

Plan du réseau piéton de Fleurier (Val-de-Travers NE)

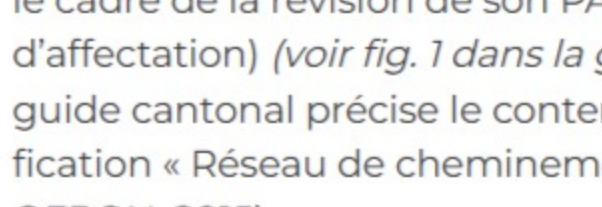
Créé le **03.11.2025**



Le village de Fleurier vu du Chapeau de Napoléon (photo : Tamara Berger)

Le plan du réseau piéton est un instrument essentiel pour améliorer la marchabilité sur le long terme. Il garantit le maillage du réseau dans le temps, remédie à des discontinuités et assure la perméabilité de nouveaux quartiers et leur liaison optimale aux transports publics.

PROFIL & DONNÉES-CLÉS



Coûts d'investissement



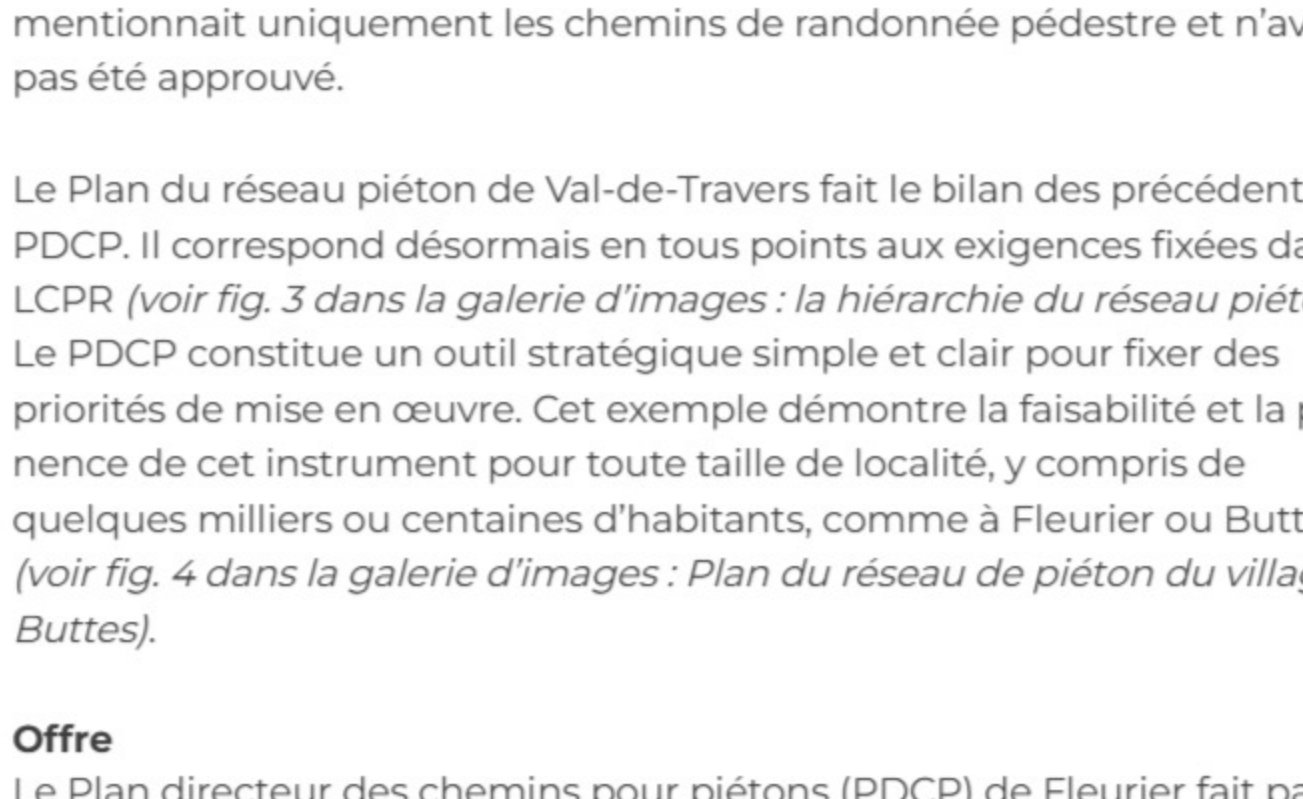
Remarques

Taille de la commune	Type de territoire
< 5'000 habitants 5'000 - 10'000 habitants 10'000 - 20'000 habitants > 20'000 habitants	Rural / Village

EXEMPLE

Fleurier (Val-de-Travers NE)

La Commune de Val-de-Travers (env. 10'000 hab.) est issue de la fusion de 9 villages (Buttes, Les Bayards, Saint-Sulpice, Fleurier, Môtiers, Boveresse, Couvet, Travers et Noiraigue). Elle a réalisé son Plan du réseau piéton dans le cadre de la révision de son PAL (Plan d'aménagement local, soit le plan d'affectation) (voir fig. 1 dans la galerie d'images : Plan d'ensemble). Un guide cantonal précise le contenu attendu. Il se réfère au manuel de planification « Réseau de cheminements piétons » (Office fédéral des routes OFROU, 2015).



Vue aérienne de Val de Travers (photo : Guillaume Perret)

Le cas pratique fait un zoom sur le village de Fleurier (3'500 hab.) (voir fig. 2 dans la galerie d'images : Plan du réseau de piéton du village de Fleurier). Le réseau piéton relie les arrêts des transports publics et bâtiments socio-culturels (écoles, administration, destinations touristiques). Le plan du réseau piéton doit contenir tous les éléments existants ou projetés, nécessaires à la planification et fait la distinction entre les éléments contraignants et ceux représentés à titre indicatif. Il peut aussi s'agir de chemins piétons indépendants. Les zones modérées actuelles ou proposées figurent aussi sur le plan.

DESCRIPTION

Contexte

Selon la loi sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR), l'ensemble des cheminements piétons forme le réseau piétons et doit être consigné sur des plans. En Suisse, seule la moitié des communes disposent d'un plan du réseau piéton (cf. rapport OFROU 2024). Le Plan directeur cantonal de Neuchâtel se réfère à la LCPR et les plans directeurs des chemins pour piétons (PDCP) ont qualité de plan directeur (liant pour les autorités). Le plan du réseau piéton est l'un des documents du PAL (plan d'aménagement local, ayant valeur de plan d'affectation). Le Canton de Neuchâtel a dédié un chapitre de son Guide du PAL aux réseaux piétons pour appuyer les communes. Au Val-de-Travers, 6 des 9 localités possédaient un PDCP. Le PDCP de Fleurier mentionnait uniquement les chemins de randonnée pédestre et n'avait pas été approuvé.

Le Plan du réseau piéton de Val-de-Travers fait le bilan des précédents PDCP. Il correspond désormais en tous points aux exigences fixées dans la LCPR (voir fig. 3 dans la galerie d'images : la hiérarchie du réseau piéton). Le PDCP constitue un outil stratégique simple et clair pour fixer des priorités de mise en œuvre. Cet exemple démontre la faisabilité et la pertinence de cet instrument pour toute taille de localité, y compris de quelques milliers ou centaines d'habitants, comme à Fleurier ou Buttes (voir fig. 4 dans la galerie d'images : Plan du réseau de piéton du village de Buttes).

Offre

Le Plan directeur des chemins pour piétons (PDCP) de Fleurier fait partie intégrante du PAL de Val-de-Travers. L'élaboration du PDCP a démarré fin 2022 et son adoption par le Conseil communal (exécutif) est prévue en 2026. Il est coordonné avec le Plan directeur du réseau cyclable que la Commune a décidé de créer simultanément.

Le Plan du réseau piéton de Val-de-Travers distingue deux échelles d'analyse du réseau piéton (voir fig. 5 & 6 dans la galerie d'images : exemple de discontinuité et points problématique):

- Les discontinuités, soit des liaisons ou traversées manquantes / ou infrastructures insuffisantes qui constituent un danger ou péjorent fortement les déplacements à pied (ex : bande jaune au lieu de trottoir).Celles-ci doivent obligatoirement être résolues par des mesures à inscrire sur le Plan du réseau piéton (elles définissent le réseau projeté). Les mesures à prendre sont définies au moyen d'un tableau d'aide à la décision qui croise le niveau hiérarchique de l'axe dans le réseau piéton communal (défini en amont), avec le régime de vitesse et de la charge de trafic motorisée attendue. De ce croisement ressort un aménagement minimal à viser, selon les normes et recommandations en vigueur. Dans le cas de Val-de-Travers, les discontinuités du réseau font l'objet de fiches de mesure dont la résolution est contraignante pour la Commune.
- Les points problématiques, qui constituent des déficits qualitatifs (ex : largeur insuffisante, revêtement non adapté, etc.) et qui donnent lieu à des recommandations ou pistes de mesures non reportées sur le Plan du réseau piéton au sens de la LCPR.

Expériences

L'élaboration du Plan du réseau piéton de Val-de-Travers a permis d'identifier 62 discontinuités sur l'ensemble des 9 localités. Les discontinuités sont regroupées par thématique dans 20 fiches de mesures, et au besoin traitées site par site. Les points problématiques sont uniquement listés et des recommandations pour les traiter sont formulées. À Fleurier une vingtaine de discontinuités a été identifiée, comme la réalisation de nouveaux passages piétons et de nouveaux trottoirs, et 6 points problématiques ont été recensés.

Par rapport au Plan piéton précédent qui datait de 2010, le nouveau Plan du réseau piéton de Val-de-Travers fait intégralement partie du Plan directeur communal. La Commune a déjà aménagé un trottoir en dur pour palier à une discontinuité à Fleurier. L'élaboration du Plan réseau piéton a généré une prise de conscience des services techniques et des élus quant à l'importance de la marche. La marche est désormais intégrée dans une vision globale et stratégiques de la Commune, notamment dans le Pdirecteur Energie et Climat (distinct du Plan directeur communal). Le Plan permet de transformer l'engagement politique en actions concrètes sur le terrain, tout en assurant une cohérence entre les différentes planifications et projets.

EFFETS

Environnement et énergie

L'élaboration d'un plan du réseau piéton améliore les conditions de déplacements à pied. La marche est le mode de déplacement le plus écologique et ayant le moindre impact. Elle nécessite peu de surface construite, ne produit pas d'émission polluante ni de bruit. La promotion des transports publics doit s'accompagner d'améliorations du réseau piéton, puisque nombre d'utilisateurs rejoignent les arrêts à pied. Les revêtements perméables et autres mesures de lutte contre les îlots de chaleur ou pour la biodiversité rendent les itinéraires piétons plus agréables et attractifs.

Société

L'amélioration du réseau piéton, souvent combinée aux transports publics, contribue à la sécurité, l'autonomie et la santé de la population, en particulier de ses membres les plus fragiles (enfants, personnes âgées et à mobilité réduite). Il favorise le développement vers l'intérieur des villes et villages et facilite les liens sociaux. Une prise de conscience et le développement d'une « culture » de la marche sont nécessaires pour offrir un réseau sûr, direct, accessible et attractif à pied, qui contribue à la qualité de vie au quotidien.

Economie

La marche est le mode de déplacement économiquement le plus performant pour les courtes distances. Elle a le coût externe négatif (donc le bénéfice) le plus important. Chaque km parcouru à pied en Suisse rapporte 90 centimes à la société (ARE, 2021), grâce principalement aux effets positifs sur la santé. Le réseau piéton nécessite des investissements infrastructurels plus faibles que ceux dédiés aux transports motorisés. Investir prioritairement ou de profiter de synergies.

OUTILS

Démarche

Le processus standard d'établissement d'un plan du réseau piéton passe, comme pour les localités de Val-de-Travers, par les étapes suivantes :

- Recensement des infrastructures piétonnes existantes (traversées et liaisons longitudinales)
- Coordination avec les planifications supérieures (PA, PDCant)
- Développement du réseau piéton :
 - Identification des principales destinations du quotidien et analyse des lignes de désir
 - Création d'une hiérarchie communale du réseau piéton
 - Diagnostique des points problématiques et des discontinuités du réseau
- Identification de priorité et aide à la décision
- Traitement des discontinuités dans des fiches de mesures
- Définition de l'ancrage juridique. Dans le canton de Neuchâtel, le danton a clarifié que les plans du réseau piéton ont valeur de plan directeur. C'est le cas au Val-de-Travers. Les mesures qui touchent les propriétés de tiers doivent, soit :
 - être reportées dans les planifications de détail opposables aux tiers,
 - faire l'objet de servitude de passage, d'un plan du réseau ayant valeur de plan d'affectation (aucun exemple à ce jour), ou d'un plan d'alignement,
 - ou figurer dans une convention.

Il est possible d'inclure un volet participatif dans la phase d'analyse. Dans le cas de Val-de-Travers, il y a uniquement eu une validation de l'analyse au travers d'une séance d'information publique en mars 2023. Cette rencontre a donné lieu à des échanges constructifs avec les services techniques, permettant de valider l'analyse de terrain qui fonde le Plan du réseau piéton.

Le Plan du réseau piéton, c'est-à-dire la carte finale, est en général accompagné d'un rapport de synthèse. Le rapport peut, par exemple comme pour Val-de-Travers, proposer des principes d'aménagement généraux. Les communes pourraient aussi y fixer des objectifs à atteindre ou y développer un volet de promotion de la marche.

Financement

Le coût d'un plan du réseau piéton peut varier en fonction de la taille de la commune et des analyses préexistantes. Dans certains cantons, comme Genève, les communes peuvent solliciter un appui financier, si elles correspondent à certains critères. Le canton de Neuchâtel octroie une subvention pour l'ensemble de l'établissement des documents du PAL y c le PDCP.

L'essentiel des coûts se trouve du côté de la mise en œuvre de mesures, allant de simples marquages à des réaménagements de carrefours ou des passerelles. Au Val-de-Travers, le coût des mesures identifiées dans le PDCP est reporté dans un « Programme d'équipement ». Ce document garanti au Canton que la Commune a les moyens de mettre en œuvre ces mesures.

La Commune de Val-de-Travers gère l'entretien de son réseau routier en profitant de chaque opportunité pour améliorer le territoire, au moyen d'un crédit cadre. Lors des réfections de routes cantonales qui traversent les localités, elle profite de résoudre des discontinuités et d'améliorer les espaces publics. C'est par exemple le cas pour la réfection de la traversée de Couvet, prochainement pour la traversée de localité à Fleurier et Môtiers.

Marketing

Le plan du réseau piéton peut, dans le rapport qui l'accompagne, prévoir des mesures de promotion des déplacements à pied. Les plus courantes sont des événements (balades) ou des actions comme le Pédibus ou les journées d'action de type « Slow up ». Un lien pourrait être fait avec les plans de mobilité d'entreprise, ou scolaire.

Le Plan du réseau piéton de Val-de-Travers se consacre principalement à mettre en œuvre des mesures infrastructurelles. Il prévoit toutefois une mesure concernant la signalétique piétonne en matière de communication. A Môtiers, il existe aussi un festival d'art en plein air, et un sentier thématique dédié à Jean-Jacques Rousseau. L'itinéraire est ponctué de galets de bronze reproduisant des fragments de ses œuvres.



Plaquette en bronze dans le sol sur la promenade Jean-Jacques Rousseau, Môtiers (photo : Mobilité piétonne Suisse).

La définition du réseau piéton à des fins de planification peut servir de base pour un plan (imprimé ou digital) destiné au grand public. C'est ce qu'a fait la Ville de Bienne avec sa « carte de la mobilité » développée en parallèle du plan sectoriel vélo et du plan du réseau piéton et destinée à la population. Sur cette carte, on retrouve les temps de déplacement entre les pôles importants de la ville ainsi que quelques recommandations en matière de cohabitations.

Plan des temps de déplacement à pied à Bienne (image : Ville de Bienne, 2023).

INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES

Autres liens

- [Loi sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre \(LCPR\)](#)
- [Loi d'introduction de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre du Canton de Neuchâtel \(LI LCPR\), 1989](#)
- [Etat de mise en œuvre de la LCR, Mobilité piétonne Suisse, OFROU, 2024 \(de, résumé en français\)](#)
- [Rapport coûts et bénéfices externes des transports, ARE 2021 \(de\)](#)
- [Guide du PAL, 2ème partie : outils d'appui, Aides thématiques - Environnement, mobilité, nature et patrimoine, Aides thématiques - Neuchâtel, 2020](#)
- [Stratégie Mobilité 2030, Canton de Neuchâtel](#)
- [Une loi sur la mobilité douce \(LMD\), 2017, Canton de Neuchâtel](#)
- [Cas pratique Mobilservice, Manuel de planification des réseaux piétons, 2015](#)
- [Procédure de révision du PAL de Val-de-Travers](#)
- [Festival d'art en plein air, Môtiers](#)
- [Promenade Jean-Jacques Rousseau, Môtiers](#)
- [Réfection de la traversée de Couvet](#)
- [Plan piéton vélo, Ville de Bienne](#)

Documents en allemand

- [Handbuch Fusswegnetzplanung, ASTRA, Fussverkehr Schweiz, 2015 \[PDF, 4,48 MB\]](#)
- [Werkzeugkoffer Fussverkehr, EnergieStadt, Fussverkehr Schweiz, 2023 \[PDF, 3,63 MB\]](#)

Documents en français

- [Manuel de planification - Réseau de cheminements piétons, OFROU, Mobilité piétonne Suisse, 2015 \[PDF, 5,04 MB\]](#)
- [Boîte à outils, Promouvoir la marche dans les communes, Cité de l'énergie, Mobilité piétonne Suisse, 2023 \[PDF, 3,07 MB\]](#)

Documents en italien

- [Manuale di pianificazione - Rete pedonale, ASTRA, Mobilità pedonale Svizzera, 2015 \[PDF, 4,65 MB\]](#)
- [Toolbox Mobilità pedonale, Associazione Città dell'energia, Mobilità pedonale Svizzera, 2023 \[PDF, 3,4 MB\]](#)

Contacts

Commune de Val-de-Travers
Dicastère du territoire, de l'énergie et de la mobilité
Service du territoire
Emilie Bally
Grand Rue 37
CH-2108 Couvet
Tél. 032 886 43 63
emilie.bally@ne.ch

Canton de Neuchâtel
Service de l'aménagement du territoire SAT
Camille Cornut
Rue de Tivoli 5 Case postale
CH-2000 Neuchâtel
Tél. 032 889 47 76
camille.cornut@ne.ch

Citec Ingénieurs Conseils SA

Agence Neuchâtel
Céline Delomenède
Rue du Crêt-Taconnet 12a
CH-2000 Neuchâtel
Tél. 032 854 20 79
celine.delomenede@citec.ch

Demandez conseil auprès des [représentants de Mobilservice Pratique](#) de votre canton.

Responsable de l'élaboration de ce cas pratique :

Mobilité piétonne Suisse
Klosbachstrasse 48
CH-8032 Zurich
Tél. 032 488 40 30
info@mobilitepietonne.ch

GALERIE D'IMAGES

Fig. 1: Le Plan d'ensemble des Plans du réseau de piéton des 9 localités de la Commune de Val-de-Travers, tous effectués avec la même méthodologie (plan : Citec, 2024).

Fig. 2: Le Plan du réseau de piéton du village de Fleurier d'après la LCPR indique le réseau existant et planifié ainsi que les points problématiques. On distingue si un trottoir existe des deux côtés de la chaussée ou d'un seul ainsi que les trottoirs mixtes. (plan : Citec, 2024)

Fig. 3: Une hiérarchie communale du réseau piéton est élaborée avant le Plan du réseau piéton. Celle-ci distingue un réseau principal (en rouge), secondaire (en orange) et touristique (en vert). Elle met aussi en avant les itinéraires empruntés par les écoliers (en noir) (plan : Citec, 2024).

Fig. 4: Extrait du Plan d'analyse du réseau de piéton pour la localité de Buttes (600 hab.). La démarche d'élaboration du Plan du réseau piéton s'applique y compris à l'échelle d'un village de quelques centaines d'habitants (plan : Citec, 2024).

Fig. 5: Discontinuité d'aménagement entre deux trottoirs, Fleurier passage à niveau Richi / Place d'Armes : les piétons cheminant le long de la rue, de la Place d'Armes n'ont pas d'aménagements pour traverser le passage à niveau et rejoindre le trottoir (photo : sitn).

Fig. 6: Point problématique, Fleurier, carrefour rue de la Place d'Armes / RCI10 : il n'y a pas de traversées piétonnes dans ce large carrefour qui permet de relier des pôles d'activités. Le volume de piétons est faible (photo : sitn).