reliant la rue de la Forge à la Grand-Rue
Chézard-Saint-Martin	Ruelle sans nom reliant la rue Jean-Larban à la rue de la Forge
Chézard-Saint-Martin	Quartier Champs Robert / La Rebatte (arrêté adopté par le conseil communal le 18.11.2020 - envoi pour approbation et publication)
Coffrane	Rue du Collège
Coffrane	Rue de la Lessiverie
Coffrane	Rue de Dessous
Coffrane	Rue de la Saule
Dombresson	Les Oeuches
Dombresson	Dombrice
Dombresson	la Rebatte
Dombresson	Ruz Chasseran
Dombresson	La Charrière
Dombresson	La Champey
Saules	Route des Doloires
Fenin	Route de Dessous-la-Vy
Fenin	Champ-Poncet
Fontainemelon	Rue du Temple
Fontainemelon	Vyfonte
La Vue-des-Alpes	Route des Loges
Fontaines	Hormis Grand-Rue, Rue du Temple, Route de Landeyeux et Route d'Engollon toutes les rues sont à 30km/h
Les Geneveys-sur-Coffrane	Entrée du quartier à la hauteur du giratoire du Vanel (chemin de la Grand-Forêt, chemin de Vergy et Au Passage du Roy)
Les Geneveys-sur-Coffrane	Chemin de l'Orée 1
Les Geneveys-sur-Coffrane	Rue des Frênes n° 1 à 33
Les Geneveys-sur-Coffrane	Rue des Fênes-Dessous n°1 à 13
Les Geneveys-sur-Coffrane	Rue du 1er Mars (jusqu'à immeuble n°18)
Les Geneveys-sur-Coffrane	Chemin des Crotêts (jusqu'au n°5)
Les Geneveys-sur-Coffrane	Rue du Louverain (jusqu'au n°20)

Les Geneveys-sur-Coffrane	Rue de la Rinche (jusqu'à intersection rue des Prélôts)
Les Geneveys-sur-Coffrane	Rue du Crêt
Les Geneveys-sur-Coffrane	Rue de l'Horizon
Les Geneveys-sur-Coffrane	Rue des Prélôts
Les Geneveys-sur-Coffrane	Chemin Fleuri
Les Geneveys-sur-Coffrane	Rue de la Gare
Les Geneveys-sur-Coffrane	Chemin des Vergers
Les Geneveys-sur-Coffrane	Rue des Pâques
Les Geneveys-sur-Coffrane	Rue des Mèlèzes
Les Geneveys-sur-Coffrane	Rue de Beausite
Les Geneveys-sur-Coffrane	Rue Bellevue
Les Geneveys-sur-Coffrane	Rue de la Paix
Les Geneveys-sur-Coffrane	Rue des Grandes-Planches
Les Geneveys-sur-Coffrane	Rue des Tilleuls
Les Geneveys-sur-Coffrane	Rue du Midi
Les Geneveys-sur-Coffrane	Chemin du Grillon
Les Geneveys-sur-Coffrane	Chemin des Lila
Les Geneveys-sur-Coffrane	Chemin des Prés
Les Hauts-Geneveys	Chemin de l'Oselière
Les Hauts-Geneveys	Chemin de l'Orée
Les Hauts-Geneveys	Chemin de Tête-de-Ran
Les Hauts-Geneveys	Chemin des Jonquilles
Les Hauts-Geneveys	Chemin de Mon Loisir
Les Hauts-Geneveys	Chemin Bois-Soleil
Les Hauts-Geneveys	Rue du Tilleul
Les Hauts-Geneveys	Rue du Collège
Les Hauts-Geneveys	Rue du Commerce
Les Hauts-Geneveys	Rue du Châtelard
Les Hauts-Geneveys	Crêt-du-Jura
Les Hauts-Geneveys	Chantemerle
Les Hauts-Geneveys	Vy-Creuse
Les Hauts-Geneveys	Courte Rue
Les Hauts-Geneveys	Beau-Site
Les Hauts-Geneveys	Au Verger-Bonhôte

Les Hauts-Geneveys	Derrière-Chapelet
Les Hauts-Geneveys	Sous-le-Village
Les Hauts-Geneveys	Route de la Jonchère (depuis croisement avec Avenue de la Gare jusqu'à Sous-le-Village)
Montmollin	Le Biollet
Montmollin	Voie Romaine
Montmollin	Impasse des Cerisiers
Montmollin	Les Grands-Champs
Montmollin	Les Crêts
Montmollin	Les Tilleuls
Montmollin	Route cantonal n°2273, Grand'Rue, point de repérage PR 0+050 au PR0+500
Montmollin	Chemin des Puits
Montmollin	Vy des Nats
Montmollin	Chemin des Pins
Montmollin	Chemin des Ecoliers
Montmollin	Impasse du Murgier
Savagnier	Rue du Recey
Savagnier	Chemin de la Pommère
Savagnier	Rue des Vergers
Savagnier	Rue des Prayes
Savagnier	Rue Du Gruyet
Vilars	Toutes les rues excepté la route cantonale
Villiers	Chemin du Tombet
Villiers	Chemin du Tac-Mouche
Villiers	Passage du Très-Sec
Villiers	Chemin de Sarreyer
Villiers	Chemin du Crêt-de-Châble
Villiers	Route de Clêmesin
Villiers	Venelle des Moulins



### 3. PASSAGES POUR PIETONS A CONSERVER

Passages pour piétons à conserver				
Village	Rue	Situation du passage dans la rue	Remarques	Suggestions
Boudevilliers	Route de Fontaines	A la hauteur du n°11 avant l'arrêt de bus côté nord	40 km/h - lié au réhausseur et aux arrêts de bus	A conserver
Boudevilliers	Centre du Village	A la hauteur du n° 19 - devant l'église	40 km/h	A conserver
Boudevilliers	Centre du Village	A la hauteur du n° 2 - arrêt de bus		A conserver
Boudevilliers	RC 1320	A la hauteur d'Activfitness - RC direction Malvilliers		A conserver
Coffrane	Rue du Musée	A la hauteur de la rue de Serroue		A conserver
Coffrane	Rue du Musée	A la hauteur des nos 1 et 2 (Temple)	avec îlot	A conserver
Coffrane	Rue de l'Abrévieux	A la hauteur du n°17		A conserver
Les Gneys-sur-C.	Rue Charles-l'Eplattenier	A la hauteur du passage à niveau		A conserver
Les Gneys-sur-C.	Route du Vanel	A la hauteur du n°4 (Mom le Prélets)		A conserver
Les Gneys-sur-C.	Rue du 1er Mars	A la hauteur du n°4		A conserver
Les Gneys-sur-C.	Route du Carabinier	A la hauteur du n°4		A conserver
Montmollin	Le Côteau	A la hauteur du n°1 sur la route principale reliant Montmollin à Coffrane	beaucoup de trafic, les véhicules s'arrêtent déjà difficilement avec un PP	A conserver
Montmollin	Route de la Tourne	A la hauteur du n°4, Restaurant de la Gare	Signalisation lumineuse - fort trafic	A conserver
Montmollin	Route de la Tourne	Juste en dessous du carrefour pour aller sur la Grand-Rue	liaison nord - sud / fort trafic	A conserver
Les Hauts-Geneve	Rue de la Chapelle	A la hauteur du n°15	trafic important - cheminement piétonnier (escalier sur rue du Collège)	A conserver
Les Hauts-Geneve	Rue de la Chapelle	A la hauteur du n° 9 (Temple)	débouché escaliers depuis la gare	A conserver
Les Hauts-Geneve	Rue de la Chapelle	A la hauteur de la fontaine devant le n°10 du crêt du jura	cheminement des écoliers - fort trafic - présence patrouilleur scolaire	A conserver
Les Hauts-Geneve	Avenue de la Gare	A la hauteur du n°2	cheminement piétonnier - écoliers / présence candélabre	A conserver
Les Hauts-Geneve	Route de Fontainemelon	A la hauteur du numéro 19		A conserver
Fontainemelon	Avenue Robert	A la hauteur du n°51 (Ferme Matile)	Présence Ferme Matile, arrêts de bus et terrain de football	A conserver et améliorer
Fontainemelon	Avenue Robert	A la hauteur du no 28 (école)	Sécurisé par signalisation lumineuse	A conserver - réfection RC en 2022
Fontainemelon	Avenue Robert	A la hauteur du no 2 de la rue du Centre (pharmacie)		A conserver - réfection RC en 2023

Fontainemelon	Avenue Robert	Devant le n°24 (cabinet médical)	beaucoup de traversées piétonnes - centre d'activités	A conserver - réfection RC en 2021
Fontainemelon	Avenue Robert	A la hauteur du n°12	beaucoup de traversées piétonnes - présence foyer ETA SA	A conserver - réfection RC en 2022
Fontainemelon	Avenue Robert	A la hauteur du no 16 (Coop)	proximité arrêts de bus	A conserver - réfection RC en 2023
Fontainemelon	Route de Fontaines	A la hauteur de l'usine ETA		A conserver
Fontainemelon	Route de Fontaines	A la hauteur du chemin des Coeudriers	permet de relier les quartiers résidentiels / pas de trottoir à l'Est de la route de Fontaines	A conserver
Cernier	Rue des Esserts	A la hauteur des feux de signalisation après l'hypromate	Signalisation lumineuse pour gestion carrefour	A conserver
Cernier	Rue du Bois du Pâquier	A la hauteur du n°23	cheminement écoliers - présence patrouilleur scolaire	A conserver
Cernier	Rue du Bois du Pâquier	A la hauteur du n°1	cheminement écoliers	A conserver
Cernier	Route de Neuchâtel	A la hauteur du n°1		A conserver
Cernier	Route de Neuchâtel	A la hauteur du no 3 (Denner)		A conserver
Cernier	Route de Neuchâtel	A la hauteur du n°5	proche centres commerciaux	A conserver
Cernier	Route de Neuchâtel	A la sortie du village de Cernier direction Fontaines	éclairage par panneaux solaires	A conserver
Cernier	Rue Frédéric Soguel	A la hauteur du n°6		A conserver
Cernier	Rue Frédéric Soguel	A la hauteur du n°14		A conserver
Cernier	Rue Frédéric Soguel	A la hauteur du n°20A	présence patrouilleur scolaire	A conserver
Cernier	Rue Frédéric Soguel	A la hauteur du n°30		A conserver
Cernier	Rue Frédéric Soguel	A la hauteur du n°36	Présence feux de signalisation	A conserver
Cernier	Route de la Taille	A la hauteur du n°18		A conserver
Le Pâquier	La Balère	A la hauteur du n°1	cheminement pédestre	A conserver
Le Pâquier	Centre du Village	A la hauteur du n°6	collège	A conserver
Villiers	Route de Clêmesin	A la hauteur du n° 6 et 4 de route des Fontaines	Juste avant entrée Zone 30 - cheminement écolier	A conserver
Villiers	Route des Fontaines	A la hauteur du n°6	Signalisation lumineuse - fort trafic	A conserver
Villiers	Route des Fontaines	A la hauteur de la Rue Champey	présence arrêts de bus - cheminement écoliers	A conserver
Dombresson	La Champey	A la hauteur du n°6	cheminement piétonnier vers La Charrière	A conserver
Dombresson	Grand'Rue	A la hauteur du n°50 ( Brygston Pub)		A conserver
Dombresson	Grand'Rue	A la hauteur du n°48 (boulangerie)		A conserver
Dombresson	Grand'Rue	A la hauteur du n°11		A conserver
Dombresson	Les Oeuches	Au début de la rue	pour marquer le trottoir - avant entrée Zone 30	A conserver

Dombresson	Grand'Rue	A la hauteur du n°5	collège - présence patrouilleur scolaire	A conserver
Dombresson	Route du Seyon	A la hauteur du no 1 (Café Le Faubourg)		A conserver
Dombresson	Route du Seyon	A la hauteur du ch. des Vergers (avant station essence)	éclairage présent	A conserver
Dombresson	Le Faubourg	A la hauteur du no 1 (arrêts de bus)		A conserver
Savagnier	Rue de la Tuilière	A la hauteur de la Place du Tilleul	arrêt des bus et cheminement écoliers	A conserver
Savagnier	Rue des Corbes	A la hauteur de la Place du Tilleul	arrêt des bus et cheminement écoliers	A conserver
Saules	Route de Savagnier	A l'entrée du village depuis Vilars	arrêt des bus et cheminement écoliers	A conserver
Vilars	Route de la Côtière	Au croisement entre la route de la Côtière, le Crêt et les Quatre Tilleuls	arrêt de bus (Charrue)	A conserver et améliorer - voir avec SPCH
Fenin	Rue Léo-Châtelain	A la hauteur de Champs-Poncet		A conserver
Fenin	Rue Léo-Châtelain	A la hauteur du no 11 (Le Chasseur) - Dessous-la-Vy	cheminement des écoliers - pas d'éclairage public	A conserver et améliorer - voir avec SPCH
Fenin	Rue Léo-Châtelain	A la hauteur du no 4	arrêt de bus	A conserver
Fenin	Route des Meillerets	Vers intersection avec Rue Léo-Châtelain	cheminement des écoliers	A conserver
Engollon	Route de Bayerel	A la hauteur du n°1	cheminement piétonnier - présence candélabre	A conserver
Fontaines	Chemin de Bellevue	A la hauteur du n° 2A	Zone industrielle Fontaines - cheminement écoliers / voir étude réalisée	A conserver
Fontaines	Rue du Nord	A la hauteur du n°2	Zone industrielle Fontaines - cheminement écoliers / voir étude réalisée	A conserver
Fontaines	Route de Landeyeux	A la hauteur du n°8		A conserver
Fontaines	Grand-Rue	Juste avant la rue de l'Ouest et au Ruz Baron		A conserver
Fontaines	Grand-Rue	passage piéton double au croisement entre la Grand-Rue et la route de Landeyeux		A conserver
Fontaines	Grand-Rue	A la hauteur du n°10	Signalisation lumineuse - fort trafic arrêt bus	A conserver
Fontaines	Grand-Rue	A la hauteur du n°15	fort trafic	A conserver
Fontaines	Grand-Rue	A la hauteur du n°14		A conserver
Fontaines	Grand-Rue	Juste avant le n°20	arrêt bus - fort trafic	A conserver
Fontaines	Grand-Rue	A la hauteur du 27A	cheminement piétonnier	A conserver
Fontaines	Rue du Temple	En face de l'église		A conserver
Fontaines	Rue du Temple	A la hauteur du n°16	cheminement piétonnier - piscine	A conserver

#### 4. PASSAGES POUR PIETONS A SUPPRIMER

Passages pour piétons à supprimer de suite ou à futur (ou en cours d'examen)					
Village	Rue	Situation du passage dans la	Remarques	Décision	Future Zone 30 ou 20 ou autre
Boudevilliers	Route de la Jonchère	A la hauteur du n°1		A supprimer à futur	Zone 30 au lieu de 40 km sur route la Jonchère
Cernier	Rue du Bois du Pâquier	A la hauteur du n°9	supprimé sur le projet présenté par SPCH car visibilité insuffisante	A supprimer à futur	réfection de la RC en 2021
Cernier	Rue de Chasseral	A la hauteur du n°6	ZONE 30	A supprimer à futur	Zone de rencontre à étudier
Cernier	Rue de Chasseral	A la hauteur de l'école secondaire avant parking Fontenelle	ZONE 30	A supprimer à futur	
Dombresson	Chemin du Ruz Chasseran	A la hauteur du n°1C en face du chemin menant dans la cour de l'école primaire	ZONE 30	A supprimer à futur et en plus réfection chaussée à futur	Zone de rencontre à étudier / après la Bayarda jusqu'aux Oeuches
Dombresson	Grand'Rue	A la hauteur du n°7	arrêts de bus proche	A supprimer ? - étudier à nouveau avant décision	A réexaminer
Dombresson	Les Crêts	Au début du chemin	PAS DE POSSIBILITE DE MARQUER UN TROTTOIR TRAVERSANT - IL S'AGIT D'UN CRÉER UN.	A supprimer à futur au profit d'un trottoir traversant	Trottoir traversant à étudier
Fontainemelon	Rue Vyfonte	Au début de la rue Vyfonte	Avant entrée Zone 30	A supprimer au profit d'un trottoir traversant / A voir lors de la réfection de l'Avenue Robert avec le SPCH	Voir lors de la réfection de l'Avenue Robert avec le SPCH
Fontainemelon	Rue du Centre	A la hauteur du n°1	sur projet remplacé par trottoir traversant	A supprimer au profit d'un trottoir traversant / A voir lors de la réfection de l'Avenue Robert avec le SPCH	
Fontainemelon	Chemin des Coedriers	Au début du chemin	début chemin	A supprimer à futur	Zone 30 à réaliser



Fontainemelon	Route de Fontaines	Juste après le chemin du Verger	créé à la demande d'ETA pour relier l'usine au parking du personnel / pas d'éclairage actuellement	A supprimer à futur	Zone 30 au minimum à étudier / Vy du Mottié, route de Fontaines depuis Av. Robert
Fontainemelon	Rue Vy-du-Mottié	1 au début de la rue	cheminement personnel ETA SA - pas de candélabre à proximité directe	A supprimer à futur	
Fontainemelon	Rue Vy-du-Mottié	1 juste avant l'arrêt de bus	cheminement personnel ETA SA - pas de candélabre à proximité directe	A supprimer à futur	
Fontainemelon	Rue Vy-du-Mottié	1 en face du parking	cheminement personnel ETA SA - éclairage public présent	A supprimer à futur	
Fontainemelon	Rue du Temple	A la hauteur du n° 9 - angle s-o du temple	ZONE 30	A supprimer à futur (presque effacé)	Zone de rencontre à étudier pour les alentours du collège sur la rue du Temple
Fontaines	Chemin de la Combe	Juste a l'entrée dudit chemin	ZONE 30	A supprimer à futur	Zone de rencontre à étudier pour l'ensemble du nouveau quartier
Fontaines	Chemin du Collège	A la hauteur du n°6 puis un autre juste devant le collège	ZONE 30	A supprimer à futur	Zone de rencontre en cours de réalisation
Les Gneys-sur-C.	Rue Charles-l'Eplattenier	A la hauteur du bâtiment communal et du n°2		A supprimer à futur ou non ?	ZONE 20 / aménagiste / commission aménagement urbains ?
Les Gneys-sur-C.	Route du Vanel	A la hauteur de l'Hôtel des communes		A supprimer à futur ou non ?	
Les Gneys-sur-C.	Rue du 1er Mars	A la hauteur du no 1 - Hôtel des communes		A supprimer à futur ou non ?	
Les Gneys-sur-C.	Route du Vanel	A la hauteur du n°1		A supprimer à futur	ZONE 30 à étudier
Les Gneys-sur-C.	Route du Vanel	A la 3 ème et 4 ème sortie du giratoire		A supprimer à futur	
Les Gneys-sur-C.	Route du Mont-Racine	A la hauteur du n°1		A supprimer à futur	
Les Gneys-sur-C.	Rue du 1er Mars	A la hauteur du n°14		A supprimer à futur	
Les Gneys-sur-C.	Rue du 1er Mars	Carrefour 1er Mars - Prélets		A supprimer à futur ou non ?	
Les Gneys-sur-C.	Rue des Prélets	Carrefour 1er Mars - Prélets		A supprimer à futur ou non ?	

Les Gneys-sur-C.	Prélôts/Rinche/Horizon	Carrefour Rue de la Rinche, Prélôts, Horizon 4 passages piétons.	4 passages pour piétons	A supprimer à futur ou non ?	
Les Gneys-sur-C.	Rue de l'Horizon	A la hauteur du n°9		A supprimer à futur	
Les Gneys-sur-C.	Rue des Prélôts	A la hauteur du n°22	pas de candélabre juste en dessus	A supprimer à futur ou non ?	
Les Gneys-sur-C.	Rue de la Gare	Début de la rue en face de Felco		A supprimer à futur ou non ?	
Les Gneys-sur-C.	Rue du Crêt	A la hauteur de la Poste	ZONE 30	A supprimer à futur	Zone de rencontre à étudier, y compris accès déchèterie
Les Gneys-sur-C.	Rue du 1er Mars	A la hauteur de l'école	ZONE 30	A supprimer à futur	
Les Gneys-sur-C.	Rue de la Rinche	A la hauteur du n°15	ZONE 30	A supprimer à futur - Zone 30	
Les Gneys-sur-C.	Rue de la Rinche	A la hauteur du n°5	ZONE 30	A supprimer à futur	
Les Gneys-sur-C.	Rue de la Rinche	Juste avant le carrefour de la rue des Prélôts et de la Rinche	ZONE 30 - il sera inclus dedan	A supprimer à futur	
Les Hauts-Geneveys	Tilleul - Vy Creuse	Au carrefour de chemin du Tilleul et de Vy-Creuse	PAS DE POSSIBILITE DE CRÉER UN TROTTOIR TRAVERSANT	A supprimer à futur ou non ? À réétudier compte tenu de la spécificité du site	
Montmollin	Chemin des Puits	A la hauteur du n°2	ZONE 30	A supprimer à futur	Zone de rencontre à étudier
Montmollin	Chemin des Puits	A la hauteur du n°17	ZONE 30	A supprimer à futur	
Montmollin	Grand-Rue	A la hauteur du n°4	ZONE 30	A supprimer à futur	
Saules	Rue des Doloires	Juste après avoir quitté la route de Savagnier pour emprunter la rue des Doloires	ZONE 30	A supprimer à futur	voir s'il est possible de mettre un obstacle au début des Doloires pour ralentir la circulation à l'entrée
Saules	Rue des Doloires	A la hauteur de l'immeuble 5A juste entre les chemins du Quart et Devant	ZONE 30	A supprimer à futur	aménagement pour ralentir à la descente (genre bac à fleurs)