



Commune de **Mont-Vully**

## Plan directeur des mobilités



Rapport technique

Juillet 2023



Christe & Gyga  
Ingénieurs Conseils SA

Tél : +41 (0)24 425 33 44  
[info@cgingenieurs.ch](mailto:info@cgingenieurs.ch)

Rue du Lac 6 - Case postale  
1401 Yverdon-les-Bains





---

## Table des matières

1.	CADRE, BUTS ET PÉRIMÈTRE DE L'ÉTUDE	1
1.1.	Démarche participative	3
2.	DIAGNOSTIC DE L'ÉTAT ACTUEL	4
2.1.	Hierarchie du réseau routier et charges de trafic	4
2.2.	Vitesses pratiquées	6
2.3.	Accidentologie	8
2.4.	Transports publics	9
2.5.	Mobilité piétonne et cyclable	11
2.5.1.	Itinéraires touristiques de mobilité douce	11
2.5.2.	Infrastructures et aménagements existants	11
2.6.	Synthèse du diagnostic et enjeux par secteurs	16
3.	PLAN DIRECTEUR DES MOBILITÉS	21
3.1.	Objectifs généraux et concept multimodal	21
3.2.	Objectifs par modes de transports et mesures de mise en oeuvre	23
3.2.1.	Mobilité piétonne	23
3.2.2.	Mobilité cyclable	23
3.2.3.	Transports publics	24
3.2.4.	Transports individuels motorisés	24
3.2.5.	Communication et sensibilisation	27
3.3.	Priorisation des mesures et coordination entre elles	28



## 1. CADRE, BUTS ET PÉRIMÈTRE DE L'ÉTUDE

Fig. 01

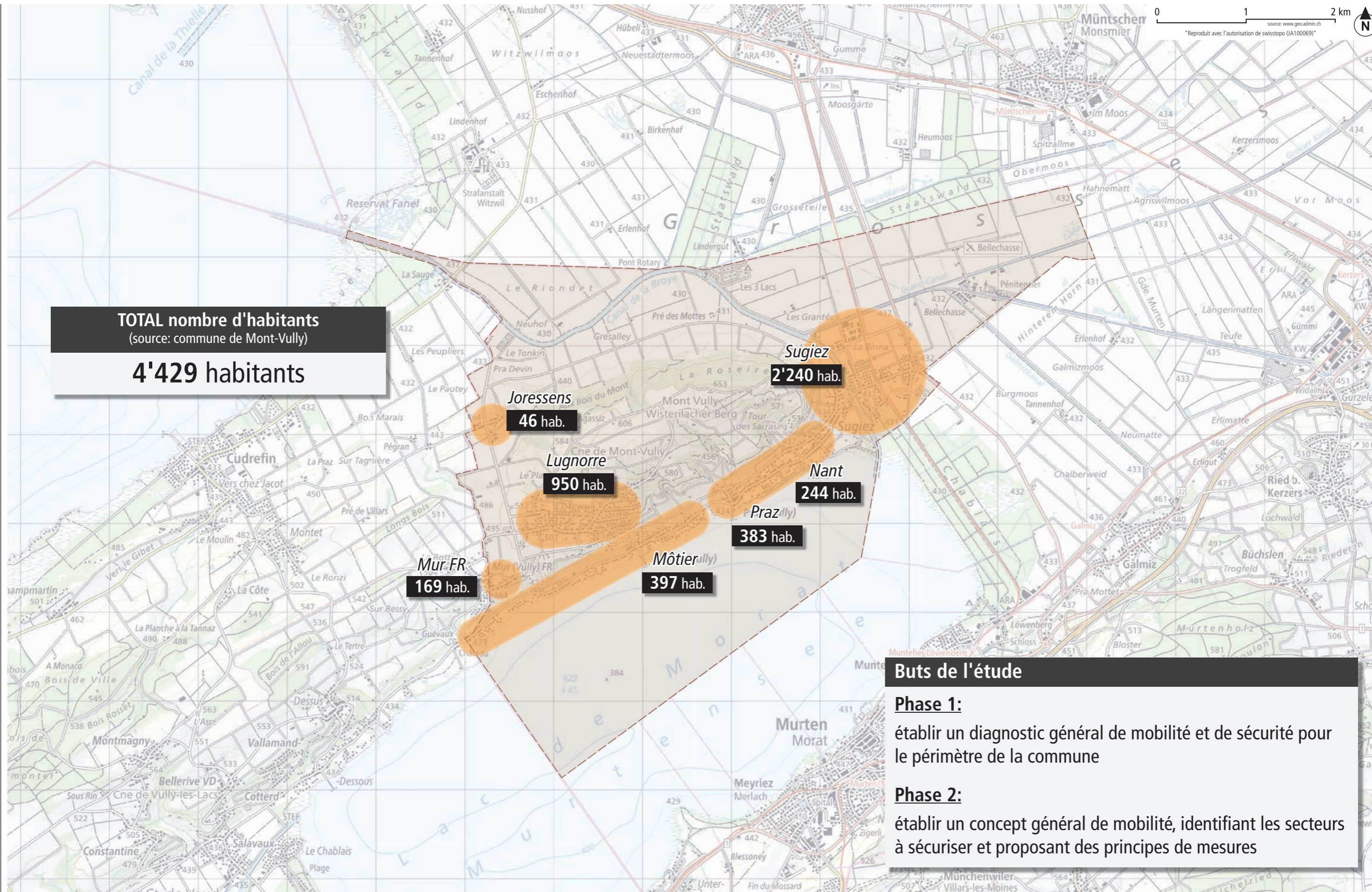
La Commune de Mont-Vully est composée des villages de Sugiez, Nant, Praz, Môtier, Mur, Lugnorre, Joressens et Sur-le-Mont. Elle comprend quelques 4'000 habitants. La situation des différents villages de la Commune et les aménagements existants en termes de mobilité sont très variés. C'est le cas notamment des charges de trafic, des vitesses réglementaires et pratiquées, des modérations du trafic existantes en traversées, du marquage des entrées en localité, des aménagements de sécurité piétons (trottoirs, cheminements, traversées), des aménagements cyclables, etc. La Commune est confrontée à différents besoins spécifiques en mobilité et en stationnement liés à sa fréquentation touristique, notamment en été et le week-end.

Ces dernières années, la Commune de Mont-Vully a procédé à différentes réflexions sur la réorganisation de la circulation et du stationnement ainsi que sur la valorisation des espaces publics sur son territoire. Après avoir défini son concept de stationnement général et touristique (Christe & Gyga Ingénieurs Conseils SA, 2022), la Commune souhaitait élaborer une vision directrice concernant la mobilité en général, qui permettra l'accompagnement des planifications directrices et projets de développement en cours (révision du PAL, rénovation de la gare de Sugiez, nouveaux plans de quartier, etc.). Un groupe de travail a été constitué sur ces thématiques, pour accompagner cette démarche.

La Commune de Mont-Vully a ainsi demandé au bureau Christophe & Gyga Ingénieurs Conseils SA, spécialisé en études de mobilité, de réaliser une étude permettant la réalisation d'un plan directeur des Mobilités. Les **buts** de cette étude de mobilité sont ainsi les suivants :

- établir un diagnostic général de la mobilité pour l'ensemble du périmètre de la Commune et ses villages;
- établir, sur la base de ce diagnostic et d'une démarche participative, un concept général de mobilité sur l'ensemble du territoire de la Commune de Mont-Vully, proposant des principes de mesures pour sa mise en oeuvre.

Le **périmètre** de l'étude est constitué par l'ensemble du territoire communal de Mont-Vully.



## 1.1. Démarche participative

Annexe 01

Dans le cadre de l'élaboration du plan directeur des mobilités, une démarche participative a été menée sous forme de consultation, ouverte sur inscription à l'ensemble de la population de la Commune. Présentée sous forme d'ateliers participatifs par tables, sur une demi-journée, cette démarche a regroupé une septantaine de participantes et participants.

La démarche a permis d'alimenter le plan directeur des mobilités à travers 3 approches:

- apporter de nouveaux éléments et des précisions au diagnostic selon l'expérience d'usage des habitantes et habitants (endroits problématiques, infrastructures à améliorer, etc.);
- mettre en discussion plusieurs sujets concernant les types de mobilité à privilégier pour la commune, les publics actuels et à viser, les avantages/leviers ou inconvénients/freins de chaque mode de transport;
- imaginer des projets fous de mobilité pour la commune.

Un rapport détaillant cette consultation et ses résultats a été établi et est présenté en annexe au présent document.

## 2. DIAGNOSTIC DE L'ETAT ACTUEL

### 2.1. Hiérarchie du réseau routier et charges de trafic

Fig. 02

La zone urbanisée de Mont-Vully est bordée à l'Est par un axe cantonal principal (N20) reliant Morat et l'autoroute A1 au Sud avec Ins et la semi-autoroute AT10 10 au Nord. Cet axe routier supporte des charges de trafic élevées de l'ordre de 12'600 à 15'400 véhicules par jour (données 2020). A noter que c'est également un itinéraire pour les convois exceptionnels (type IA et IIB).

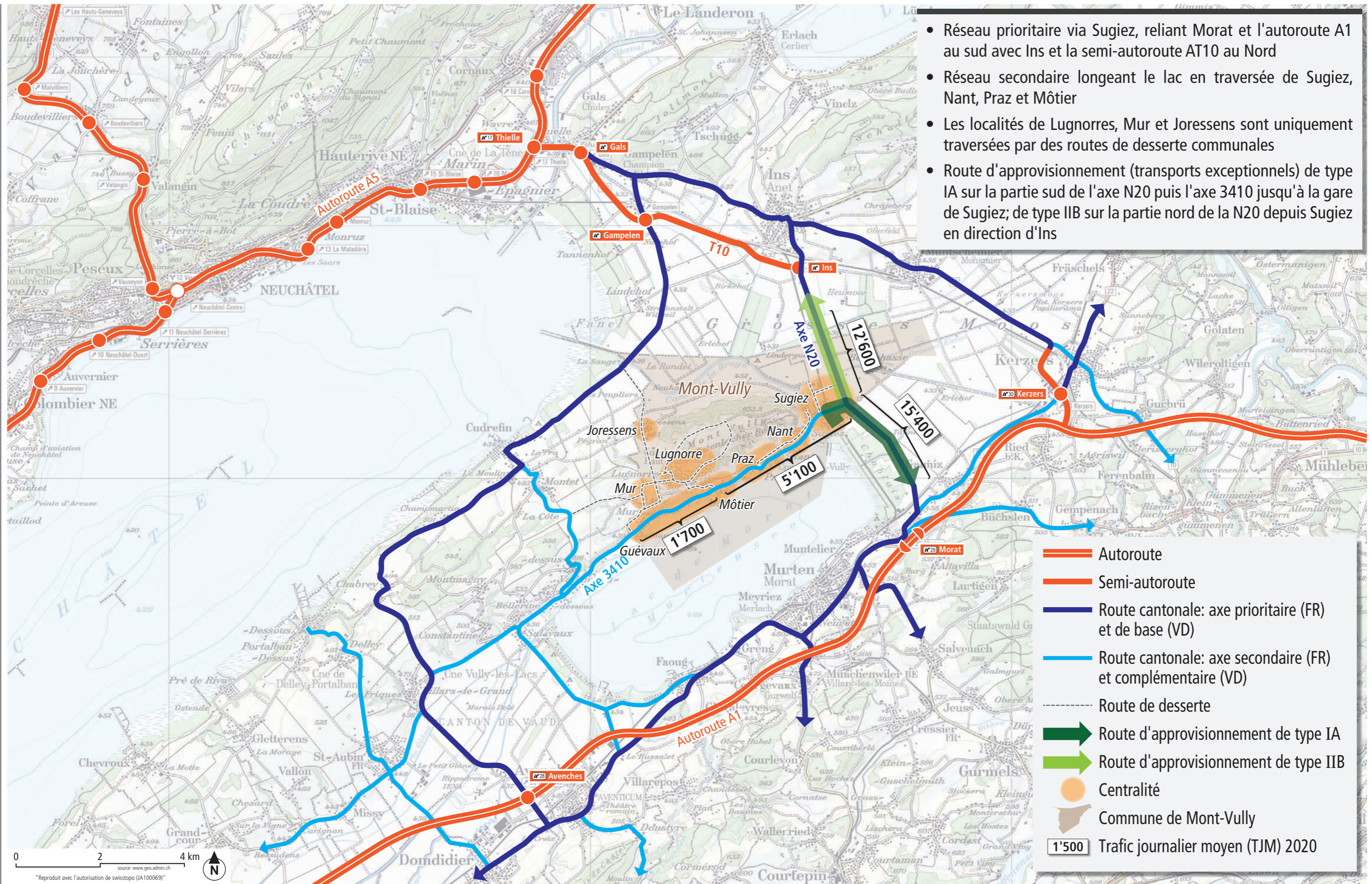
Les localités de Mont-Vully en bord du lac sont quant à elles traversées par un axe cantonal secondaire (3410), cette route se prolongeant ensuite au Sud-Ouest sur territoire vaudois. Les charges de trafic observées le long de cet axes sont faibles à moyennes, de l'ordre de 1'700 à 5'100 véh./j (données 2020).

Le reste de la Commune, et notamment les localité de Lugnorre, Mur et Joressens, sont desservies par le réseau routier communal avec des charges de trafic relativement faibles.

Les charges de trafic à l'intérieur même de la commune est des différentes localités restent modérées, avec des surcharges temporaires observées localement en heure de pointe principalement dans le secteur de Sugiez (passage à niveau, station service, commerces). Si en terme absolu les charges modérées en traversée apparaissent peu problématique, elles sont à mettre en relation avec les gabarits étroits des chaussées en général et de la proximité du bâti avec les axes routier, qui peuvent poser des problèmes de visibilité et de sécurité pour les différents usagers.

Il apparaît également que les réseau routier, tant cantonal que communal, peut connaître des périodes avec des trafic ponctuellement plus élevés en raison de l'attrait touristique de la Commune et des activités qui y sont offertes. Le trafic lié au tourisme peut ainsi causer des problèmes locaux, notamment en ce qui concerne l'usage des parkings communaux. Une politique de stationnement a été élaborée et est en cours de mise en oeuvre.



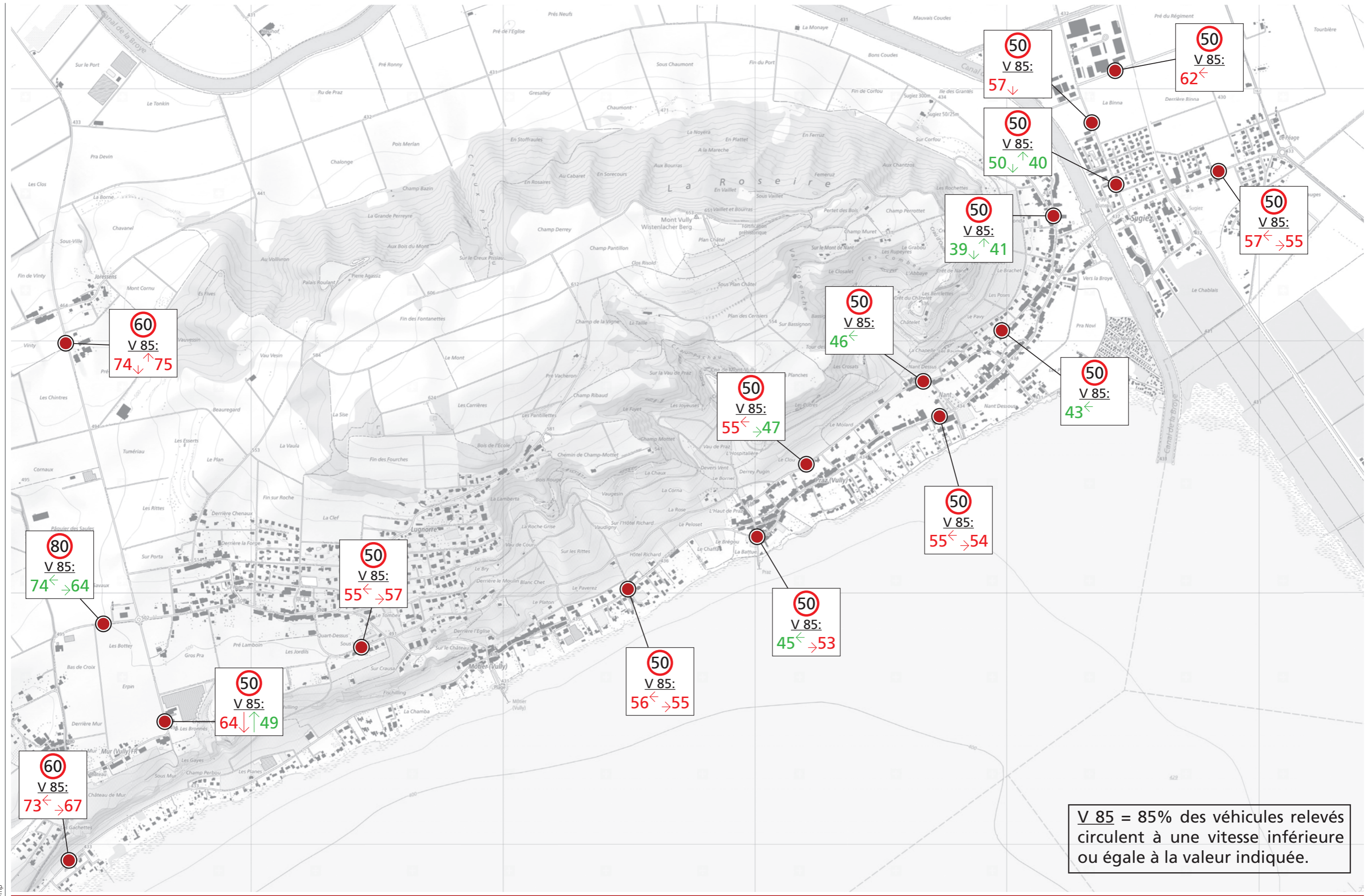


Hiérarchie du réseau routier et charges de trafic

## 2.2. Vitesses pratiquées

Fig. 03

Selon les relevés de vitesses établis par la Commune ces dernières années (2016-2021), les limitations de vitesse en vigueur ne sont pas respectées dans plusieurs secteurs (voir figure 3), surtout le long des tronçons rectilignes et des axes principaux traversant la Commune. En revanche, les vitesses sont davantage respectées sur le réseau de desserte.



V 85 = 85% des véhicules relevés circulent à une vitesse inférieure ou égale à la valeur indiquée.

### 2.3. Accidentologie

Fig. 04

L'analyse des données d'accidentologie disponibles (données de la Confédération 2011-2022) montre que la majorité des accidents répertoriés sur le territoire Communal sont liés à une perte de maîtrise du véhicule sans implication d'un véhicule tiers et sans gravité (inattention, imprudence, conduite inadaptée, alcool).

Une part significative d'accidents sont également dus à des tamponnements. La localisation de ces accidents, situés en grande majorité sur route cantonale à l'Est de Sugiez, peuvent être corrélés aux charges de trafic élevées circulant dans ce secteur urbanisé.

Une part significative d'accidents est aussi à noter aux abords des carrefours.

Malgré un accident mortel et un accident grave répertoriés dus à des causes diverses, il n'y a pas de point noir de la sécurité routière sur le territoire de la commune et relativement peu d'accidents impliquant des piétons (2 accidents relevés).

Légende

- Accidents de la circulation routière
- Dérapage ou perte de maîtrise, Tués
- Dérapage ou perte de maîtrise, Blessés graves
- ▲ Dérapage ou perte de maîtrise, Blessés légers
- Dérapage ou perte de maîtrise, Dommages matériels
- Accident lors de dépassement ou lors d'un changement de voie, Tués
- Accident lors de dépassement ou lors d'un changement de voie, Blessés graves
- ▲ Accident lors de dépassement ou lors d'un changement de voie, Blessés légers
- Accident lors de dépassement ou lors d'un changement de voie, Dommages matériels
- Accident par tamponnement, Tués
- Accident par tamponnement, Blessés graves
- ▲ Accident par tamponnement, Blessés légers
- Accident par tamponnement, Dommages matériels
- Accident en quittant une route, Tués
- Accident en quittant une route, Blessés graves
- ▲ Accident en quittant une route, Blessés légers
- Accident en quittant une route, Dommages matériels
- Accident en s'engageant sur une route, Tués
- Accident en s'engageant sur une route, Blessés graves
- ▲ Accident en s'engageant sur une route, Blessés légers
- Accident en s'engageant sur une route, Dommages matériels
- Accident en traversant une route, Tués
- Accident en traversant une route, Blessés graves
- ▲ Accident en traversant une route, Blessés légers
- Accident en traversant une route, Dommages matériels
- Collision frontale, Tués
- Collision frontale, Blessés graves
- ▲ Collision frontale, Dommages matériels
- Collision frontale, Blessés légers
- Accident lors du stationnement, Tués
- Accident lors du stationnement, Blessés graves
- ▲ Accident lors du stationnement, Blessés légers
- Accident lors du stationnement, Dommages matériels
- Accident concernant des piétons, Tués
- Accident concernant des piétons, Blessés graves

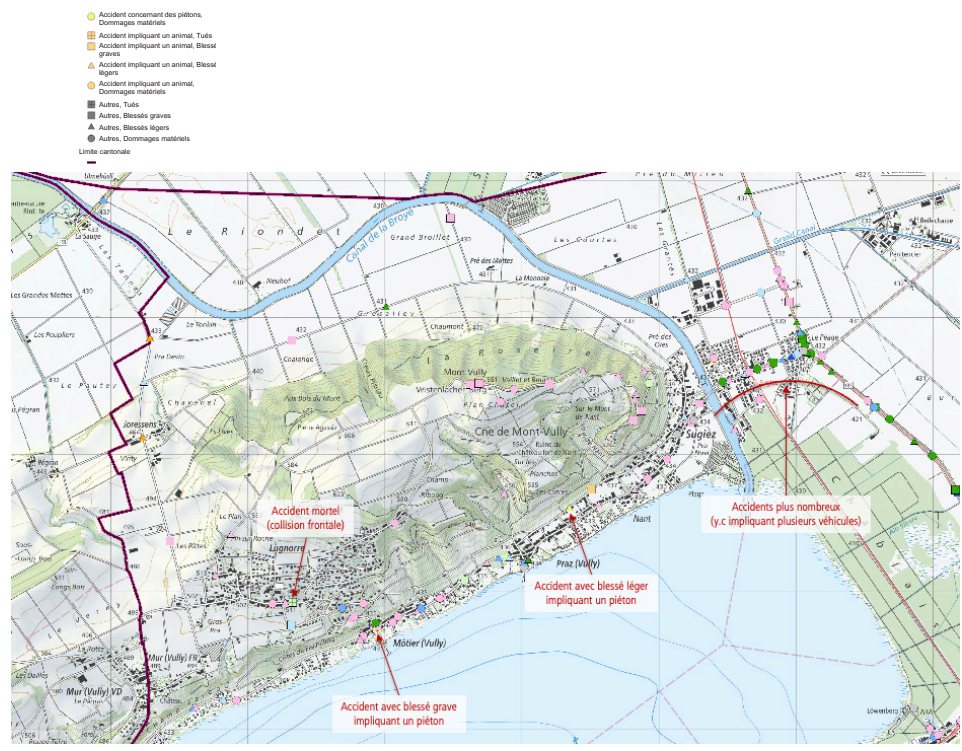


Figure 04: Relevés d'accidentologie 2011-2022 (données Confédération)

## 2.4. Transports publics

Fig.05

La desserte par train est assurée via la gare de Sugiez par la ligne S20/S21 Neuchâtel – Ins – Morat – Fribourg. La fréquence de passage est de 30 minutes de 5h09 à 23h20 dans les deux directions (dessertes supplémentaires à 00h13 et 00h41 dans la nuit de samedi à dimanche), et donc relativement bonne.

L'ensemble des localités de la commune est desservie par la ligne de bus 530, à l'exception de Joressens. Cette ligne, qui relie Lugnorre à Sugiez (et Kerzers en heure de pointe, 6 fois par jour) permet le rabattement des usagers sur les gares de Sugiez ou Kerzers. Pour les habitants du village de Mur, il existe une possibilité de rabattement sur Salavaux ou la gare d'Avenches sur territoire vaudois (ligne 538).

La ligne 530 offre actuellement 12 paires de courses par jour entre 6h30 et 19h30, ce qui est relativement faible pour assurer une desserte attractive. De plus, les correspondance entre bus et train sont privilégiées à la gare de Kerzers, et ne sont pas assurées à la gare de Sugiez (pas de bus à disposition pour les passagers en provenance ou vers Ins, et uniquement en direction de Kerzers pour ceux en provenance ou vers Morat, voir figure 06). La ligne 536 n'est guère plus attractive avec seulement 8 courses par jour et un tracé indirect vers Avenches à certaines heures en raison de la nécessité de réaliser des boucles pour desservir des villages excentrés.

A noter qu'un service de transport scolaire organisé est actif pour permettre aux enfant de la Commune de se rendre et de revenir des différents établissements scolaires.

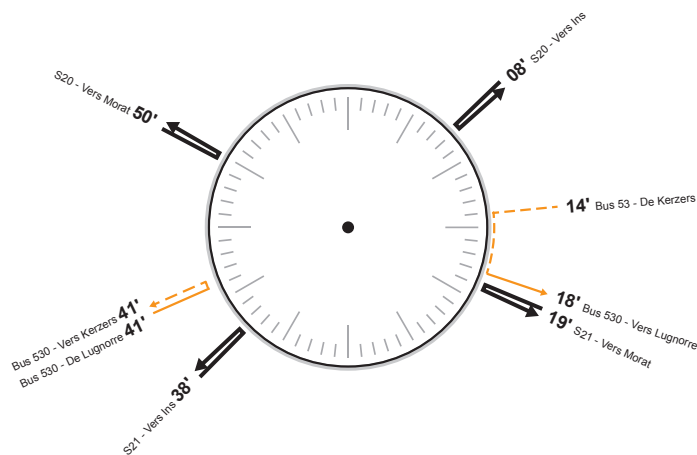
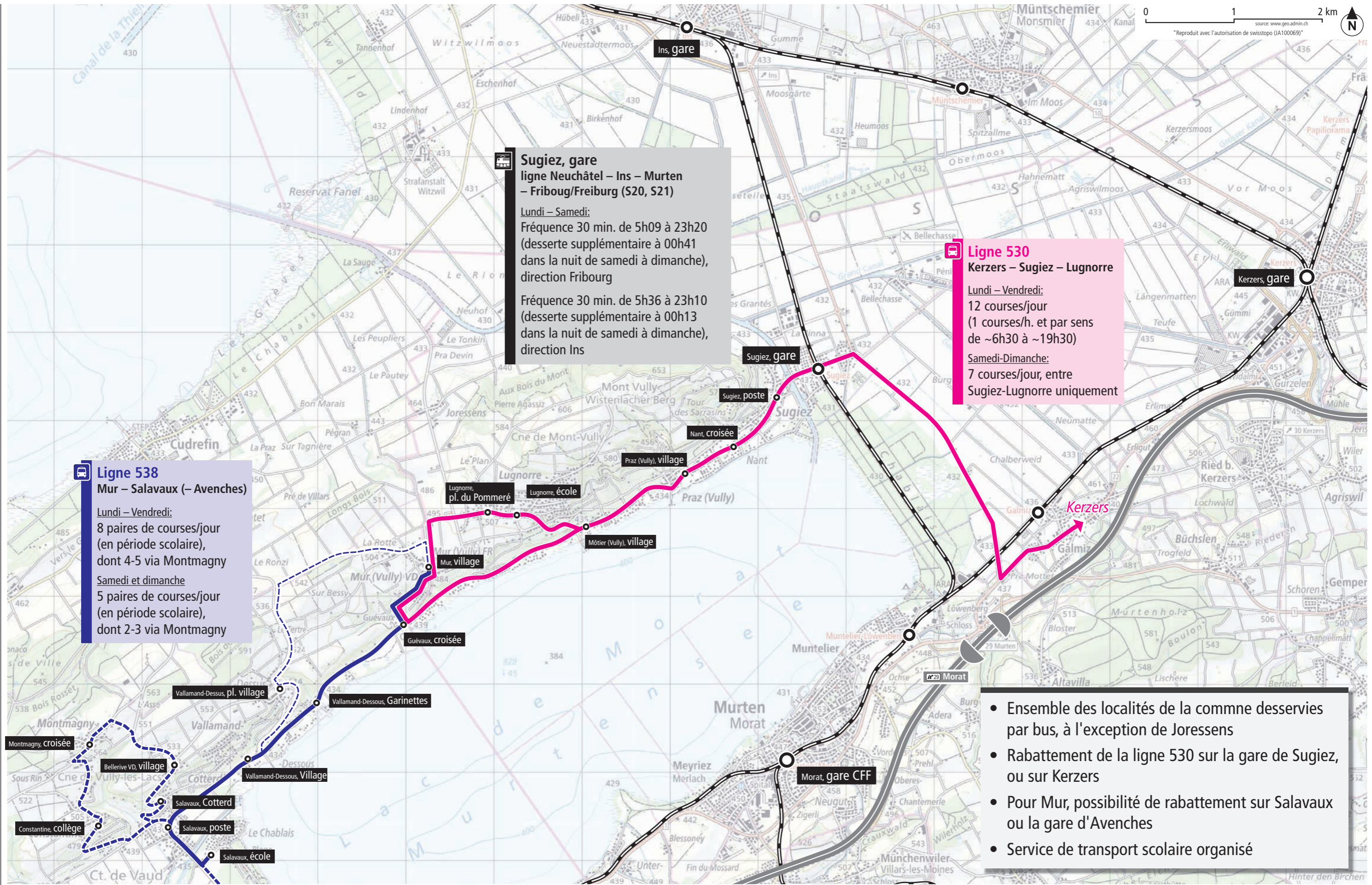


Figure 05: Schéma horaire à l'interface de Sugiez



## **2.5. Mobilité piétonne et cyclable**

### **2.5.1. Itinéraires touristiques de mobilité douce**

Fig. 07

Du fait notamment de la présence du lac, des domaines viticoles, du Mont Vully en lui-même et de son oppidum, ce secteur est un attracteur touristique important. Ainsi, la Commune de Mont-Vully est traversée par de nombreux itinéraires et chemins touristiques balisés, pour les vélos, piétons et même rollers (voir figure 07). Les enjeux de sécurité et de confort liés à ces itinéraires balisés sont importants, notamment du fait que ces derniers ne soient aujourd'hui pas systématiquement adaptés ou aménagés.

### **2.5.2. Infrastructures et aménagements existants**

Fig. 08A et 08B

En ce qui concerne les aménagements piétons, les trottoirs existants sont localisés principalement le long de la route du lac (axe cantonal 3410), et en traversée de Lugnorre. Souvent étroits, ils sont également en général discontinus. La majorité des rues communales ne sont pas aménagées pour les piétons. Bien que les charges de trafic faibles dans ces secteurs participent en partie à la sécurité et au caractère paisible de ceux-ci, l'étroitesse de nombreuses rues, le manque de visibilité à certains endroits, la multitude d'accès privés, la présence de stationnement ainsi que l'absence de zones à vitesse modérée (zones 30, zones de rencontre) péjorent la qualité et la sécurité des déplacements piétons.

Pour les vélos, les problèmes rencontrés dans les localités sont relativement semblables à ceux rencontrés par les piétons. Les aménagements cyclables sont sommaires et se résument à des bandes cyclables en traversée Est de Sugiez et sur l'axe cantonal 20. Au vu des gabarits étroits et des vitesses pratiquées (limitations à 50km/h voire 60km/h, parfois non respectées malgré la présence de quelques aménagements modérateurs), la situation actuelle est insuffisante pour garantir la sécurité et le confort des cyclistes sur l'axe de la Route du Lac, dont l'itinéraire est toutefois très attractif pour les cycles (maillon du tour du Lac de Morat). De plus, ce tronçon fait partie du Plan Sectoriel Vélo (PSV) du Canton de Fribourg, visant à réaménager les routes cantonales pour sécuriser la circulation des cyclistes.



---

En terme d'espaces de stationnement pour les vélos, ceux-ci restent peu nombreux, situés principalement à la gare et vers les secteurs scolaires, ainsi que vers certains points d'intérêt touristiques, et ne sont généralement pas suffisamment abrités et sécurisés.

Finalement, il apparaît également que les arrêts de bus ne sont pas aménagés selon les exigences de la LHand, et devront être obligatoirement adaptés ces prochaines années.







Aménagements existants

Mont-Vully – Etude mobilité

20110/13.10.2021/af



Christe & Gyax  
Ingénieurs Conseils SA



- Passage-piétons
- Arrêt de bus (rayon d'influence: 300 m.)
- Entrée de localité
- Élément modérateur de vitesse
- Trottoir (uniquement sur RC)
- Bande cyclable
- Carrefour à priorité sur l'axe
- Carrefour à priorité de droite
- Carrefour giratoire

Aménagements existants

Mont-Vully – Etude mobilité

2011013.10.2021/af

## 2.6. Synthèse du diagnostic et enjeux par secteurs

En termes de mobilités, la Commune de Mont-Vully présente aujourd'hui un fonctionnement principalement orienté vers les transports individuels motorisés, avec des vitesses de circulation relativement élevées et peu réglementées (pas de zones modérées, peu d'aménagements de ralentisseurs), y compris en milieu urbanisé. La desserte en transports publics est bonne à proximité de la gare de Sugiez, mais reste relativement limitée pour le reste du territoire communal (cadence horaire, pas de desserte en soirée, pas de correspondances avec le train à Sugiez). En termes de déplacements cyclables, malgré la présence de plusieurs itinéraires balisés, les aménagements restent lacunaires et peu mis en valeur. Plusieurs lacunes ont également été identifiées concernant le réseau de cheminements piétons.

Fig. 09A et 09B

L'analyse générale des infrastructures et aménagements existants a permis de mettre en évidence certains secteurs de la commune apparaissant comme particulièrement problématiques en termes de mobilité, ainsi que les enjeux qui en découlent. Ces secteurs, illustrés dans les planches 07A et 07B, sont les suivants:

### 1) Traversée de Mur:

- Transit et vitesses pouvant être élevés, aménagements peu adaptés à l'urbanisation du secteur
- Enjeux de modération des vitesses, dissuasion transit, réaménagement espace public

### 2) Place du Pommeré:

- Carrefour étendu et peu clair, sécurité piétonne précaire, arrêt de bus non conforme LHand
- Enjeux de réaménagement du carrefour, d'amélioration des liaisons/traversées piétonnes, mise aux normes LHand de l'arrêt de bus

### 3) Liaison piétonne au centre de Lugnorre:

- Trottoir existant étroit, haies débordant sur le domaine public
- Enjeux de sécurisation de la liaison piétonne et de modération des vitesses de circulation

4) Arrêt de bus Lugnorre, Ecole:

- Arrêt de bus non conforme LHand
- Enjeux de mise aux normes LHand de l'arrêt de bus

5) Carrefour route de Chenaux / route de la Ritta:

- Faible visibilité au carrefour, inadapté à l'usage touristique existant (étroit, peu clair)
- Enjeux de modération et de mise en évidence carrefour

6) Centre de Môtier (carrefour Rte du Lac / Rte de la Crausa):

- Faible visibilité au carrefour, voiries étroites, espace peu clair, liaisons et traversées piétonnes précaires
- Enjeux de réaménagement global et tout mode du secteur

7) Arrêt de bus Môtier, Village:

- Arrêt de bus non conforme LHand
- Enjeux de mise aux normes LHand de l'arrêt de bus

8) Secteur des Grottes / Sur-le-Mont:

- Espace peu définis et peu clair, conflits entre usages, sécurité pas assurée
- Enjeux de réaménagement global et tout mode du secteur

9) Liaison piétonne Lugnorre - Sur-le-Mont:

- Sécurité piétonne et cyclable pas assurée (aucun aménagement)
- En jeu d'aménagements MD

10) Liaison Lugnorre / Gravière Crausa / Môtier:

- TIM: Vitesses inadaptées
- MD: Liaison et traversées précaires
- Enjeux de modération des vitesses et de sécurisations des liaisons MD

11) Localité de Praz:

- Ensemble du secteur peu clair et peu sécurisé pour l'ensemble des modes de transport et usagers
- Enjeux de réaménagement global du secteur (modération, clarification et sécurisation)

12) Arrêt de bus Praz, Village:

- Arrêt de bus non conforme LHand
- Enjeux de mise aux normes LHand de l'arrêt de bus

13) Arrêt de bus Nant, Croisée:

- Arrêt de bus non conforme LHand
- Enjeux de mise aux normes LHand de l'arrêt de bus

14) Secteur / carrefour arrêt de bus Sugiez, Poste:

- Arrêt de bus non conforme LHand, liaisons et traversées piétonnes précaires, carrefour très large
- Enjeux de mise aux normes LHand de l'arrêt de bus, de sécurisation des liaisons /traversées piétonnes, de réaménagement du carrefour

15) Liaison cyclable / piétonne Rte Pavy / Etrez / Molard / Sous le Clou:

- Liaison peu empruntée pour le tour du lac mais avec un fort potentiel, à privilégier
- Enjeux de création d'une liaison cyclable sécurisée et attractive, cohabitation avec le trafic et le stationnement à assurer

16) Secteur Sugiez, Gare:

- Secteur peu aménagé, peu clair et peu sécurisé
- Enjeux de réaménagement global du secteur pour tous les modes de transports et usagers

17) Carrefour Rte du Péage / Ch. du Chablais (liaison centre sportif):

- Faible visibilité au carrefour, inadapté à l'usage existant (accès au centre sportif)
- Enjeux d'amélioration de la visibilité / sécurité au carrefour, de modération et de mise en évidence de l'itinéraire

### 3. PLAN DIRECTEUR DES MOBILITÉS

#### 3.1. Objectifs généraux et concept multimodal

Les résultats du diagnostic multimodal et les discussions effectuées avec le groupe de travail mobilité, les participantes et participants à la démarche participative et le Conseil Communal ont permis de mettre en avant les objectifs généraux souhaités pour le Plan directeur des mobilités de Mont-Vully, qui sont les suivants:










- améliorer la sécurité de l'ensemble des usagères et usagers (y compris les enfants, personnes âgées, personnes à mobilité réduite, etc.);
- améliorer la qualité de vie des habitantes et habitants, en apaisant leur cadre de vie et facilitant leur accès à des espaces publics de qualité;
- favoriser, dans la mesure du possible, le report modal et l'intermodalité, par une meilleure prise en compte des usagères et usagers non motorisés et des modes de déplacement actifs et durables.

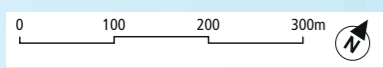
Fig. 10

De ces objectifs généraux découle un concept multimodal, qui synthétise les grands principes d'organisation des mobilités visés à l'échelle de la commune, à savoir:

- des cœurs de localité vivants, avec une valorisation des cheminements piétons, cyclistes et des espaces publics;
- une zone urbanisée modérée, avec limitation des vitesses de circulation à envisager et marquage des portes d'entrée;
- une valorisation de l'interface de la gare de Sugiez et des arrêts de bus (mise en conformité LHand);
- un réseau de liaisons cyclables utilitaires et de loisirs structurantes, aménagées et balisées, pour relier les cœurs de localité et les communes environnantes;
- un stationnement vélo systématique en lien avec les équipements et attracteurs, complété par un réseau de stations de vélo en libre service;
- un stationnement voiture géré de manière différenciée (durée, tarification) en fonction de sa localisation;
- une modération du réseau structurant en traversée de localité.



-  Passage-piétons
-  Arrêt de bus (rayon d'influence: 300 m.)
-  Entrée de localité
-  Élément modérateur de vitesse
-  Trottoir (uniquement sur RC)
-  Bande cyclable
-  Carrefour à priorité sur l'axe
-  Carrefour à priorité de droite
-  Carrefour giratoire



Diagnostic et enjeux

Mont-Vully – Etude mobilité

20110/13.10.2021/af





## 3.2. Objectifs par modes de transports et mesures de mise en oeuvre

Fig. 11A et 11B Des objectifs généraux et du concept multimodal découlent des objectifs ciblés par type de mobilité, présentés ci-après, avec les pistes de mesures qui permettent leur mise en oeuvre. Les mesures d'exploitation et d'aménagement sont illustrées et détaillées dans les plans des mesures présentés en figures 11A et 11B.

### 3.2.1. Mobilité piétonne

- Améliorer la qualité et la sécurité des déplacements à pied:
  - Mettre aux normes les trottoirs existants
  - Créer des trottoirs et traversées piétonnes sécurisées aux endroits propices
  - Aménager des espaces de repos et de séjour le long des cheminements piétons (bancs, tables de pique-nique)

### 3.2.2. Mobilité cyclable

- Sécuriser et améliorer l'attractivité des déplacements à vélo:
  - Créer des aménagements cyclables sécurisés sur les axes principaux, en lien avec les objectifs du Plan Sectoriel Vélo cantonal (Route du Lac, Ins-Morat)
  - Aménager et baliser un itinéraire cyclable fonctionnel et direct, hors trafic principal
  - Améliorer, si besoin, les itinéraires cyclables touristiques balisés
  - Aménager des espaces de stationnement vélo aux différents points d'attraction de la commune (gare, infrastructures communales, commerces, espaces de loisirs et touristiques) adaptés aux différentes fonctions et usages de ces lieux
  - Proposer une offre de location de vélos (tourisme) et/ou de vélos en libre-service



Concept multimodal

### 3.2.3. **Transports publics**

- Améliorer la desserte en transports publics:
  - Améliorer les correspondances train-bus à la gare de Sugiez
  - Développer l'offre TP entre les localités, la gare et d'autres destinations (Ins, Salavaux, liaison lacustre vers Morat)
- Améliorer l'accès et l'attractivité des offres TP existantes ou à prévoir:
  - Réaménager les quais des arrêts de bus selon les exigences Lhand
- Favoriser l'intermodalité:
  - Améliorer l'offre en stationnement vélos et la gestion du stationnement voitures à la gare de Sugiez

### 3.2.4. **Transports individuels motorisés**

- Modérer les vitesses dans les cœurs des localités:
  - Créer des aménagements modérateurs sur les axes principaux et adapter les limitations de vitesse légale si nécessaire
  - Mettre en œuvre des zones 30 ou de rencontre dans tout ou partie des localités
- Améliorer le fonctionnement général du stationnement et du stationnement touristique dans la commune (gestion, localisation):
  - Mettre en oeuvre le concept de stationnement (étude 2022)
- Sécuriser les points noirs et de conflits avec les autres modes de transport:
  - Réaménager les secteurs critiques (carrefours, tronçons dangereux)

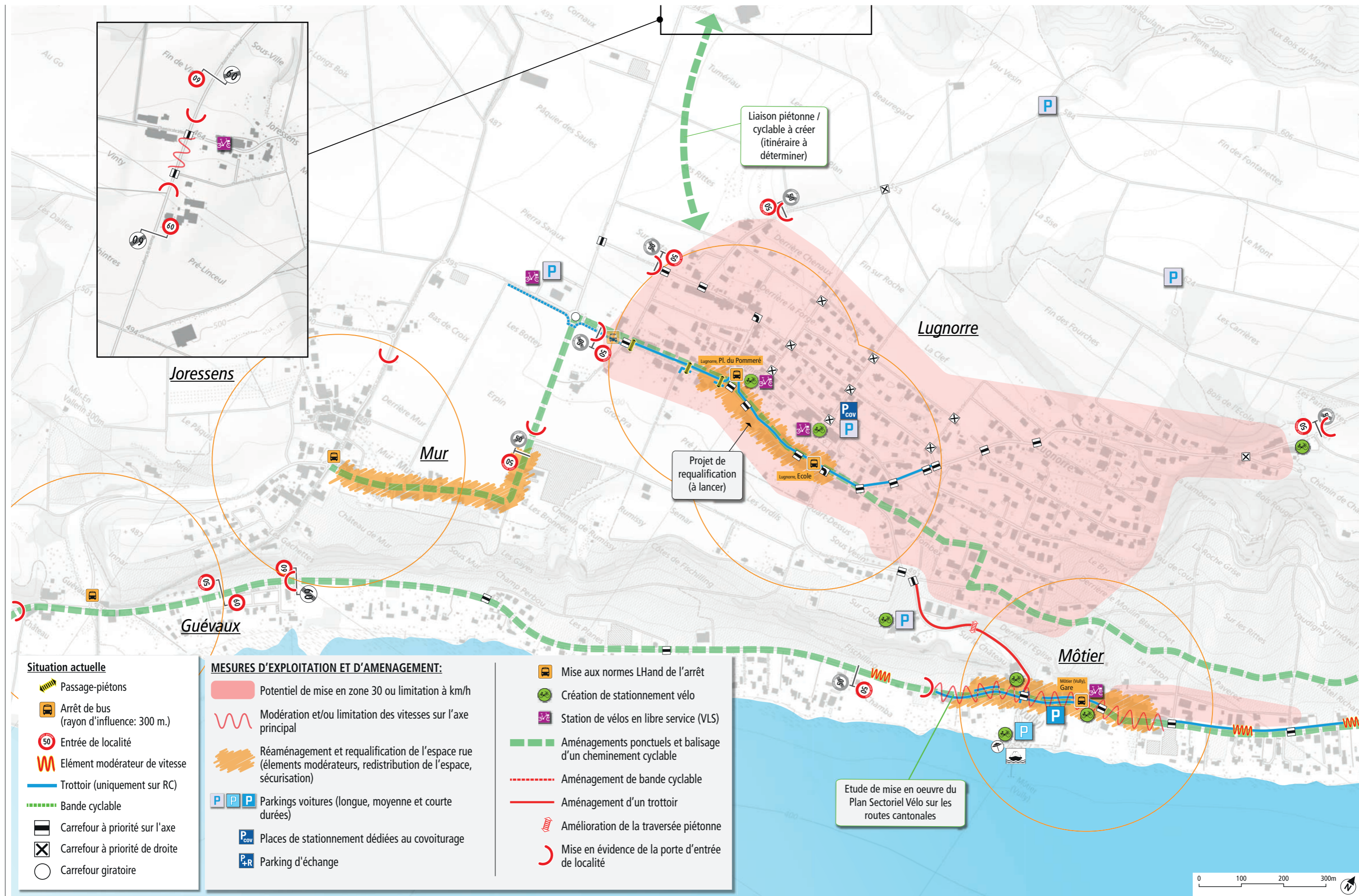


---

### 3.2.5.

#### **Communication et sensibilisation**

- Favoriser le report modal par une politique proactive en ce sens:
  - Mettre en place des subventions diverses en faveur des transports publics et des modes de transport actifs
  - Mettre en place des campagne de sensibilisation et de communication autour des mobilités durables
  - Améliorer le balisage et la signalétique des cheminements piétons et cyclables
  - Encourager la mise en place de plans de mobilité (administration publique, entreprises, école)



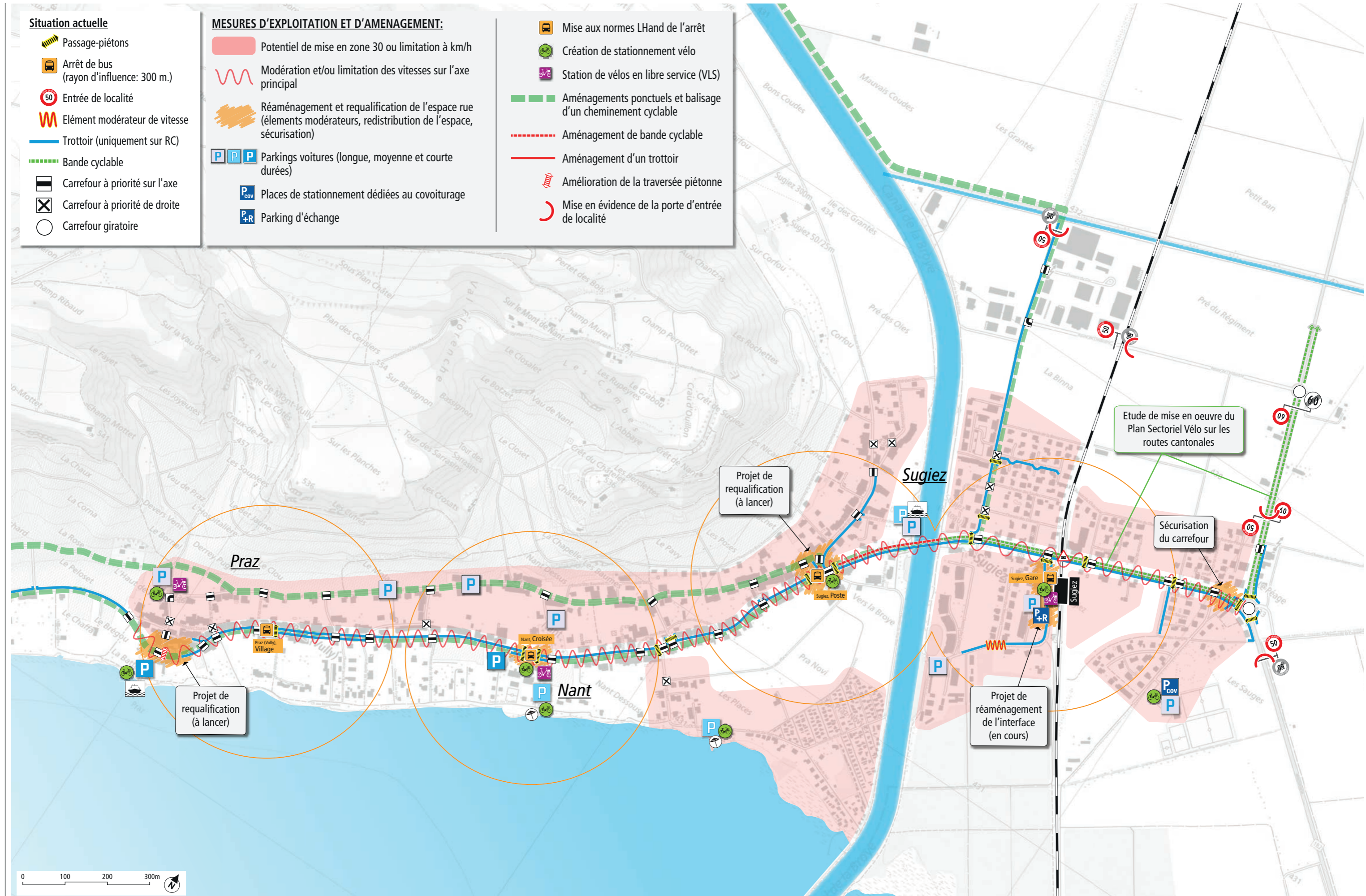
**Situation actuelle**

- Passage-piétons
- Arrêt de bus (rayon d'influence: 300 m.)
- Entrée de localité
- Élément modérateur de vitesse
- Trottoir (uniquement sur RC)
- Bande cyclable
- Carrefour à priorité sur l'axe
- Carrefour à priorité de droite
- Carrefour giratoire

**MESURES D'EXPLOITATION ET D'AMENAGEMENT:**

- Potentiel de mise en zone 30 ou limitation à km/h
- Modération et/ou limitation des vitesses sur l'axe principal
- Réaménagement et requalification de l'espace rue (éléments modérateurs, redistribution de l'espace, sécurisation)
- Parkings voitures (longue, moyenne et courte durées)
- Places de stationnement dédiées au covoiturage
- Parking d'échange

- Mise aux normes LHand de l'arrêt
- Création de stationnement vélo
- Station de vélos en libre service (VLS)
- Aménagements ponctuels et balisage d'un cheminement cyclable
- Aménagement de bande cyclable
- Aménagement d'un trottoir
- Amélioration de la traversée piétonne
- Mise en évidence de la porte d'entrée de localité



Principes de mesures

### 3.3. Priorisation des mesures et coordination entre elles

Tab. 01

Le tableau 1 reprend toutes les mesures proposées et indique leur horizon possible de planification en lien avec les procédures et démarche à entreprendre (ordre d'idée: court terme avant 2025, moyen terme 2025-2030, long terme après 2030) et la nécessité d'une coordination avec les services cantonaux. Il s'agit également d'un outil d'aide à la décision et à la planification, le tableau indiquant lorsque des mesures doivent être étudiées conjointement ou de manière coordonnée.

Le groupe de travail mobilité et le Conseil Communal ont chacun listé, lors d'un atelier de discussions, les mesures considérées comme prioritaires pour la mise en oeuvre du Plan directeur des mobilités. Les mesures suivantes sont ressorties, pour lesquelles les prochaines étapes de planification à suivre sont présentées:

#### **1) Mise en oeuvre des limitations de vitesse à 30km/h et des zones 30 dans les secteurs appropriés**

Démarche de planification envisageable:

- Affinage du concept d'exploitation et de modération (périmètre, besoin d'aménagement, signalisation et marquage, etc.)
- Procédure de demande de limitation à 30 / zone 30 auprès des services cantonaux

#### **2) Mise en oeuvre des itinéraires et liaisons vélos/piétons par les coteaux**

Démarche de planification envisageable:

- Lancement d'une étude de tracé, d'aménagement et de signalisation des itinéraires

#### **3) Optimisation et développement de l'offre en transports publics**

Démarche de planification envisageable:

- Coordination et discussions avec les services cantonaux et les transporteurs

En sus de ces 4 objets prioritaires, les mesures suivantes ont été



retenues comme étant à mettre en oeuvre dès qu'une opportunité se présentera:

- Mise en conformité LHand des arrêts de bus
- Mise aux normes des cheminements piétons (trottoirs et traversées piétonnes)
- Résolution des secteurs problématiques mis en évidence dans le diagnostic.

Christe & Gygax

Ingénieurs Conseils SA



L. Develey



M. Pollien

Yverdon-les-Bains, le 26.06.2023

20110/LD/MP/mp



A étudier ensemble / coordonner

**Horizon****Nécessite une coordination avec le canton**

	Piétons	Vélos	TP	TIM	Inciat.
	Mettre aux normes les trottoirs et créer des trottoirs et traversées piétonnes sécurisées aux endroits propices				
	Aménager des espaces de repos le long des cheminements piétons (bancs, tables de pique-nique)				
		Créer des aménagements cyclables sécurisés sur les axes principaux, en lien avec les objectifs du Plan Sectoriel Vélo cantonal (Route du Lac, Ins-Morat)			
		Aménager et baliser un itinéraire cyclable fonctionnel et direct, hors trafic principal			
		Améliorer, si besoin, les itinéraires cyclables touristiques balisés			
		Aménager des espaces de stationnement vélo aux différents points d'attraction de la commune adaptés aux différentes fonctions et usages de ces lieux			
		Proposer une offre de location de vélos (tourisme) et/ou de vélos en libre-service			
			Améliorer les correspondances train-bus à la gare de Sugiez		
			Développer l'offre TP entre les localités, la gare et d'autres destinations (Ins, Salavaux, liaison lacustre vers Morat)		
			Réaménager les quais d'arrêt de bus selon les exigences Lhand		
			Améliorer l'offre en stationnement TIM et vélos à la gare de Sugiez		
				Créer des aménagements modérateurs sur les axes principaux et adapter les limitations de vitesse légale si nécessaire	
				Mettre en œuvre des zones 30 ou de rencontre dans tout ou partie des localités	
				Politique de gestion du stationnement (étude préalablement réalisée)	
				Réaménager les secteurs critiques (carrefours, tronçons dangereux)	
					Subventions diverses
					Sensibilisation

Court / moyen terme
Court / moyen terme
Moyen / long terme
Court / moyen terme
Court / moyen terme
Court / moyen terme
Court / moyen terme
Moyen / long terme
Moyen / long terme
Moyen terme
Court / moyen terme
Moyen / long terme
Moyen terme
Court / moyen terme
Moyen / long terme
Court / moy. / long t.
Court / moy. / long t.

★
★
★
★
★
★
★
★
★

	Piétons	Vélos	TP	TIM	Inciat.
	Mettre aux normes les trottoirs et créer des trottoirs et traversées piétonnes sécurisées aux endroits propices				
	Aménager des espaces de repos le long des cheminements piétons (bancs, tables de pique-nique)				
		Créer des aménagements cyclables sécurisés sur les axes principaux, en lien avec les objectifs du Plan Sectoriel Vélo cantonal (Route du Lac, Ins-Morat)			
		Aménager et baliser un itinéraire cyclable fonctionnel et direct, hors trafic principal			
		Améliorer, si besoin, les itinéraires cyclables touristiques balisés			
		Aménager des espaces de stationnement vélo aux différents points d'attraction de la commune adaptés aux différentes fonctions et usages de ces lieux			
		Proposer une offre de location de vélos (tourisme) et/ou de vélos en libre-service			
			Améliorer les correspondances train-bus à la gare de Sugiez		
			Développer l'offre TP entre les localités, la gare et d'autres destinations (Ins, Salavaux, liaison lacustre vers Morat)		
			Réaménager les quais d'arrêt de bus selon les exigences Lhand		
			Améliorer l'offre en stationnement TIM et vélos à la gare de Sugiez		
				Créer des aménagements modérateurs sur les axes principaux et adapter les limitations de vitesse légale si nécessaire	
				Mettre en œuvre des zones 30 ou de rencontre dans tout ou partie des localités	
				Politique de gestion du stationnement (étude préalablement réalisée)	
				Réaménager les secteurs critiques (carrefours, tronçons dangereux)	
					Subventions diverses
					Sensibilisation



# ANNEXES