

CHANTIER 5 / MOBILITÉ DOUCE

RÉSEAU DE VOIES VERTES ◀ OUEST LAUSANNOIS

ÉTUDE DE FAISABILITÉ

Bussigny
Chavannes-près-Renens
Crissier
Ecublens
Prilly
Renens
EPFL
UNIL

Stratégie et développement de l'Ouest lausannois
12/2023

L'étude de faisabilité du Réseau de voies vertes de l'Ouest lausannois a été menée pour les Communes de Bussigny, Chavannes-près-Renens, Crissier, Ecublens, Prilly et Renens, ainsi que les Hautes Ecoles (UNIL et EPFL). Elle a été réalisée par le bureau d'étude Christe et Gygax et supervisée par le bureau SDOL.

La démarche a été pilotée par le Groupe décisionnel mobilité représentant les différents partenaires. L'accompagnement du travail a été assuré par un groupe de suivi technique ad hoc. Les différentes phases d'étude ont été présentées pour information et consultation dans le cadre du groupe vélo de l'Ouest lausannois (GVOL) représentant les usagers cyclistes.

L'étude avait pour objectif de préciser la faisabilité foncière et technique des différents tronçons composant le réseau de voies vertes défini dans le Pdi-OL (Plan directeur intercommunal de l'Ouest lausannois). Le réseau planifié a été découpé en tronçons homogènes pour cette analyse de faisabilité. Les tronçons présentant de grandes difficultés de réalisation ou un horizon d'intervention trop lointain ont fait l'objet d'analyse de tracés alternatifs. Les différents carrefours du réseau ont été étudiés spécifiquement. Pour finir chaque tronçon a été décrit sur une fiche de synthèse fixant le cahier des charges pour les études d'avant-projet à mener par la suite.

Cette étude a été validée par le groupe décisionnel en novembre 2022 (avec demande de complément), puis par les Municipalités et partenaires durant l'été 2023.

GROUPE DÉCISIONNEL

LES REPRÉSENTANTS COMMUNAUX

Eric Zingre, Municipal, Bussigny
Souleymane Barry, Municipal, Chavannes-près-Renens
Damien Canart, Municipal, Crissier
Jean-Louis Radice, Municipal, Ecublens
Rebecca Joly, Municipale, Prilly
Tinetta Maystre, Municipale, Renens

LES REPRÉSENTANTS DES HAUTES ECOLES

Luca Fontana, Campus durable, EPFL
Julien Meillard, Durabilité et campus, UNIL

GROUPE DE SUIVI TECHNIQUE AD HOC

LES REPRÉSENTANTS COMMUNAUX

Isabelle Perret et Sébastien Deriaz, Bussigny
Lucas Jeanrichard et Andréa Felicetti, Chavannes-près-Renens
Jacques Liaudet et Eloi Chevalier, Crissier
Diane Tiedemann, Ecublens
Floriane Barraud, Prilly
Lourdes Matas, Renens

LES REPRÉSENTANTS DES HAUTES ECOLES

Luca Fontana, Campus durable, EPFL
Julien Meillard, Durabilité et campus, UNIL

ACCOMPAGNEMENT

BUREAU DE STRATÉGIE ET DÉVELOPPEMENT DE L'OUEST LAUSANNOIS

Benoît Biéler, Directeur
Jean-Christophe Boillat, délégué mobilité douce

MANDATAIRES DE L'IMAGE DIRECTRICE

CHRISTE & GYGAX

Chloé Klein et Patrick Minet, Rue du Lac 6, 1400 Yverdon-les-Bains |
024 425 33 44 | www.cgingenieurs.ch



Stratégie et développement de l'Ouest lausannois (SDOL)

Réseau de Voies Vertes de l'Ouest Lausannois

Rapport final

Avril 2023



■ Table des matières

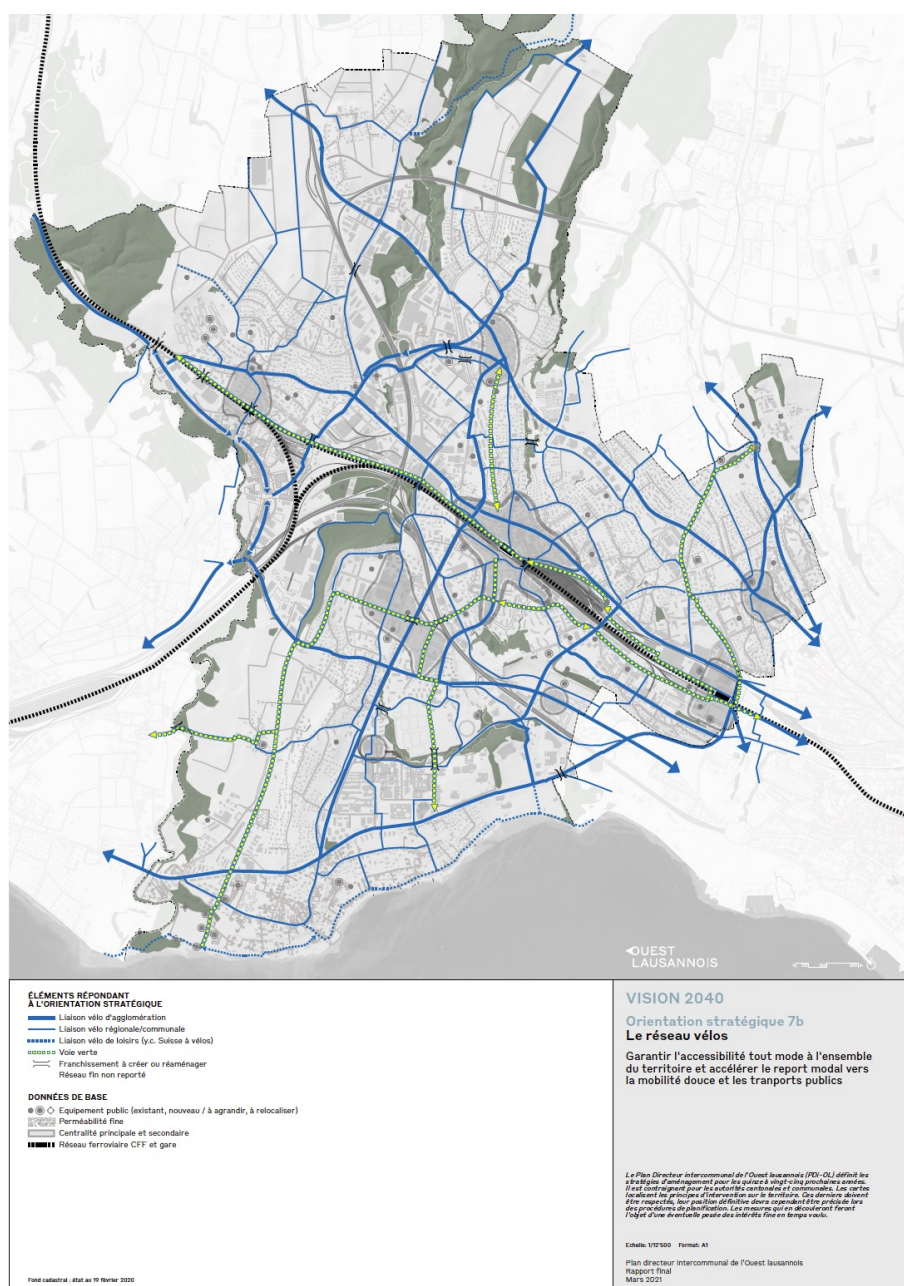
- Objectifs de l'étude
- Définition d'une voie verte
- Principes de représentation des cartes et fiches
- Stratégie de mise en œuvre des voies vertes
- Suite à donner
- Documents livrés



Objectifs de l'étude

Objectifs de l'étude

- L'étude se base sur le Plan Directeur intercommunal de l'Ouest Lausannois (PDi-OL) et plus particulièrement le tracé des voies vertes de l'Ouest Lausannois.
- L'étude en cours a pour but de préciser certains tronçons laissés dans le PDi-OL sous forme d'intention.
- Il s'agit d'une étude de faisabilité sur l'ensemble du périmètre. Il ne s'agit pas à ce stade de faire des avant-projets. Des projets connexes ou porteurs sont également identifiés dans cette étude.
- L'étude permet également d'avoir une vision des horizons de mise en œuvre des voies vertes.
- Pour les tronçons de voies vertes dont l'horizon de réalisation est éloigné ou incertain, des itinéraires transitoires sont prévus.





Définition d'une voie verte

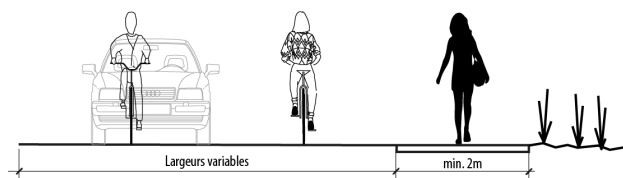
■ Définition d'une voie verte

*«Une voie verte est une **voie de communication réservée à la mobilité douce**, développée dans un souci **d'aménagement valorisant l'environnement** et la qualité de vie pour garantir une **utilisation conviviale et sécurisée** à tous les usagers de toute capacité.» Déclaration Lille, 2000*

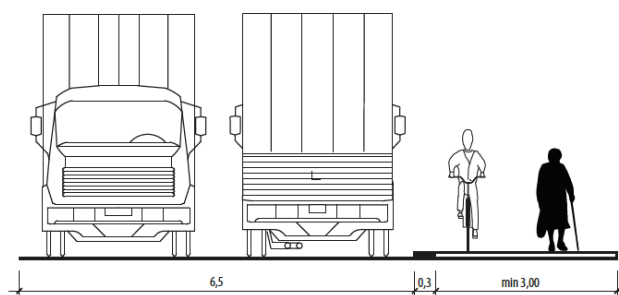
- Usage pendulaire et récréatif
- Adapté pour piétons, cyclistes, mobilité réduite
- Usager.e.s les plus lent.e.s et les moins aguerri.e.s en sécurité (enfant de 12 ans ok seul)
- Vise un report modal vers le vélo et la marche (cible un large public)

À l'échelle de l'agglomération, une charte d'aménagement garantira une cohérence et une identité sur l'ensemble des tracés, même si la réalisation s'effectue tronçon par tronçon.

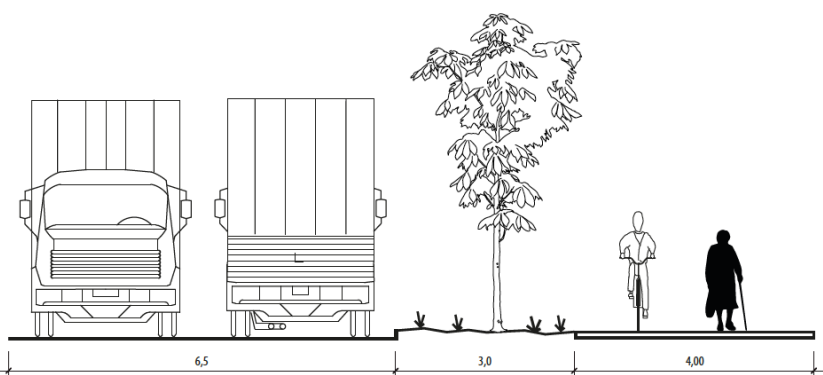
Définition d'une voie verte – exemples de gabarits



Espace partagé voitures/cycles avec piétons séparés (2m min.) ou également en mixité (type zone de rencontre, zone 30)



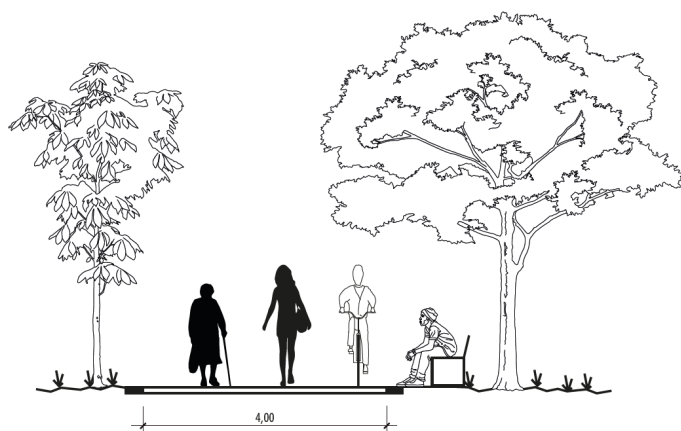
Trottoir mixte de 3 m (gabarit minimum)



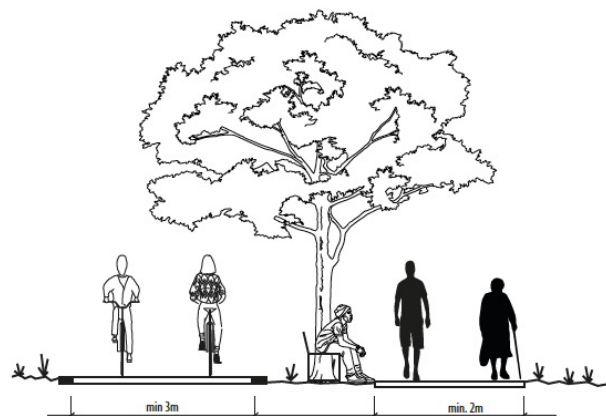
Piste mixte de 4m séparée de la chaussée par de l'arborisation



Piste mixte de 4m (éloignée du trafic) avec arborisation et mobilier



Piste mixte de 4m (éloignée du trafic) avec arborisation des deux côtés et mobilier

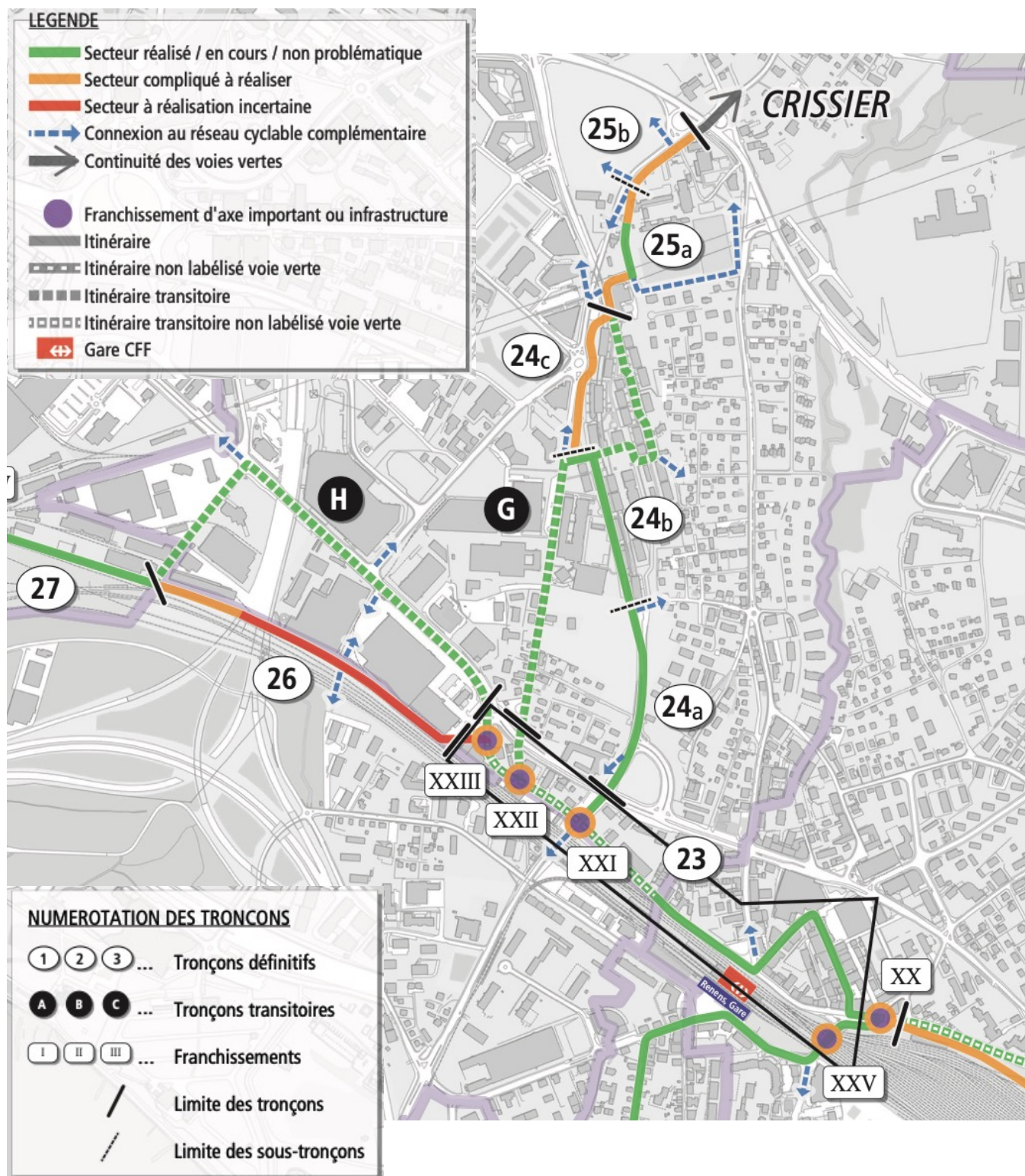


Piste séparée piétons (2m) et vélos (3m) (éloignée du trafic) avec arborisation et mobilier

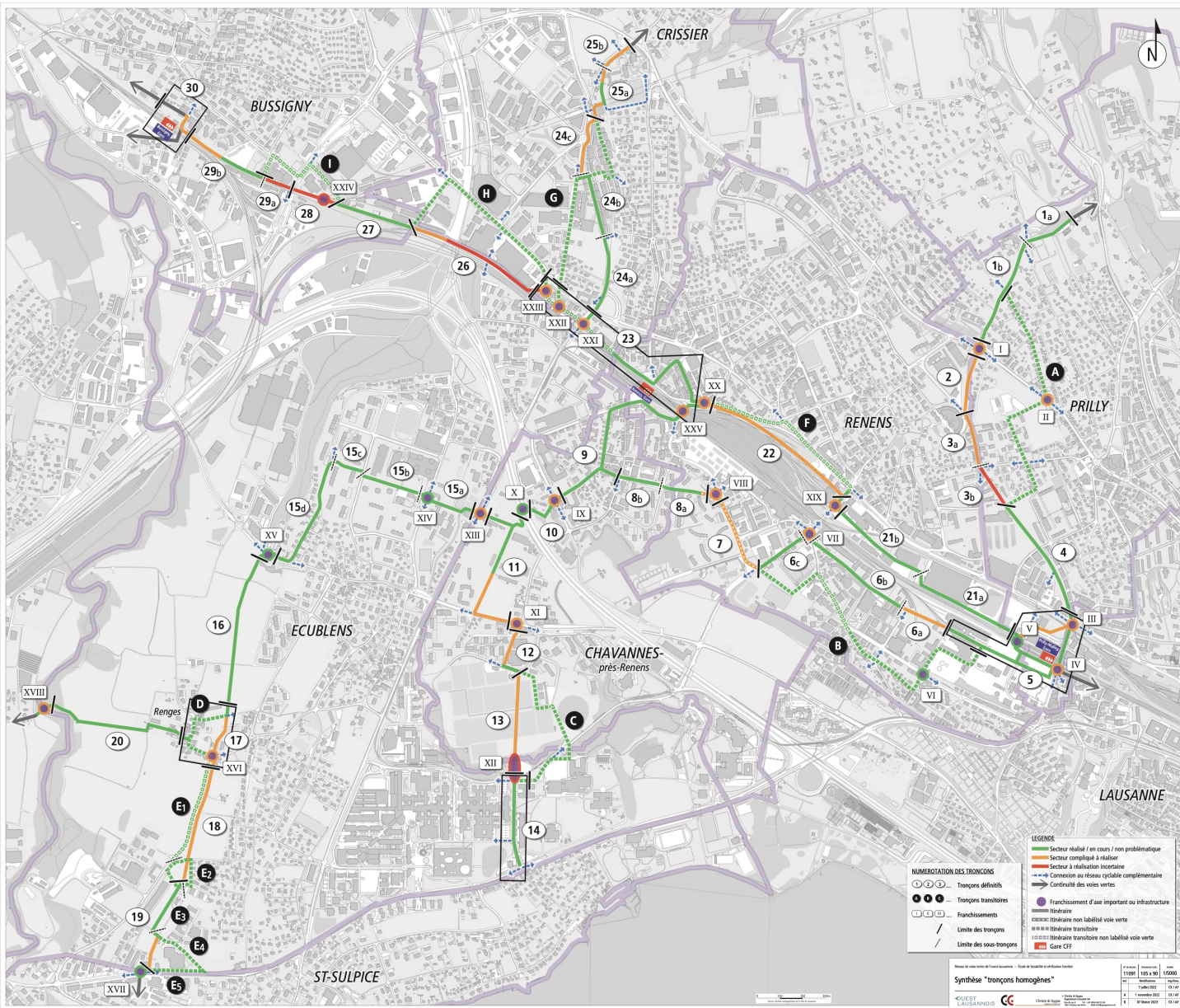


Principes de représentation des cartes et fiches

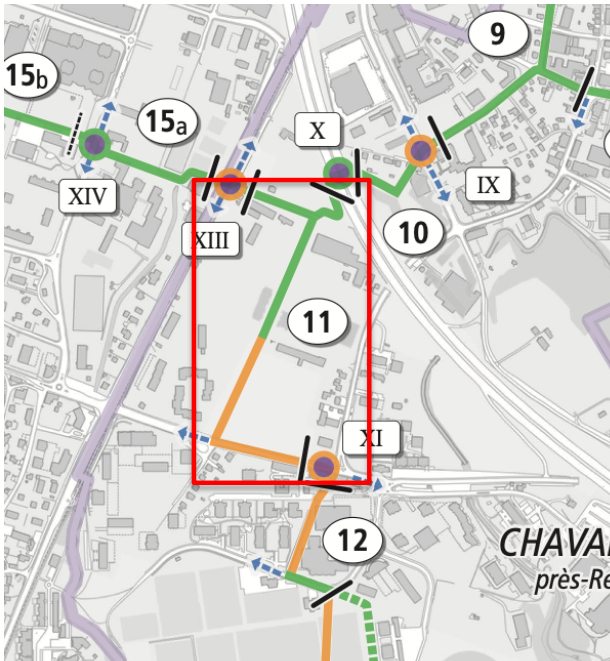


Principes de représentation



Carte de synthèse couvrant l'ensemble de l'Ouest Lausannois



Types de fiches – tronçons définitifs

FICHE N° 11 - TRONÇON DEFINITIF	
Localisation	Commune(s) territoriale(s) et localisation
	Chavannes-près-Renens
	Porteur(s) du projet
	Commune de Chavannes-près-Renens
	Faisabilité foncière et enjeux
	Domaine public de 6m de large (Chemin des Cèdres)
	4 parcelles privées
	Projet(s) connexe(s)
	Projet passerelle des Cèdres (franchissement X)
	Projet quartier des Cèdres
	PA Anciennes Serres
Requalification RC 76 (franchissement XI)	
Fiche PDI sur franchissement du M1 (franchissement XIII)	
Franchissement(s) connexe(s)	
Franchissements X, XI et XIII	
Urbanisation	
Zone dense (à terme)	
Type de zone	
Trafic restreint (zone de stationnement) et sentier hors trafic	
Volume de trafic automobile	
Aucun à très faible (-500 V/J)	
Horizon de réalisation du projet définitif	Itinéraire transitoire à prévoir
Avec la finalisation du quartier des Cèdres	Aucun
État des lieux	
<p>Le tronçon a déjà été en partie réalisé. Le tronçon Nord a en effet été réalisé conjointement au développement du quartier. Le tronçon Sud reste à réaliser dans la continuité de ce qui a été mis en service.</p>	
	
Situation actuelle	

■ Types de fiches – tronçons définitifs

Proposition d'intervention

Création d'une allée dédiée à la mobilité douce dans le cadre des projets « Quartier des Cèdres » et « Anciennes Serres ». Utilisation et élargissement du Chemin des Cèdres pour relier cette allée au franchissement XIII.

Au vu de la largeur, de la situation périphérique, de l'importance de cet axe dans le projet voies vertes et dans l'axe reliant la gare aux Hautes Écoles, un gabarit de minimum 4m est à prévoir. Ce tracé peut, dans un premier temps, se réaliser de manière provisoire en bordure du secteur Sud du Quartier des Cèdres pour une mise en service rapide de l'itinéraire reliant les Hautes Écoles à la gare de Renens.

Des plantations d'alignement d'arbres sont prévues dans le quartier (Art. 39 3, Règlement projet « Quartier des Cèdres »). Un éclairage doit également être installé.

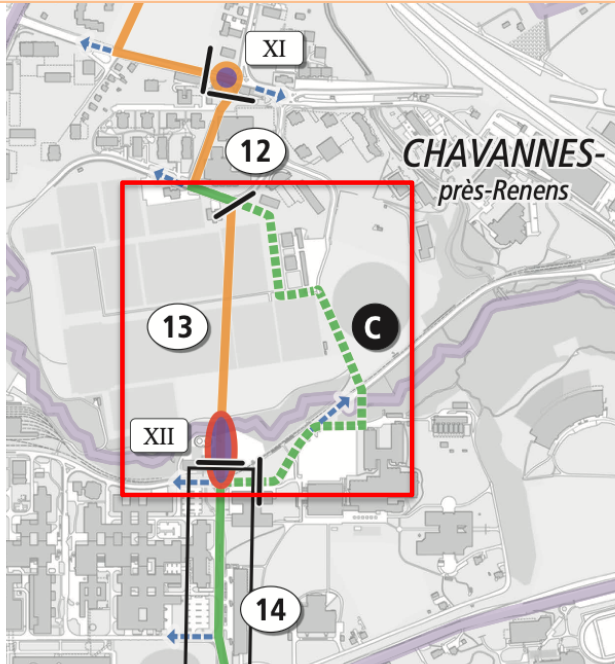



Principe de mixité piétons-vélos

Date de mise à jour : 07.11.2022

Types de fiches – tronçons transitoires

FICHE C - TRONÇON TRANSITOIRE (lié à la fiche n° 13)

Localisation	Commune(s) territoriale(s) et localisation
	Porteur(s) du projet
	Communes de Chavannes-près-Renens, d'Ecublens et de Lausanne, ainsi que les Hautes Écoles
	Faisabilité foncière et enjeux
	Parcelles privées et DP (une partie de Route de Praz-Veguey)
	Projet(s) connexe(s)
	Schéma directeur des Hautes Écoles
Horizon de réalisation du projet définitif	Franchissement(s) connexe(s)
Dès que possible	Aucun
État des lieux	Urbanisation
<p>Au Sud, aménagement récent du Vortex et d'une passerelle au-dessus du m1 et de la Route de la Sorge avec un trottoir très généreux sur la partie Est de l'ouvrage. Au Nord, connexion avec les voiries existante. Possibilité de passer au travers du bâtiment du centre sportif.</p> 	Type de zone
	Zone peu dense
	Volumé de trafic automobile
	Faible (500 – 3'000 V/J)
	Élément(s) lié(s) au niveau du planning
	Aucun



Etat actuel

■ Types de fiches – tronçons transitoires

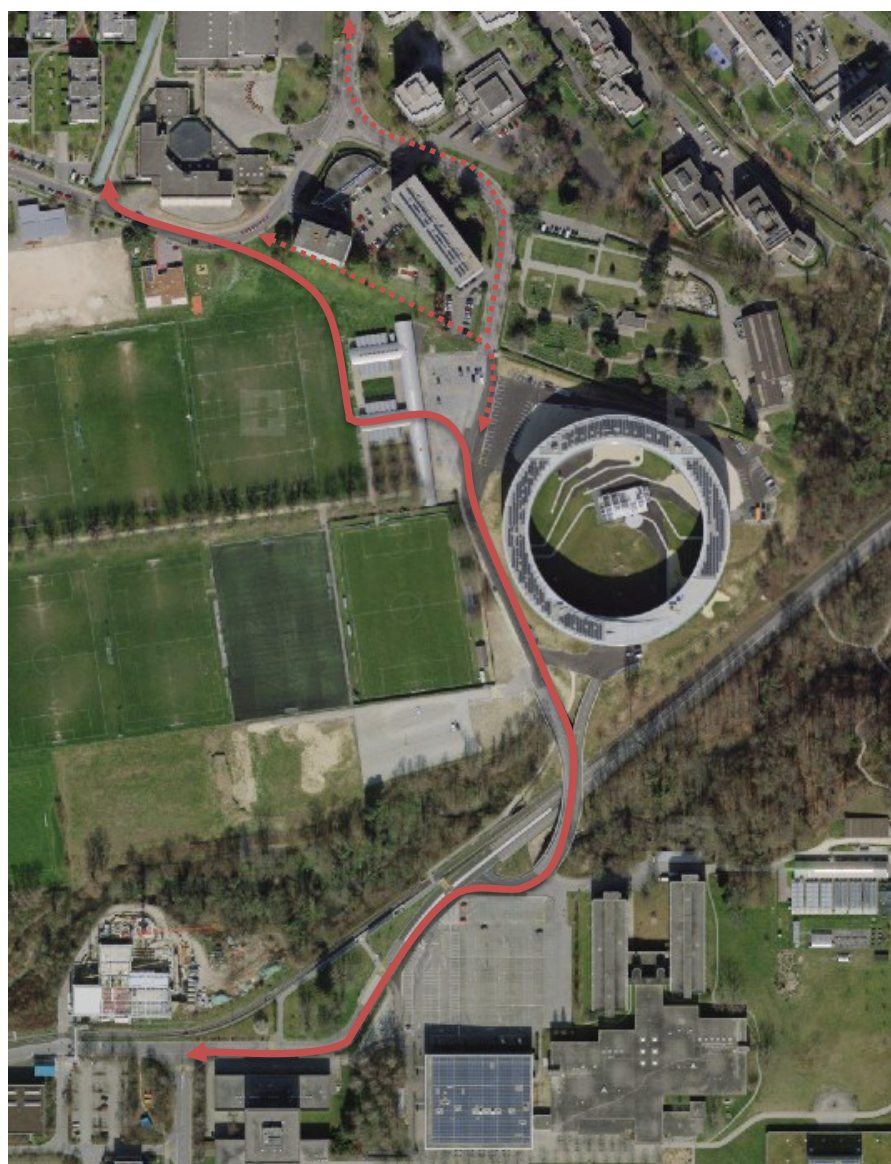
Proposition d'intervention

Création d'un cheminement mixte piétons/vélos sur la parcelle privée communale de Lausanne (280), entre les vestiaires et les terrains de foot (lien entre la Route de la Plaine et le Vortex).

Deux alternatives de tracés transitoires consisteraient à passer soit par les parcelles privées n°416, 414 et 315, rejoignant ainsi la Route de Praz-Veguey sans cheminer par la zone sportive, soit en restant sur la Route de Praz-Veguey et passer par le Café de Chavannes (voir flèches rouges en pointillé ci-dessous).

Principe de mixité vélos/voitures dans une zone à trafic modéré sur la Route de Praz-Veguey. Possibilité sur le pont de mettre le trottoir en allée piétonne avec autorisation aux cycles de l'utiliser (dans les deux sens, attention à bien réaliser le changement de côté en venant du Nord).

Route de la Sorge, le réaménagement prévu par l'Unil doit tenir compte, hors besoin propre au site des Hautes Écoles, d'un passage de minimum 3m de large pour les besoins cyclables de la Voie Verte.



Tracé recommandé pour la Voie Verte

Date de mise à jour : 07.11.2022

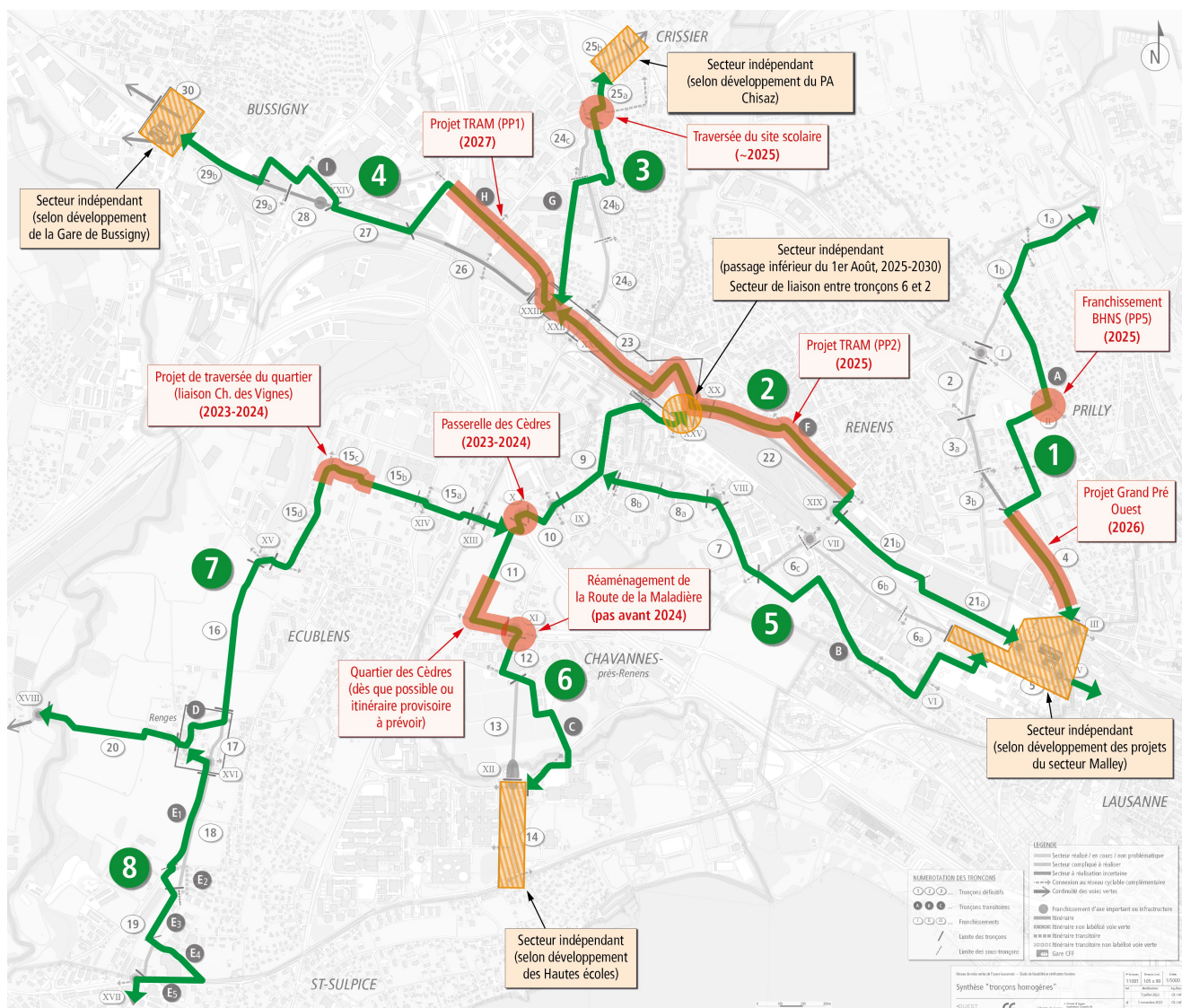
Types de fiches – franchissements

FICHE N° X – FRANCHISSEMENT (lié aux fiches n°10 et 11)	
Localisation	Commune(s) territoriale(s) et localisation
	Chavannes-près-Renens
	Porteur(s) du projet
	Commune de Chavannes-près-Renens
	Type de franchissement
	Passerelle, dite « des Cèdres », en site propre piétons et vélos pour le franchissement de l'autoroute A1 (env. 50m de large).
	Connexion entre deux nouveaux quartiers.
Horizon de réalisation du projet définitif	Itinéraire transitoire à prévoir
Enquête publique terminée, préavis de crédit d'ouvrage validé par le Conseil Communal en mai 2022 Mise en service estimée à 2025	Aucun
État des lieux	
Aucun aménagement existant - Projet déjà bien avancé. <div> </div> <div>Plan de la passerelle des Cèdres</div>	
Proposition d'intervention	
Passerelle mobilité douce vélos et piétons en site propre. Longueur de l'ouvrage env. 220m de long, largeur de 3.5m de gabarit d'espace libre. Éclairage à prévoir et végétalisation à aménager de part et d'autre des accès du franchissement.	
Date de mise à jour : 07.11.2022	



Stratégie de mise en œuvre des voies vertes

Stratégie de mise en œuvre des voies vertes



Grands axes	Horizons	Déclencheurs
1	~2026	• Grand Pré Ouest
2	~2025	• TRAM PP2
3	~2025	• Traversée site scolaire
4	~2027	• TRAM PP1
5	dès que possible	—
6	~2024	• Route de la Maladière • Passerelle des Cèdres
7	~2024	• Liaison Ch. des Vignes
8	dès que possible	—

Afin d'éviter la mise en service de fragments de voies vertes et d'avoir une perte de lisibilité, une stratégie de mise en service par grands axes est proposée. Sur chaque grand axe, le tronçon déterminant a été identifié pour définir le meilleur horizon de réalisation possible.

Les extrémités ont été traitées indépendamment car elles n'empêchent pas la mise en service du reste de l'axe (il s'agit plutôt d'extensions).

 Secteur indépendant de la réalisation des grands axes



Suite à donner à l'étude

■ Suite à donner à l'étude

- Suivi par grand axe et vision d'ensemble
- Coordination charte d'aménagement (agglomération)
- Choix de principes de signalisation, jalonnement, signalétique
- Stratégie de communication / inauguration

■ Suivi par tronçon et vision d'ensemble

- Tenue à jour de la carte en fonction de l'avancement des projets
- Information à SDOL pour vision d'ensemble
- Inscription des tronçons au PA5 (cofinancement) selon temporalité

■ Signalisation – jalonnement - signalétique

■ Signalisation OSR

- normé et à définir selon choix des véhicules autorisés
- pas de marge sur le graphisme / représentation



■ Jalonnement normé VSS

- coordination à établir avec jalonnement vélo PALM
- peu de marge sur le graphisme / représentation
(intégration possible d'un logo)



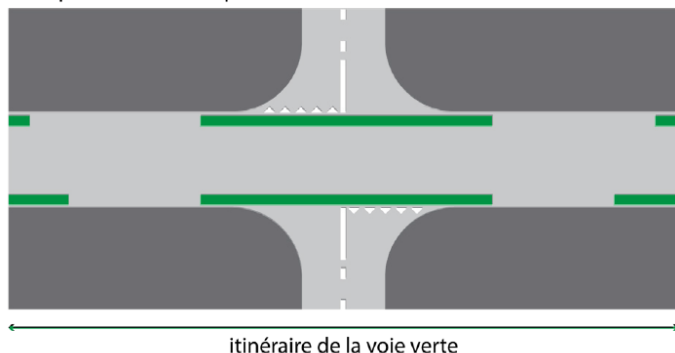
■ Signalétique, mobilier, équipement

- charte d'aménagement existante (marquage proposés)
- coordination avec secteurs adjacents (RM et Lausanne)
- coordination à établir à l'échelle agglomération (GS MD PALM)

Application Charte d'aménagement (coordination agglomération)

■ Bande de roulement

Exemple de traitement possible

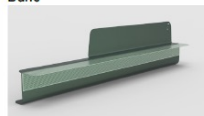


■ Bande d'équipement

Banc Station vélo/piéton



Banc



Points d'intérêts



■ Bande paysagère



Source photos: Landezine ; LAN ; MAP

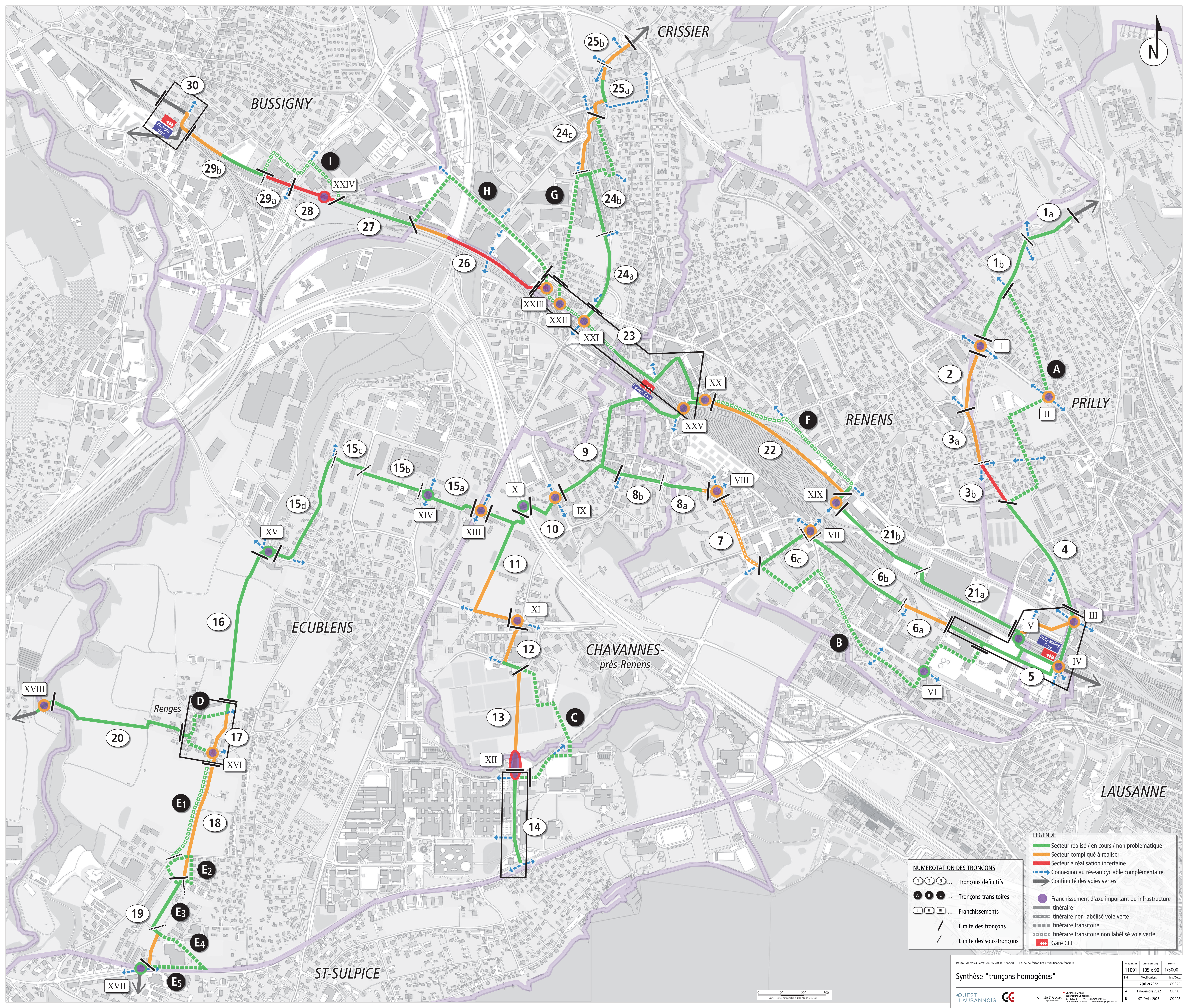
■ Stratégie de communication / inauguration

- Communiquer chaque réalisation
 - lors d'un chantier important, communiquer sur le plan d'ensemble et sur la branche en cours de réalisation
- Communiquer par branche de voie verte
 - adapter la signalétique en cohérence par branche de voie verte
(à coordonner à l'échelle plus large)
 - inauguration d'une branche dans son entier, avec des aménagements provisoire / transitoires



■ Documents livrés

- Carte tronçons
- Carte stratégie de mise en œuvre
- Fiches
- Tableau de bord (Excel)

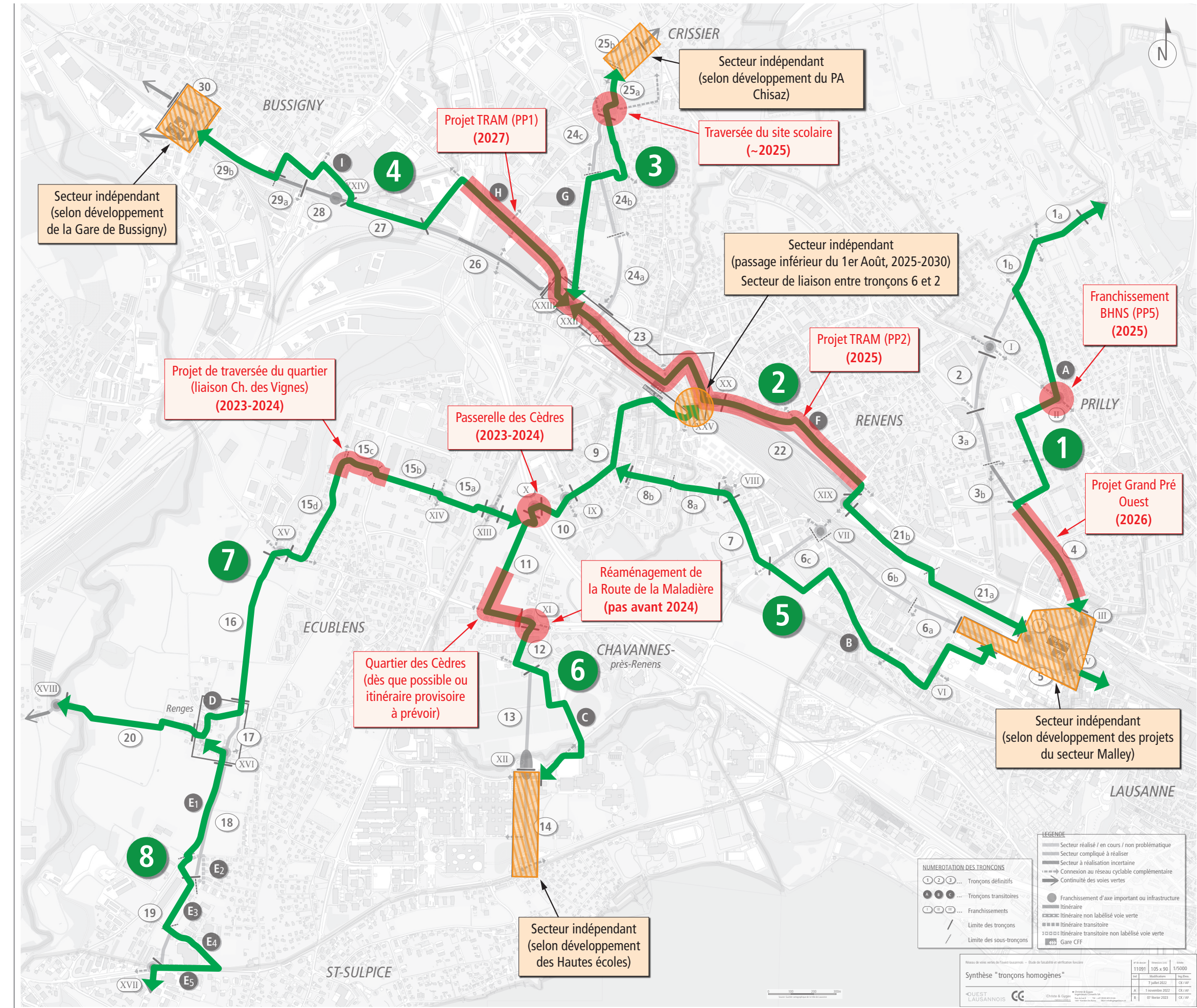


LEGENDE

- Secteur réalisé / en cours / non problématique
- Secteur compliqué à réaliser
- Secteur à réalisation incertaine
- Connexion au réseau cyclable complémentaire
- Continuité des voies vertes
- Franchissement d'axe important ou infrastructure
- Itinéraire
- Itinéraire non labellisé voie verte
- Itinéraire transitoire
- Itinéraire transitoire non labellisé voie verte
- Gare CFF

NUMEROTATION DES TRONCONS

- ① ② ③ ... Tronçons définitifs
- Ⓐ Ⓑ Ⓒ ... Tronçons transitoires
- I II III ... Franchissements
- / Limite des tronçons
- Limite des sous-tronçons



Grands axes	Horizons	Déclencheurs
1	~2026	• Grand Pré Ouest
2	~2025	• TRAM PP2
3	~2025	• Traversée site scolaire
4	~2027	• TRAM PP1
5	dès que possible	—
6	~2024	• Route de la Maladière • Passerelle des Cèdres
7	~2024	• Liaison Ch. des Vignes
8	dès que possible	—

 Secteur indépendant de la réalisation des grands axes

FICHE N° 1a - TRONÇON DEFINITIF

Localisation

Commune(s) territoriale(s) et localisation

Prilly, Sentier de la Fleur-de-Lys

Porteur(s) du projet

Commune de Prilly

Faisabilité foncière et enjeux

Parcelles privées communale (Sentier de la Fleur-de-Lys)

Projet(s) connexe(s)

Fiche du PALM 2016 (4c.OL.204)

Franchissement(s) connexe(s)

Aucun

Urbanisation

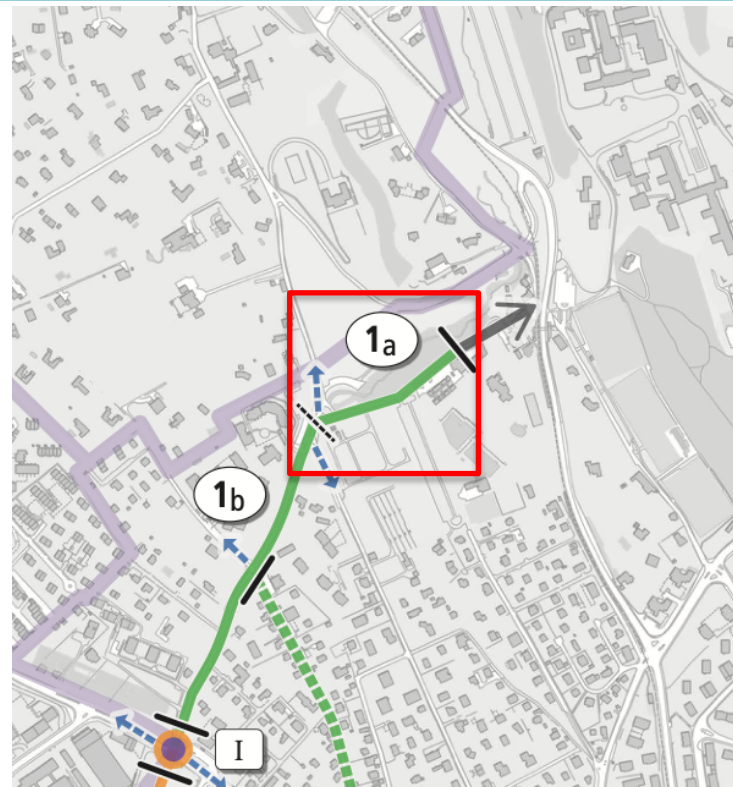
Zone peu dense

Type de zone

Zone 30

Volume de trafic automobile

Faible (500 – 3'000 V/J)



Horizon de réalisation du projet définitif

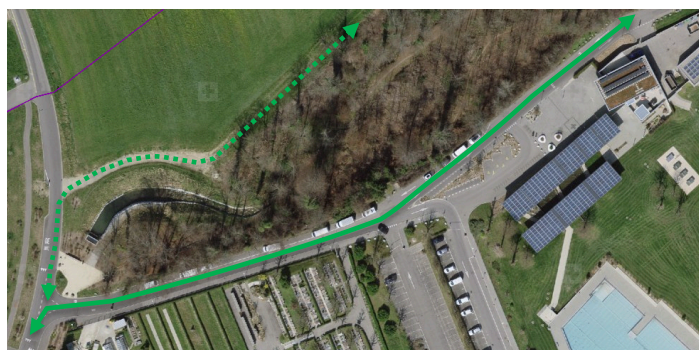
Dès que possible

Itinéraire transitoire à prévoir

Aucun

État des lieux

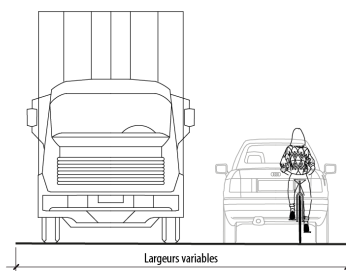
Secteur en zone 30, avec fort dénivelé et dont le réaménagement est récent. Présence d'un trottoir d'environ 2m du côté Sud de la chaussée.



Situation actuelle

Proposition d'intervention

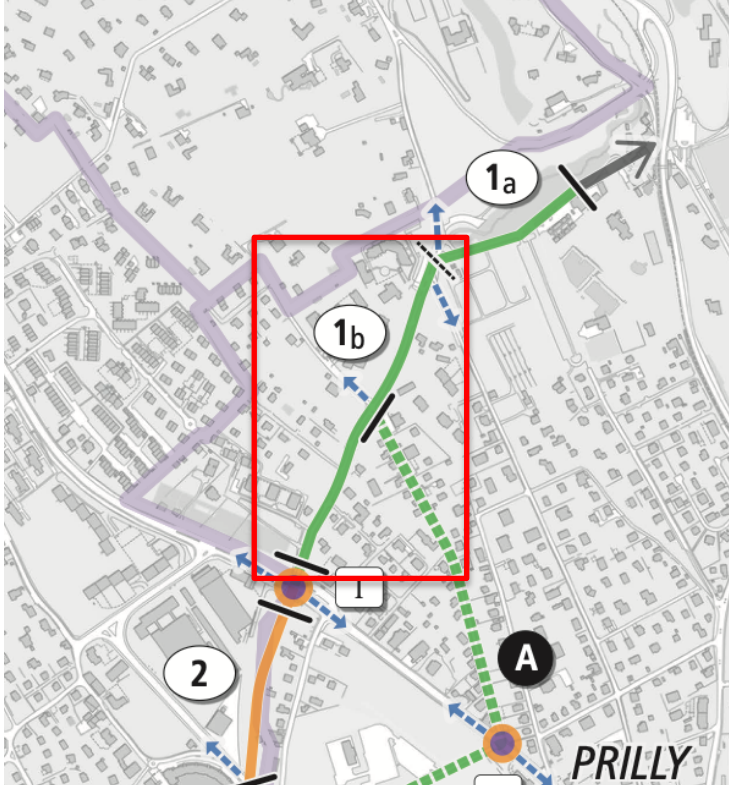
Pas d'intervention si ce n'est le balisage de la voie-verte. Éventuelle variante de tracé de la voie verte au Nord du Ruisseau de la Broye (flèche verte pointillée dans « état des lieux »).



Principe de mixité voitures-vélos en zone 30

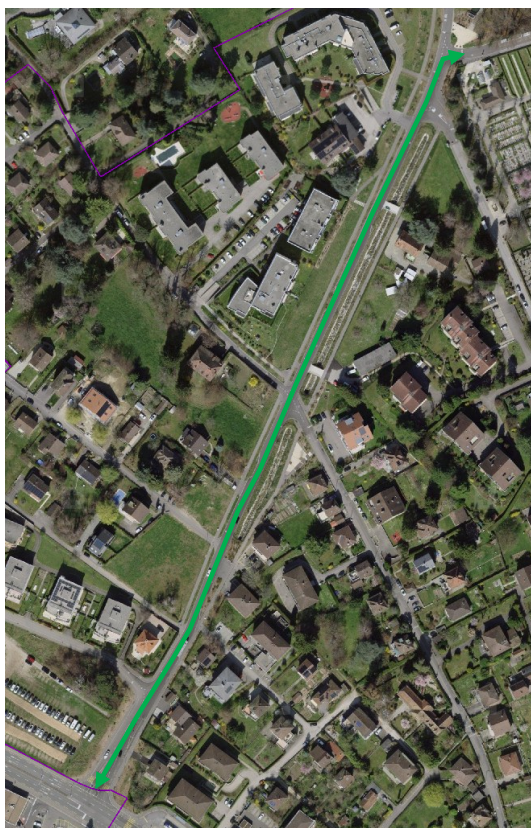
Date de mise à jour : 04.11.2022

FICHE N° 1b - TRONÇON DEFINITIF

Localisation	Commune(s) territoriale(s) et localisation
	Prilly
	Porteur(s) du projet
	Commune de Prilly
	Faisabilité foncière et enjeux
	Domaine public et emprises sur parcelles privées
	Projet(s) connexe(s)
	Traversée PP5 (BHNS)
	Franchissement(s) connexe(s)
	Franchissement I (lié au projet BHNS)
	Urbanisation
	Zone peu dense
	Type de zone
	Zone 30
	Volume de trafic automobile
	Important (4'300 V/J)
Horizon de réalisation du projet définitif	Itinéraire transitoire à prévoir
Durant la législature 2026-2031	Oui, tronçon A et franchissement II

État des lieux

Secteur en zone 30, avec fort dénivelé, dont le réaménagement est récent. Présence de trottoirs d'environ 2m des deux côtés de la chaussée.



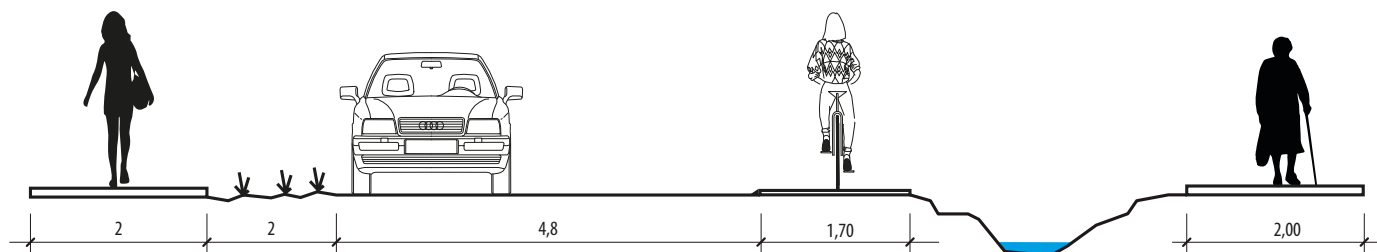
Situation actuelle

Proposition d'intervention

A court terme, mixité voitures/vélos.

La mixité piétons/cyclistes n'est pas recommandée à la descente au vu des différences de vitesses qui peuvent être atteintes par les cycles. La proposition est de retravailler, lors d'une prochaine opportunité, à la réalisation d'une piste cyclable à demi-niveau pour le sens montant au minimum.

Des repères visuels sont à ajouter pour montrer la continuité de la Voie Verte.

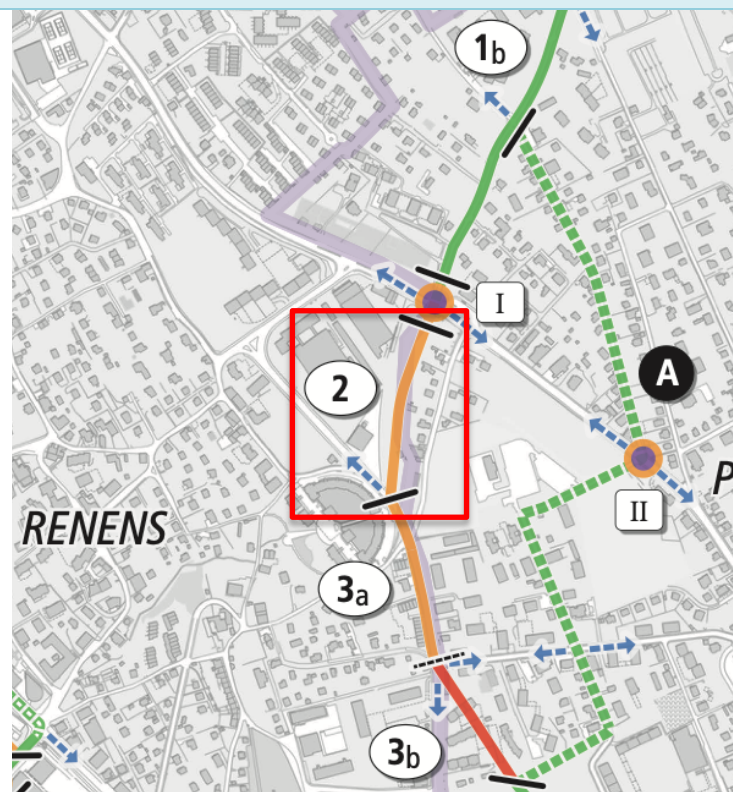


Principe de séparation des flux à la montée

Date de mise à jour : 07.11.2022

FICHE N° 2 - TRONÇON DEFINITIF

Localisation



Commune(s) territoriale(s) et localisation

Renens, jardins familiaux parcelle 207

Porteur(s) du projet

Commune de Renens

Faisabilité foncière et enjeux

Parcelle privée communale n° 207 (renaturation du ruisseau de Broye)

Projet(s) connexe(s)

PP5-BHNS

Franchissement(s) connexe(s)

Franchissement I (lié au projet BHNS)

Urbanisation

Zone peu dense

Type de zone

Sentier hors trafic

Volume de trafic automobile

Aucun

Horizon de réalisation du projet définitif

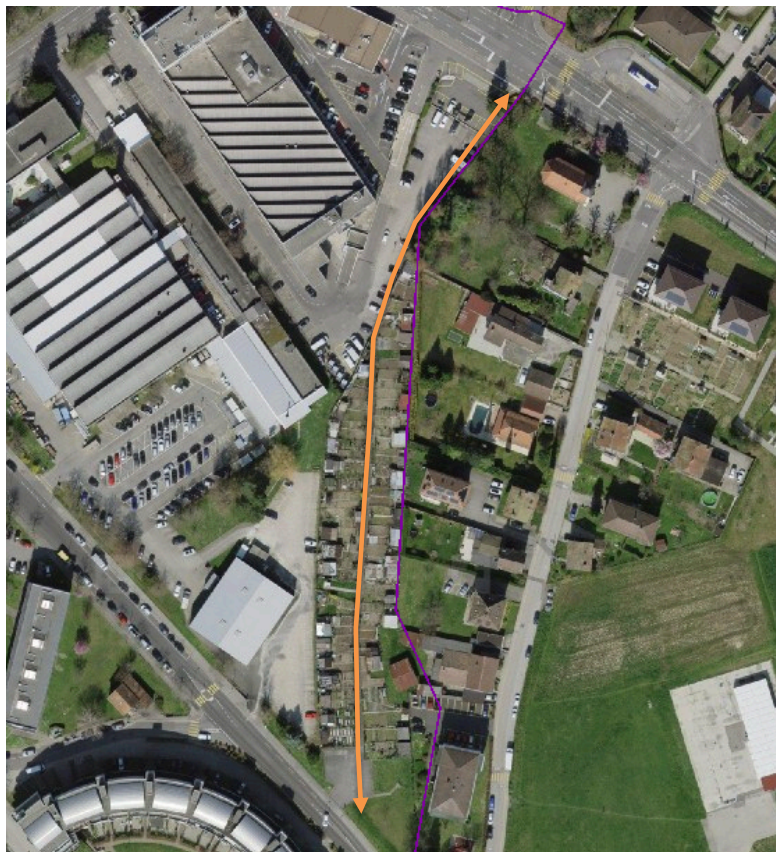
2025 (horizon BHNS) au plus tôt.

Itinéraire transitoire à prévoir

Oui, tronçon A et franchissement II

État des lieux

Actuellement, parcelle occupée par un parking et des jardins familiaux.

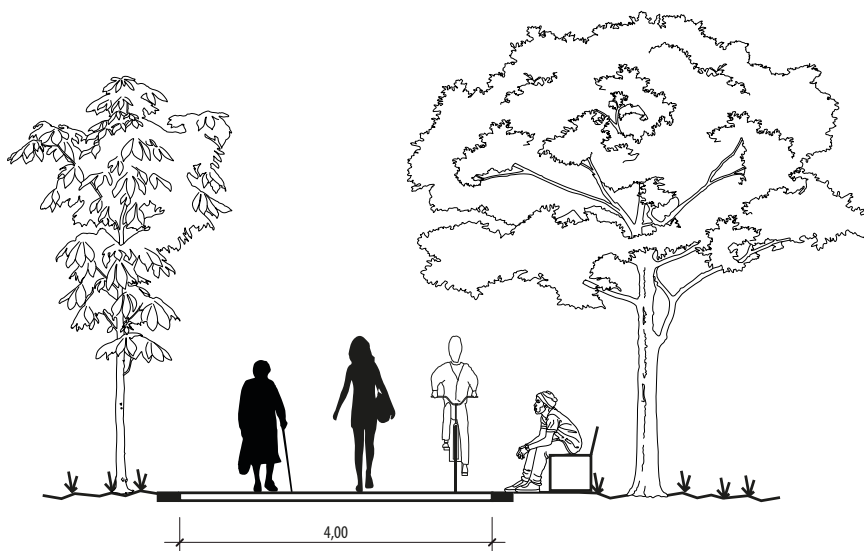


Situation actuelle

Proposition d'intervention

Suppression d'une partie du stationnement voitures et élargissement du sentier au centre des jardins (emprises sur les jardins) pour créer un aménagement de 4m de large. Aménagement à coordonner avec le projet de renaturation du ruisseau de Broye.

Éclairage à envisager et installation de deux bancs relais si possible ombragés en été. Il est recommandé de réaliser un aménagement paysager de qualité pour accompagner ce tronçon. L'arborisation devra tenir compte du réaménagement des jardins (ombre portée sur ceux-ci).

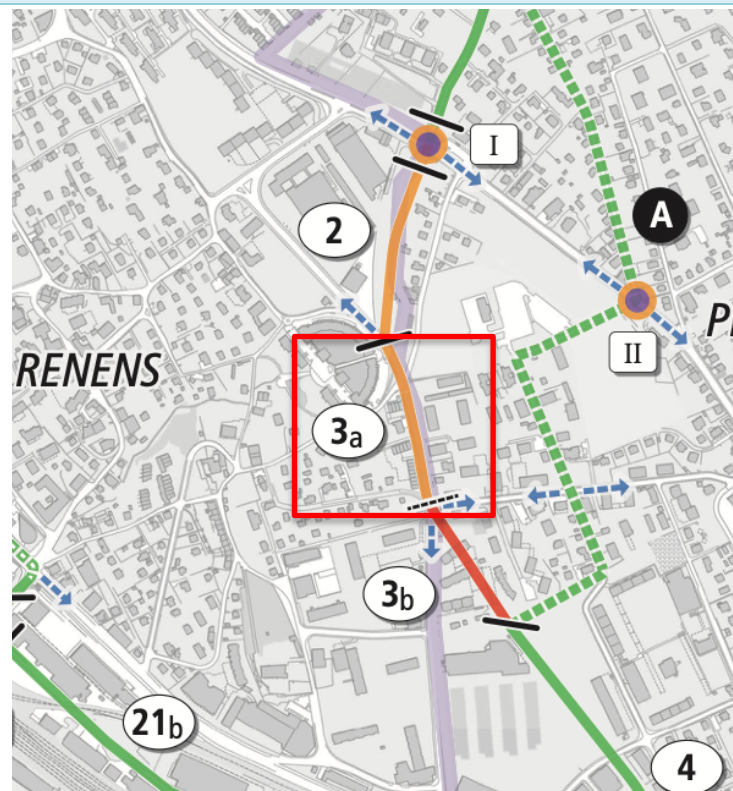


Le profil-type est indicatif et devra être retravaillé et coordonné avec le projet de renaturation du ruisseau de Broye

Date de mise à jour : 04.11.2022

FICHE N° 3a - TRONÇON DEFINITIF

Localisation



Commune(s) territoriale(s) et localisation

Renens et Prilly

Porteur(s) du projet

Communes de Renens et de Prilly

Faisabilité foncière et enjeux

Domaine public d'une largeur de 9m

Projet(s) connexe(s)

Aucun

Franchissement(s) connexe(s)

Aucun

Urbanisation

Zone dense

Type de zone

Route en localité

Volume de trafic automobile

Important (env. 5'700 V/J)

Horizon de réalisation du projet définitif

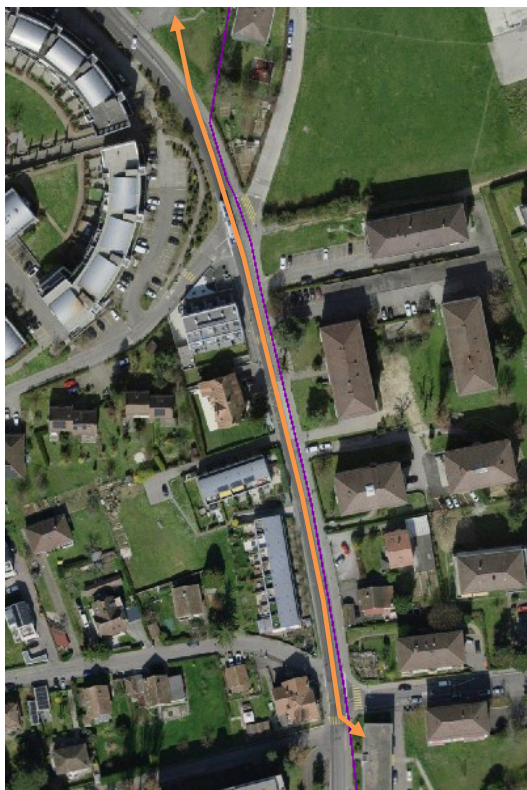
Incertain

Itinéraire transitoire à prévoir

Oui, tronçon A

État des lieux

Domaine public de 9m de large composé d'une chaussée de 6.5m sur le territoire de Renens et d'un trottoir de 2.5m environ sur la Commune de Prilly. Pas d'aménagements cyclables et une présence végétale assurée sur les fonds privés.

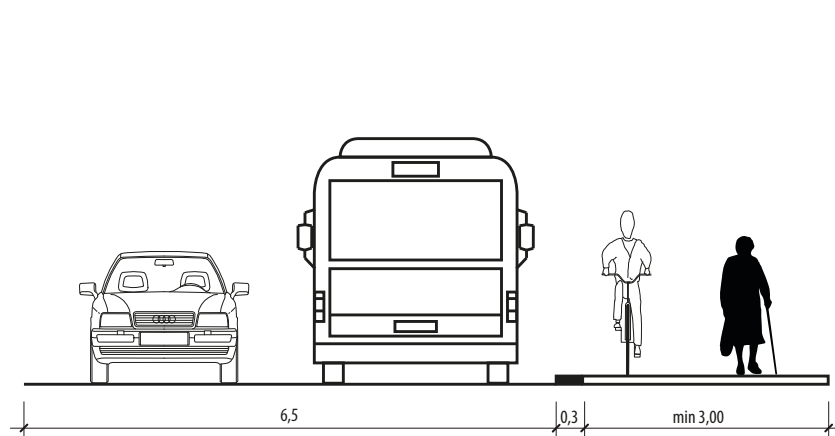


Situation actuelle

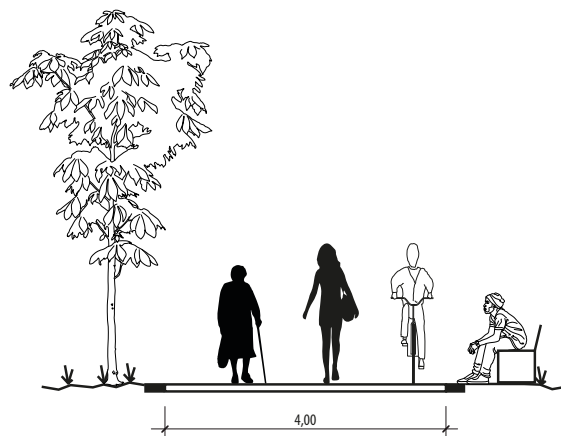
Proposition d'intervention

Idéalement, pour éviter une double traversée de la chaussée à la Voie verte, il faudrait rester avec un aménagement bidirectionnel sur la partie Est de l'Avenue de Florissant. Un tel aménagement devrait avoir une largeur minimale de 3m et disposer d'une séparation d'au moins 30cm avec la chaussée. Cet aménagement nécessite des emprises sur les parcelles privées.

Une alternative serait de prévoir un cheminement au travers du quartier (étude complémentaire nécessaire). Un gabarit de 4m au minimum devrait être libéré pour les cycles et les piétons et une arborisation est à prévoir. Afin de pallier les incertitudes quant à l'horizon de réalisation de ce tronçon, l'itinéraire alternatif A a été développé.



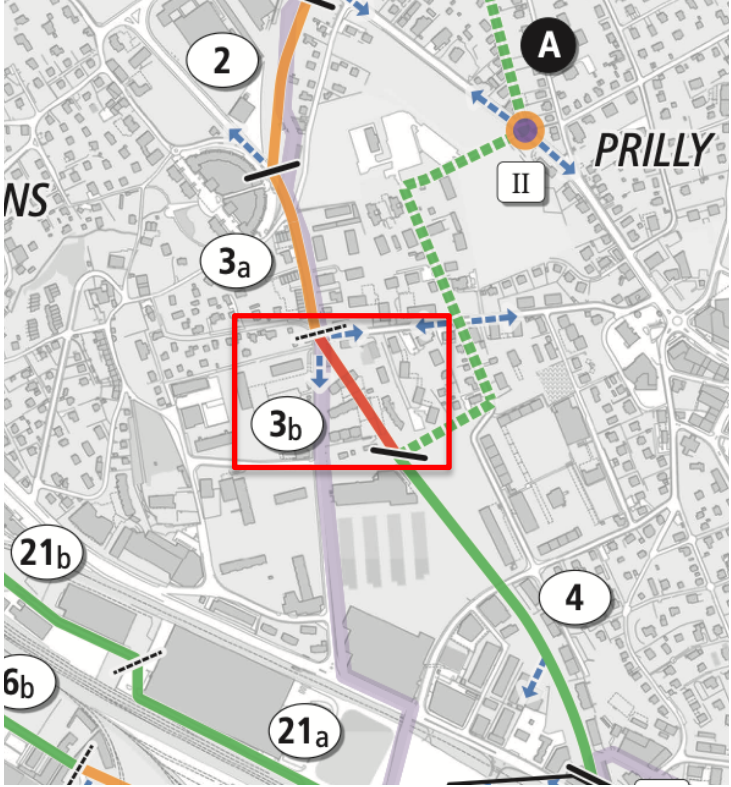
Aménagement le long de l'avenue de Florissant



Aménagement au travers du quartier

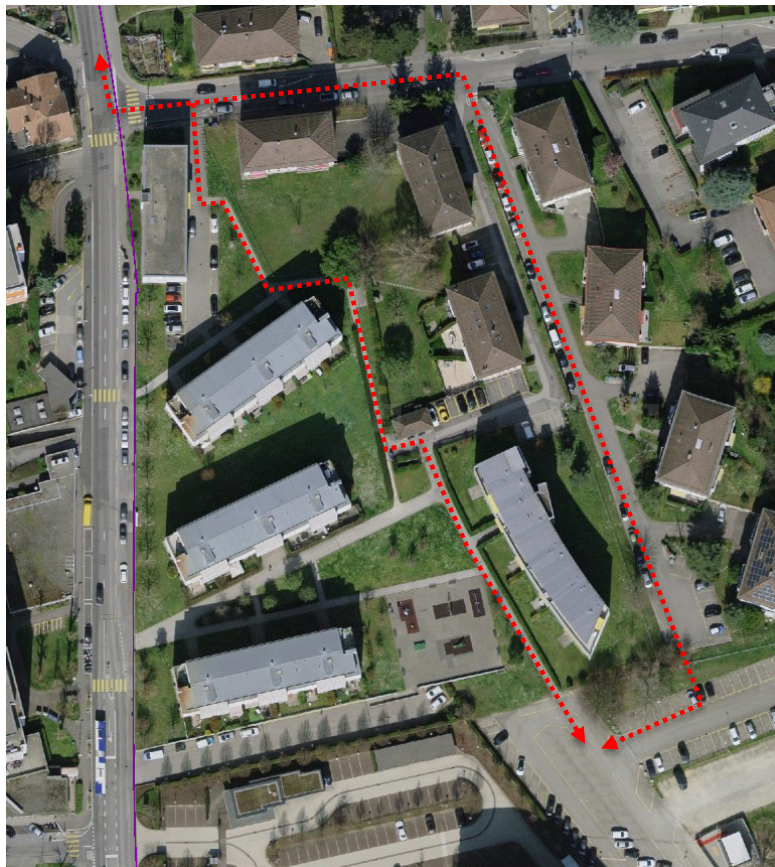
Date de mise à jour : 04.11.2022

FICHE N° 3b - TRONÇON DEFINITIF

Localisation	Commune(s) territoriale(s) et localisation
	Prilly
	Porteur(s) du projet
	Commune de Prilly
	Faisabilité foncière et enjeux
	Parcelles privées
	Projet(s) connexe(s)
	Aucun
	Franchissement(s) connexe(s)
	Aucun
	Urbanisation
	Zone dense
	Type de zone
	Sentier hors trafic
	Volume de trafic automobile
	Aucun
Horizon de réalisation du projet définitif	Itinéraire transitoire à prévoir
Incertain	Oui, tronçon A

État des lieux

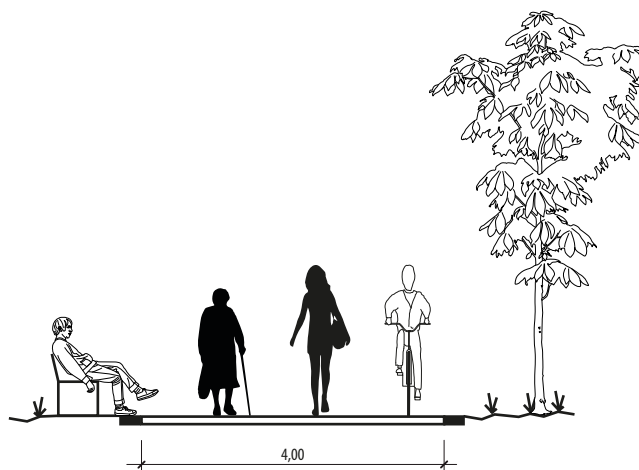
Parcellaire privé et morcelé. Pas de cheminement traversant le quartier à l'heure actuelle.



Situation actuelle

Proposition d'intervention

Le principe de traversée du quartier est décrit dans la fiche PALM 4c.OL.203. La faisabilité dépend des négociations avec les propriétaires privés et des possibilités d'évolution du secteur. L'aménagement devrait tendre vers un cheminement de 4m de large accompagné de bancs et d'une végétalisation de qualité (deux variantes de tracés envisageables dessinés en flèches rouges pointillées dans « état des lieux »). L'horizon de réalisation pour l'aménagement de ce chemin étant très incertain, l'itinéraire alternatif A a été développé.

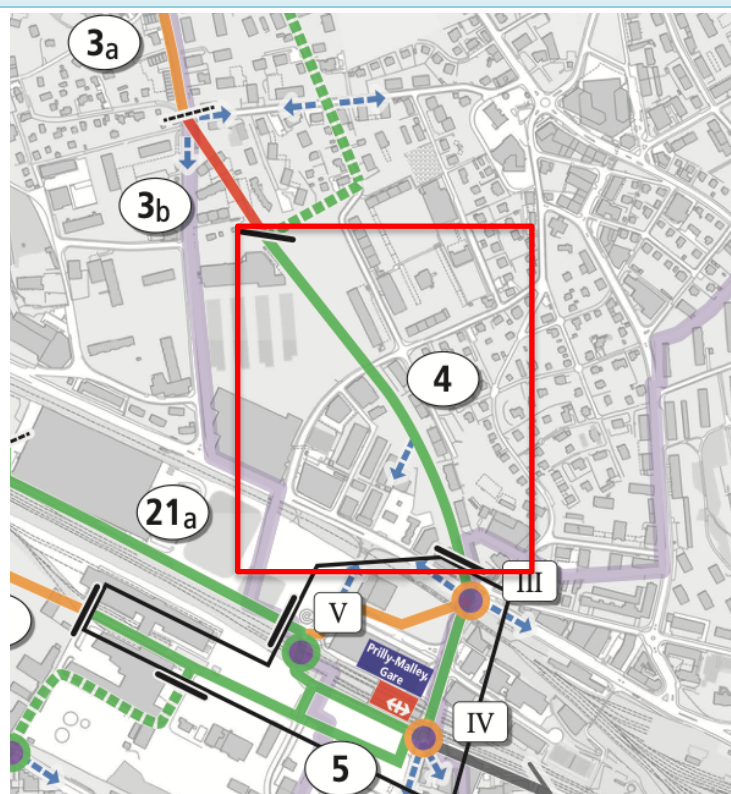


Aménagement au travers du quartier

Date de mise à jour : 04.11.2022

FICHE N° 4 - TRONÇON DEFINITIF

Localisation



Commune(s) territoriale(s) et localisation

Prilly

Porteur(s) du projet

Commune de Prilly

Faisabilité foncière et enjeux

Parcelles privées

Projet(s) connexe(s)

PA Grand Pré Ouest

PA Galicien

Franchissement(s) connexe(s)

Franchissement III

Urbanisation

Zone dense

Type de zone

Sentier hors trafic

Volume de trafic automobile

Aucun

Horizon de réalisation du projet définitif

2026 (lié à la réalisation du PA « Grand Pré Ouest » et du PA « Galicien »)

Itinéraire transitoire à prévoir

Aucun

État des lieux

Le secteur est en cours de mutation. Il était jusqu'à présent occupé principalement par du stationnement et des zones dédiées à la logistique.



Situation actuelle

Proposition d'intervention

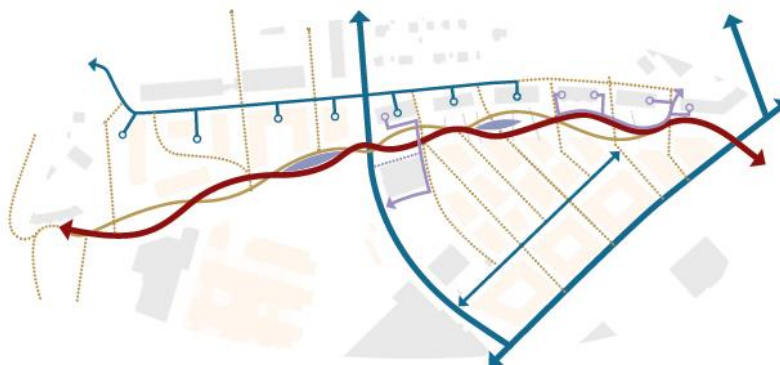
LES LIENS ET TRAVERSES

Légende

- ↔ Connexion au réseau principal (piéton, vélo, voiture)
- Accès immeubles logement depuis les rues environnantes
- Accès immeuble logement depuis la voie verte
- ↔ Voie principale de mobilité douce (piéton, vélo, etc.)
- Chemin piéton
- ... Traverse piétonne



Le parc offre deux rythmes de promenade. La voie principale, située au sud, large de 3,5 mètres assure le passage des véhicules d'urgence et de livraison, et le chemin au nord, plus calme, favorise la flânerie et l'accès aux programmes de jardins partagés. De part et d'autre, des traverses piétonnes relient du nord au sud les quartiers.



Ce tronçon de voie verte prévoit une « allée principale » mixte parcourue par les différents utilisateurs (piétons, cyclistes, rollers, trottinettes,...) et un « chemin secondaire » piéton. L'allée principale mixte aura comme revêtement de l'asphalte fin qui est confortable pour la circulation et la sécurité lors des freinages et qui est résistant et facile d'entretien. Le chemin secondaire, à usage exclusivement piéton, sera constitué d'un gravier stabilisé perméable. La mixité favorise la responsabilité de chacun quant à sa vigilance. Un panneau de signalisation informera les utilisateurs aux entrées du parc du Vallon Vert:

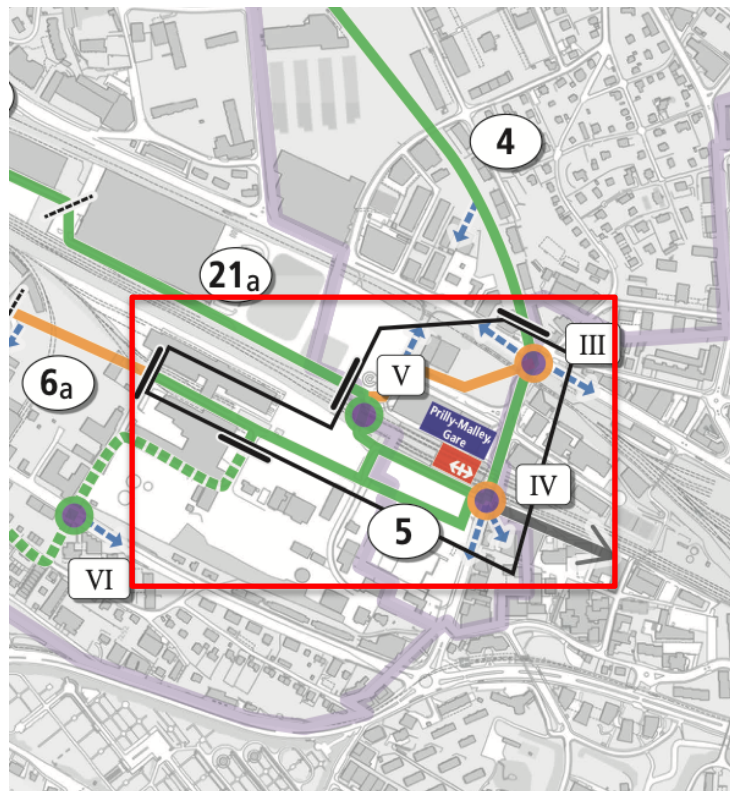


Exemple de panneau de piste cyclable et chemin pour piétons, sans partage de l'aire de circulation (mixité)

Date de mise à jour : 04.11.2022

FICHE N° 5 - TRONÇON DEFINITIF

Localisation



Commune(s) territoriale(s) et localisation

Prilly, Renens et Lausanne – Secteur Malley

Porteur(s) du projet

Communes de Prilly, de Renens et de Lausanne (Gestion déléguées à la Fabrique de Malley)

Faisabilité foncière et enjeux

Parcelles privées et DP

Projet(s) connexe(s)

Projet de Malley, porté par la Fabrique de Malley. Ce projet est en cours d'évolution.

Franchissement(s) connexe(s)

Franchissements III, IV et V

Urbanisation

Zone dense

Type de zone

Sentier hors trafic, trafic restreint et route en localité

Volume de trafic automobile

Variable selon le secteur. Dans l'ensemble, quartier avec une volonté d'avoir un trafic modéré et des espaces publics généreux pour les piétons et les cycles.

Horizon de réalisation du projet définitif

Selon développement des projets du secteur de Malley

Itinéraire transitoire à prévoir

Aucun

État des lieux

Le secteur est actuellement en mutation. Certains éléments ont déjà été réalisés alors que d'autres sont encore à l'état de projet.



Situation actuelle

Proposition d'intervention

L'intervention dans ce secteur est coordonnée par la fabrique de Malley. Les points d'attention pour l'intégration de la voie verte dans ce contexte sont les suivants :

- offrir un itinéraire direct et sécurisé entre le tronçon 6 et le franchissement IV tout en permettant une connexion avec le franchissement V (déjà réalisé). Un cheminement de 4m minimum avec mixité piéton vélo ou de 5m avec séparation des cycles et des piétons sont à privilégier ;
- assurer une liaison entre le franchissement V et le franchissement III de manière directe (pour éviter le détour par l'Avenue du Chablais). Un cheminement de 4m minimum avec mixité piéton vélo ou de 5m avec séparation des cycles et des piétons sont à privilégier ;
- assurer une liaison le long de l'avenue du Chablais pour relier les franchissement IV et III. Il peut être envisagé un aménagement sous forme de piste bidirectionnelle de 3m de large séparée de la chaussée ou envisager des pistes de part et d'autre de la voirie sous forme d'aménagement à demi-niveau de 1.8m de large.

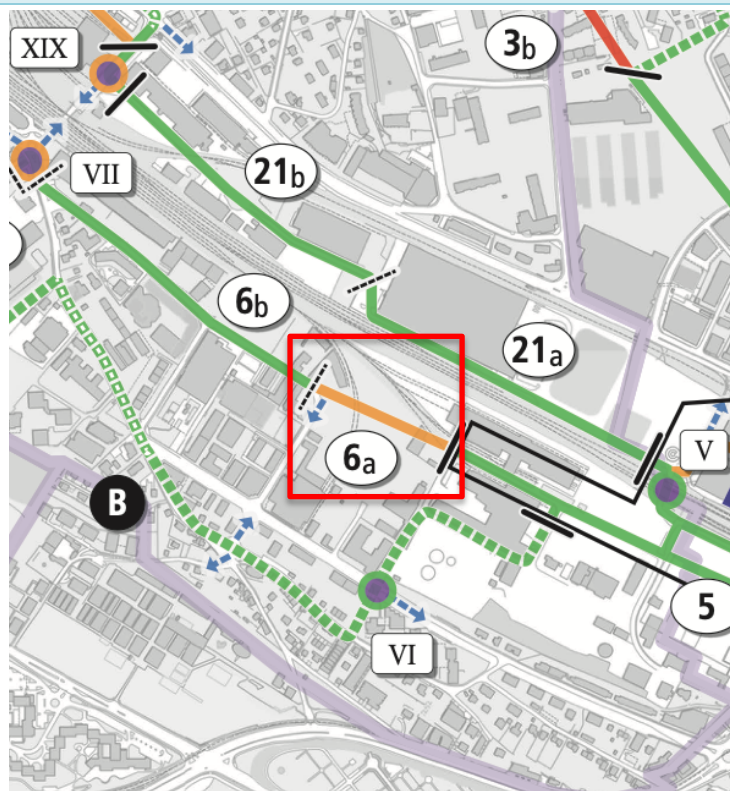
Des aménagements annexe sont prévus par le projet de Malley. Une arborisation et des espaces de repos sont à favoriser dans cet espace.

Il est difficile de présenter une coupe type de manière déconnectée des projets à venir dans le secteur.

Date de mise à jour : 07.11.2022

FICHE N° 6a - TRONÇON DEFINITIF

Localisation



Commune(s) territoriale(s) et localisation

Renens – Ch. du Chêne, Ch. de l'Usine à Gaz

Porteur(s) du projet

Commune de Renens

Faisabilité foncière et enjeux

Traversée de parcelles privées

Projet(s) connexe(s)

Zone de dépôts pour les travaux de la gare de Lausanne

Franchissement(s) connexe(s)

Aucun

Urbanisation

Zone dense

Type de zone

Sentier hors trafic

Volume de trafic automobile

Aucun

Horizon de réalisation du projet définitif

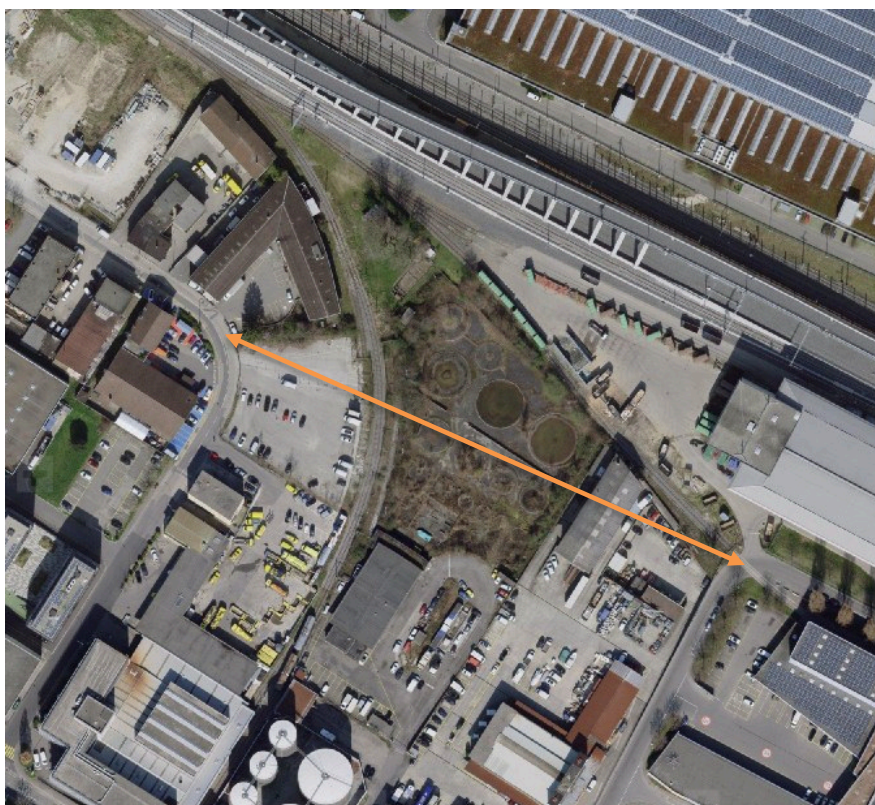
Incertain – long terme

Itinéraire transitoire à prévoir

Oui, tronçon B

État des lieux

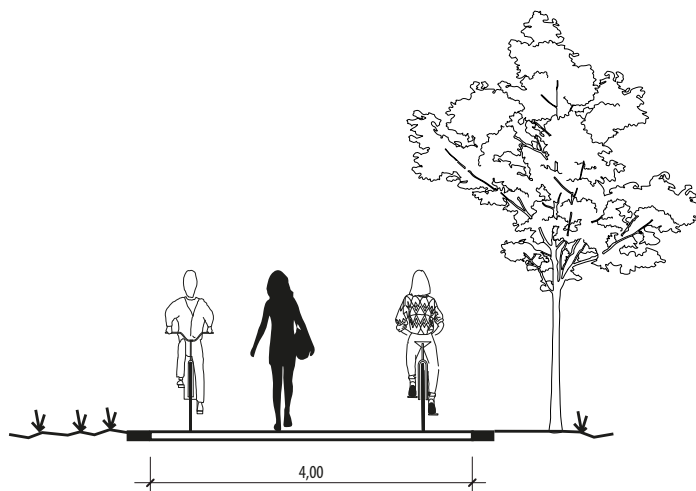
Traversée actuellement inexistante des parcelles privées. Le cheminement est caractérisé par une différence de niveau et par le passage de voies ferrées pour l'approvisionnement du site industriel.



Situation actuelle

Proposition d'intervention

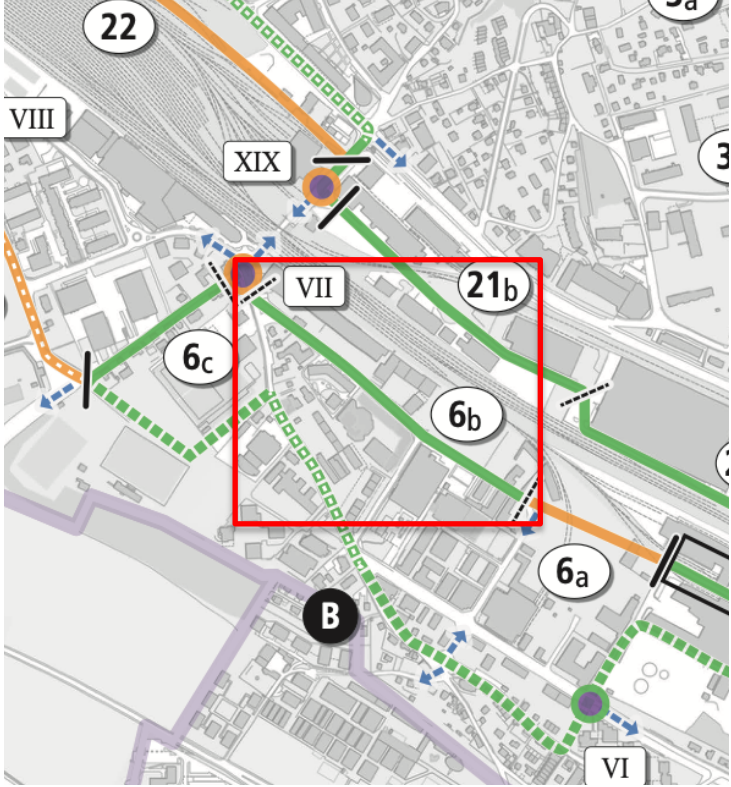
À long terme, création d'une voie verte définitive dont la largeur devrait faire 4m de large et permettre un franchissement en toute sécurité des voies ferrées. Des négociations avec les propriétaires sont à prévoir et peuvent dépendre de la mutation de la zone. Eclairage et arborisation à prévoir lors de l'aménagement définitif. Le tronçon alternatif B a été étudié pour pouvoir assurer une continuité de l'itinéraire de la voie verte.



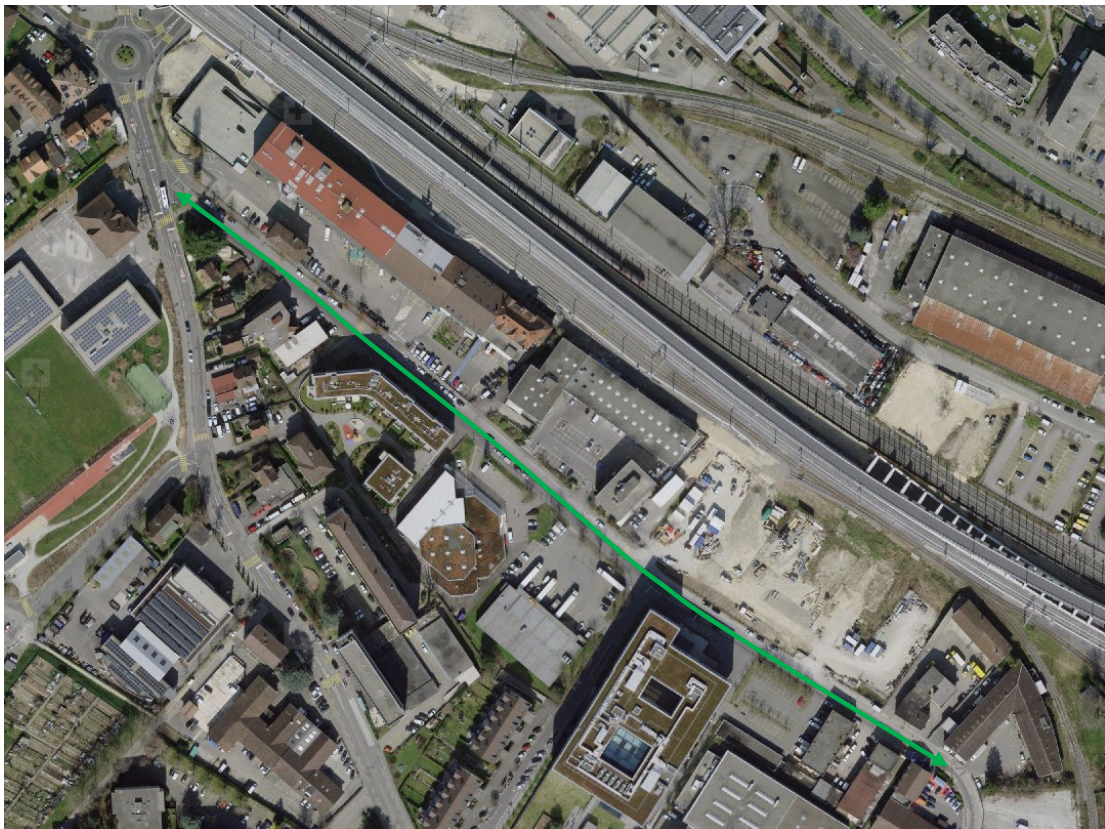
A terme, voie verte réservée uniquement aux modes doux, avec arborisation et végétalisation

Date de mise à jour : 04.11.2022

FICHE N° 6b - TRONÇON DEFINITIF

Localisation	Commune(s) territoriale(s) et localisation
 <p>Le plan de situation montre le tronçon 6b (en vert continu) et le tronçon 6a (en orange continu) dans un quartier urbain. Le tronçon 6b est encadré en rouge. Des numéros de tronçons (22, 21b, 6c, 6a) et des lettres (VIII, XIX, VII, VI, B) sont indiqués. Des flèches bleues et vertes indiquent les directions de circulation.</p>	Porteur(s) du projet
	Commune de Renens
	Faisabilité foncière et enjeux
	Domaine public de 8 à 14.5m et parcelle 760
	Projet(s) connexe(s)
	Aucun
	Franchissement(s) connexe(s)
	Franchissement VII
	Urbanisation
	Zone dense
	Type de zone
	Route en localité
	Volume de trafic automobile
	Faible (500 – 3'000 V/J) mais zone industrielle avec des mouvements de camion
Horizon de réalisation du projet définitif	Itinéraire transitoire à prévoir
Dès que possible (dépendant du tronçon 6a)	Oui, tronçon B
État des lieux	

La chaussée fait actuellement environ 8m de large. Du stationnement longitudinal a été mis en place de manière alternée. Les trottoirs sont actuellement discontinus.



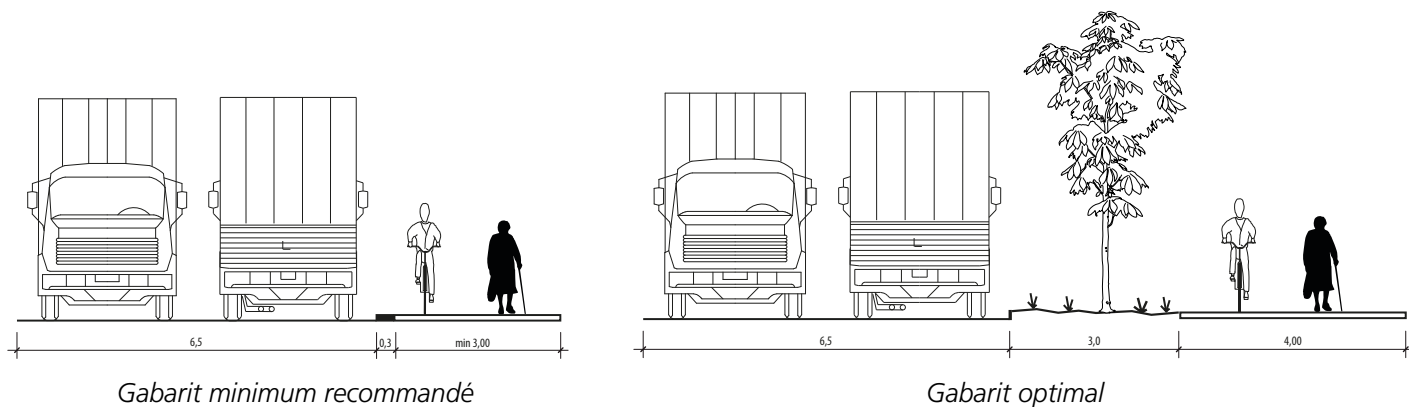
Situation actuelle

Proposition d'intervention

Réduction du gabarit de la route et réalisation d'un trottoir mixte piétons/vélos de 4m au Sud (suppression de places de stationnement voitures, négociations d'emplacements sur les projets à venir).

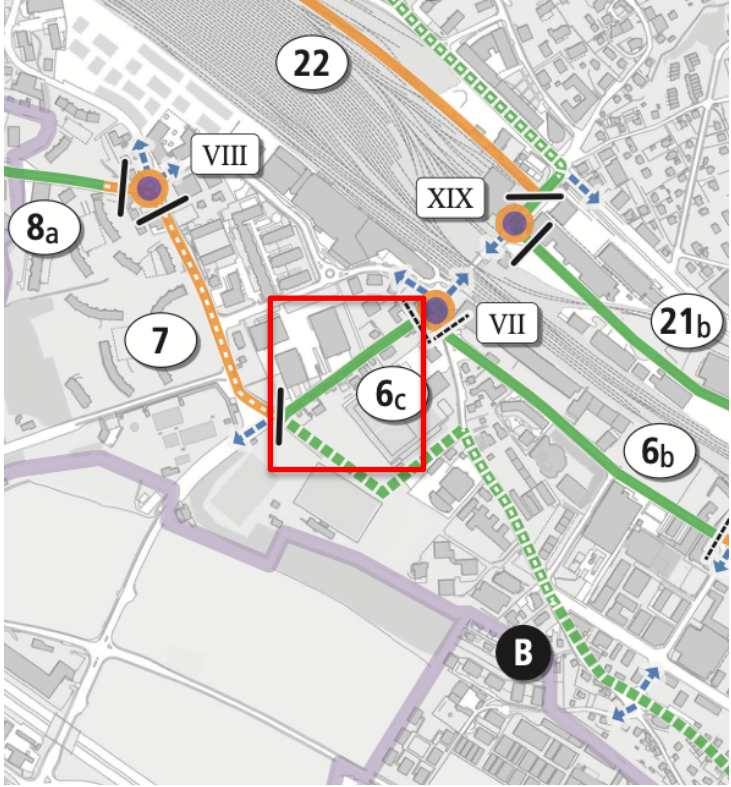
La réalisation d'une zone mixte voitures/vélos serait envisageable, mais moins qualitative car présence de nombreux véhicules de livraisons et poids lourds dans le secteur.

Une végétalisation et/ou arborisation est à prévoir.



Date de mise à jour : 04.11.2022

FICHE N° 6c - TRONÇON DEFINITIF

Localisation	Commune(s) territoriale(s) et localisation
	Renens – Rue du Léman
	Porteur(s) du projet
	Commune de Renens
	Faisabilité foncière et enjeux
	Domaine public de 5.8m
	Projet(s) connexe(s)
	Aucun
	Franchissement(s) connexe(s)
	Franchissement VII
	Urbanisation
	Zone dense
	Type de zone
	Trafic restreint
	Volume de trafic automobile
	Très faible (-500 V/J)
Horizon de réalisation du projet définitif	Itinéraire transitoire à prévoir
Dès que possible	Oui, tronçon B
État des lieux	

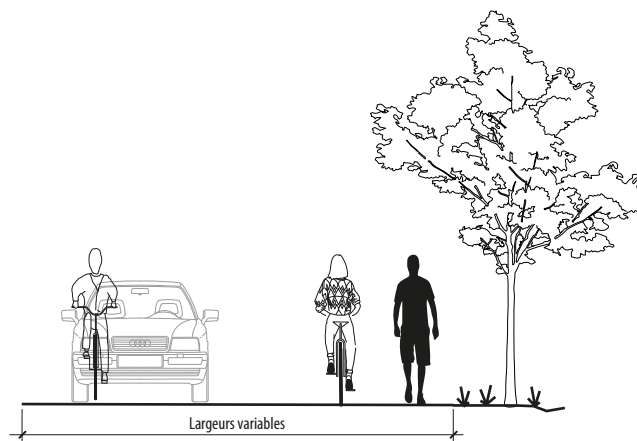
Rue de quartier avec un trafic restreint aux habitants. Du stationnement est disposé en bordure de chaussée.



Situation actuelle

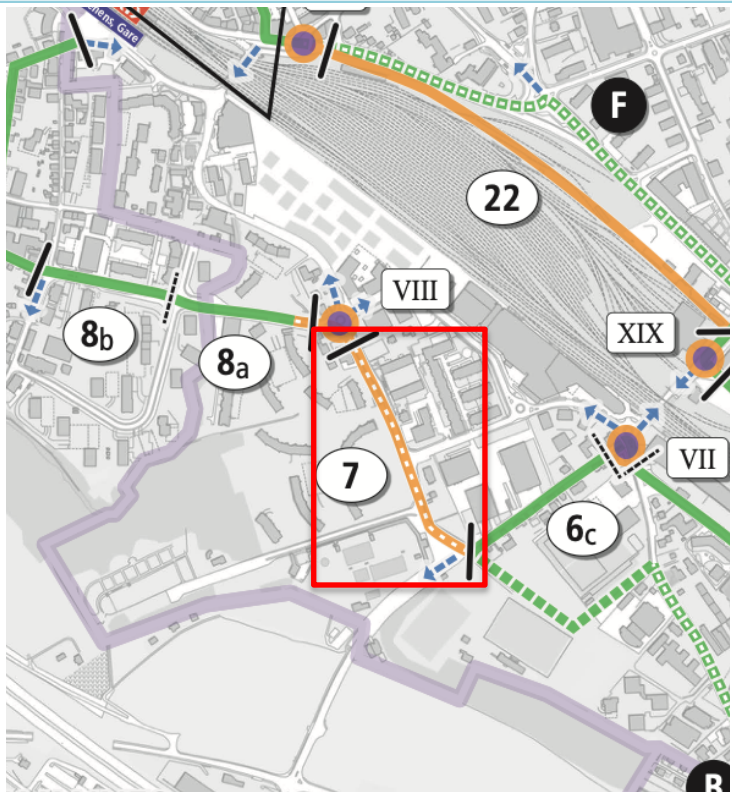
Proposition d'intervention

Dans cette zone à trafic restreint, le principe de mixité est retenu. Un réaménagement complet de l'axe devrait être réalisé en fonction des opportunités pour mieux intégrer les frontages publics-privés, assurer les visibilité en sortie de stationnement privé et apporter de la végétation supplémentaire.



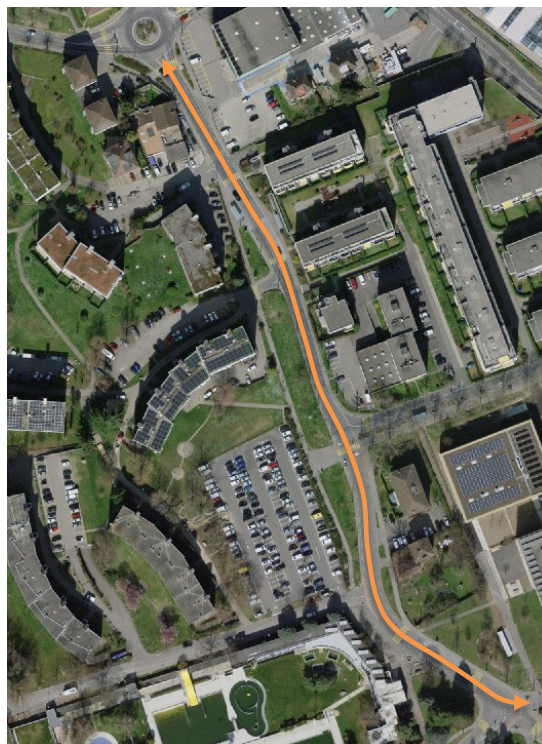
Date de mise à jour : 04.11.2022

FICHE N° 7 - TRONÇON DEFINITIF

Localisation	Commune(s) territoriale(s) et localisation
	Porteur(s) du projet
	Commune de Renens
	Faisabilité foncière et enjeux
	DP avec largeurs variables et présence d'arrêts bus Parcelles privées avec surfaces herbeuses et cheminements piétonniers en bordure de DP
	Projet(s) connexe(s)
	Aucun
	Franchissement(s) connexe(s)
	Franchissement VIII
	Urbanisation
	Zone dense
	Type de zone
	Route en localité
	Volume de trafic automobile
	Faible (500 – 3'000 V/J)
	Itinéraire transitoire à prévoir
	Aucun
	Horizon de réalisation du projet définitif
	Dès que possible

État des lieux

Voirie d'une largeur variable entre 6.5m et 9m avec un trottoir de largeur variable à l'Est et un cheminement séparé pour les piétons à l'Ouest. Des bandes cyclables sont marquées sur certains secteurs mais sont discontinues en raison de la présence d'arrêts bus bloquants et d'un gabarit de chaussée restreint dans certains secteurs.



Situation actuelle

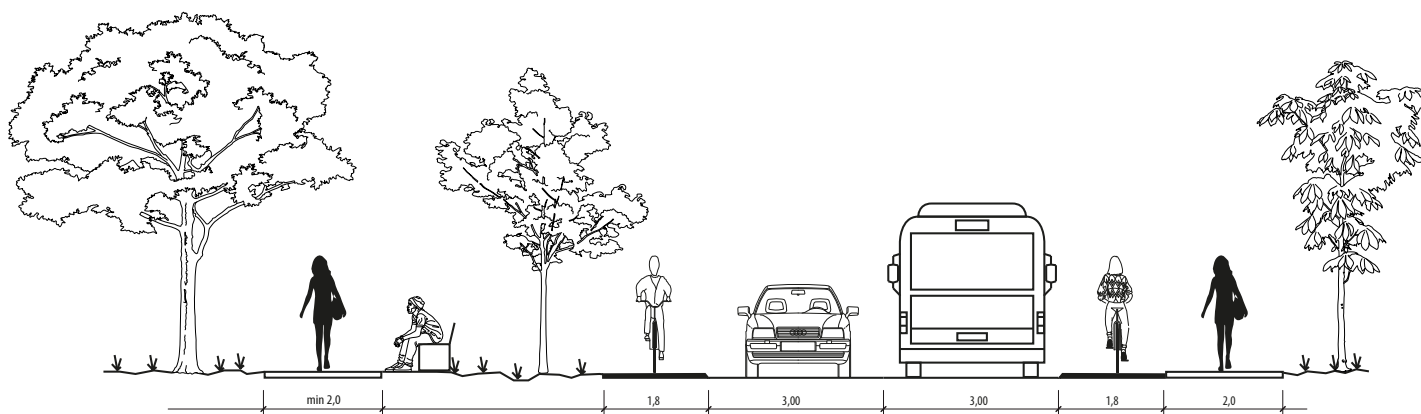
Proposition d'intervention

A court terme : uniquement mise en place d'une signalisation « voie verte » (mais sans labélisation) sur les infrastructures existantes (bandes cyclables).

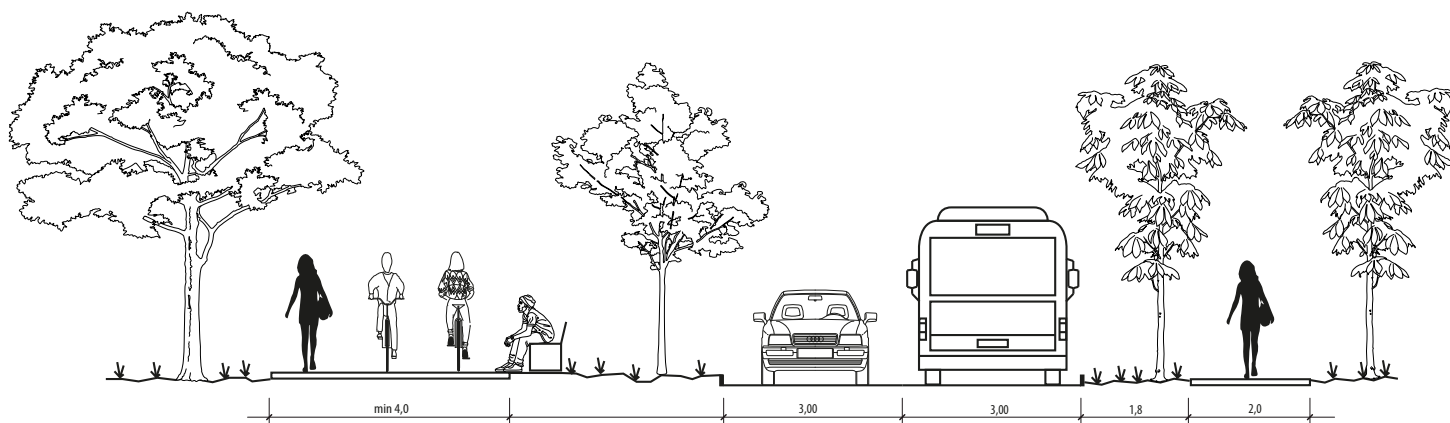
A long terme : deux variantes seront à évaluer en fonctions des disponibilités du foncier et de l'évolution attendue des charges de trafic :

- étudier la possibilité de modifier le tracé et les gabarits de la route pour y intégrer une piste à demi-niveau de chaque côté de la chaussée. Une attention particulière devra être portée sur le franchissement des arrêts de bus.
- étudier l'élargissement du cheminement piétonnier Ouest, afin de créer un aménagement mixte piétons et cyclistes.

Dans les deux cas, du mobilier urbain et une végétalisation de qualité sont à prévoir.



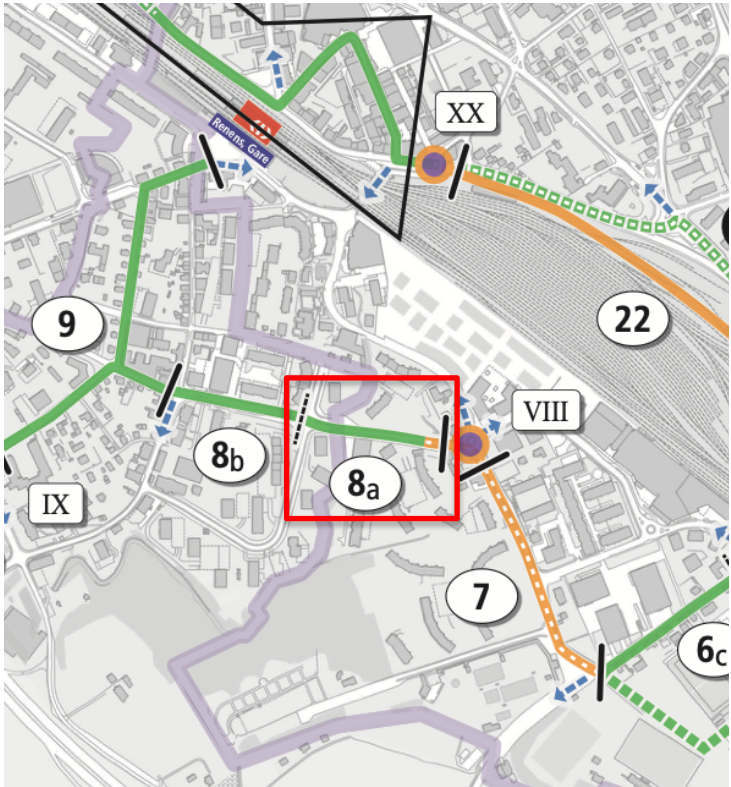
Aménagement avec pistes cyclables à demi-niveau



Aménagement avec piste mixte à l'Ouest

Date de mise à jour : 04.11.2022

FICHE N° 8a - TRONÇON DEFINITIF

Localisation	Commune(s) territoriale(s) et localisation
	Porteur(s) du projet
	Communes de Renens et de Chavannes-près-Renens
	Faisabilité foncière et enjeux
	DP, parcelle privée communale n°737 et chaussée d'environ 16m de large (le DP est sur la chaussée)
	Projet(s) connexe(s)
	Aucun
	Franchissement(s) connexe(s)
	Franchissement VIII
	Urbanisation
	Zone très dense
	Type de zone
	Route en localité
	Volume de trafic automobile
	Actuellement ~8'000 V/J, mais à terme réduction du trafic souhaitée
Horizon de réalisation du projet définitif	Itinéraire transitoire à prévoir
Dès que possible	Aucun

État des lieux

La chaussée actuelle fait environ 7m de large. Elle est bordée au Sud par un trottoir d'environ 1.8m de large. Un bel alignement d'arbres est présent de chaque côté de la chaussée.



Situation actuelle

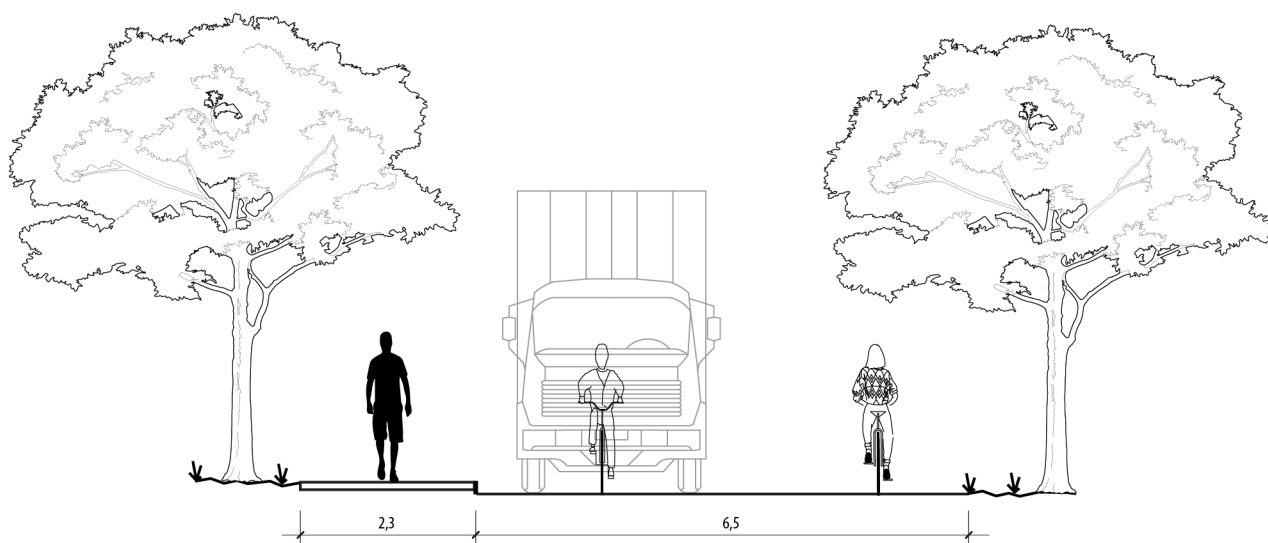
Proposition d'intervention

Proposition de passer en zone 30 l'Avenue Préfaully et de réduire les charges de trafic sur cet axe. Cette modification serait en conformité avec les propositions de l'étude CAM-OL (passage d'un axe de distribution à un axe de desserte).

L'aménagement définitif de la voie verte prendrait donc la forme d'une voirie mixte vélos/voitures. Avec réduction de la voirie à 6.5 m et élargissement du trottoir actuel au Sud de la chaussée à 2.3 m. La bordure du trottoir pourrait être éventuellement franchissable, afin de réduire l'aspect routier et assurer les croisements entre gros véhicules.

Des portes d'entrée de la zone 30 sont à aménager pour modérer les vitesses.

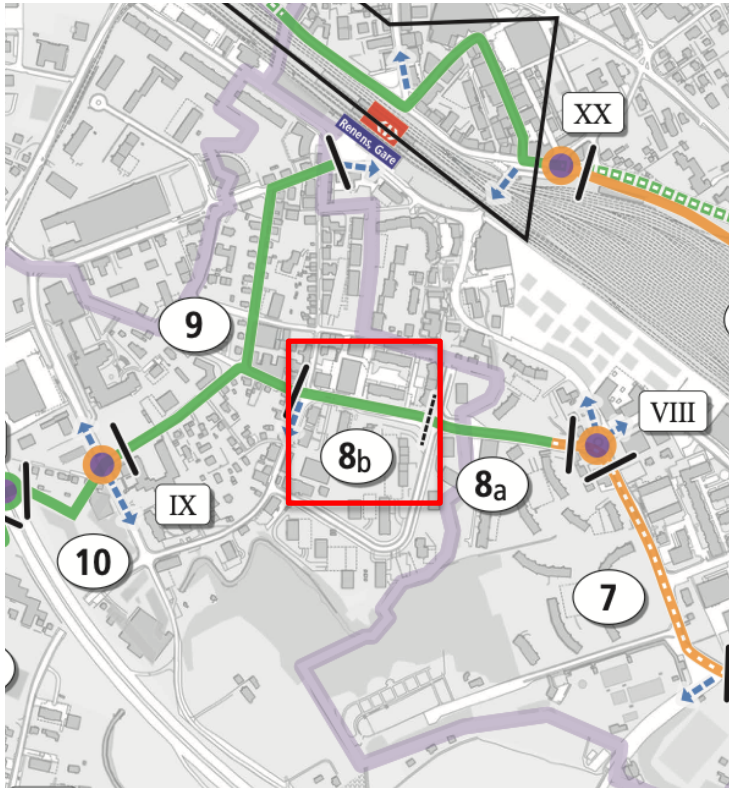
Il conviendra également de vérifier si des compléments à l'éclairage sont nécessaires et ajouter dans la mesure du possible du mobilier urbain.



Date de mise à jour : 04.11.2022

FICHE N° 8b - TRONÇON DEFINITIF

Localisation



Commune(s) territoriale(s) et localisation

Renens, Chavannes-près-Renens – Av. de Préfaully

Porteur(s) du projet

Communes de Renens et de Chavannes-près-Renens

Faisabilité foncière et enjeu

Chaussée entre 11m et 15m de large, DP variable

Projet(s) connexe(s)

Aucun

Franchissement(s) connexe(s)

Aucun

Urbanisation

Zone très dense

Type de zone

Route en localité

Volume de trafic automobile

Actuellement ~8'000 V/J, mais à terme réduction du trafic souhaitée

Horizon de réalisation du projet définitif

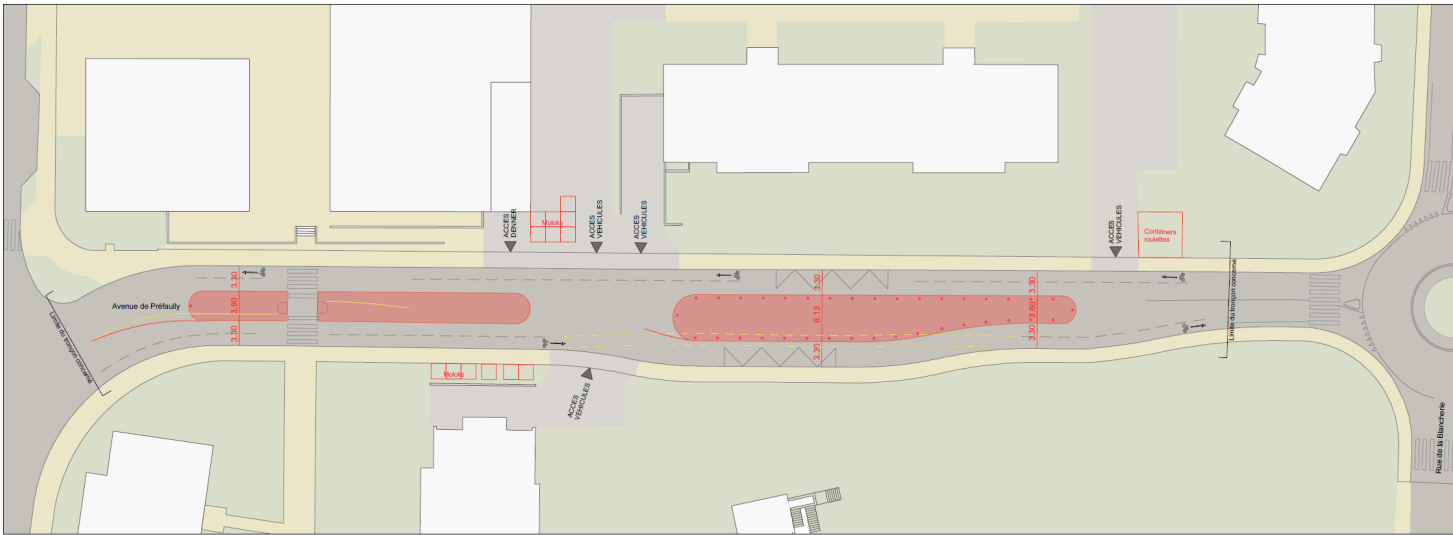
Dès que possible

Itinéraire transitoire à prévoir

Aucun

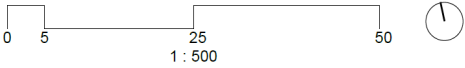
État des lieux

Un aménagement provisoire a été réalisé au mois de juin 2022.



AMENAGEMENT ROUTIER - AVENUE DE PREFAULLY

- SURFACE DE TYPE "PEPITE" (surface totale env. 440 m²)
- POTELETS (total 37)
- NOUVELLE LIGNE CONTINUE
- BANDES CYCLABLES ET BANDE CENTRALE A DEGRAPPER



Situation actuelle

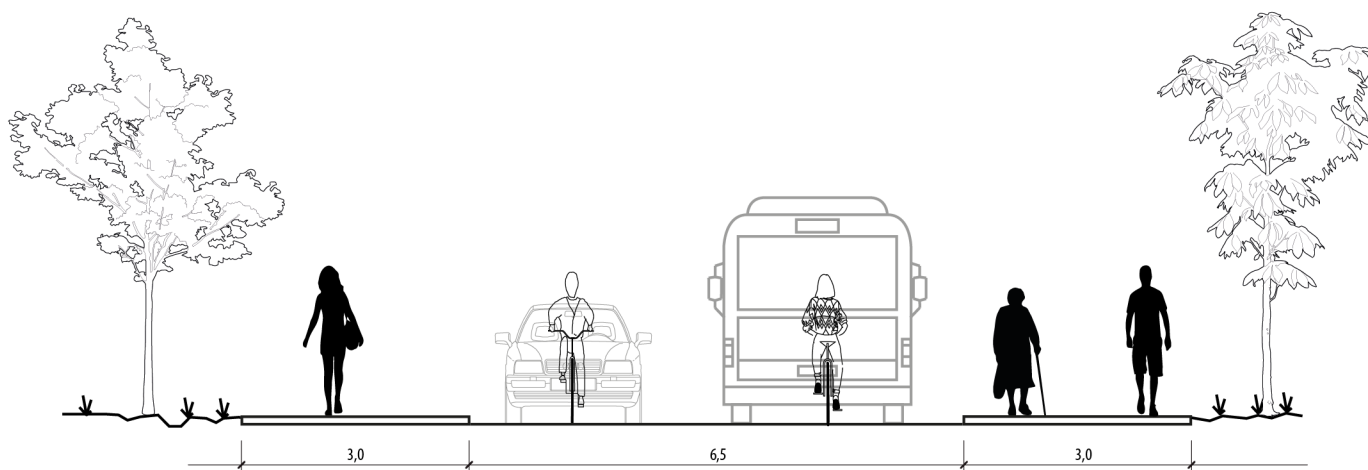
Proposition d'intervention

Proposition de passer en zone 30 l'Avenue Préfaully et de réduire les charges de trafic sur cet axe. Cette modification serait en conformité avec les propositions de l'étude CAM-OL (passage d'un axe de distribution à un axe de desserte).

L'aménagement définitif de la voie verte prendrait donc la forme d'une voirie mixte vélos/voitures. Avec réduction de la voirie à 6.5 m et élargissement des trottoirs actuels à environ 3 m. Les bordures des trottoirs pourraient être éventuellement franchissables, afin de réduire l'aspect routier et assurer les croisements entre gros véhicules.

Une attention particulière devra être portée au droit des arrêts de bus.

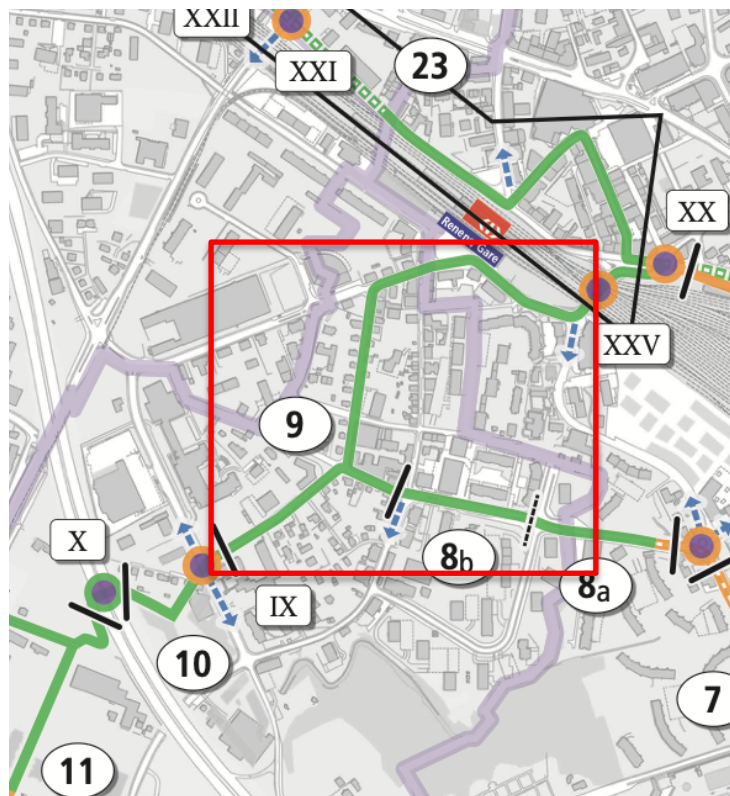
Il conviendra également de vérifier si des compléments à l'éclairage sont nécessaires et ajouter dans la mesure du possible du mobilier urbain.



Date de mise à jour : 04.11.2022

FICHE N° 9 - TRONÇON DEFINITIF

Localisation



Commune(s) territoriale(s) et localisation

Chavannes-près-Renens, Renens

Porteur(s) du projet

Communes de Chavannes-près-Renens, Renens

Faisabilité foncière et enjeux

Domaine public avec largeurs variables entre 12m (Av. de Préfaully) et 8m à 11m (Rue Centrale)

Projet(s) connexe(s)

Réaménagement du giratoire du 1^{er} Août en 2023 et construction du bâtiment Est CFF

Franchissement(s) connexe(s)

Franchissements IX et XXV

Urbanisation

Zone dense

Type de zone

Route en localité, trafic modéré

Volume de trafic automobile

Faible (~1'000 V/J)

Horizon de réalisation du projet définitif

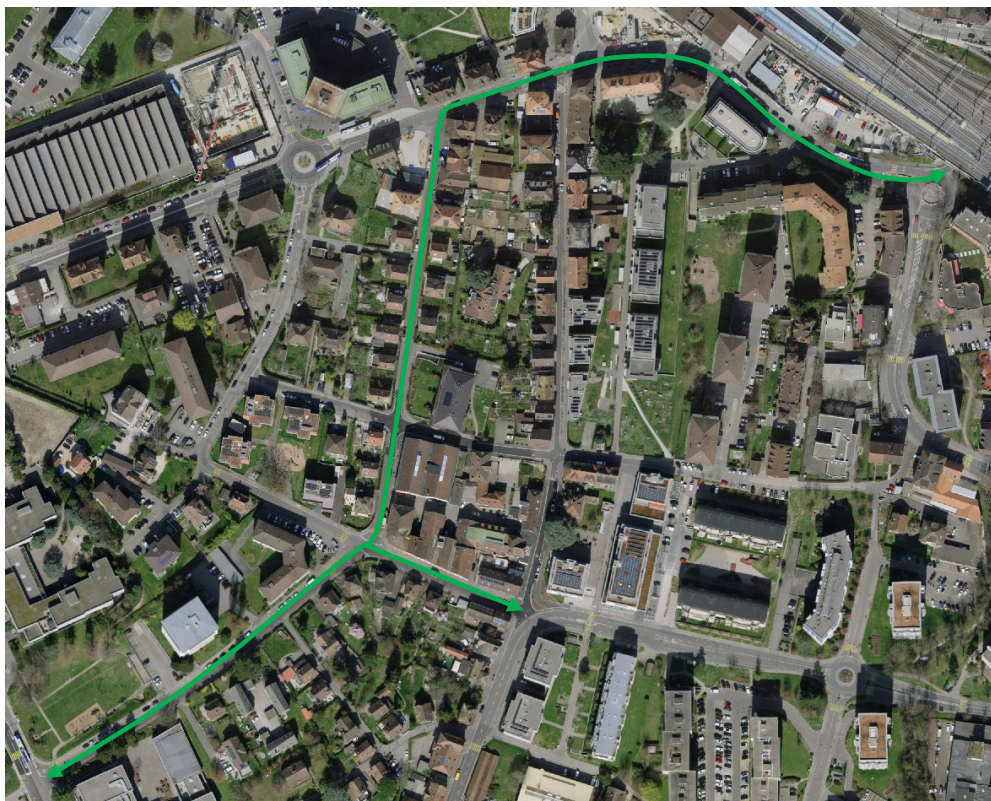
Dès que possible en fonction du développement des projets connexes

Itinéraire transitoire à prévoir

Aucun

État des lieux

Les voiries sont incluses dans des zones à vitesses modérées. La végétalisation est principalement localisée sur les parcelles privées.



Situation actuelle

Proposition d'intervention

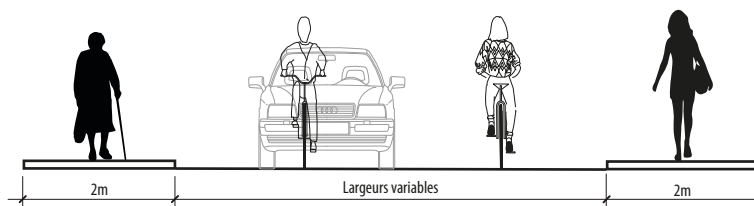
Ce tronçon est initialement prévu pour relier la gare de Renens aux Hautes Ecoles. Le franchissement XXV, en fonction de son horizon de réalisation, pourrait être complété par un barreau plus à l'est (liaison P1 1^{er} Août – Préfaully).

Aménagement de la chaussée préconisée sous une forme de mixité vélos/voitures. Évaluer le besoin de suppression de places de stationnement voitures au profit des aménagements voie verte.

Une attention particulière est à porter au carrefour Rue Centrale / Avenue de Préfaully et au giratoire du 1^{er} Août à Renens.

Pas d'arborisation à prévoir, car présence d'arborisation sur parcelles privées qui participe au verdissement de la rue. Pose de bancs à envisager.

Un projet de modération de la zone est en cours.

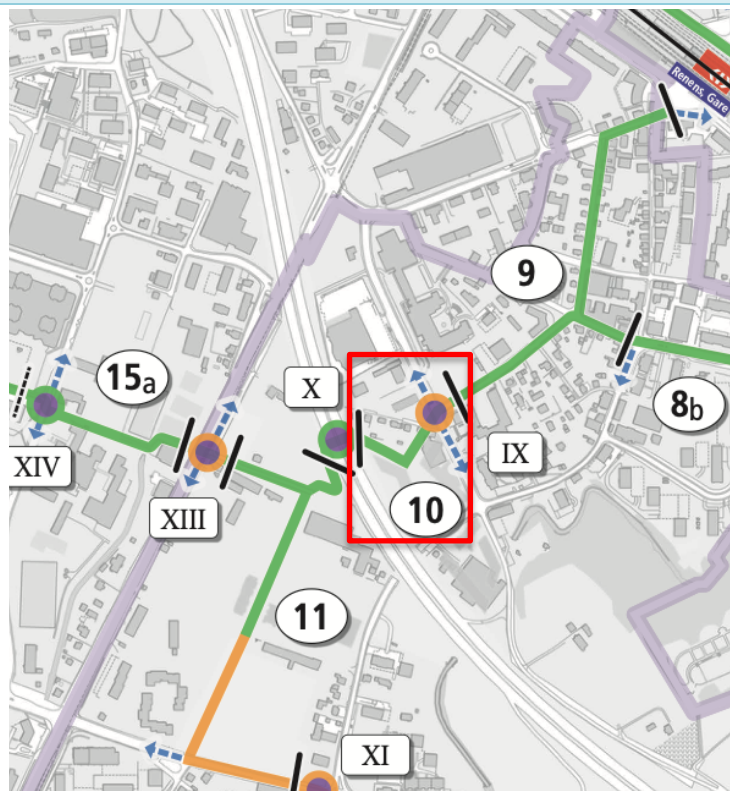


Principe de mixité vélos/voitures (avec sens unique et double sens vélos)

Date de mise à jour : 18.04.2023

FICHE N° 10 - TRONÇON DEFINITIF

Localisation



Commune(s) territoriale(s) et localisation

Chavannes-près-Renens

Porteur(s) du projet

Commune de Chavannes-près-Renens

Faisabilité foncière et enjeux

Deux parcelles privées (688 et 159) en voie de devenir un quartier mixte d'habitations et d'activités

Projet(s) connexe(s)

Projet « Majestic-Alco » (horizon 2023)

Projet passerelle des Cèdres (franchissement X)

Franchissement(s) connexe(s)

Franchissements IX et X

Urbanisation

Zone peu dense (appelée à se densifier)

Type de zone

Trafic restreint (zone de stationnement)

Volume de trafic automobile

Très faible (-500 V/J)

Horizon de réalisation du projet définitif

2025 (lié au projet « Majestic-Alco »)

Itinéraire transitoire à prévoir

Aucun

État des lieux

Zone en cours de reconversion.

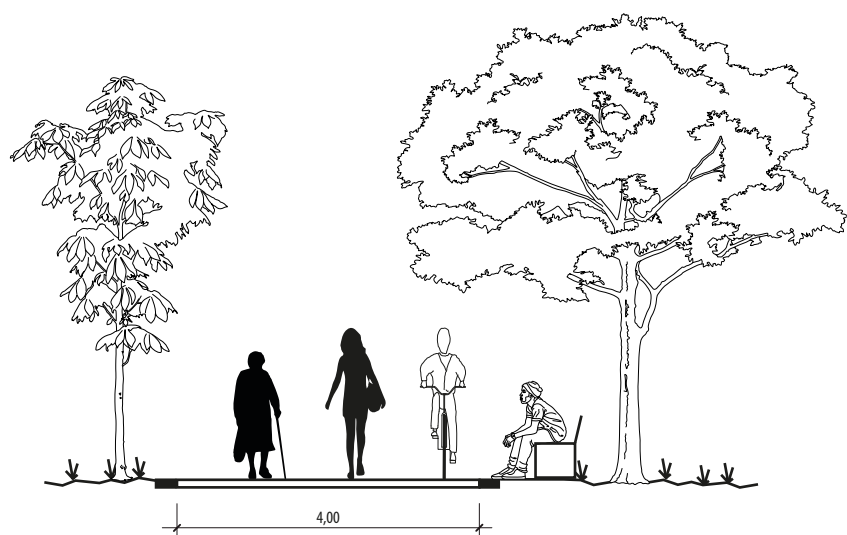


Situation actuelle

Proposition d'intervention

Création d'une large « aire de mouvement » destinée à la mobilité douce dans le cadre du projet Majestic-Alco. Celle-ci reliera les franchissements IX et X, entre le quartier d'habitations au Nord et les nouveaux bâtiments au Sud.

Au vu de la grande largeur de ce tronçon un aménagement mixte de minimum 4m de large est à prévoir. L'éclairage de cet itinéraire est également à prévoir, de même qu'une arborisation et l'installation de bancs. La signalétique doit être bien intégrée pour le guidage des usagers.



Principe de mixité piétons-vélos



Date de mise à jour : 07.11.2022

FICHE N° 11 - TRONÇON DEFINITIF

Localisation

Commune(s) territoriale(s) et localisation

Chavannes-près-Renens

Porteur(s) du projet

Commune de Chavannes-près-Renens

Faisabilité foncière et enjeux

Domaine public de 6m de large (Chemin des Cèdres)

4 parcelles privées

Projet(s) connexe(s)

Projet passerelle des Cèdres (franchissement X)
Projet quartier des Cèdres
PA Anciennes Serres
Requalification RC 76 (franchissement XI)
Fiche PDI sur franchissement du M1 (franchissement XIII)

Franchissement(s) connexe(s)

Franchissements X, XI et XIII

Urbanisation

Zone dense (à terme)

Type de zone

Trafic restreint (zone de stationnement) et sentier hors trafic

Volume de trafic automobile

Aucun à très faible (-500 V/J)

Itinéraire transitoire à prévoir

Aucun

Horizon de réalisation du projet définitif

Avec la finalisation du quartier des Cèdres

État des lieux

Le tronçon a déjà été en partie réalisé. Le tronçon Nord a en effet été réalisé conjointement au développement du quartier. Le tronçon Sud reste à réaliser dans la continuité de ce qui a été mis en service.



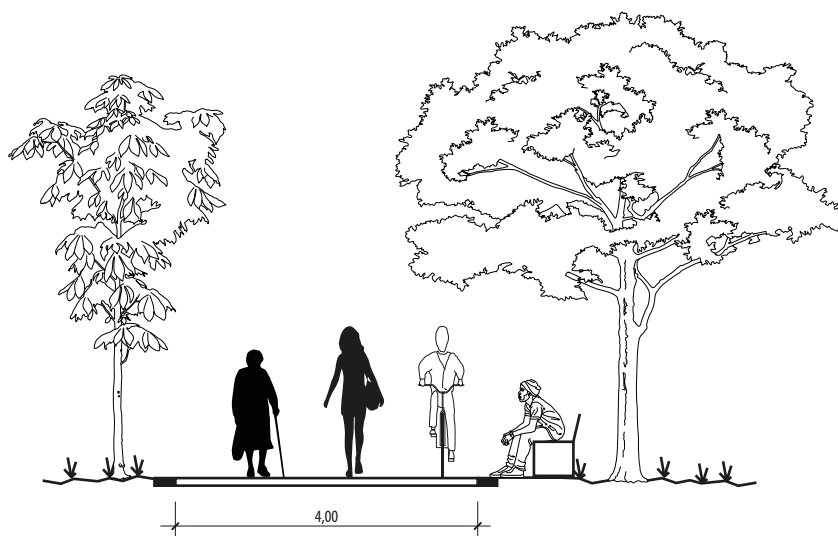
Situation actuelle

Proposition d'intervention

Création d'une allée dédiée à la mobilité douce dans le cadre des projets « Quartier des Cèdres » et « Anciennes Serres ». Utilisation et élargissement du Chemin des Cèdres pour relier cette allée au franchissement XIII.

Au vu de la largeur, de la situation périphérique, de l'importance de cet axe dans le projet voies vertes et dans l'axe reliant la gare aux Hautes Écoles, un gabarit de minimum 4m est à prévoir. Ce tracé peut, dans un premier temps, se réaliser de manière provisoire en bordure du secteur Sud du Quartier des Cèdres pour une mise en service rapide de l'itinéraire reliant les Hautes Écoles à la gare de Renens.

Des plantations d'alignement d'arbres sont prévues dans le quartier (Art. 39 3, Règlement projet « Quartier des Cèdres »). Un éclairage doit également être installé.

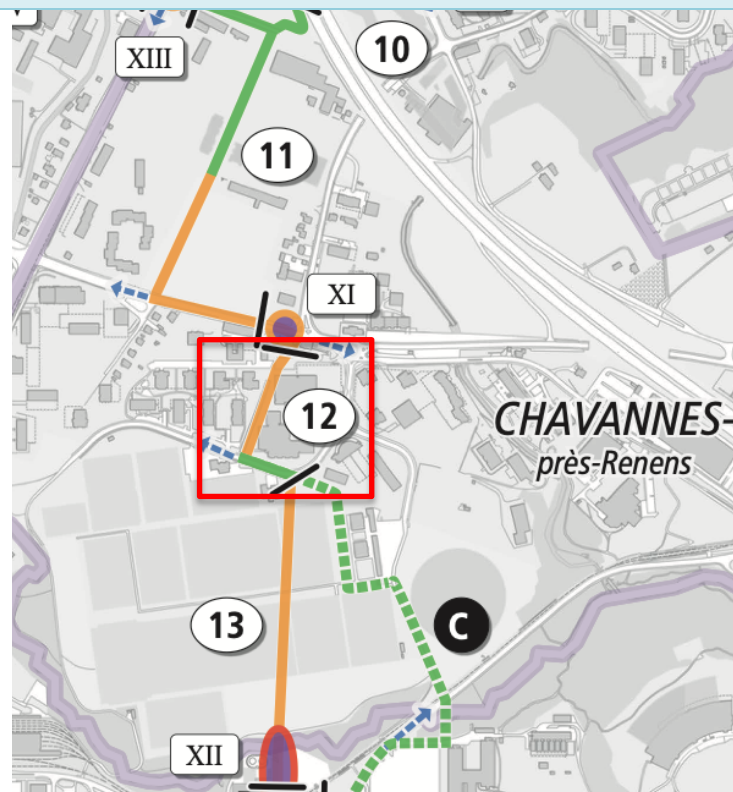


Principe de mixité piétons-vélos

Date de mise à jour : 07.11.2022

FICHE N° 12 - TRONÇON DEFINITIF

Localisation



Commune(s) territoriale(s) et localisation

Chavannes-près-Renens

Porteur(s) du projet

Commune de Chavannes-près-Renens

Faisabilité foncière et enjeux

Parcelles privées communales (n° 301 et 601)

Domaine public (Route de la Plaine) de 12m de large

Projet(s) connexe(s)

Requalification RC 76

Franchissement(s) connexe(s)

Franchissement XI

Urbanisation

Zone dense

Type de zone

Sentier hors trafic et route modérée

Volume de trafic automobile

Faible (500 – 3'000 V/J) sur la partie du domaine public.

Horizon de réalisation du projet définitif

Dès que possible

Itinéraire transitoire à prévoir

Aucun

État des lieux

Un cheminement de faible gabarit passe à l'Ouest du Collège de la Plaine. Il permet de relier la Route de la Maladière à la Route de la Plaine sans passer par le giratoire entre la Route de Praz Véguey et la Route de la Maladière



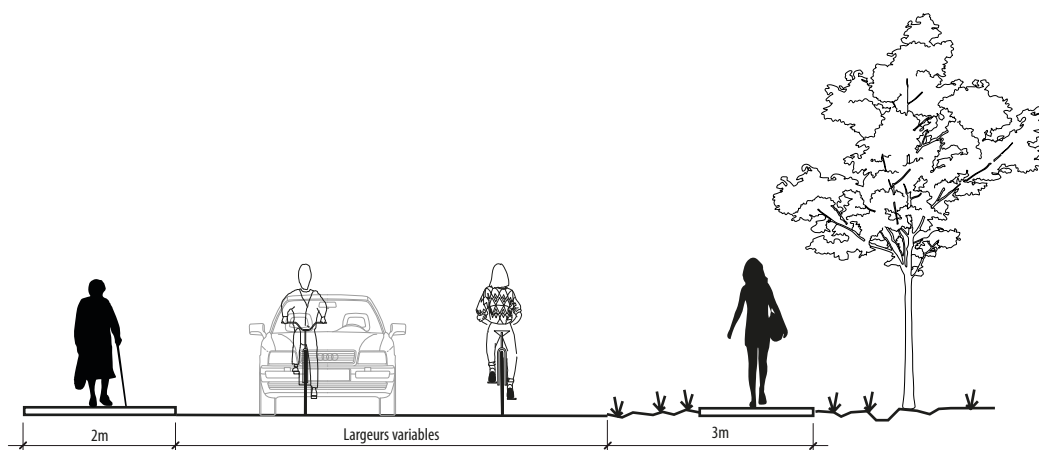
Situation actuelle

Proposition d'intervention

Utilisation de l'accès privé de la parcelle communale n° 601 depuis la RC, pour rejoindre le cheminement de la parcelle n° 301. Élargissement de ce chemin piédestre (sur des espaces du collège) pour créer un site propre pour la circulation piétonne et cyclable, d'une largeur de 4m.



Une mixité vélos/voitures est à privilégier sur le domaine public de la Route de la Plaine, avec des aménagements de modération de trafic.



Deux alternatives de tracé sont possibles. A savoir passer soit par l'accès privé des parcelles n°632 et 604 et rejoindre ensuite le cheminement de la parcelle privée communale n°301 ou passer devant le Café de Chavannes et rester sur la Route de Praz-Veguey (flèches oranges pointillées dans « état des lieux »).

Le choix du tracé définitif pour ce tronçon est fortement dépendant du franchissement de la Route de la Maladière (fiche n°XI), dont le projet de requalification de la RC n'est pas encore connu (prochainement à l'étude).

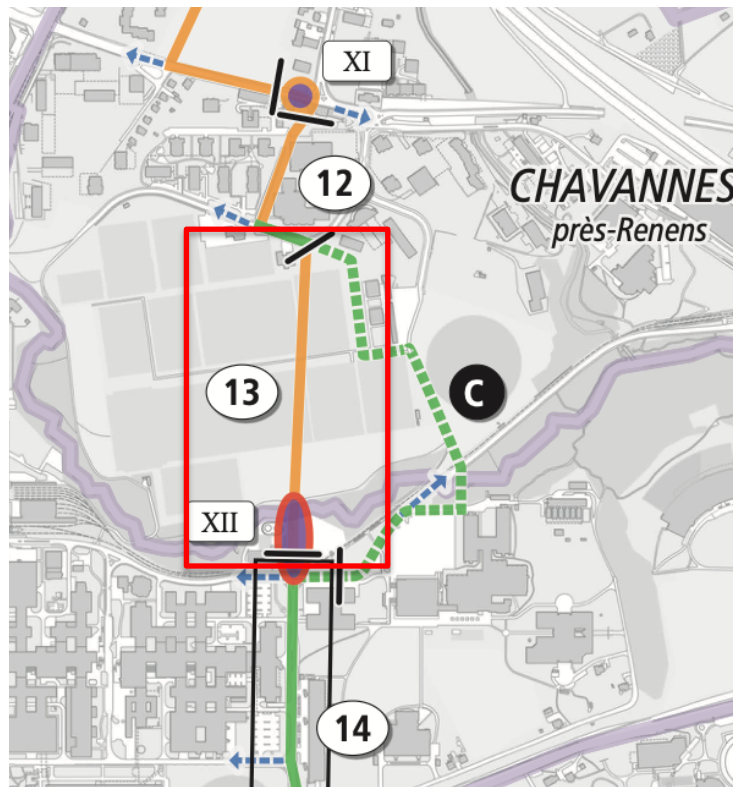
L'éclairage et l'arborisation de l'itinéraire retenu seront à prévoir.

Le balisage de la Voie Verte est également important pour assurer sa lisibilité et sa continuité.

Date de mise à jour : 04.11.2022

FICHE N° 13 - TRONÇON DEFINITIF

Localisation



Commune(s) territoriale(s) et localisation

Chavannes-près-Renens, Ecublens et Lausanne

Porteur(s) du projet

Communes de Chavannes-près-Renens et de Lausanne, ainsi que les Hautes Écoles

Faisabilité foncière et enjeux

Parcelle privée n°280 (terrains de sport), appelée à accueillir des locaux des Hautes Écoles et un parc multifonctionnel. Parcelle privée (EPFL) n°1478

Projet(s) connexe(s)

Schéma directeur des Hautes Écoles et projet de parc multifonctionnel

Franchissement(s) connexe(s)

Franchissement XII

Urbanisation

Zone peu dense actuellement (densification projetée)

Type de zone

Sentier hors trafic

Volume de trafic automobile

Aucun

Horizon de réalisation du projet définitif

Très incertain - Lié au développement des Hautes Écoles et au maintien d'une zone de sport, à la Sorge et à l'avenir du m1 - Long terme

Itinéraire transitoire à prévoir

Oui, tronçon C

État des lieux

Le site est actuellement occupé par des terrains de sport. Il s'agit d'une zone prévue pour le développement des Hautes Écoles et un parc multifonctionnel.



Situation actuelle

Proposition d'intervention

L'aménagement doit être cordonné avec le développement du secteur et prendre en compte une forte densité de piétons liée notamment aux usagers des Hautes écoles (extension des Hautes écoles sur ce secteur). Un aménagement de 4m de large minimum est à prévoir pour les besoins de la Voie Verte, auquel il faudra encore ajouter les besoins en lien avec le programme des locaux du site et du parc.

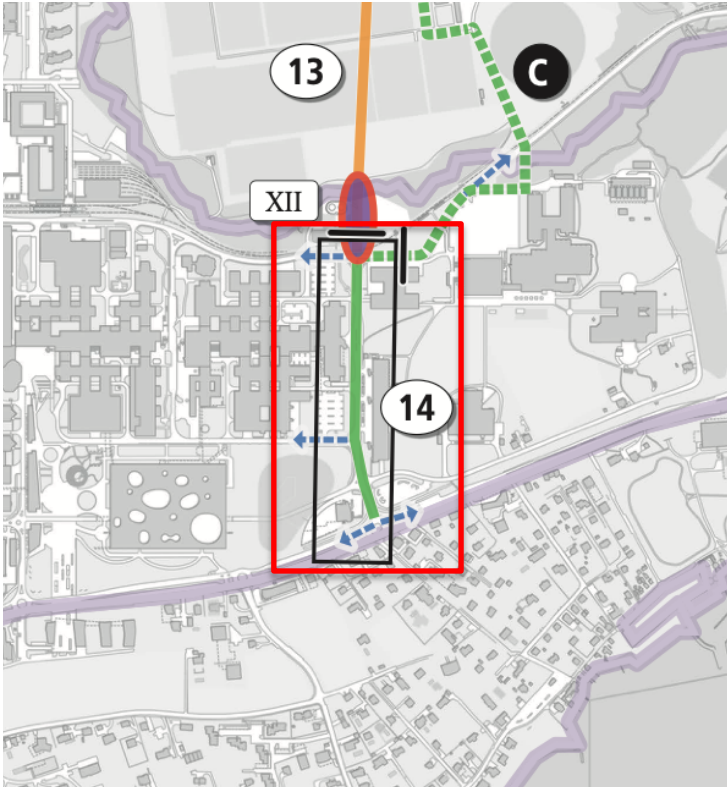
Éclairage à étudier (car proximité à la zone naturelle de la Sorge), arborisation et bancs à prévoir. Le marquage de la Voie Verte devra être très clair au niveau de la signalétique.



Principe de mixité piétons-vélos

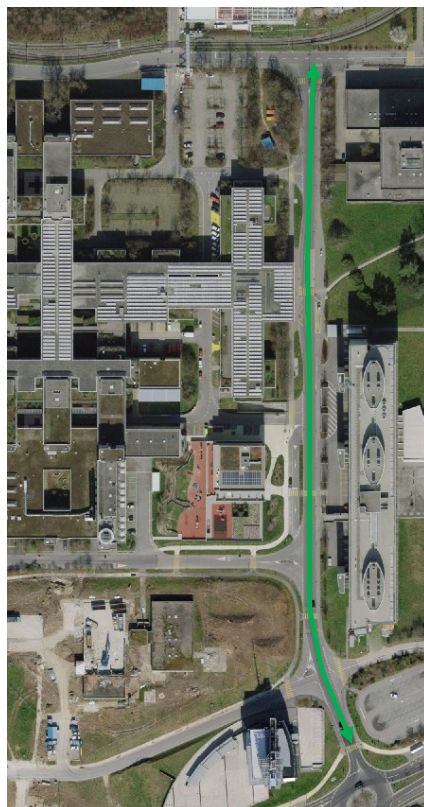
Date de mise à jour : 04.11.2022

FICHE N° 14 - TRONÇON DEFINITIF

Localisation	Commune(s) territoriale(s) et localisation
	Porteur(s) du projet
	Hautes Écoles (UNIL, EPFL)
	Faisabilité foncière et enjeux
	Parcelles privées n° 1478 (EPFL) et n° 1164 (UNIL)
	Projet(s) connexe(s)
	Schéma directeur des Hautes-Écoles, réaménagement Av. François-Alphonse-Forel
	Franchissement(s) connexe(s)
	Franchissement XII
	Urbanisation
	Zone dense
	Type de zone
	Route privée
	Volume de trafic automobile
	Très faible (volonté de la part des Hautes Écoles de transformer cette route en un axe dédié prioritairement à la mobilité douce et aux transports publics)
Horizon de réalisation du projet définitif	Itinéraire transitoire à prévoir
Suivant planning Hautes Écoles.	Aucun

État des lieux

L'Avenue François-Alphonse Forel est actuellement un axe de liaison important entre la RC1 et la Route de la Sorge. Il s'agit de la route faisant la frontière entre l'EPFL et l'UNIL. Il est prévu de fortement modérer cet axe à l'avenir.



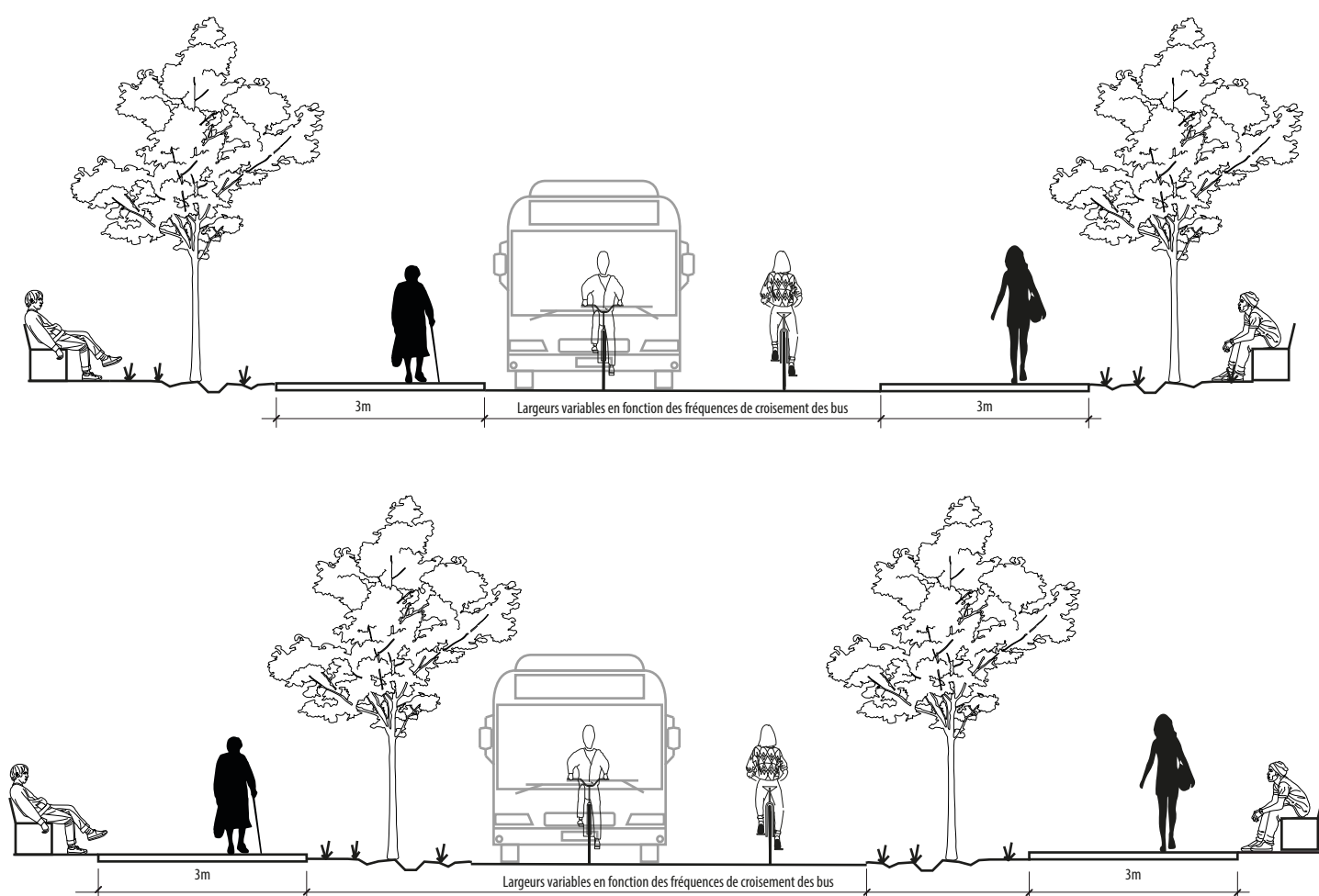
Situation actuelle

Proposition d'intervention

Requalification de l'Avenue François-Alphonse Forel en faveur des piétons et de la mobilité douce. Fermeture de la route au trafic individuel motorisé (exceptés transports publics, véhicules d'urgence, livraisons et convois exceptionnels) et ralentissement du trafic résiduel (zone 30). La chaussée est à aménager pour permettre une mixité vélos/transports publics et des trottoirs larges sont à prévoir, de même que du mobilier urbain invitant à la rencontre et à la détente. Le stationnement pour les vélos doit être augmenté et amélioré. La végétation du secteur est à maintenir et renforcer.

Il s'agit de la fin/départ de la voie verte, il est donc important de mettre en avant cet extrémité de l'itinéraire. Une signalétique plus forte devrait être mise en place pour créer un sentiment d'accueil sur le réseau (un panneau d'information avec le plan du réseau pourrait par exemple être installé).

Deux coupes types représentant l'organisation possible de la chaussée :

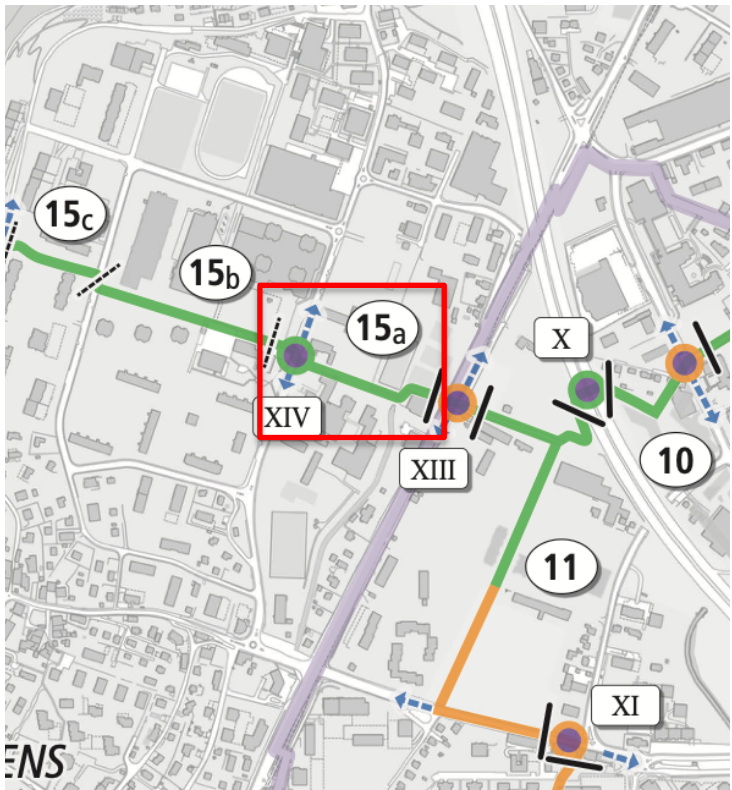


Largeurs à affiner pour garantir une bonne mixité vélos/TP

Date de mise à jour : 07.11.2022

FICHE N° 15a - TRONÇON DEFINITIF

Localisation

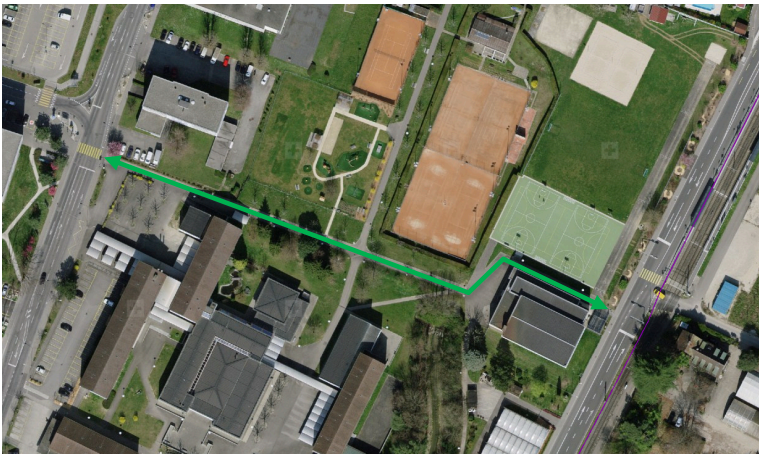


Horizon de réalisation du projet définitif

Dès que possible

État des lieux

Cheminement déjà existant.



Situation actuelle

Commune(s) territoriale(s) et localisation

Ecublens

Porteur(s) du projet

Commune d'Ecublens

Faisabilité foncière et enjeux

Parcelle privée communale

Projet(s) connexe(s)

Franchissement MD M1 Croset-Cèdres
Projet de mobilité douce « Croisée des chemins »
séquence 4
PA En Mapraz
Réaménagement de la plaine du Croset

Franchissement(s) connexe(s)

Franchissements XIII et XIV

Urbanisation

Zone dense

Type de zone

Sentier hors trafic

Volume de trafic automobile

Aucun

Itinéraire transitoire à prévoir

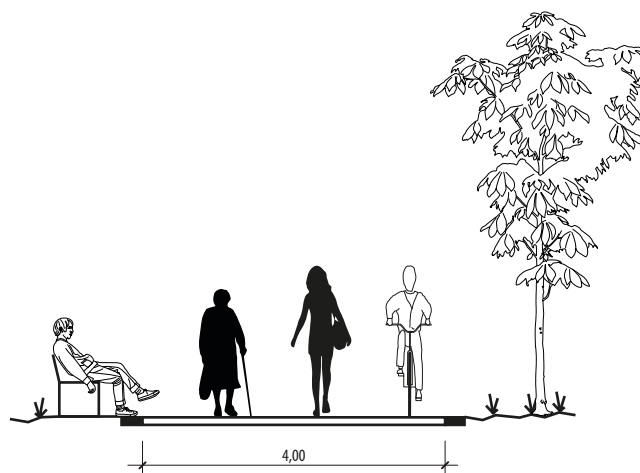
Aucun

Proposition d'intervention

Il est possible de réaliser l'aménagement en deux temps. Dans un premier temps, avec la situation actuelle en complétant avec le balisage Voie Verte et dans un deuxième temps en améliorant le cheminement.

Élargissement à 4 m. du chemin actuel réservé aux modes doux.

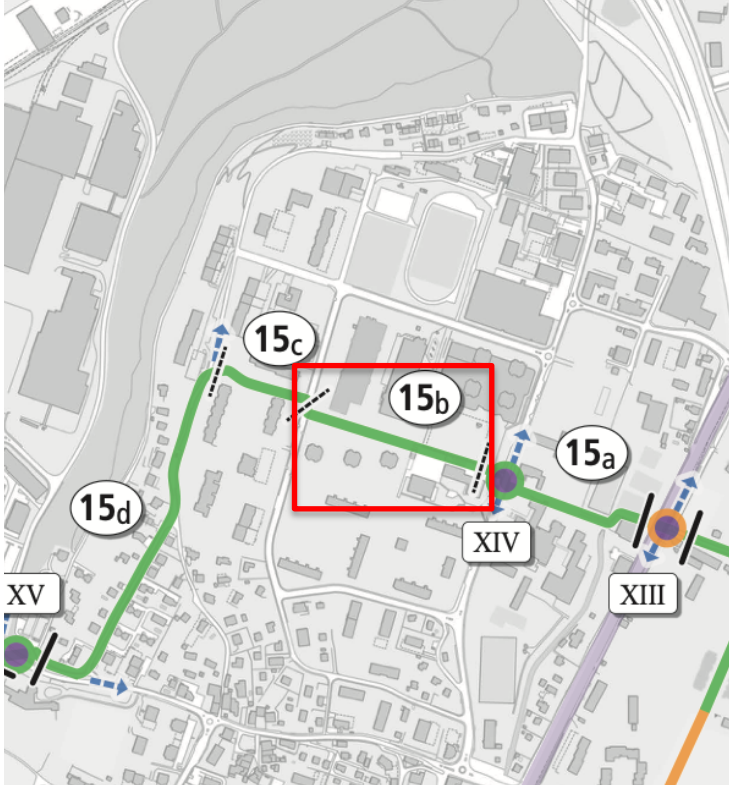
Aire de jeu devant le futur bâtiment communal du côté de la Route du Bois à créer.



Principe de mixité piétons-vélos

Date de mise à jour : 04.11.2022

FICHE N° 15b - TRONÇON DEFINITIF

Localisation	Commune(s) territoriale(s) et localisation
	Ecublens
	Porteur(s) du projet
	Commune d'Ecublens
	Faisabilité foncière et enjeux
	Parcelles privées (des servitudes sont prévues)
	Projet(s) connexe(s)
	Réaménagement de la Plaine du Croset Projet de mobilité douce « La Croisée des chemins » séquences 2 et 3
	Franchissement(s) connexe(s)
	Franchissement XIV
	Urbanisation
	Zone dense
	Type de zone
	Trafic restreint et parking
	Volume de trafic automobile
	Faible (500 – 3'000 V/J)
	Itinéraire transitoire à prévoir
Horizon de réalisation du projet définitif	Aucun
Dès que possible	

État des lieux

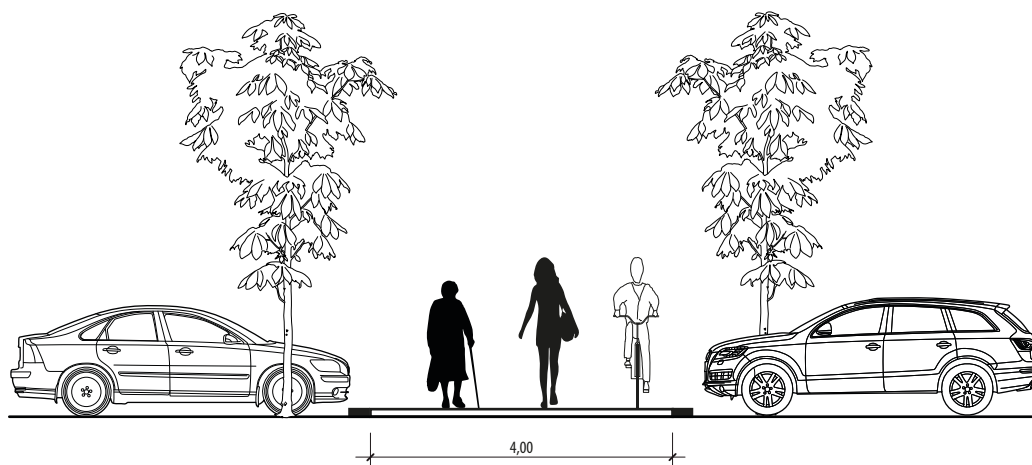
La partie Est de ce tronçon traverse un espace public. La partie Ouest passe ensuite entre deux rangées de stationnement voitures.



Situation actuelle

Proposition d'intervention

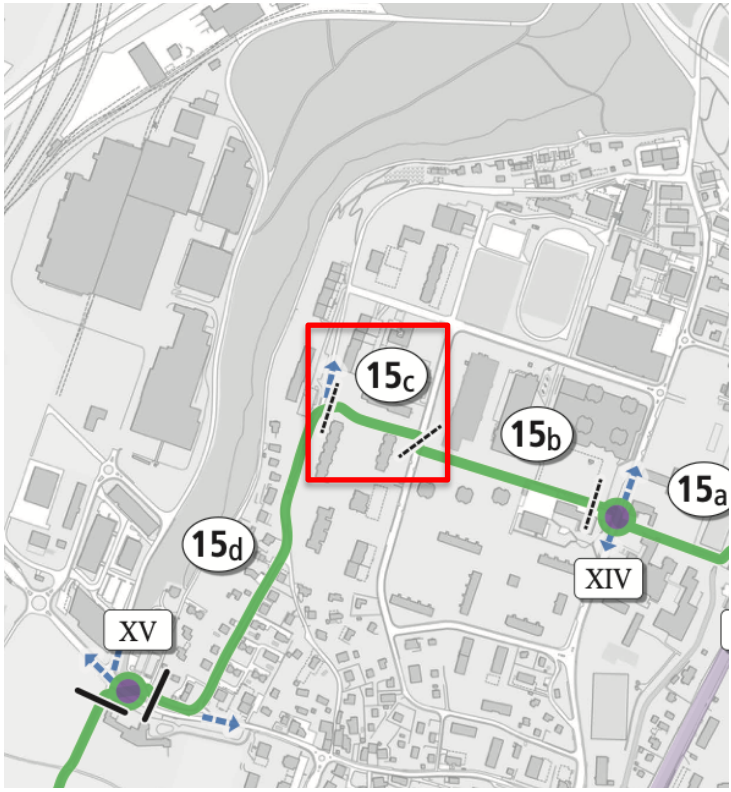
Suppression de places de stationnement voitures pour créer une Voie Verte de 4m. Attention à minimiser au maximum les croisements entre voitures et modes doux (visibilité très importante à maintenir/favoriser). Le cheminement entre le stationnement devrait être délimité par des bordures hautes afin d'éviter l'empiètement sur la zone dédiée aux modes doux.



Cheminement pour vélos et piétons au centre des places de stationnement voitures

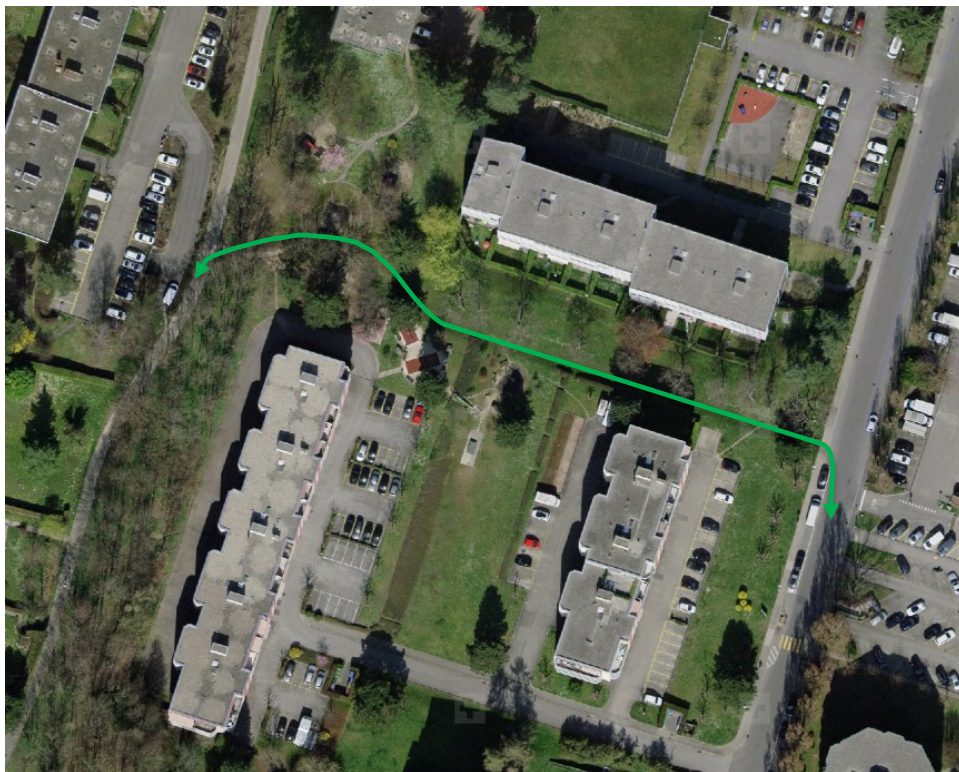
Date de mise à jour : 04.11.2022

FICHE N° 15c - TRONÇON DEFINITIF

Localisation	Commune(s) territoriale(s) et localisation
	Ecublens
	Porteur(s) du projet
	Commune d'Ecublens
	Faisabilité foncière et enjeux
	Parcelles privées (des servitudes sont prévues) et DP (12m Chemin du Stand)
	Projet(s) connexe(s)
	Réaménagement de la Plaine du Croset Projet de mobilité douce « La Croisée des chemins » séquence 1
	Franchissement(s) connexe(s)
	Aucun
	Urbanisation
	Zone dense
	Type de zone
	Hors trafic et zone 30
	Volume de trafic automobile
	Aucun à très faible (-500 V/J)
Horizon de réalisation du projet définitif	Itinéraire transitoire à prévoir
Dès que possible	Aucun

État des lieux

Le Chemin des Vignes est existant et déjà en zone modérée. L'ensemble des usagers est en mixité sur la voirie. Un projet pour relier cette voirie à l'itinéraire décrit dans les fiches 15a et 15b est en projet (voir flèche verte ci-dessous).



Situation actuelle

Proposition d'intervention

Création d'un chemin mixte piétons/vélos de 4m entre les immeubles jusqu'au Chemin des Vignes. La végétalisation est déjà très présente sur les parcelles privées adjacentes.

Éclairage à installer et dans la mesure du possible compléter par de petits éléments végétalisés et du mobilier urbain.

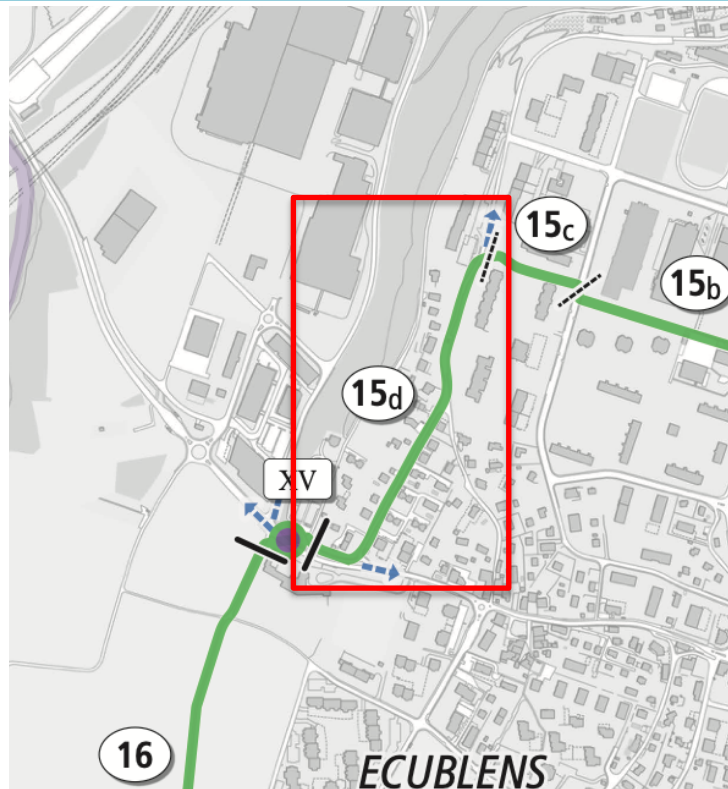


Principe de mixité piétons-vélos

Date de mise à jour : 07.11.2022

FICHE N° 15d - TRONÇON DEFINITIF

Localisation



Commune(s) territoriale(s) et localisation

Ecublens

Porteur(s) du projet

Commune d'Ecublens

Faisabilité foncière et enjeux

DP (largeur variable - Chemin des Vignes)

Projet(s) connexe(s)

Passerelle Route de la Pierre (terminée)

Projet de mobilité douce « La Croisée des chemins » séquence 1

Franchissement(s) connexe(s)

Franchissement XV

Urbanisation

Zone dense

Type de zone

Zone 30

Volume de trafic automobile

Très faible (-500 V/J)

Horizon de réalisation du projet définitif

Dès que possible

Itinéraire transitoire à prévoir

Aucun

État des lieux

Le Chemin des Vignes est existant et déjà en zone modérée. L'ensemble des usagers est en mixité sur la voirie.

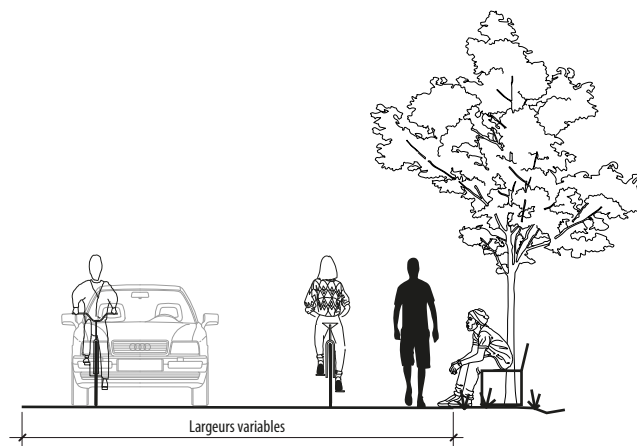


Situation actuelle

Proposition d'intervention

Trafic mixte et modéré (zone 30 voire zone 20) dans cette rue. La végétalisation est déjà très présente sur les parcelles privées adjaçantes.

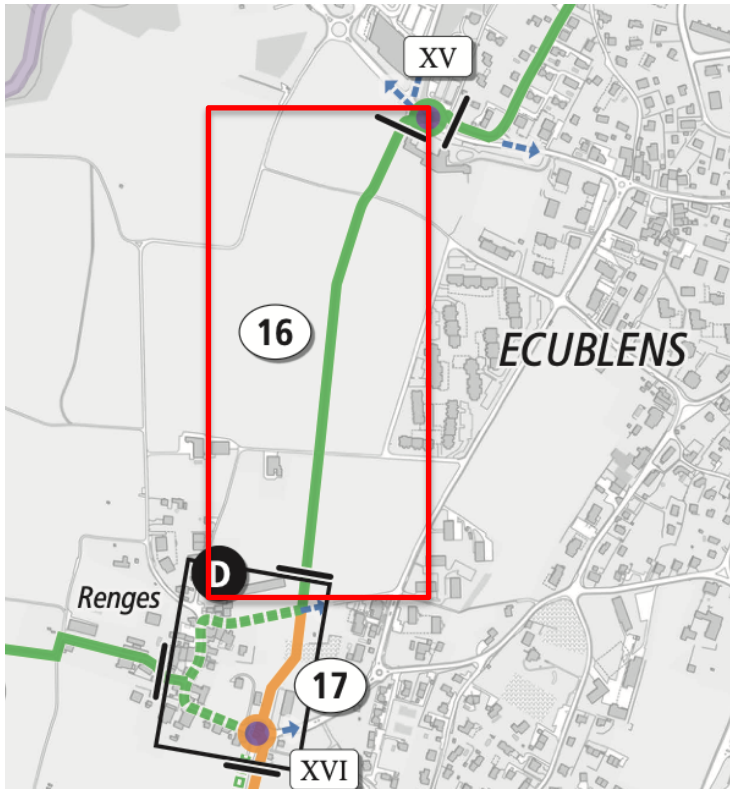
Dans la mesure du possible compléter par de petits éléments végétalisés et du mobilier urbain.



Principe de mixité

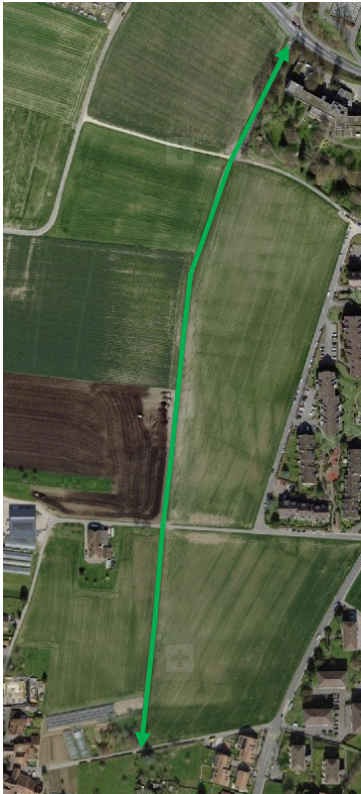
Date de mise à jour : 07.11.2022

FICHE N° 16 - TRONÇON DEFINITIF

Localisation	Commune(s) territoriale(s) et localisation
	Ecublens
	Porteur(s) du projet
	Commune d'Ecublens
	Faisabilité foncière et enjeux
	Domaine public de 4m de large, chemin de 3m de large
	Projet(s) connexe(s)
	Passerelle sur Route de la Pierre (réalisée), Image Directrice de la Campagne de Renges et réfection des chemins agricoles (printemps 2023)
	Franchissement(s) connexe(s)
	Franchissement XV
	Urbanisation
	Hors zone urbanisée
	Type de zone
	Trafic restreint
	Volume de trafic automobile
	Aucun (excepté trafic agricole)
Horizon de réalisation du projet définitif	Itinéraire transitoire à prévoir
Dès que possible	Aucun

État des lieux

Chemin d'amélioration foncière (AF), d'une largeur d'environ 2.5m, entouré de champs en surfaces d'assolement (SDA) et fermé au trafic (excepté trafic agricole).



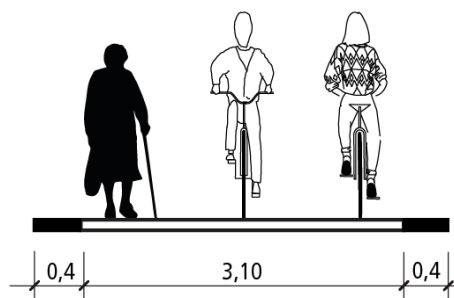
Situation actuelle

Proposition d'intervention

Pose de la signalisation appropriée aux extrémités (circulation interdite aux voitures et motos, avec dérogation pour exploitation agricole). Si possible, élargir le chemin actuel jusqu'en limite du domaine public. Au vu de la distance et de la situation périphérique ainsi qu'à l'absence d'obstacles latéraux, une largeur d'environ 3m avec revêtement en béton est proposée sur ce tronçon.

Pas d'éclairage de cet itinéraire à prévoir.

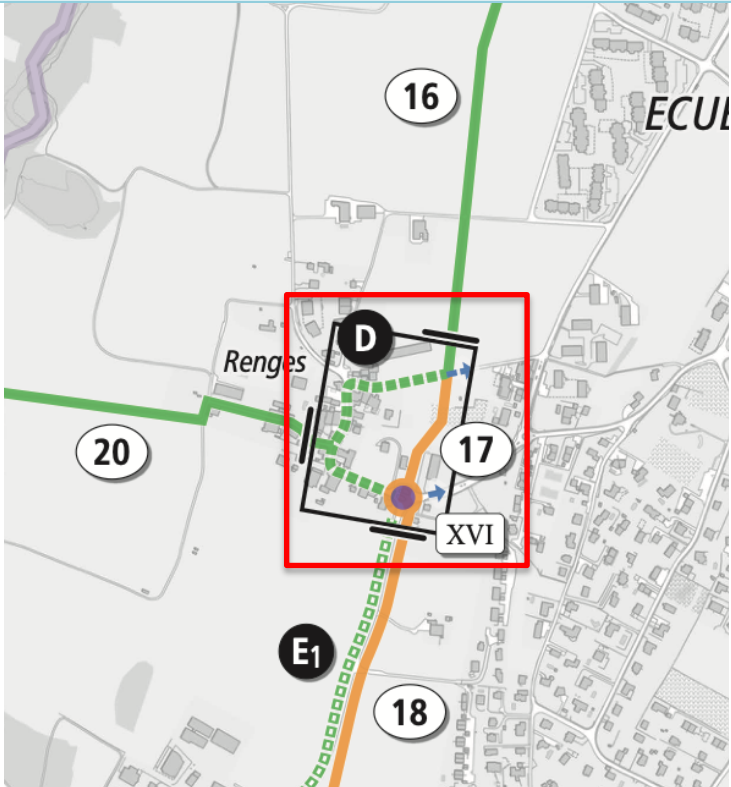
Arborisation à discuter avec les exploitants et le Canton.



Voie verte sur chemin AF fermé à la circulation, excepté trafic agricole

Date de mise à jour : 07.11.2022

FICHE N° 17 - TRONÇON DEFINITIF

Localisation	Commune(s) territoriale(s) et localisation
	Porteur(s) du projet
	Commune d'Ecublens
	Faisabilité foncière et enjeux
	Aménagements à créer en partie sur parcelle privée communale (n° 884) et sur parcelles privées
	Projet(s) connexe(s)
	Image directrice de la Campagne de Renges
	Franchissement(s) connexe(s)
	Franchissement XVI
Horizon de réalisation du projet définitif	Urbanisation
Horizon incertain (correspond à une planification long terme)	Zone peu dense
État des lieux	Type de zone
	Sentier hors trafic
	Volume de trafic automobile
	Aucun
	Itinéraire transitoire à prévoir
	Oui, tronçon D

État des lieux

Actuellement, aucun cheminement ne permet une connexion directe entre le Nord et le Sud du village de Renges. Toutefois, en passant par l'Ouest, il est possible d'utiliser les voiries existantes, dont le trafic est peu important.



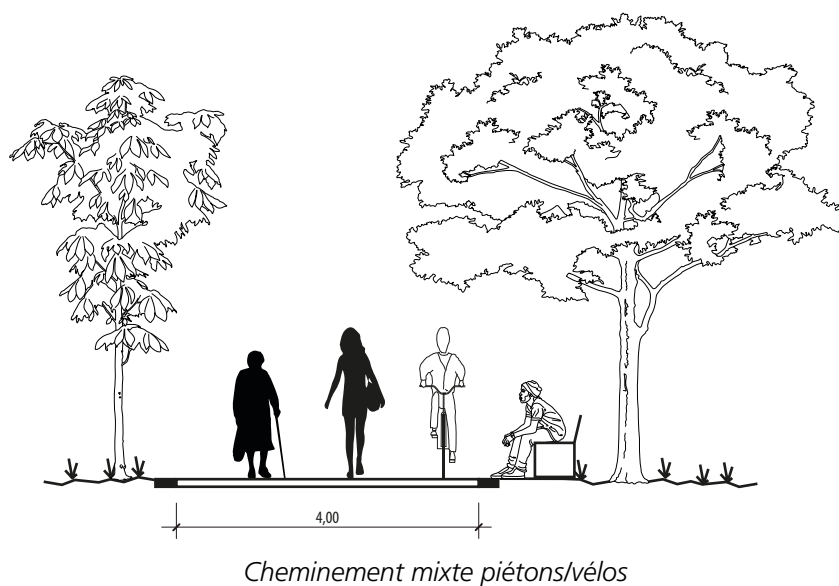
Situation actuelle

Proposition d'intervention

A court terme, il y a l'opportunité d'un passage de 1m – 1m20 entre les parcelles 881 et 887.

A terme, création d'un cheminement mixte piétons/vélos de 4m sur parcelles actuellement privées.

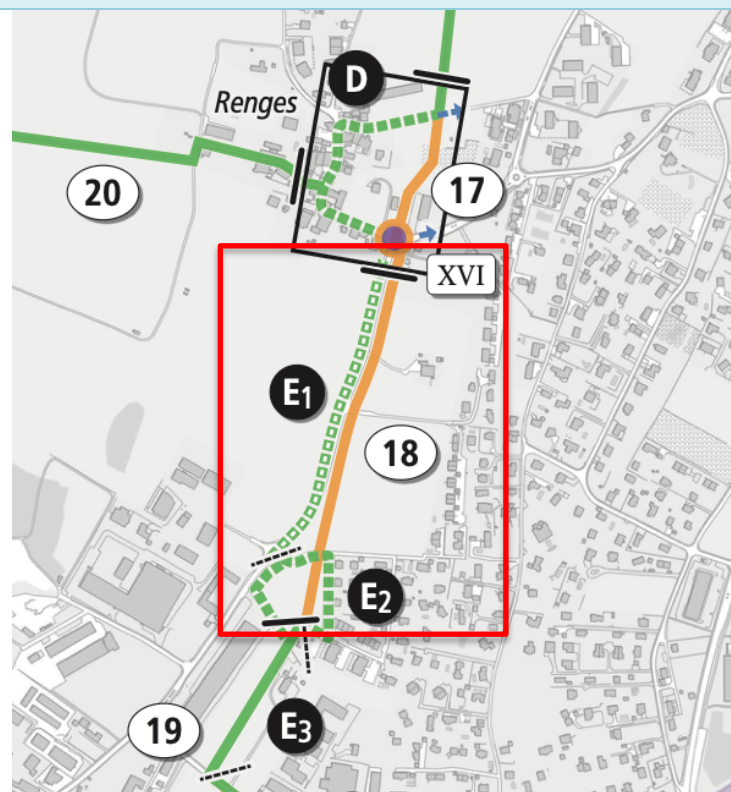
Prévoir des aménagements paysagers et du mobilier de qualité qui s'intégreront au caractère villageois et rural du lieu. Mise en place de bancs relais.



Date de mise à jour : 07.11.2022

FICHE N° 18 - TRONÇON DEFINITIF

Localisation



Commune(s) territoriale(s) et localisation

Ecublens

Porteur(s) du projet

Commune d'Ecublens

Faisabilité foncière et enjeux

Parcelles privées (actuellement en SDA) et parcelles privées communales (n° 1013 et 1014)

Projet(s) connexe(s)

Image directrice de la Campagne de Renges

Franchissement(s) connexe(s)

Franchissement XVI

Urbanisation

Zone peu dense (appelée à se densifier sur la partie Est de la Voie verte)

Type de zone

Sentier hors trafic (piste mixte en bordure de RC)

Volume de trafic automobile

Aucun

Horizon de réalisation du projet définitif

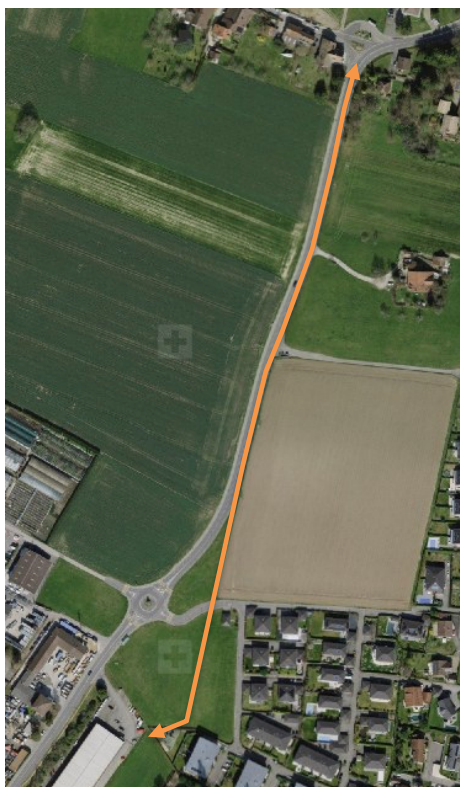
Long terme, environ 2030 (lié à la modification du PACom et au développement de nouvelles constructions)

Itinéraire transitoire à prévoir

Oui, tronçons E1 et E2

État des lieux

Actuellement, il s'agit d'une zone agricole traversée par une route cantonale qui dispose d'un trottoir séparé piétons-vélos à l'Ouest. A l'Est, une bande cyclable a été marquée. Les largeurs de ces aménagements sont toutefois en dessous des valeurs des normes actuelles.

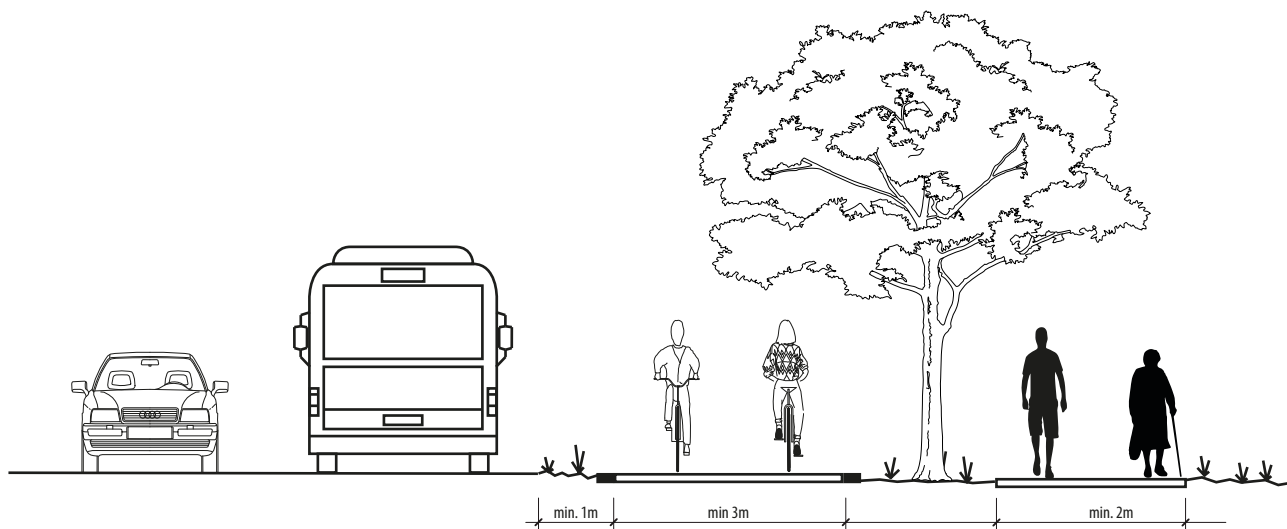


Situation actuelle

Proposition d'intervention

Création d'un cheminement séparé piétons/vélos de 5m sur parcelles privées, séparé de la chaussée et à proximité des futurs fronts bâtis. Liaison entre tronçons 18 et 19 à étudier (via parcelle 1014).

Prévoir des aménagements paysagers et du mobilier de qualité qui s'intégreront au contexte.



Coupe avec principe de séparation des cycles et des piétons. Il est préconisé de mettre les piétons du côté des futures constructions.

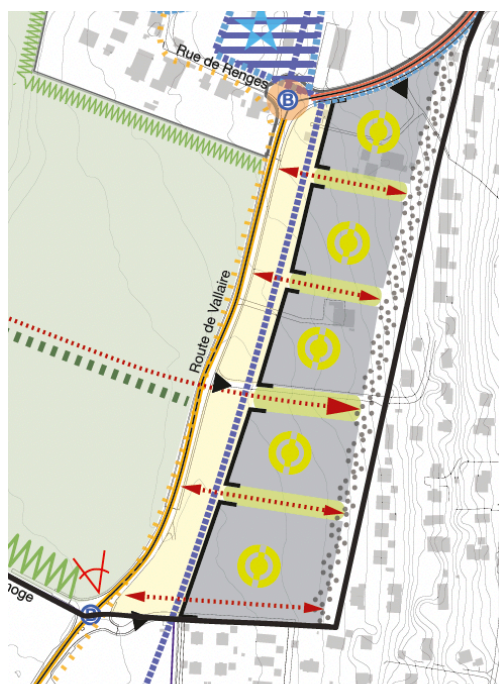
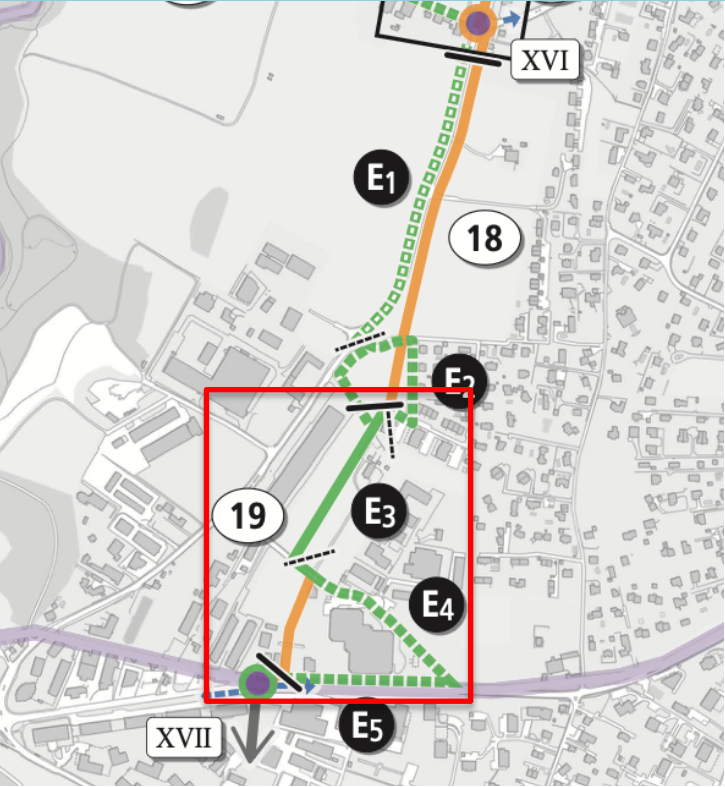


Image directrice de la Campagne de Renges

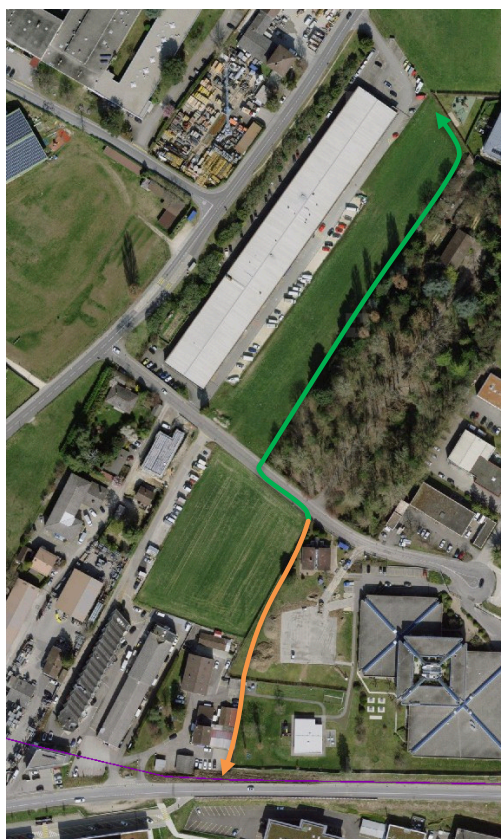
Date de mise à jour : 07.11.2022

FICHE N° 19 - TRONÇON DEFINITIF

Localisation	Commune(s) territoriale(s) et localisation
	Ecublens
	Porteur(s) du projet
	Commune d'Ecublens
	Faisabilité foncière et enjeux
	Parcelles privées et DP de 9m de large (Chemin des Champs Courbes)
	Projet(s) connexe(s)
	Projet de halle modulable (parcelle n° 1074) Image directrice Vallaire-Venoge
	Franchissement(s) connexe(s)
	Franchissement XVII
	Urbanisation
	Zone peu dense
	Type de zone
	Sentier hors trafic
	Volume de trafic automobile
	Aucun
Horizon de réalisation du projet définitif	Itinéraire transitoire à prévoir
Moyen terme (lié au développement Vallaire-Venoge)	Oui, tronçons E3 et E4

État des lieux

La partie Nord du tronçon passe dans un secteur actuellement non développé. La partie Sud du tronçon doit traverser un secteur avec différentes entreprises et des circulations logistiques.



Situation actuelle

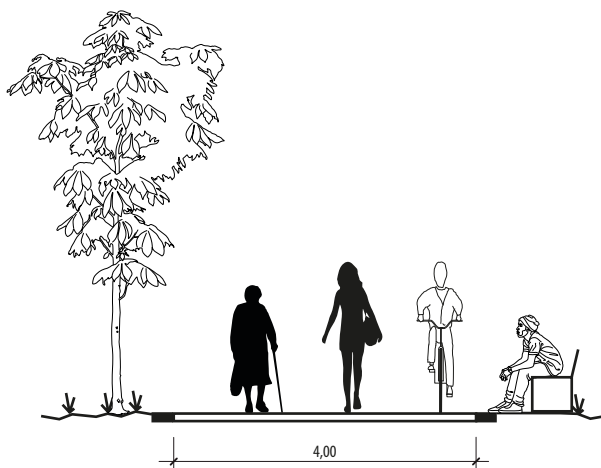
Proposition d'intervention

Parcelle n° 1074, projet de halle modulable avec stationnement voitures. Création de la voie verte à l'Est de la parcelle.

La localisation de la Voie Verte correspond en grande partie à une servitude de non-bâtir et rejoint le futur arrêt de bus « En Champagne » qui sera exploité par la ligne MBC701 (Morges, gare-Lausanne, Bourdonnette) dès la fin des travaux de la 3^{ème} étape de réaménagement de la RC1 prévue en 2022.

Partie Sud du tronçon : tracé encore à affiner car passage par des parcelles privées dédiées à des activités. Un cheminement séparé des mouvements et manœuvre de véhicules lourds est à privilégier.

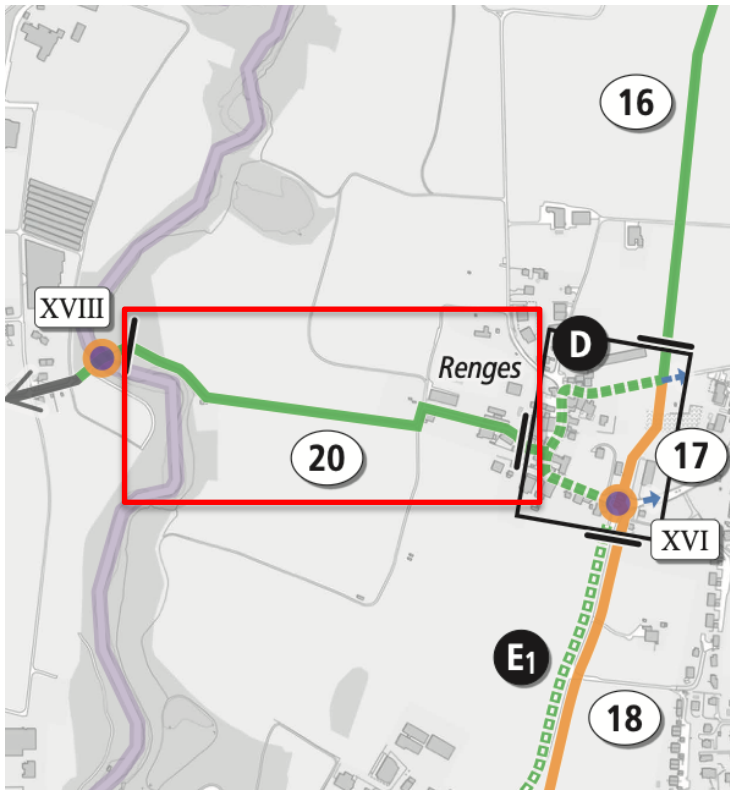
Éclairage à prévoir. Mobilier urbain et arborisation à envisager.



Date de mise à jour : 07.11.2022

FICHE N° 20 - TRONÇON DEFINITIF

Localisation



Commune(s) territoriale(s) et localisation

Ecublens

Porteur(s) du projet

Commune d'Ecublens

Faisabilité foncière et enjeux

Partie « bâtie » : domaine public de 4.5m de large, chemin de 4m de large

Partie « non-bâtie », agricole : domaine public et chemin de 2m de large

Projet(s) connexe(s)

Image directrice « Campagne de Renges »

Franchissement(s) connexe(s)

Franchissement XVIII

Urbanisation

Zone peu dense et hors zone urbanisée

Type de zone

Route en localité et sentier hors trafic

Volume de trafic automobile

Très faible (-100 V/J) et aucun

Horizon de réalisation du projet définitif

Dès que possible

Itinéraire transitoire à prévoir

Aucun

État des lieux

Chemin d'amélioration foncière (AF) existant.



Situation actuelle

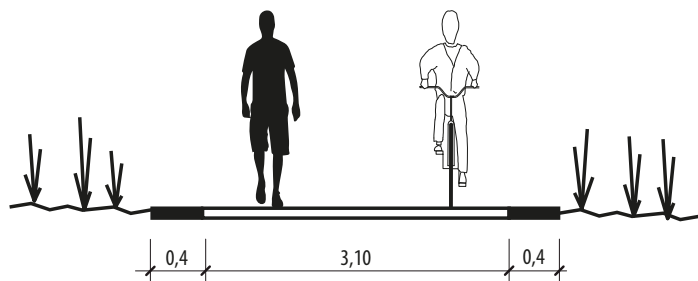


Christe & Gygaux
Ingénieurs Conseils SA

Proposition d'intervention

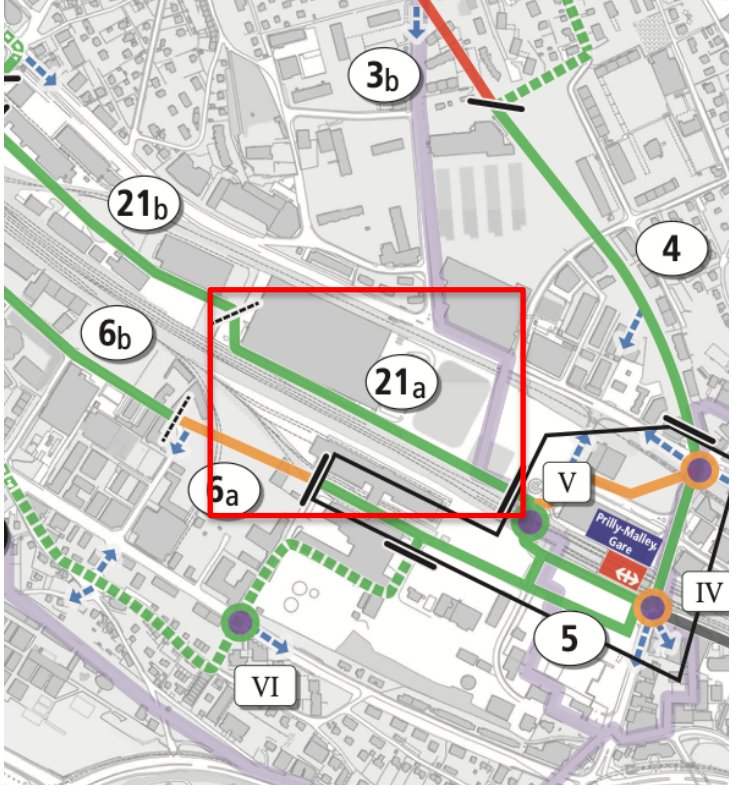
Utilisation du chemin d'amélioration foncière pour la circulation piétonne et cyclable. Pose de la signalisation appropriée aux extrémités (circulation interdite aux voitures et motos, avec dérogation pour exploitation agricole). Si possible, élargir le sentier agricole pour atteindre un gabarit d'environ 3m de large au minimum.

Pas d'éclairage à prévoir. Vérifier si possibilité de planter des arbres (SDA) et la compatibilité avec le grand paysage.



Date de mise à jour : 07.11.2022

FICHE N° 21a - TRONÇON DEFINITIF

Localisation	Commune(s) territoriale(s) et localisation
	Renens – Ch. du Closel
	Porteur(s) du projet
	Communes de Renens et les CFF
	Faisabilité foncière et enjeux
	Parcelles privées et DDP
	Projet(s) connexe(s)
	Chemin du Closel
	Franchissement(s) connexe(s)
	Franchissement V
	Urbanisation
	Zone peu dense
	Type de zone
	Route en localité
	Volume de trafic automobile
	Faible (500 – 3'000 V/J)
Horizon de réalisation du projet définitif	Itinéraire transitoire à prévoir
Dès que possible	Aucun

État des lieux

Le tronçon est situé au Sud du dépôt TL et du site de la patinoire et de la piscine de Malley. Il longe les voies CFF.



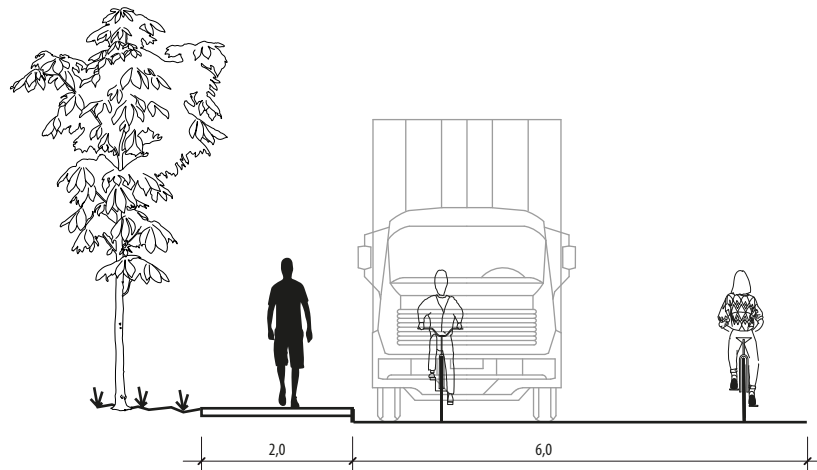
Situation actuelle

Proposition d'intervention

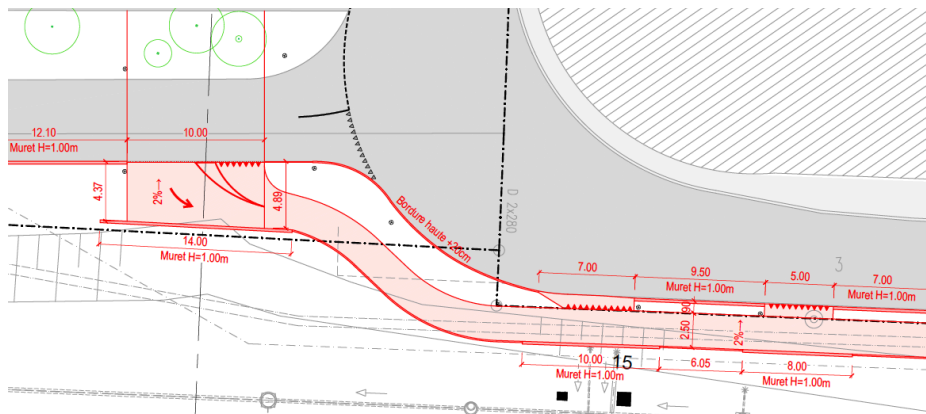
Itinéraire qui traverse une zone industrielle. Aménagement d'une zone à trafic modéré recommandé (zone 30). Sur la partie Est du tronçon : aménagement d'une piste de 2.50 m. au Sud de la chaussée, avec emprises sur parcelle CFF. Idéalement, la piste devrait être élargie à 4.00 m. Sur la partie Ouest du tronçon, principe de mixité voitures, vélos et aménagement d'un trottoir dans la mesure du possible.

Des repères visuels (signalisation, pictogrammes, etc...) sont à ajouter pour montrer la continuité de la Voie Verte. Il est important de garantir la sécurité des cycles, notamment par rapport aux circulations des poids lourds (assurer des bonnes conditions de visibilité, etc...).

Végétalisation et arborisation à prévoir.



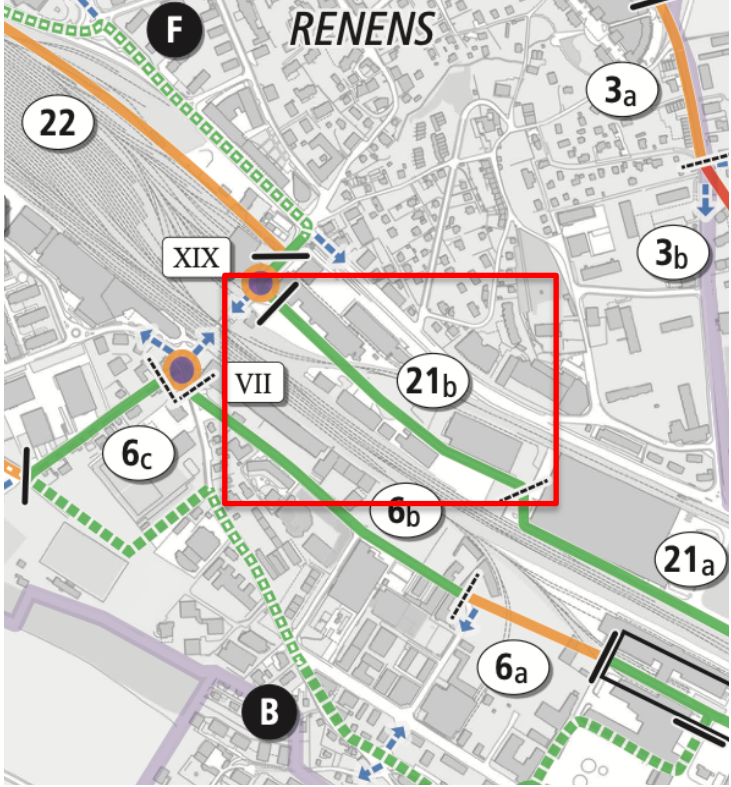
Tronçon Ouest : principe de mixité voitures/vélos et création d'un trottoir



Cheminement projeté pour le tronçon Est

Date de mise à jour : 07.11.2022

FICHE N° 21b - TRONÇON DÉFINITIF

Localisation	Commune(s) territoriale(s) et localisation
	Renens – Ch. du Closel
	Porteur(s) du projet
	Communes de Renens et les CFF
	Faisabilité foncière et enjeux
	Parcelles privées et DDP
	Projet(s) connexe(s)
	Aucun
	Franchissement(s) connexe(s)
	Franchissement XIX
	Urbanisation
	Zone peu dense
	Type de zone
	Route en localité
	Volume de trafic automobile
	Faible (500 – 3'000 V/J)
Horizon de réalisation du projet définitif	Itinéraire transitoire à prévoir
Dès que possible	Aucun
État des lieux	

Route traversant une zone industrielle.



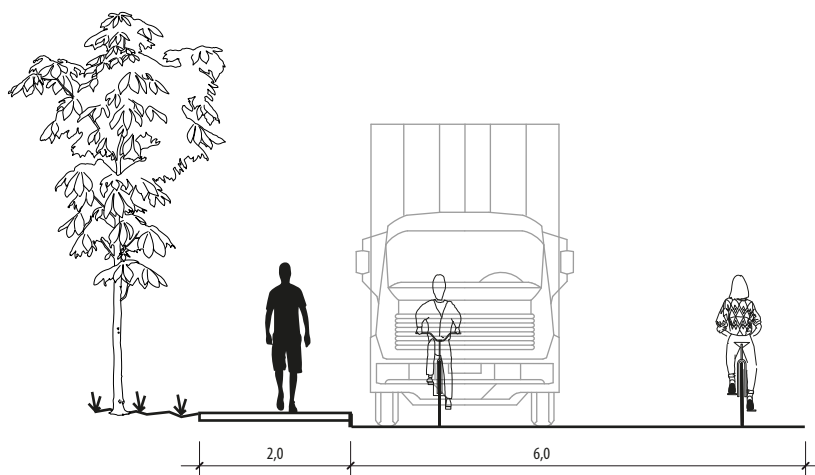
Situation actuelle

Proposition d'intervention

Itinéraire qui traverse une zone industrielle. Aménagement d'une zone à trafic modéré recommandé (zone 30). Principe de mixité voitures, vélos et aménagement d'un trottoir dans la mesure du possible.

Des repères visuels (signalisation, pictogrammes, etc...) sont à ajouter pour montrer la continuité de la Voie Verte. Il est important de garantir la sécurité des cycles, notamment par rapport aux circulations des poids lourds (assurer des bonnes conditions de visibilité, etc...).

Végétalisation et arborisation à prévoir.

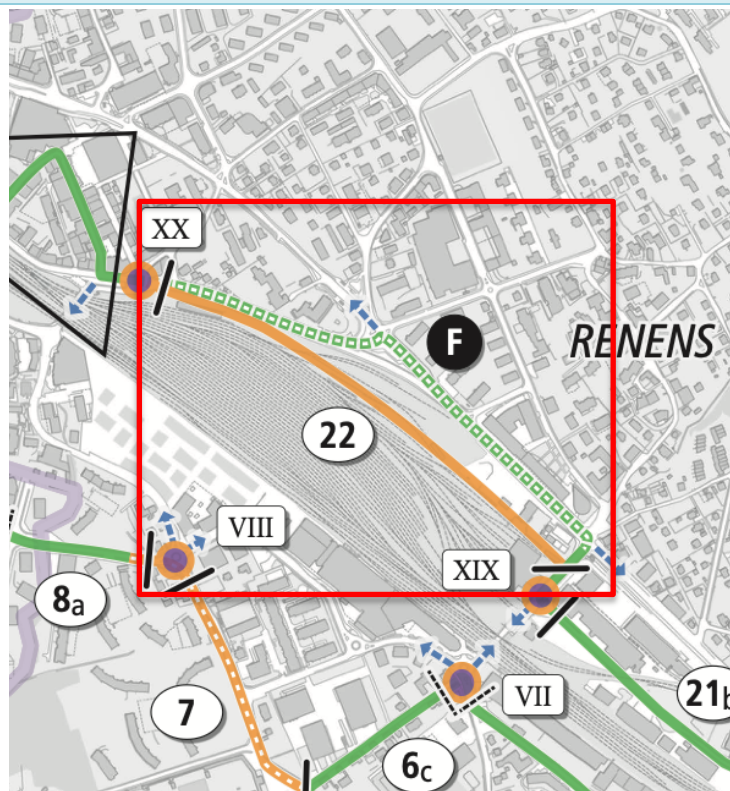


Principe de mixité voitures/vélos et création d'un trottoir

Date de mise à jour : 07.11.2022

FICHE N° 22 - TRONÇON DEFINITIF

Localisation



Commune(s) territoriale(s) et localisation

Renens - Gare de triage

Porteur(s) du projet

Commune de Renens, les CFF et Canton de Vaud

Faisabilité foncière et enjeux

Parcelles privées (668 et 686) et DP

Projet(s) connexe(s)

Projet de création d'un parc (Fiche OS4 REN 1 Reg du Plan Directeur Intercommunal de l'Ouest Lausannois)

Franchissement(s) connexe(s)

Franchissements XIX et XX

Urbanisation

Zone peu dense

Type de zone

Sentier hors trafic

Volume de trafic automobile

Aucun

Horizon de réalisation du projet définitif

Horizon à long terme (après 2030)

Itinéraire transitoire à prévoir

Oui, tronçon F

État des lieux

Gare de triage. Aucun aménagement modes doux existant. Le tracé de la voie verte reste à définir. Plusieurs variantes seront à étudier, notamment concernant le contournement du bâtiment CFF au Sud-Est.

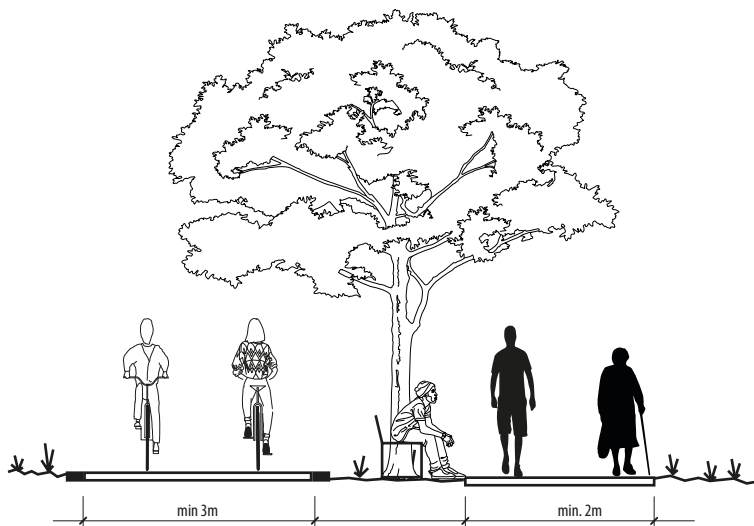


Situation actuelle

Proposition d'intervention

Création d'un grand parc multifonctionnel en lieu et place de l'actuelle gare de triage de Renens. La voie verte traversera ce futur parc. Le projet en est pour le moment au stade d'intention. La traversée d'un parc urbain par la voie verte implique de prendre particulièrement attention à la superposition d'une fonction loisir à une fonction de transit. Ainsi le cheminement pour les vélos devrait être particulièrement généraux et bien indiqué

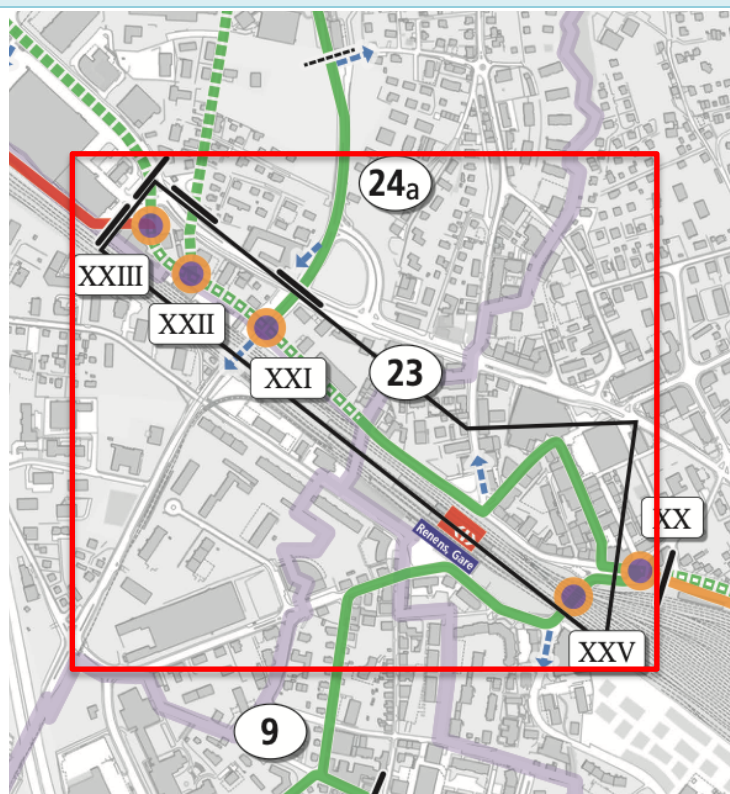
Les aménagements usuels (bancs, éclairage, végétalisation...) sont à prévoir dans le cadre du projet de parc.



Date de mise à jour : 07.11.2022

FICHE N° 23 - TRONÇON DEFINITIF

Localisation



Commune(s) territoriale(s) et localisation

Renens, Crissier et Ecublens - Nord gare de Renens

Porteur(s) du projet

Communes de Renens et de Crissier

Faisabilité foncière et enjeux

DP et futur DP lié au projet de tram

Projet(s) connexe(s)

Projet du tram (PP1 et 2)

Franchissement(s) connexe(s)

Franchissements XX, XXI, XXII, XXIII et XXV

Urbanisation

Zone dense

Type de zone

Zone modérée ou à trafic restreint

Volume de trafic automobile

Faible (500 – 3'000 V/J)

Horizon de réalisation du projet définitif

2025 (horizon tram)

Itinéraire transitoire à prévoir

Aucun

État des lieux

La situation actuelle au Nord de la gare de Renens (Route de Bussigny, Rue du Terminus, Rue de Lausanne), est appelée à fortement évoluer car ce tronçon est celui qui longera le site du tram.

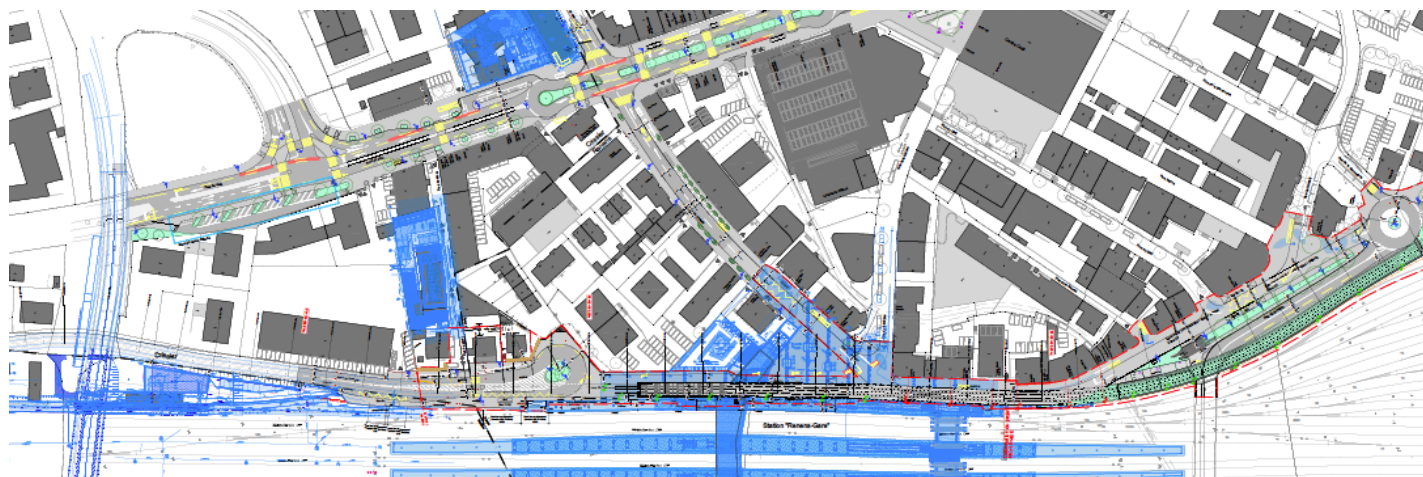


Situation actuelle

Proposition d'intervention

Le projet a été défini dans ce secteur conjointement au projet de tram. La Voie Verte est amenée à faire un détour par la zone de rencontre sur le secteur Est car l'espace à disposition sur l'itinéraire du tram est trop contraint.

Signalisation de la Voie Verte à installer, mais absence de « labélisation Voie Verte » pour le tronçon longeant la Rue du Terminus. La signalétique devra être très soignée afin de bien marquer la continuité de l'itinéraire.

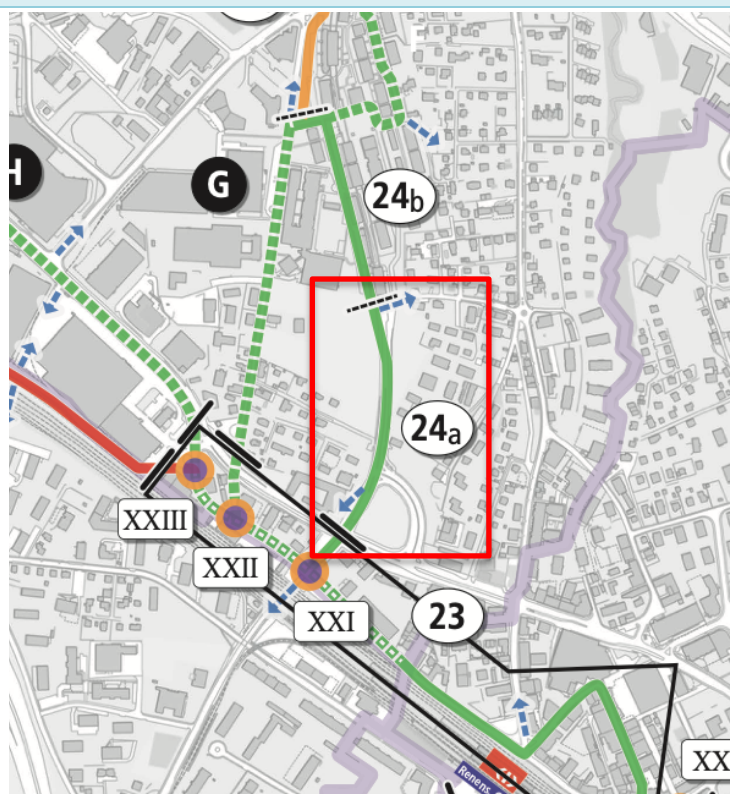


Projet PP2 du tram dans le secteur Nord de la gare de Renens

Date de mise à jour : 09.02.2023

FICHE N° 24a - TRONÇON DEFINITIF

Localisation



Commune(s) territoriale(s) et localisation

Crissier

Porteur(s) du projet

Commune de Crissier

Faisabilité foncière et enjeux

DP et parcelles privées

Projet(s) connexe(s)

Aucun

Franchissement(s) connexe(s)

Franchissement XXI

Urbanisation

Zone peu dense

Type de zone

Sentier hors trafic

Volume de trafic automobile

Aucun

Horizon de réalisation du projet définitif

Déjà réalisé (en attente du franchissement vertical XXI)

Itinéraire transitoire à prévoir

Oui, tronçon G

État des lieux

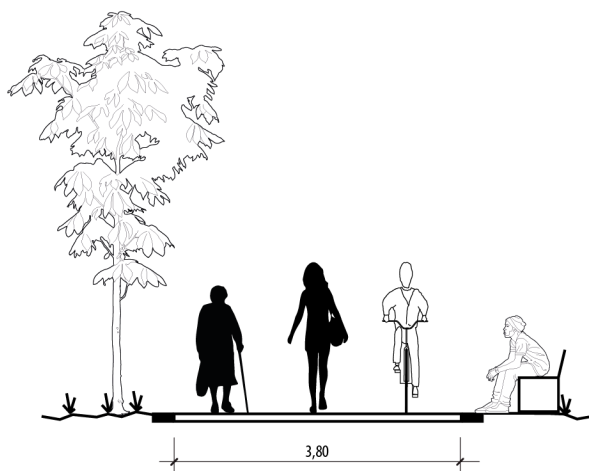
Ce tronçon est déjà réalisé. Présence d'une piste mixte piétons et vélos d'une largeur de 3.8 m, avec arborisation, éclairage et mobilier urbain.



Situation actuelle

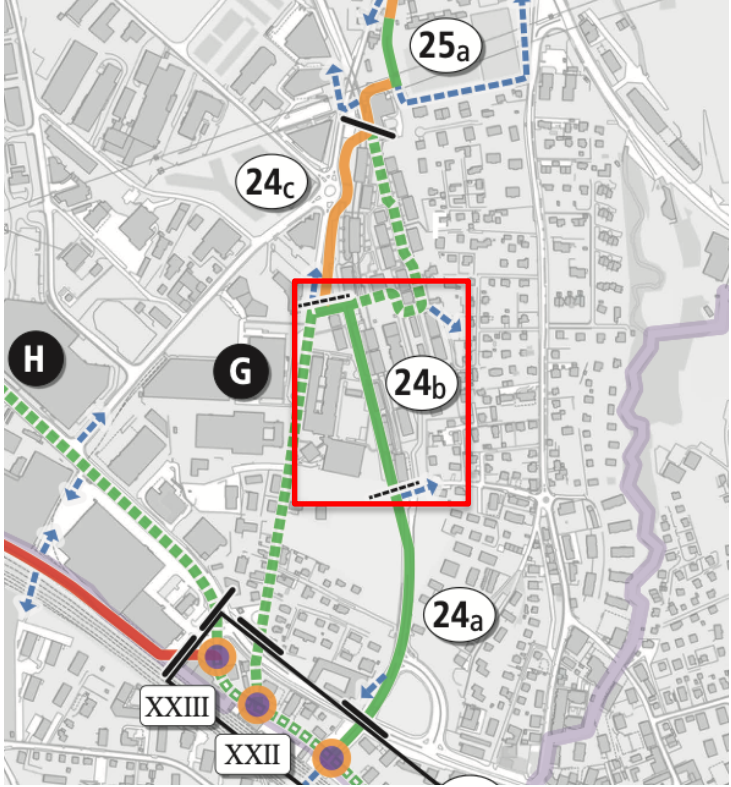
Proposition d'intervention

Pas d'intervention si ce n'est le balisage de la voie-verte.



Date de mise à jour : 07.11.2022

FICHE N° 24b - TRONÇON DEFINITIF

Localisation	Commune(s) territoriale(s) et localisation
	Crissier
	Porteur(s) du projet
	Commune de Crissier
	Faisabilité foncière et enjeux
	Parcelle privée n° 2200
	Projet(s) connexe(s)
	Aucun
	Franchissement(s) connexe(s)
	Aucun
	Urbanisation
	Zone dense
	Type de zone
	Trafic restreint (route privée)
	Volume de trafic automobile
	Très faible (-500 V/J)
Horizon de réalisation du projet définitif	Itinéraire transitoire à prévoir
Déjà réalisé (en attente du franchissement vertical XXI)	Oui, tronçon G
État des lieux	

Utilisation de la voirie existante.

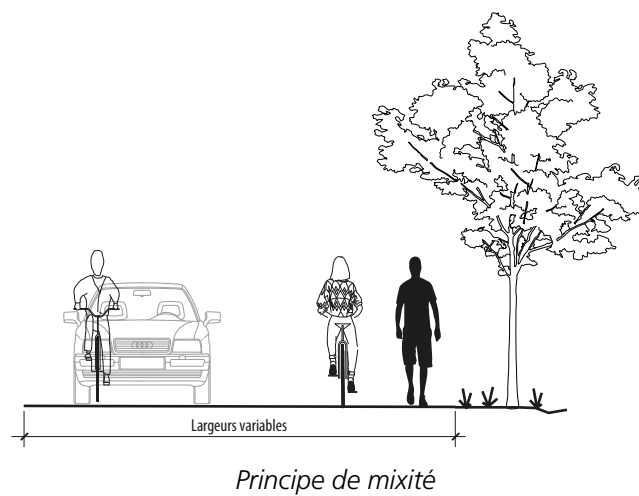
Arborisation, éclairage et mobilier urbain déjà existants.



Situation actuelle

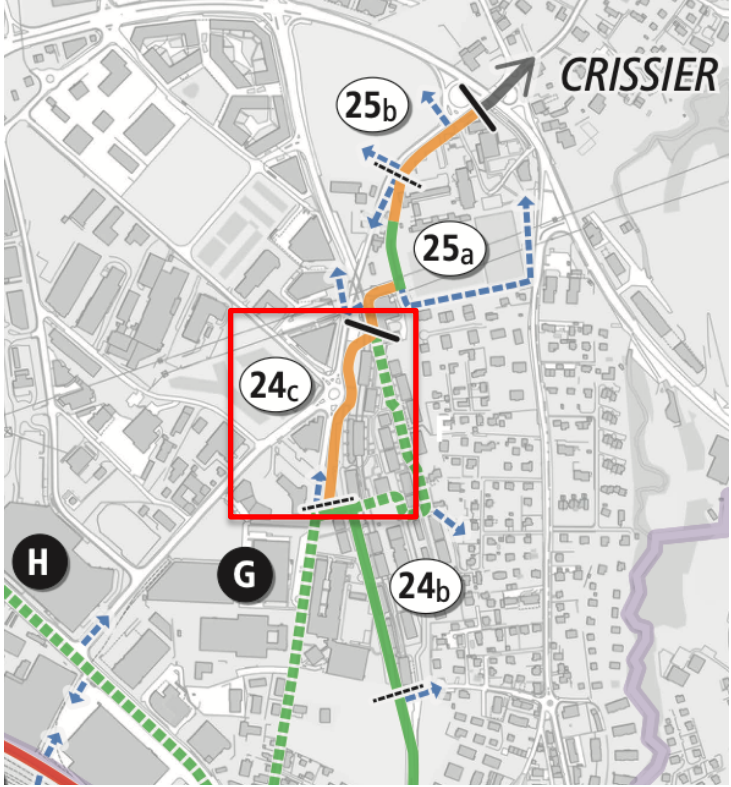
Proposition d'intervention

Dans cette zone à trafic restreint, le principe de mixité est retenu. Balisage de la voie-verte à mettre en place.



Date de mise à jour : 07.11.2022

FICHE N° 24c - TRONÇON DEFINITIF

Localisation	Commune(s) territoriale(s) et localisation
	Crissier
	Porteur(s) du projet
	Commune de Crissier
	Faisabilité foncière et enjeux
	Parcelle privée n° 2200 et parcelle privée communale n° 673
	Projet(s) connexe(s)
	Aucun
	Franchissement(s) connexe(s)
	Aucun
	Urbanisation
	Zone dense
	Type de zone
	Sentier hors trafic (piste mixte en bordure de route)
	Volume de trafic automobile
	Aucun
Horizon de réalisation du projet définitif	Itinéraire transitoire à prévoir
Dès que possible	Oui, tronçon G

État des lieux

Actuellement aucun cheminement n'existe. Il s'agit d'une zone végétalisée et partiellement arborisée.

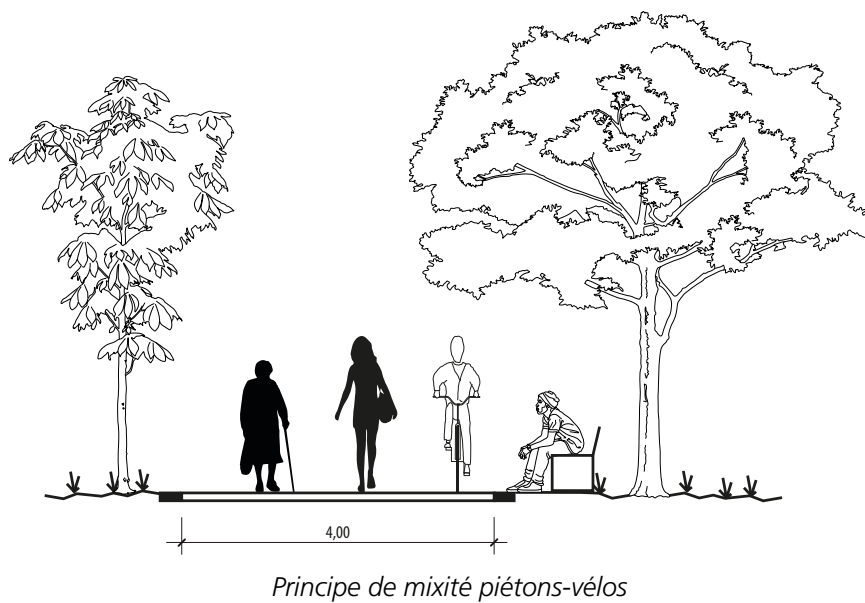


Situation actuelle

Proposition d'intervention

Création d'un chemin mixte piétons/vélos de 4m sur la parcelle privée n° 2200, entre la zone de stationnement et la Route de Marcolet. La végétation est déjà très présente sur cette parcelle.

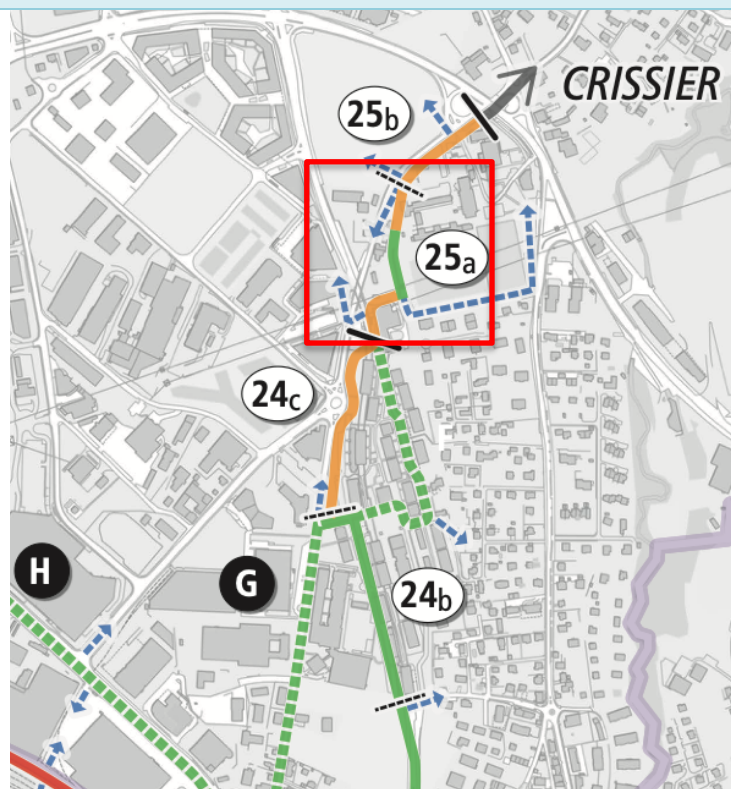
Éclairage à étudier et dans la mesure du possible compléter par des éléments de mobilier urbain.



Date de mise à jour : 07.11.2022

FICHE N° 25a - TRONÇON DEFINITIF

Localisation



Commune(s) territoriale(s) et localisation

Crissier

Porteur(s) du projet

Commune de Crissier

Faisabilité foncière et enjeux

Parcelles privées communales n° 673 et 667

Projet(s) connexe(s)

Aucun

Franchissement(s) connexe(s)

Aucun

Urbanisation

Zone peu dense

Type de zone

Sentier hors trafic

Volume de trafic automobile

Aucun

Horizon de réalisation du projet définitif

Dès que possible

Itinéraire transitoire à prévoir

Aucun

État des lieux

Actuellement, présence d'un cheminement pour mobilité douce d'une largeur d'environ 1.7m.



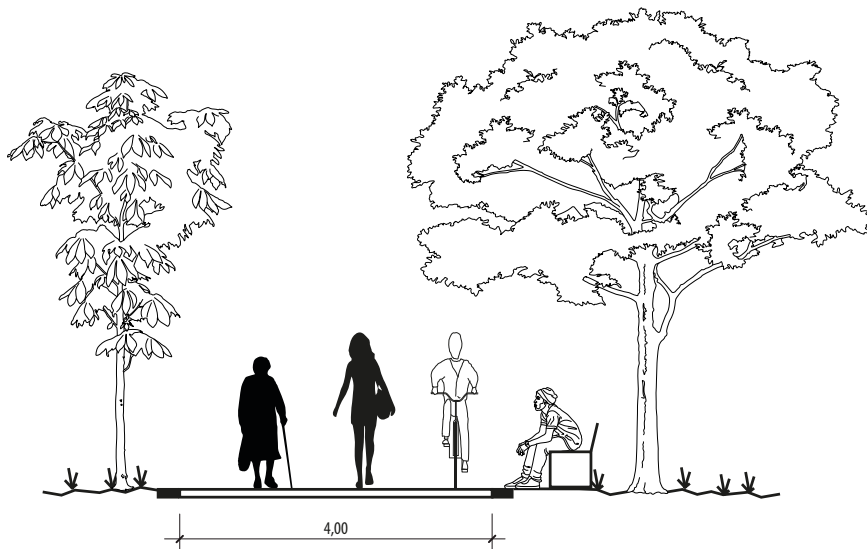
Situation actuelle

Proposition d'intervention

Elargissement du cheminement existant pour en faire une voie verte mixte piétons/vélos de minimum 4 m. La rampe au Nord du collège est à réaménager et élargir.

Une attention particulière devra être portée aux endroits où les flux d'écopiers et la voie verte se croiseront.

Éclairage déjà présent. Dans la mesure du possible, arboriser davantage et compléter par des éléments de mobilier urbain.

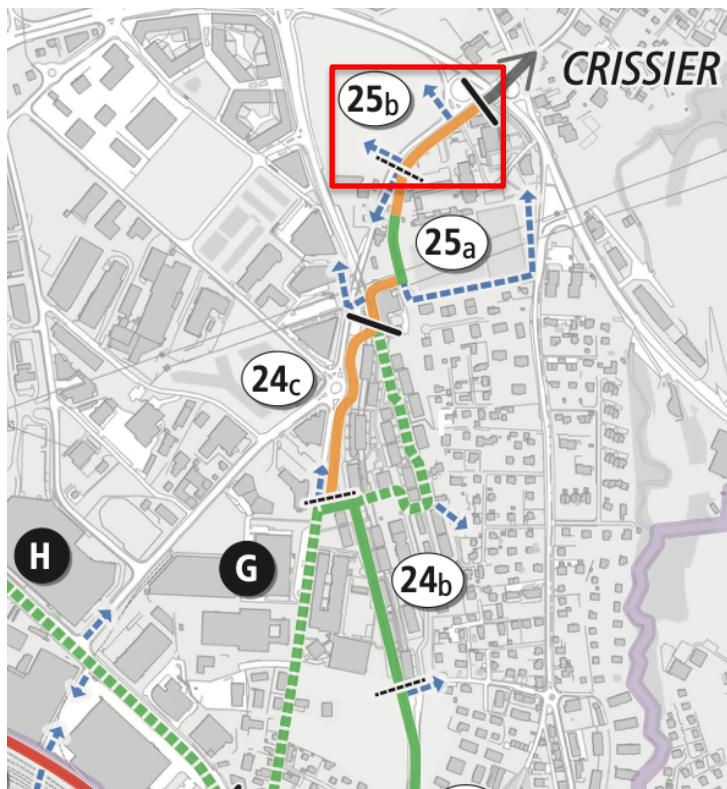


Principe de mixité piétons-vélos

Date de mise à jour : 07.11.2022

FICHE N° 25b - TRONÇON DÉFINITIF

Localisation



Commune(s) territoriale(s) et localisation

Crissier

Porteur(s) du projet

Commune de Crissier

Faisabilité foncière et enjeux

Parcelle privée communale n° 667 et DP

Projet(s) connexe(s)

PA Chisaz
 Axes forts de transports publics urbains (PP10)
 PA En Chise
 Route de la Carrière

Franchissement(s) connexe(s)

Aucun

Urbanisation

Zone peu dense

Type de zone

Sentier hors trafic (piste mixte en bordure de route)

Volume de trafic automobile

Aucun

Horizon de réalisation du projet définitif

Dès que possible

Itinéraire transitoire à prévoir

Aucun

État des lieux

Actuellement, présence d'un trottoir pour les piétons. Il s'agit d'une zone végétalisée et en grande partie arborisée, avec traversée de deux accès à des zones de stationnement voitures (école).



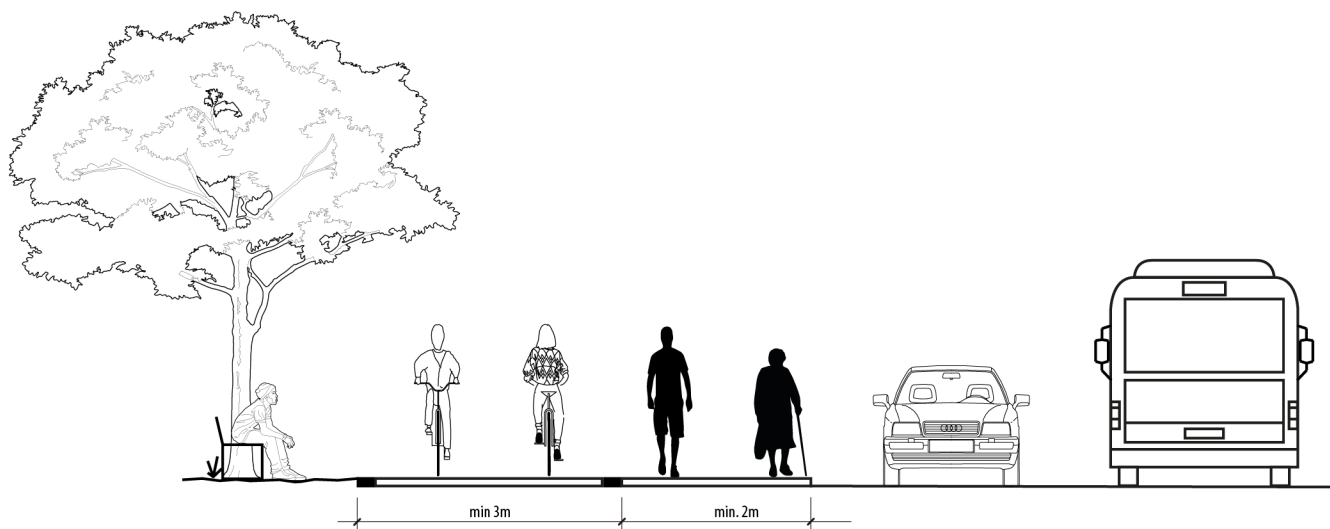
Situation actuelle

Proposition d'intervention

Création d'une piste cyclable de 3m, sur la parcelle privée n° 667 et le DP, entre l'arborisation existante et le trottoir de la Route de la Carrière. Étant donné la présence d'un école, des arrêts de bus et de la pente, une piste séparée piétons/vélos est privilégiée.

Un aménagement spécifique au droit de l'arrêt bus devra être étudié. Une attention particulière devra être portée au droit de l'abri bus en ce qui concerne les visibilité.

Éclairage existant. Dans la mesure du possible compléter par des éléments de mobilier urbain.

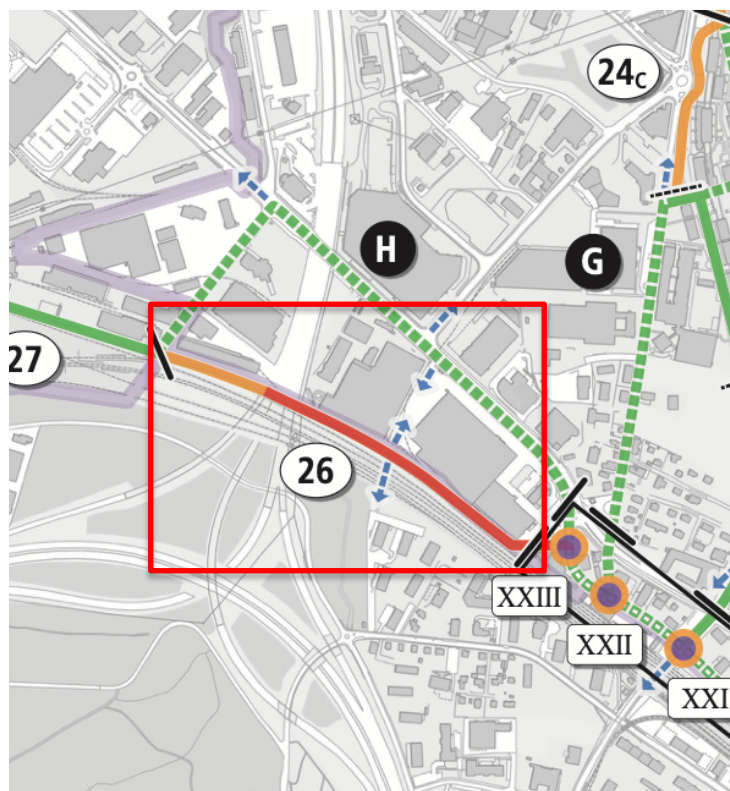


Principe de piste séparée piétons-vélos

Date de mise à jour : 07.11.2022

FICHE N° 26 - TRONÇON DEFINITIF

Localisation



Commune(s) territoriale(s) et localisation

Crissier et Ecublens

Porteur(s) du projet

Communes de Crissier et d'Ecublens, ainsi que les CFF

Faisabilité foncière et enjeux

Parcelles privées, DP et parcelle des CFF

Projet(s) connexe(s)

Aucun

Franchissement(s) connexe(s)

Franchissement XXIII

Urbanisation

Zone peu dense

Type de zone

Sentier hors trafic

Volume de trafic automobile

Aucun

Horizon de réalisation du projet définitif

Incertain (à très long terme)

Itinéraire transitoire à prévoir

Oui, tronçon H

État des lieux

Ce tronçon traverse un site industriel. Il n'existe aucune continuité de mobilité douce le long des voies ferrées.

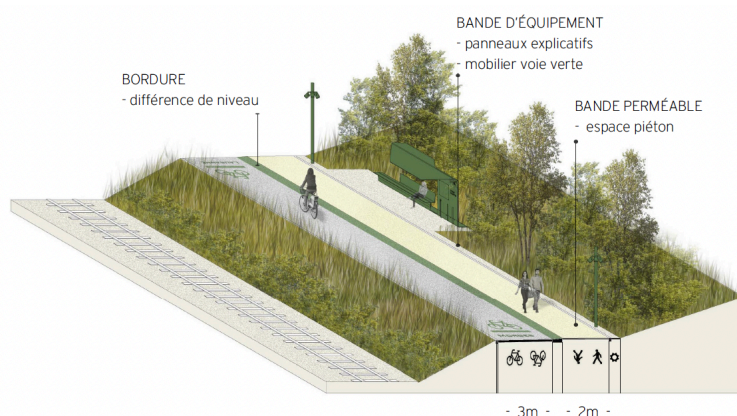


Situation actuelle

Proposition d'intervention

Création d'une piste cyclable bidirectionnelle et d'un trottoir le long des voies ferrées. Les bâtiments industriels aujourd'hui présents devront être supprimés ou modifiés, afin de libérer de l'espace pour la création de la voie verte. Cette réalisation n'étant pas forcément réalisable rapidement, une déviation a été prévue (tronçon H).

Éclairage et végétalisation à prévoir.



Voies CFF – Gabarit dissocié piétons/vélos (site propre)

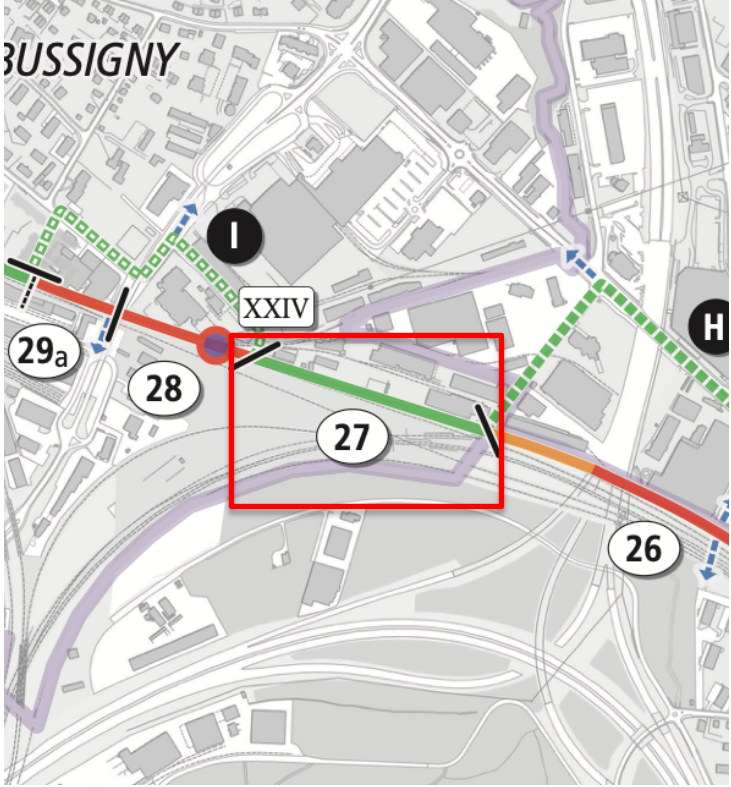
Source : extrait de la Charte d'aménagement de la voie verte d'agglomération Lausanne-Morges (chantier 5)



En cas de gabarit restreint, prévoir un aménagement piétons-vélos de 4m de large avec si possible une arborisation et du mobilier urbain. L'arborisation ne pourra probablement pas se trouver du côté des voies CFF en raison des distances de sécurité avec les lignes de contact (distance de 4m à assurer entre l'axe des voies et la barrière anti-intrusion, selon la norme VSS 71 253).

Date de mise à jour : 04.11.2022

FICHE N° 27 - TRONÇON DEFINITIF

Localisation	Commune(s) territoriale(s) et localisation
	Bussigny – Rue d'Etrablon
	Porteur(s) du projet
	Commune de Bussigny et les CFF
	Faisabilité foncière et enjeux
	Parcelle privée CFF
	Projet(s) connexe(s)
	PDL Arc-en-Ciel secteur C2 1b
	Franchissement(s) connexe(s)
	Franchissement XXIV
	Urbanisation
	Zone peu dense
	Type de zone
	Trafic restreint
	Volume de trafic automobile
	Très faible (- 500 V/J)
Horizon de réalisation du projet définitif	Itinéraire transitoire à prévoir
Dès que possible	Aucun

État des lieux

Un aménagement cyclable existe le long des voies CFF sous forme d'une contre-allée (sur domaine CFF).



Situation actuelle

Proposition d'intervention

Variante 1 :

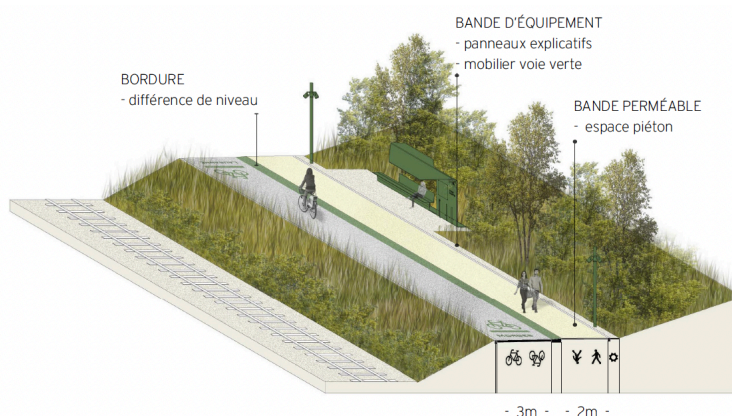
Refaire le revêtement de la chaussée, fermer la rue au transit des transports individuels motorisés (TIM) et la réserver aux vélos et ayants droits (stationnement voitures). Les piétons utilisent la piste actuelle.

Variante 2 :

Élargissement de la piste cyclable existante, afin de créer une piste cyclable bidirectionnelle et un trottoir le long des voies ferrées. Cet élargissement est envisageable uniquement en empiétant dans le talus CFF et en supprimant les places de stationnement voitures situées le long de la Rue d'Etrablon (anciennement Chemin de Bas-de-Plan).

Éclairage à prévoir et végétation existante à préserver et/ou compléter/remplacer.

Avec espace large à disposition :



Voies CFF – Gabarit dissocié piétons/vélos (site propre)

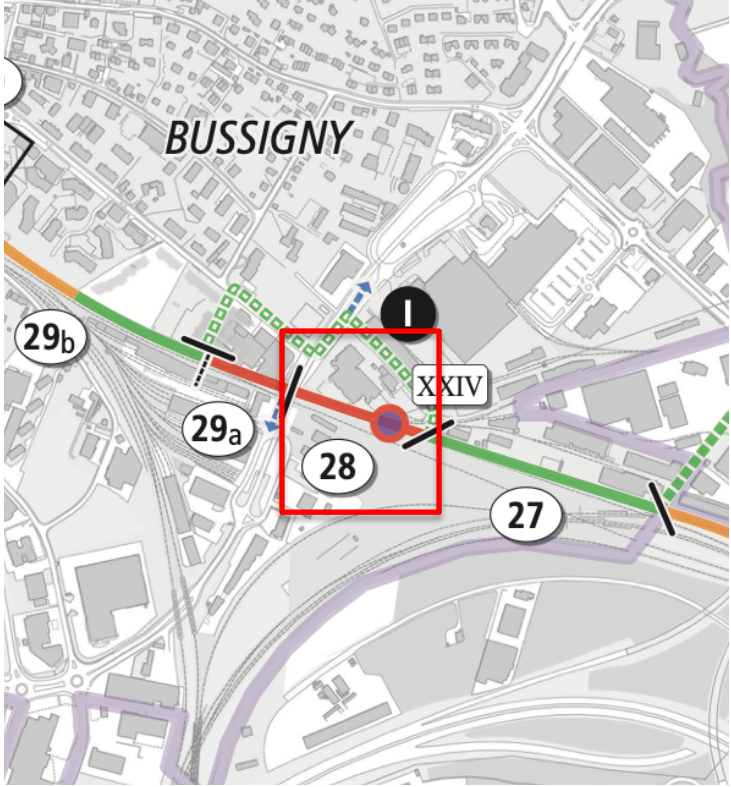
Source : extrait de la Charte d'aménagement de la voie verte d'agglomération Lausanne-Morges (chantier 5)

Avec espace restreint à disposition :



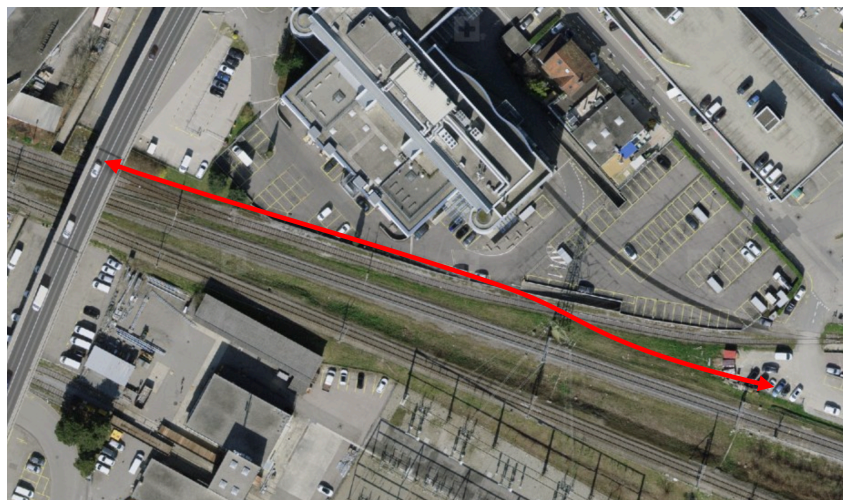
En cas de gabarit restreint, prévoir un aménagement piétons-vélos de 4m de large avec si possible une arborisation et du mobilier urbain. L'arborisation ne pourra probablement pas se trouver du côté des voies CFF en raison des distances de sécurité avec les lignes de contact (distance de 4m à assurer entre l'axe des voies et la barrière anti-intrusion, selon la norme VSS 71 253).

FICHE N° 28 - TRONÇON DEFINITIF

Localisation	Commune(s) territoriale(s) et localisation
	Bussigny
	Porteur(s) du projet
	Commune de Bussigny et les CFF
	Faisabilité foncière et enjeux
	Parcelles privées et parcelle privée CFF
	Projet(s) connexe(s)
	PDL Arc-en-Ciel secteur A2
	Franchissement(s) connexe(s)
	Franchissement XXIV
	Urbanisation
	Zone peu dense
	Type de zone
	Sentier hors trafic
	Volume de trafic automobile
	Aucun
Horizon de réalisation du projet définitif	Itinéraire transitoire à prévoir
Incertain (à très long terme)	Oui, tronçon I

État des lieux

Aucun aménagement de mobilité douce existant. Présence de stationnement voitures des bâtiments industriels et de voies ferrées (CFF + industries).



Situation actuelle

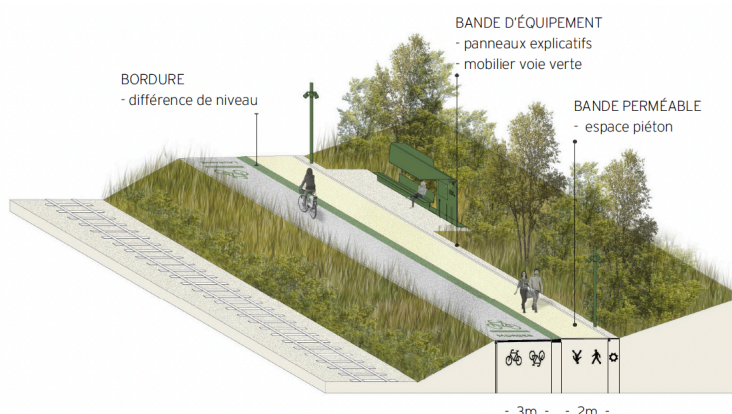
Proposition d'intervention

Création d'une piste cyclable bidirectionnelle et d'un trottoir le long des voies ferrées. Une partie des places de stationnement voitures des bâtiments industriels aujourd'hui présents devront être supprimées, afin de libérer de l'espace pour la création de la Voie Verte. Cette réalisation n'étant pas forcément réalisable rapidement, une déviation a été prévue (tronçon I).

Une alternative avec un aménagement de la voie de chemin de fer (encore utilisée par Matisa et Scheuchzer) pour une utilisation mixte (vélo/industrie) est à étudier en se basant sur des exemples similaires (voie industrielle à Bâle par exemple).

Éclairage et végétalisation à prévoir.

Avec espace large à disposition :



Voies CFF – Gabarit dissocié piétons/vélos (site propre)

Source : extrait de la Charte d'aménagement de la voie verte d'agglomération Lausanne-Morges (chantier 5)

Avec espace restreint à disposition :

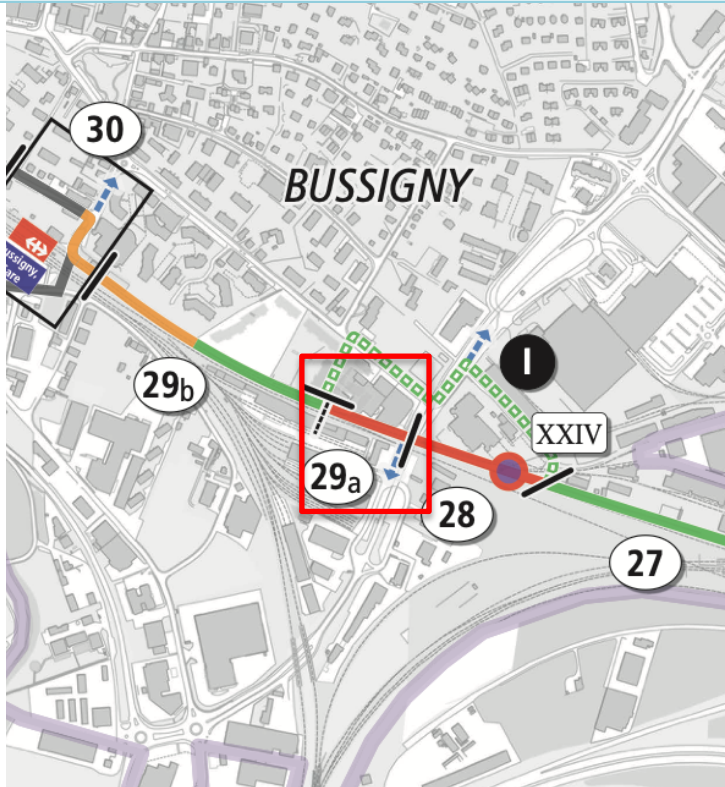


En cas de gabarit restreint, prévoir un aménagement piétons-vélos de 4m de large avec si possible une arborisation et du mobilier urbain. L'arborisation ne pourra probablement pas se trouver du côté des voies CFF en raison des distances de sécurité avec les lignes de contact (distance de 4m à assurer entre l'axe des voies et la barrière anti-intrusion, selon la norme VSS 71 253).

Date de mise à jour : 04.11.2022

FICHE N° 29a - TRONÇON DEFINITIF

Localisation



Commune(s) territoriale(s) et localisation

Bussigny

Porteur(s) du projet

Commune de Bussigny et les CFF

Faisabilité foncière et enjeux

Parcelles privées (avec servitudes) et parcelle privée CFF

Projet(s) connexe(s)

PPA Industrie secteurs 3 et 4

Franchissement(s) connexe(s)

Aucun

Urbanisation

Zone peu dense

Type de zone

Trafic restreint

Volume de trafic automobile

Très faible (-500 V/J)

Horizon de réalisation du projet définitif

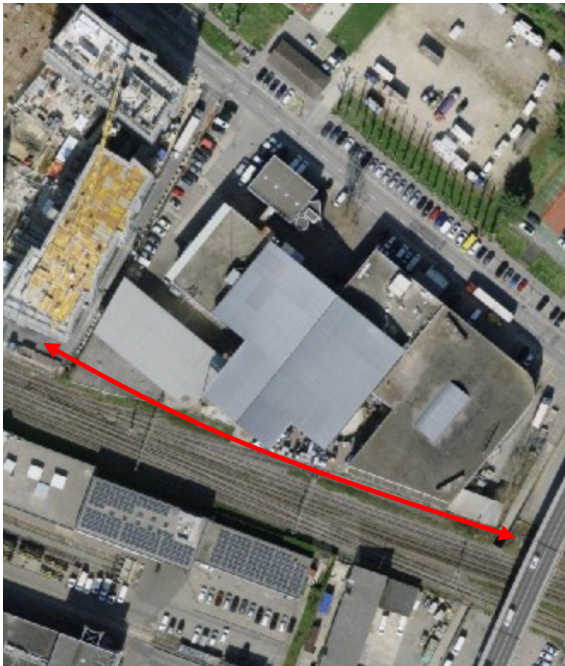
PPA Industrie secteur 3 (parcelles 619, 3207, 3450 et 3232) horizon 2024-2025 et secteur 4 (parcelle 684) horizon non défini

Itinéraire transitoire à prévoir

Oui, tronçon I

État des lieux

Aucun aménagement de mobilité douce existant. Présence de bâtiments industriels et de voies ferrées (CFF). La voie ferrée le long du secteur 4 est privée.



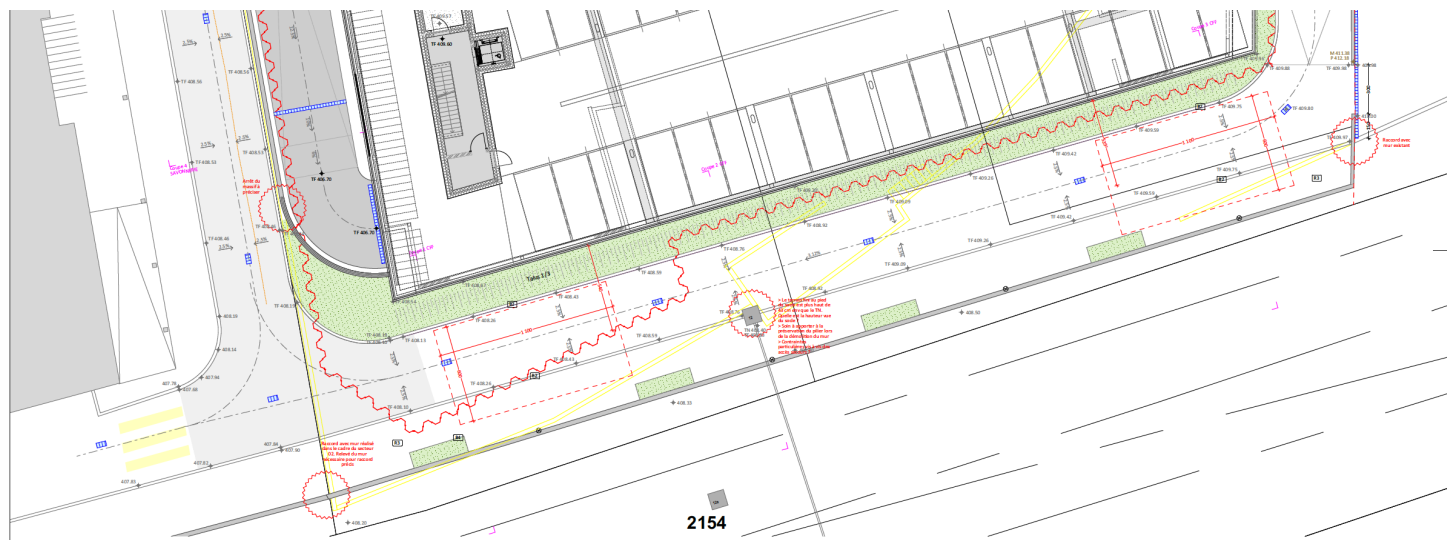
Situation actuelle

Proposition d'intervention

Le principe d'aménagement est déjà défini dans le PPA Industrie. Le secteur 4 sera donc un prolongement de ce qui vient d'être réalisé dans les secteurs 1 et 2 (Chemin de la Savonnerie). La création d'un aménagement vélo et piéton bidirectionnel le long des voies ferrées se fera soit sous forme de trottoir mixte, soit sous forme d'un aménagement séparé de la chaussée. Une mixité avec les voitures peut être envisagée sur les secteurs avec un trafic limité et où le gabarit est restreint.

Ce tronçon n'étant pas réalisable de suite, une déviation a été prévue (tronçon I).

Éclairage et végétalisation à prévoir.



Source : Commune de Bussigny - Extrait plan du réaménagement du Chemin de la Savonnerie

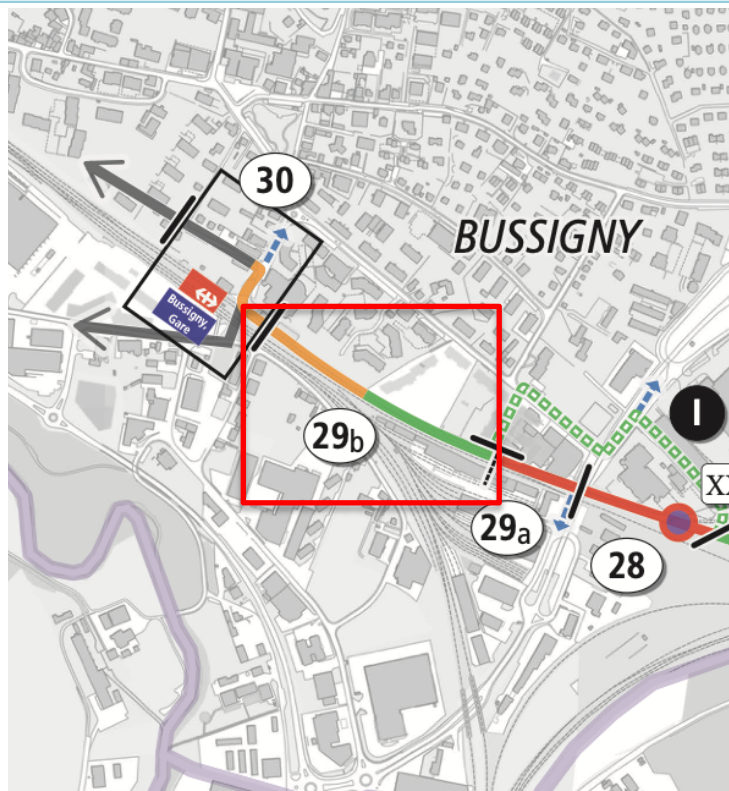


En cas de gabarit restreint, prévoir un aménagement piétons-vélos de 4m de large avec si possible une arborisation et du mobilier urbain. L'arborisation ne pourra probablement pas se trouver du côté des voies CFF en raison des distances de sécurité avec les lignes de contact (distance de 4m à assurer entre l'axe des voies et les aménagements, selon les dispositions d'exécution de l'ordonnance sur les chemins de fer (DE-OCF) et la norme VSS 71 253).

Date de mise à jour : 09.11.2022

FICHE N° 29b - TRONÇON DEFINITIF

Localisation



Commune(s) territoriale(s) et localisation

Bussigny

Porteur(s) du projet

Commune de Bussigny et les CFF

Faisabilité foncière et enjeu

Parcelles privées (avec servitudes) et parcelle privée CFF

Projet(s) connexe(s)

PPA Industrie secteurs 1 et 2
Études interface mobilité (dont BHNS)

Franchissement(s) connexe(s)

Aucun

Urbanisation

Zone très dense

Type de zone

Trafic restreint

Volume de trafic automobile

Très faible (-500 V/J)

Horizon de réalisation du projet définitif

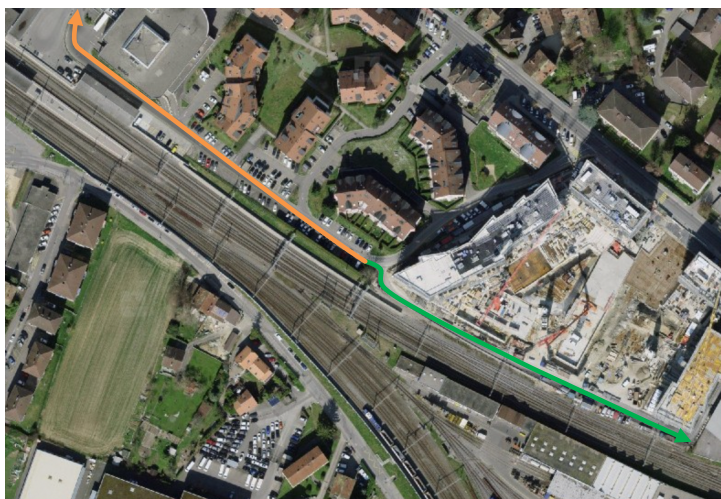
Horizon PPA Industrie (fin des travaux automne 2022)

Itinéraire transitoire à prévoir

Oui, tronçon I

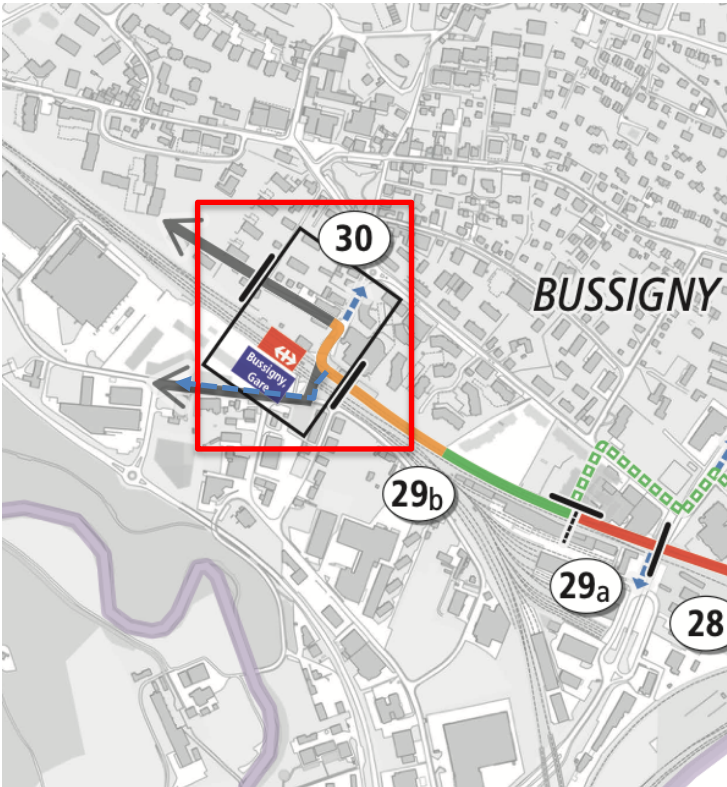
État des lieux

Secteur où la Voie Verte utilise la voirie existante (piste mixte piétons et vélos déjà réalisée pour la partie Est) située entre les voies ferroviaires et des quartiers de logements.



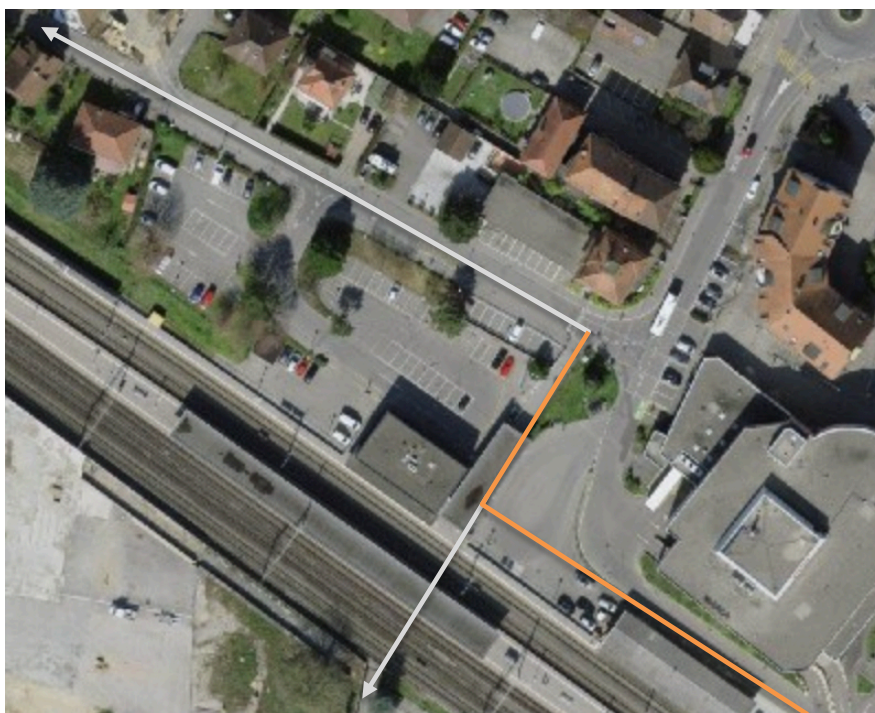
Situation actuelle et photos du Chemin de la Savonnerie (tronçon Est réalisé)

FICHE N° 30 - TRONÇON DEFINITIF

Localisation	Commune(s) territoriale(s) et localisation
	Bussigny
	Porteur(s) du projet
	Commune de Bussigny et les CFF
	Faisabilité foncière et enjeux
	Parcelle privée CFF et DP
	Projet(s) connexe(s)
	Réaménagement du secteur de la gare de Bussigny
	Interface mobilité y compris BHNS
	Franchissement(s) connexe(s)
	Passage inférieur existant, destiné aux piétons uniquement
	Un élargissement de celui-ci pourrait être envisagé pour le passage des vélos (avec ou sans accès aux quais)
	Urbanisation
	Zone peu dense
	Type de zone
	Non définie actuellement
	Volume de trafic automobile
	Faible (500 – 3'000 V/J)
Horizon de réalisation du projet définitif	Itinéraire transitoire à prévoir
Au plus tard en 2035 (horizon BHNS)	Aucun

État des lieux

Ce secteur est en cours d'étude. Il devra accueillir le terminus du PP10 (bus à haut niveau de service) et d'être réaménagé dans le cadre d'une vision alliant une approche urbanistique, environnementale, paysagère et un projet plus global au niveau de la mobilité (projet d'interface de transport).



Situation actuelle

Proposition d'intervention

Réorganisation du secteur de la gare et des zones de stationnement, afin de créer une zone plus favorable à l'accueil de la mobilité douce. L'objectif est de transformer la gare en une plateforme multimodale attractive.

Prévoir de l'arborisation et/ou végétalisation, du mobilier urbain et des infrastructures pour le stationnement des deux-roues.

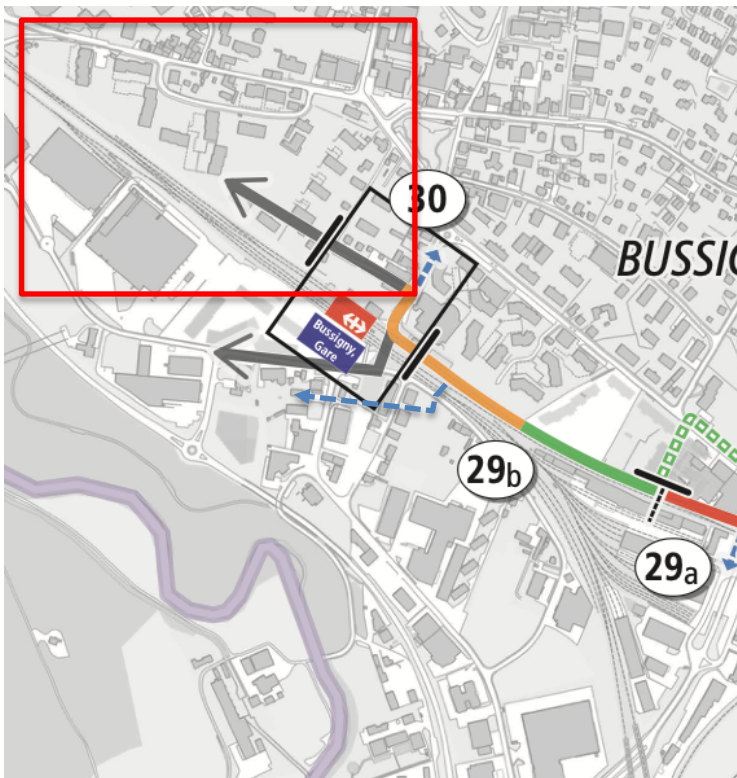
Le franchissement de ce secteur par la Voie Verte doit être inclus dans la réflexion pilotée par la Commune et les CFF. Il est important de considérer le double enjeu de créer une bonne connexion pour les cycles à la gare et d'assurer sa traversée parallèlement aux voies CFF de manière efficace.

Un nouveau dimensionnement du passage inférieur doit être étudié pour le passage des vélos (avec ou sans accès aux quais) compatible avec les flux piétons.

Date de mise à jour : 04.11.2022

FICHE N° 31 (annexe) - TRONÇON DEFINITIF

Localisation



Commune(s) territoriale(s) et localisation

Bussigny

Porteur(s) du projet

Commune de Bussigny et les CFF

Faisabilité foncière et enjeux

Parcelles privées et parcelle privée CFF

Projet(s) connexe(s)

Réaménagement du secteur de la Gare (interface mobilité y compris BHNS)
Etudes du Canton, dans le cadre des aménagements de la RC 151

Franchissement(s) connexe(s)

Aucun

Urbanisation

Zone peu dense

Type de zone

Trafic restreint et sentier hors trafic

Volume de trafic automobile

Très faible (-500 V/J)

Horizon de réalisation du projet définitif

Incertain

Itinéraire transitoire à prévoir

Aucun

État des lieux

Un cheminement de mobilité douce de faible largeur existe dans la partie centrale et permet de rejoindre le passage supérieur permettant le franchissement des voies CFF. Aucune continuité pour les modes doux en direction du Nord-Ouest, le long des voies ferrées.



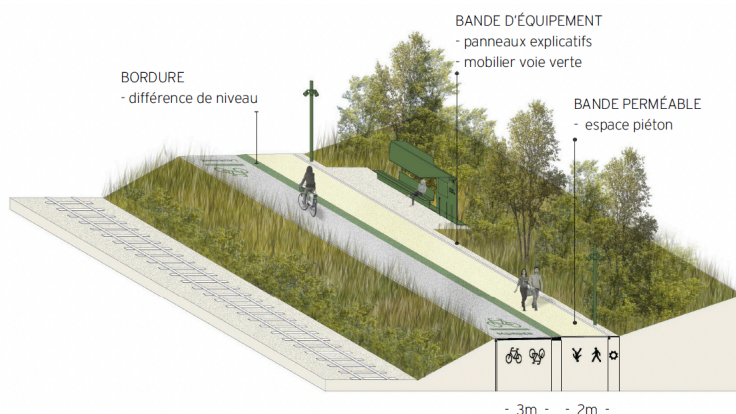
Situation actuelle

Proposition d'intervention

En fonction de l'aménagement de la gare (voire fiche 30), l'aménagement pourrait prendre place sur son extrémité Sud-Est sur la Rue de l'Ancienne Poste. Dans ce cas, un principe de mixité avec le trafic automobile est à prévoir sur ce tronçon.

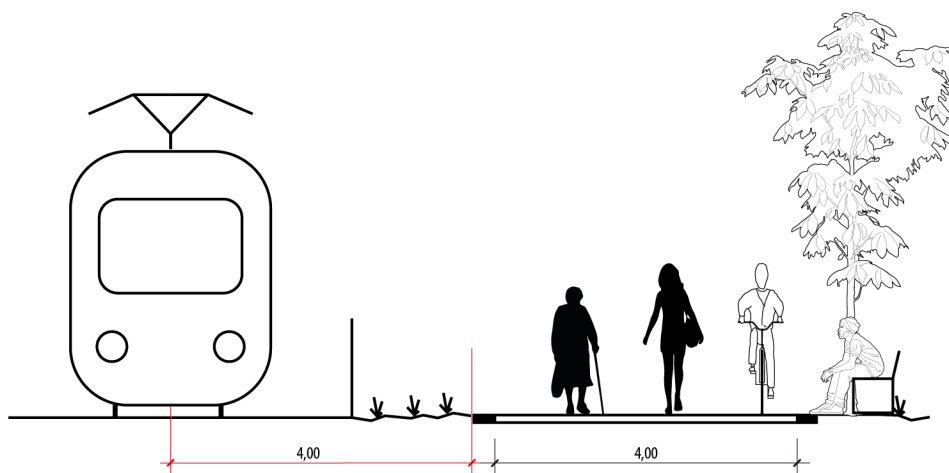
Pour le reste du tronçon, création d'une piste cyclable bidirectionnelle et d'un trottoir le long des voies ferrées sur le reste du tronçon en direction du Nord-Ouest. Une variante pourrait cheminer par la Rue de Remanan et ainsi rejoindre la Rue Saint-Germain (voir flèche grise en traitillé dans « état des lieux »), poursuivant le principe de mixité avec le trafic automobile proposé pour la Rue de l'Ancienne Poste.

Éclairage à prévoir et végétation existante à préserver et/ou compléter/remplacer.



Voies CFF – Gabarit dissocié piétons/vélos (site propre)

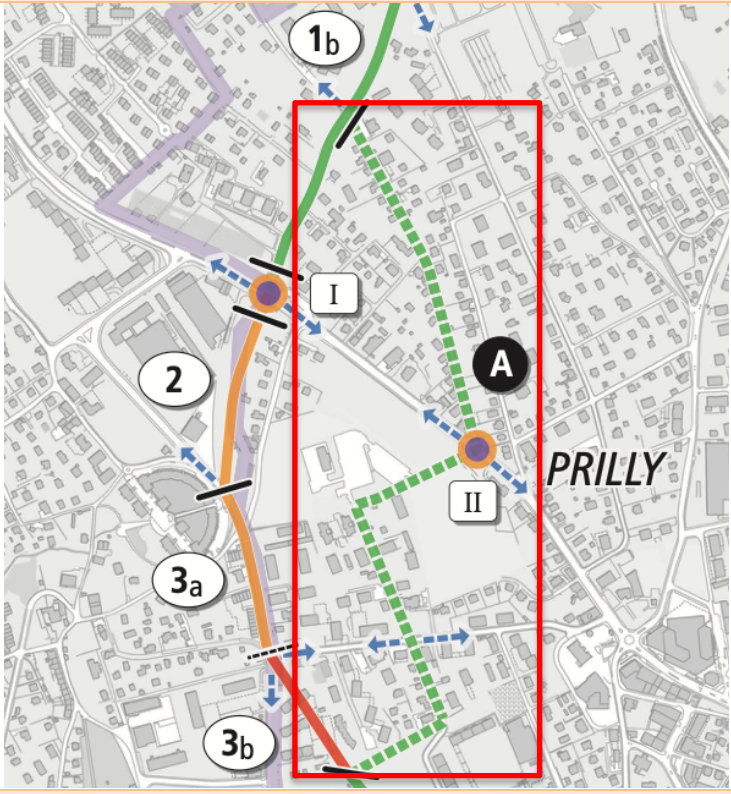
Source : extrait de la Charte d'aménagement de la voie verte d'agglomération Lausanne-Morges (chantier 5)



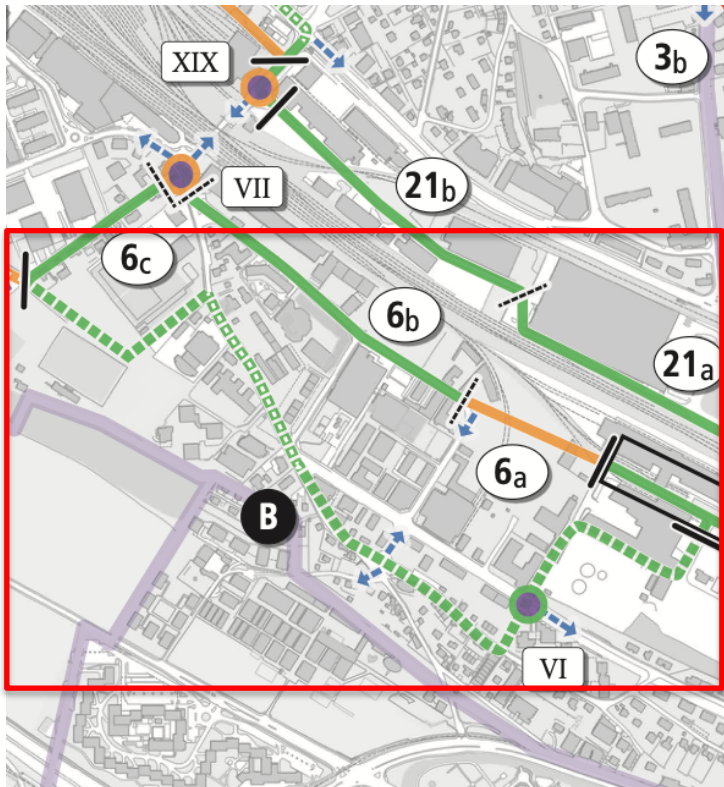
En cas de gabarit restreint, prévoir un aménagement piétons-vélos de 4m de large avec si possible une arborisation et du mobilier urbain. L'arborisation ne pourra probablement pas se trouver du côté des voies CFF en raison des distances de sécurité avec les lignes de contact (distance de 4m à assurer entre l'axe des voies et la barrière anti-intrusion, selon la norme VSS 71 253).

Date de mise à jour : 04.11.2022

FICHE A - TRONÇON TRANSITOIRE (lié aux fiches n°1b, 2, 3a et 3b)

Localisation	Commune(s) territoriale(s) et localisation
	Prilly
	Porteur(s) du projet
	Commune de Prilly
	Faisabilité foncière et enjeux
	Domaine public (excepté dernier barreau au Sud sur parcelles privées n°672 et 927)
	Projet(s) connexe(s)
	BHNS, Grand Pré Ouest et PDL Corminjoz
	Franchissement(s) connexe(s)
	Franchissement II
	Urbanisation
	Zone dense
	Type de zone
	Zone 30
	Volume de trafic automobile
	Faible (500 – 3'000 V/J)
Horizon de réalisation du projet définitif	Élément(s) lié(s) au niveau du planning
2026 (horizon Grand Pré Ouest)	Projet Grand Pré Ouest
État des lieux	
<p>La proposition de déviation utilise les tronçons suivants : Chemin de Perréaz, Chemin de Corminjoz, Chemin de la Pommeraie, Avenue de la Rochelle et parcelles privées 672 et 927. L'ensemble du secteur est en zone 30, à l'exception de la traversée de la Route de Cossonay.</p>	
Proposition d'intervention	
<p>Une mixité voitures/vélos est à maintenir sur ces rues.</p> <p>La traversée de la Route de Cossonay sera sécurisée lors de la création du BHNS (prévue entre septembre 2023 et avril 2024 entre Corminjoz et Prilly-Centre).</p> <p>Seuls quelques repères visuels sont à ajouter pour montrer la continuité de la Voie Verte.</p>	
Date de mise à jour : 04.11.2022	

FICHE B - TRONÇON TRANSITOIRE (lié aux fiches n°5, 6a, 6b et 6c)

Localisation	Commune(s) territoriale(s) et localisation
	Renens – Ch. de l'Usine à Gaz, Ch. des Côtes, Rue du Lac, Ch. du Censuy, Av. du Censuy
	Porteur(s) du projet Commune de Renens et Fabrique de Malley
	Faisabilité foncière et enjeux Chemin de l'Usine à Gaz : parcelle privée (794) Chemin des Côtes / Rue du Lac : DP largeurs variables Chemin du Censuy : DP largeurs variables Avenue du Censuy : Parcelles privées
	Projet(s) connexe(s) Projet de parc à la place du parking du Censuy
	Franchissement(s) connexe(s) Franchissement VI
Horizon de réalisation du projet définitif Dès que possible	Urbanisation Zone dense
	Type de zone Route en localité, Zone 30, Sentier hors trafic
	Volume de trafic automobile Faible (500 – 3'000 V/J)
	Élément(s) lié(s) au niveau du planning Aucun

État des lieux

L'itinéraire proposé traverse principalement des quartiers modérés ou avec un trafic restreint.

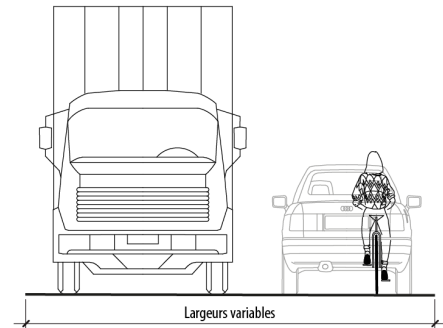


État actuel

Proposition d'intervention

A court terme :

- Chemin de l'Usine à Gaz (parcelle privée n° 794), Avenue de Longemalle, Chemin des Côtes et Rue du Lac : Principe de mixité vélos/voitures dans zone à trafic modéré (pour sens Ouest-Est). Maintien de la voie verte sur l'Av. de Longemalle pour le sens Est-Ouest.
- Chemin du Censuy (DP communal) : utilisation des aménagements existants (bande cyclable et piste cyclable).
- Avenue du Censuy (parcelle privée n°751) : possibilités d'élargissement de la chaussée à coordonner avec les contraintes foncières.



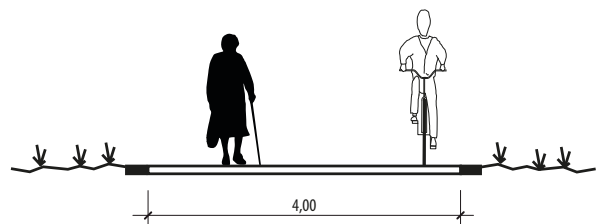
Mixité vélos-voitures

Vérifier continuité de l'éclairage public et prévoir végétalisation et arborisation.

Cheminement créé provisoirement pour la voie verte à maintenir après réalisation de la voie verte définitive pour la perméabilité entre quartiers.

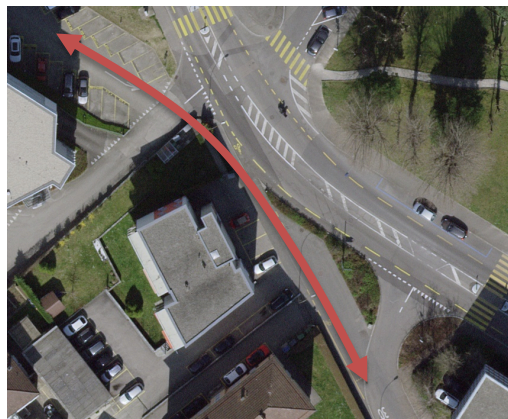
A long terme si tronçon 6a (Chêne – Usine à Gaz) non réalisé :

- Traversées de parcelles privées (n° 784, 939, 780) : Traversée du carrefour à sécuriser et création d'un cheminement piétons et vélos hors trafic entre les parcelles privées. Négociations à entreprendre, avec suppression et réorganisation du stationnement voitures.



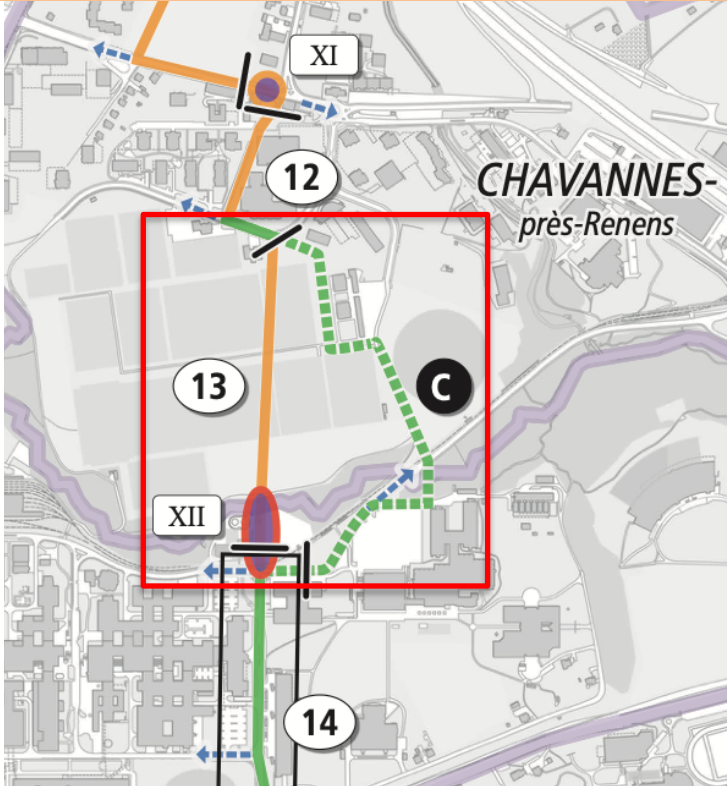
Cheminement mixte piétons-vélos

Au carrefour entre la Rue du Lac et l'Avenue de Longemalle, un aménagement permettant aux cycles de rester sur la partie Nord de la chaussée sous forme d'un aménagement bidirectionnel doit être privilégié.



Carrefour entre la Rue du Lac et l'Avenue de Longemalle

FICHE C - TRONÇON TRANSITOIRE (lié à la fiche n° 13)

Localisation	Commune(s) territoriale(s) et localisation
	Chavannes-près-Renens, Ecublens et Lausanne
	Porteur(s) du projet
	Communes de Chavannes-près-Renens, d'Ecublens et de Lausanne, ainsi que les Hautes Écoles
	Faisabilité foncière et enjeu
	Parcelles privées et DP (une partie de Route de Praz-Veguey)
	Projet(s) connexe(s)
	Schéma directeur des Hautes Écoles
Horizon de réalisation du projet définitif Dès que possible	Franchissement(s) connexe(s)
	Aucun
	Urbanisation
	Zone peu dense
	Type de zone
	Route en localité
	Volume de trafic automobile
État des lieux <p>Au Sud, aménagement récent du Vortex et d'une passerelle au-dessus du m1 et de la Route de la Sorge avec un trottoir très généreux sur la partie Est de l'ouvrage. Au Nord, connexion avec les voiries existante. Possibilité de passer au travers du bâtiment du centre sportif.</p>	Élément(s) lié(s) au niveau du planning
	Aucun



Etat actuel

Proposition d'intervention

Création d'un cheminement mixte piétons/vélos sur la parcelle privée communale de Lausanne (280), entre les vestiaires et les terrains de foot (lien entre la Route de la Plaine et le Vortex).

Deux alternatives de tracés transitoires consisteraient à passer soit par les parcelles privées n°416, 414 et 315, rejoignant ainsi la Route de Praz-Veguey sans cheminer par la zone sportive, soit en restant sur la Route de Praz-Veguey et passer par le Café de Chavannes (voir flèches rouges en pointillé ci-dessous).

Principe de mixité vélos/voitures dans une zone à trafic modéré sur la Route de Praz-Veguey. Possibilité sur le pont de mettre le trottoir en allée piétonne avec autorisation aux cycles de l'utiliser (dans les deux sens, attention à bien réaliser le changement de côté en venant du Nord).

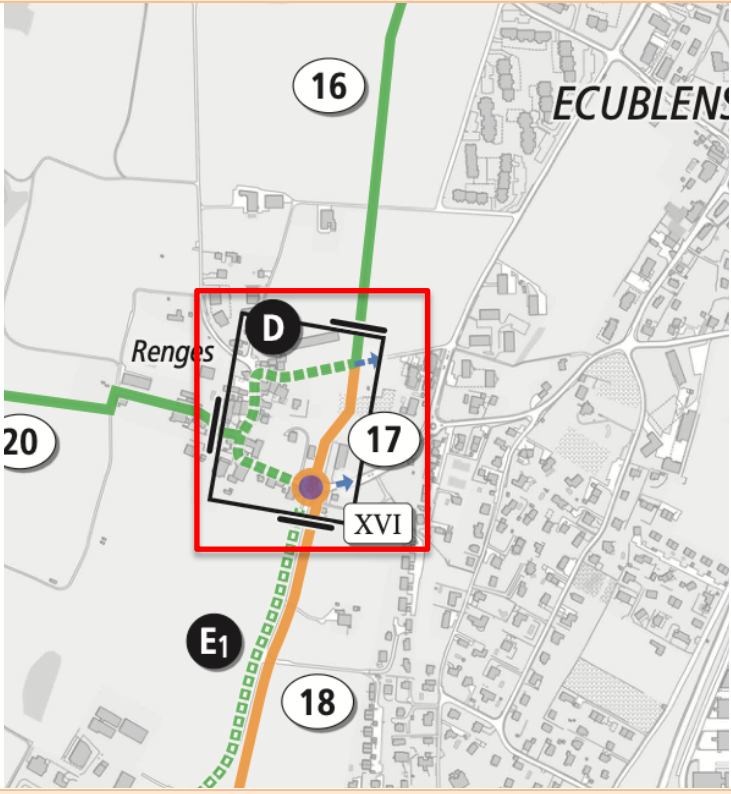
Route de la Sorge, le réaménagement prévu par l'Unil doit tenir compte, hors besoin propre au site des Hautes Écoles, d'un passage de minimum 3m de large pour les besoins cyclables de la Voie Verte.



Tracé recommandé pour la Voie Verte

Date de mise à jour : 07.11.2022

FICHE D - TRONÇON TRANSITOIRE (lié à la fiche n° 17)

Localisation	Commune(s) territoriale(s) et localisation
	Ecublens
	Porteur(s) du projet
	Commune d'Ecublens
	Faisabilité foncière et enjeux
	Sur domaine public, avec largeurs variables
	Projet(s) connexe(s)
	Image directrice « Campagne de Renges »
	Franchissement(s) connexe(s)
	Franchissement XVI
	Urbanisation
	Zone peu dense
	Type de zone
	Route en localité
	Volume de trafic automobile
	Faible (500 – 3'000 V/J)
Horizon de réalisation du projet définitif	Élément(s) lié(s) au niveau du planning
Dès que possible	Aucun

État des lieux

En l'absence de cheminement direct Nord-Sud, le réseau routier local fait une boucle vers l'Ouest. Ce réseau est typique d'un cœur de village. Il est peu fréquenté et les vitesses ne peuvent être élevées.



État actuel

Proposition d'intervention

Utilisation du réseau viaire existant (Chemin du Danube et Rue de Renges) avec principe de mixité tous modes dans une zone à faible trafic.

Des repères visuels sont à ajouter pour montrer la continuité de la Voie Verte.

Date de mise à jour : 07.11.2022

FICHE E - TRONÇON TRANSITOIRE (lié aux fiches n°18 et 19)

Localisation	Commune(s) territoriale(s) et localisation
	Ecublens
	Porteur(s) du projet
	Commune d'Ecublens
	Faisabilité foncière et enjeux
	E1 : DP de 12-12.5m, bandes cyclables (chaussée + demi-niveau) / E2 : parcelles privées communales / E3 : parcelle privée, projet compatible voie verte / E4 : DP, largeurs variables, emprises sur parcelles privées nécessaires
	Projet(s) connexe(s)
	E1 : Image directrice « Campagne de Renges »
	E3 : Projet de halle modulable avec stationnement
	E4 : PA Vallaire-Venoge
	Franchissement(s) connexe(s)
	Franchissement XVI
	Urbanisation
	Zone peu dense
	Type de zone
	Route hors localité et sentier hors trafic
	Volume de trafic automobile
	Faible (500 – 3'000 V/J) / maximum 3'000-4'000 sur la RC 81 C-S
Horizon de réalisation du projet définitif	Élément(s) lié(s) au niveau du planning
Dès que possible	Réalisation du tronçon E3 (halles modulables)
État des lieux	
<p>Itinéraire caractérisé dans sa partie Nord par une route bordée à l'Ouest par un aménagement piétons-vélos. Ce secteur est bordé de zones agricoles (en SDA).</p>	
<p>Dans la partie centre, la RC commence à être bordée de zones industrielles.</p>	
<p>Le sud est caractérisé par une activité industrielle plus dense où il est plus difficile de trouver un passage.</p>	
	

Proposition d'intervention

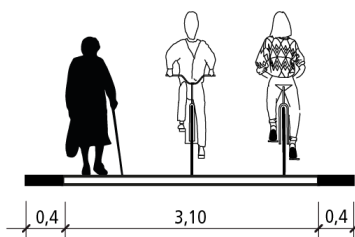
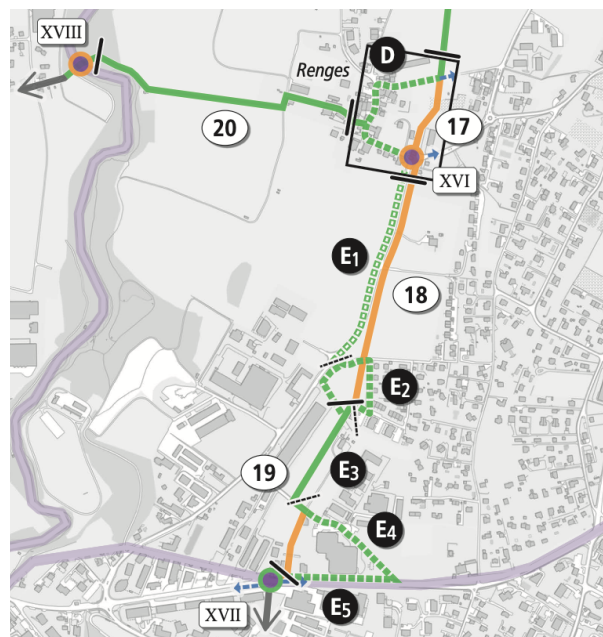
E1 : Transformation de la bande cyclable Est en piste cyclable sur demi-niveau, traversées Nord et Sud à sécuriser.

E2 : Éviter le giratoire par l'Est (traversée sécurisée en dessus), puis deux variantes à étudier (par réseau viaire majoritairement existant ou par nouvelle piste bidirectionnelle sur parcelle privée communale n° 1014).

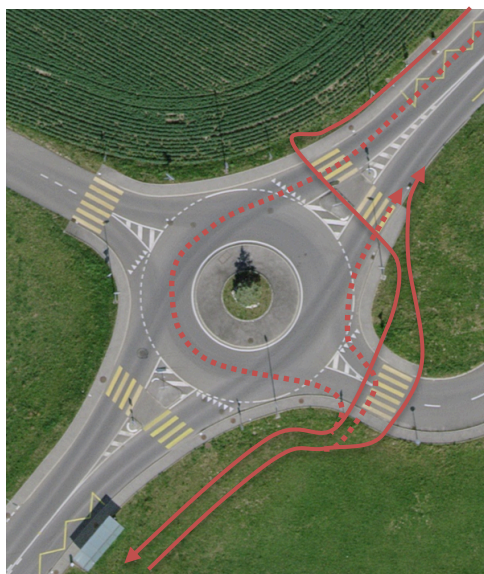
E3 : Tronçon identique à la voie verte définitive (voir fiche 19), en lien avec projet de halle modulable.

E4 : Mixité voitures/vélos avec modération à l'Ouest et mixité piétons/vélos à l'Est (cheminement à élargir, emprises nécessaires).

E5 : Vérifier la possibilité d'introduire temporairement un aménagement cyclable à double sens le long de la RC côté Nord pour permettre la connexion avec le franchissement XVII.

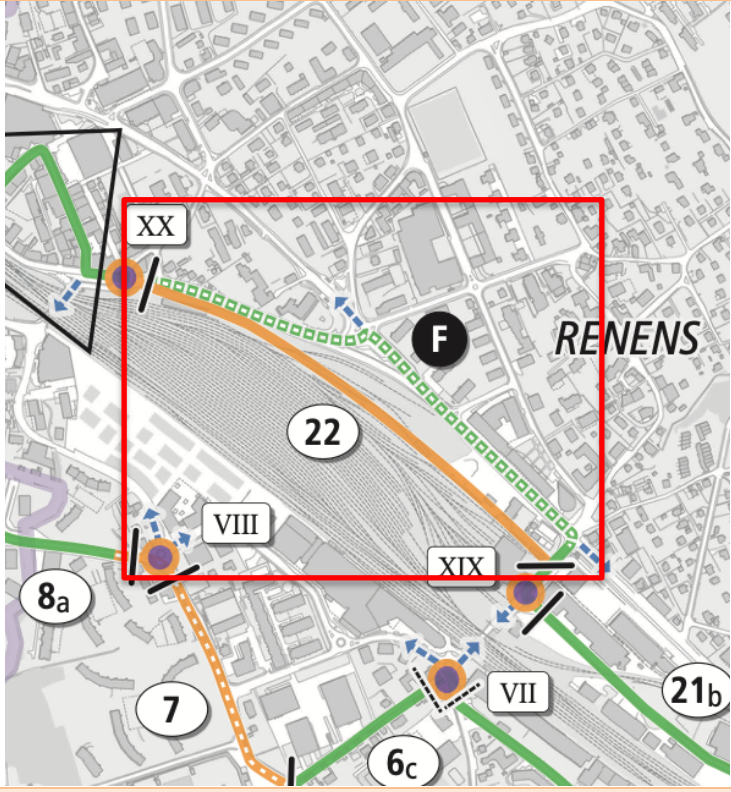


Exemple de coupe type minimale à garantir dans le cadre d'un aménagement transitoire



Différents franchissements possibles du giratoire

FICHE F - TRONÇON TRANSITOIRE (lié à la fiche n°22)

Localisation	Commune(s) territoriale(s) et localisation
	Renens
	Porteur(s) du projet
	Canton de Vaud et Commune de Renens
	Faisabilité foncière et enjeux
	Utilisation des aménagements réalisés dans le cadre du Tram (RC 151 C-P - Rue de Lausanne)
	Projet(s) connexe(s)
	Projet de tram PP2
	Franchissement(s) connexe(s)
	Franchissements XIX et XX
	Urbanisation
	Zone très dense
	Type de zone
	Route en localité (50 km/h)
	Volume de trafic automobile
	Très important (18'000 - 20'000 V/J à l'Est et 10'000 - 12'000 V/J à l'Ouest)
Horizon de réalisation du projet définitif	Élément(s) lié(s) au niveau du planning
2025 (horizon tram)	Réalisation du tram

État des lieux

La situation est appelée à très fortement évoluer avec l'arrivée du tram.

Proposition d'intervention

Cycles : utilisation des aménagements prévus dans le cadre du projet du tram (bandes cyclables, sas, tourner indirect, etc...).

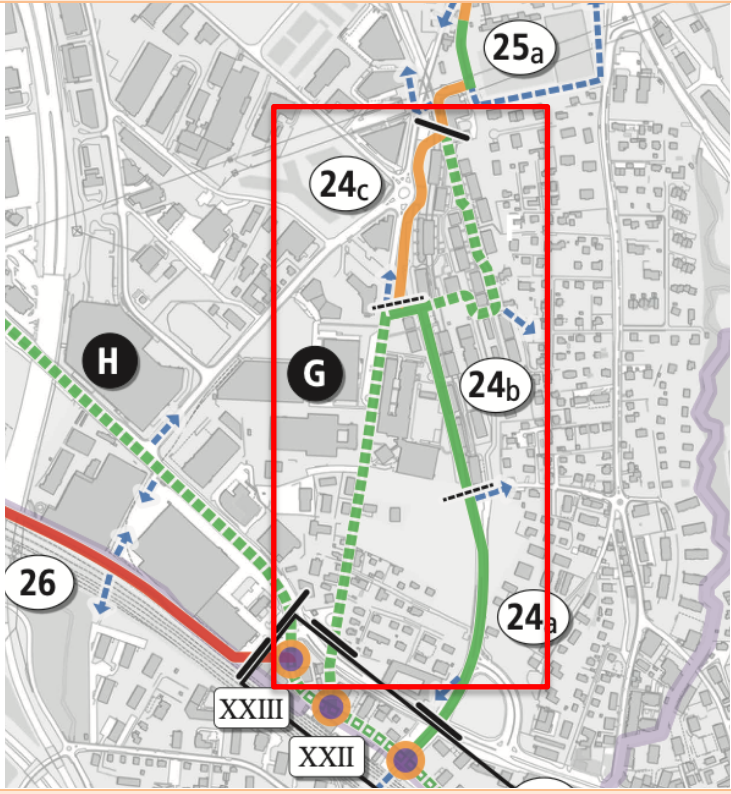
Signalisation de la Voie Verte à installer, mais absence de « labélisation Voie Verte » pour ce tronçon, en particulier pour le mouvement d'Est en Ouest qui demande de traverser des flux de véhicules pour atteindre les présélections de tourner-à-gauche.



Réaménagement projeté (tram PP2)

Date de mise à jour : 07.11.2022

FICHE G - TRONÇON TRANSITOIRE (lié aux fiches n° 24a, 24b et 24c)

Localisation	Commune(s) territoriale(s) et localisation
	Crissier
	Porteur(s) du projet
	Commune de Crissier
	Faisabilité foncière et enjeux
	Route de Marcolet : DP Quartier Pré-Fontaine : Parcelle privée Collège de la Carrière : Parcelle privée communale
	Projet(s) connexe(s)
	Projet de tram PP1
	Franchissement(s) connexe(s)
	Franchissement XXII
	Urbanisation
	Zone dense
	Type de zone
	Route en localité
	Volume de trafic automobile
	Faible (1'300 – 1'400 V/J sur la Route de Marcolet)
Horizon de réalisation du projet définitif	Élément(s) lié(s) au niveau du planning
Dès que possible	Aucun

État des lieux

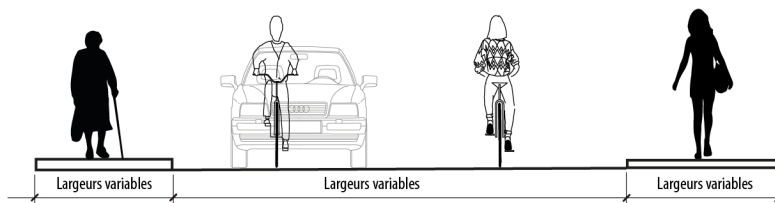
Rue à faible trafic, avec deux voies de circulation et au moins un trottoir (parfois deux). Quartier essentiellement résidentiel, avec présence d'une école, d'un EMS et quelques entreprises.



Situation actuelle

Proposition d'intervention

Utilisation de la voirie existante. Principe de mixité voitures/vélos et éventuellement création de zones à trafic modéré (type zone 30). Balisage de la voie verte à mettre en place.

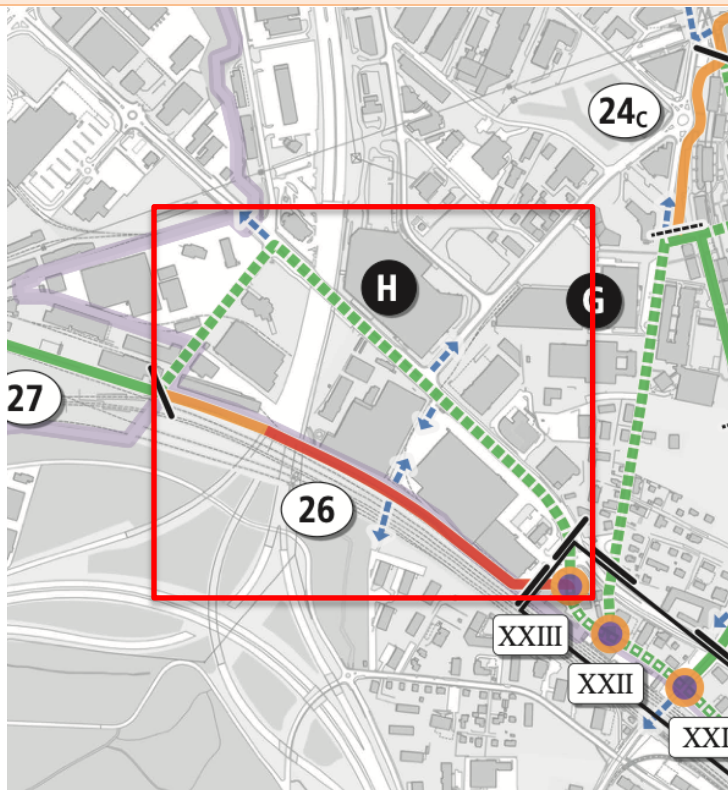


Principe de mixité voitures-vélos en zone modérée

Date de mise à jour : 07.11.2022

FICHE H - TRONÇON TRANSITOIRE (lié à la fiche n°26)

Localisation



Commune(s) territoriale(s) et localisation

Crissier et Bussigny

Porteur(s) du projet

Communes de Crissier et de Bussigny

Faisabilité foncière et enjeux

Boulevard Arc-en-Ciel : projet tram PP1
Rue d'Etrablon : existant

Projet(s) connexe(s)

Projet tram PP1

Franchissement(s) connexe(s)

Franchissement XXIII

Urbanisation

Zone dense

Type de zone

Route en localité

Volume de trafic automobile

Très important (+10'000 V/J)

Horizon de réalisation du projet définitif

2027 (horizon tram)

Élément(s) lié(s) au niveau du planning

Projet tram PP1

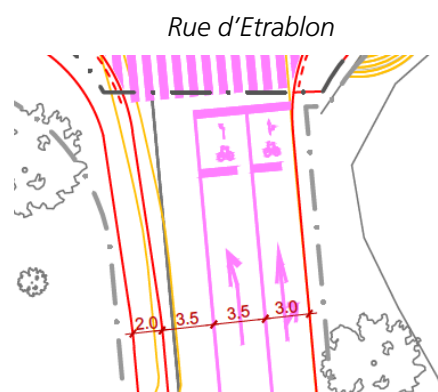
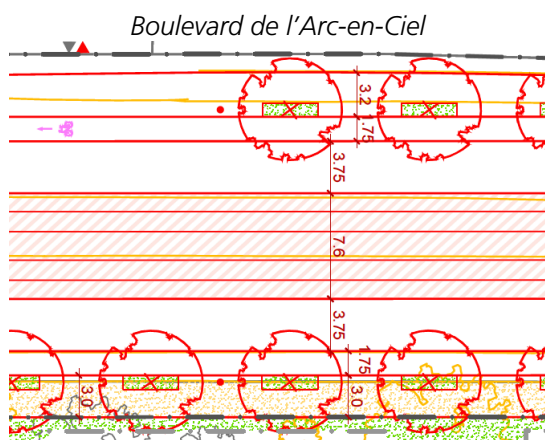
État des lieux

La situation est appelée à très fortement évoluer avec l'arrivée du projet du tram.

Proposition d'intervention

Seuls quelques repères visuels sont à ajouter pour montrer la continuité de la Voie Verte. Dans le cas où le secteur industriel à l'Ouest évolue plus rapidement qu'à l'Est, envisager la possibilité d'un aménagement contournant uniquement le secteur Est (Debrunner Acifer). L'idéal serait dans ce cas d'envisager un aménagement sous forme de piste bidirectionnelle au Sud, afin d'éviter de franchir à la fois les voies du tram et deux fois la route.

L'éclairage et l'arborisation sont prévus dans le cadre du projet du tram.

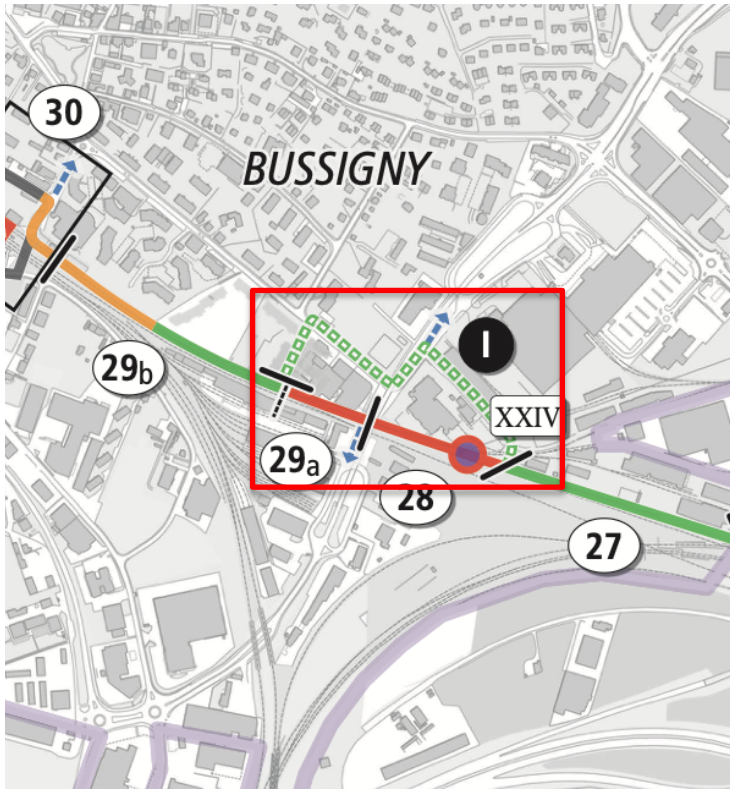


Source : Prolongement du TRAM t1- Renens-gare – Villars-Ste-Croix, TILT+, septembre 2020

Date de mise à jour : 07.11.2022

FICHE I - TRONÇON TRANSITOIRE (lié aux fiches n°28 et 29a)

Localisation



Horizon de réalisation du projet définitif

Dès que possible

État des lieux

Le tracé de la Voie Verte ne pouvant continuer le long des voies de chemin de fer en raison du bâti présent, il doit emprunter les voiries existantes. D'autre part, ce secteur étant caractérisé par une activité industrielle, la présence de véhicules lourds est importante. La vitesse n'est pas un problème dans ce type de zone, mais plutôt les risques liés aux différentes manœuvres.



État actuel

Commune(s) territoriale(s) et localisation

Bussigny

Porteur(s) du projet

Commune de Bussigny

Faisabilité foncière et enjeux

Chemin de Bas-de-Plan : DP et parcelles privées
Rue de l'Industrie : DP à largeurs variables
Chemin de la Savonnerie : Parcelles privées avec DDP

Projet(s) connexe(s)

PDL Arc-en-Ciel
PPA Industrie
BHNS
PA Vquette (en cours de réalisation)

Franchissement(s) connexe(s)

Aucun

Urbanisation

Zone peu dense

Type de zone

Route en localité

Volume de trafic automobile

Faible (500 - 3'000 V/J)

Élément(s) lié(s) au niveau du planning

Aucun

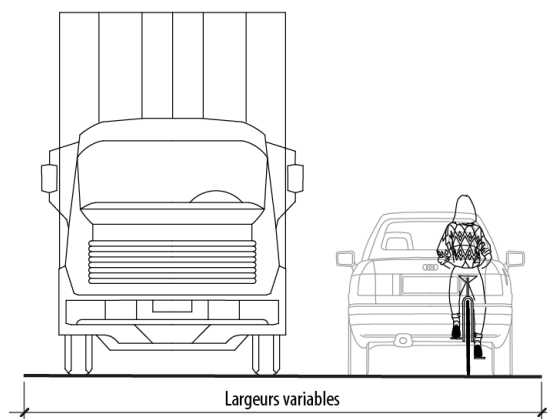
Proposition d'intervention

Itinéraire qui traverse une zone industrielle.

Seuls quelques aménagements légers (bandes cyclables) là où les largeurs le permettent et repères visuels (signalisation, pictogrammes, etc...) sont à ajouter pour montrer la continuité de la Voie Verte.

Il est important de garantir la sécurité des cycles, notamment par rapport aux circulations des poids lourds (assurer des bonnes conditions de visibilité, etc...).

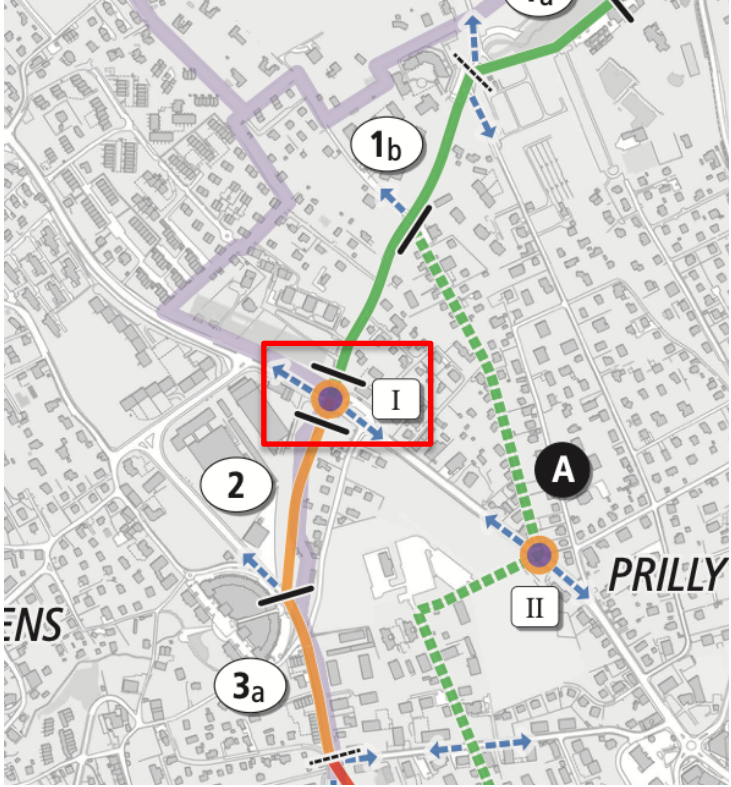
Ce tronçon transitoire ne sera pas « labélisé voie verte ».



Principe de mixité là où il n'y a pas les largeurs pour permettre l'aménagement des bandes cyclables

Date de mise à jour : 07.11.2022

FICHE N° I – FRANCHISSEMENT (lié aux fiches n°1b et 2)

Localisation	Commune(s) territoriale(s) et localisation
	Renens et Prilly - Route de Cossonay
	Porteur(s) du projet
	Communes de Renens et Prilly
	Type de franchissement
	Traversée d'un axe routier important (RC 251- B-P – Route de Cossonay).
Horizon de réalisation du projet définitif	Itinéraire transitoire à prévoir
2025 (horizon BHNS)	Oui, tronçon A et franchissement II

État des lieux

4 voies de circulation (50 km/h), avec bandes cyclables des deux côtés de la chaussée et présence de deux traversées piétonnes sécurisées par des îlots (Route de Cossonay et Route de Broye). Absence d'élément d'aide à la traversée des vélos.

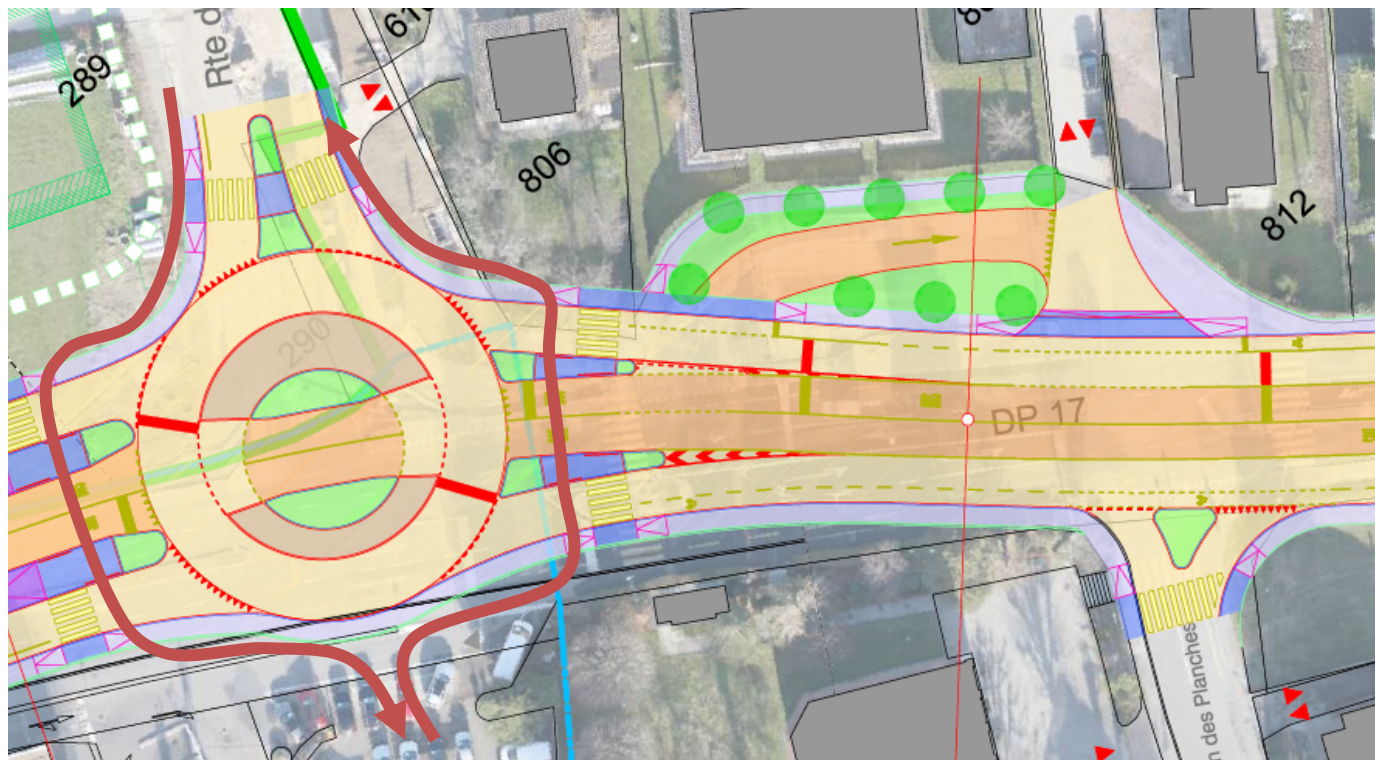


État actuel du carrefour

Proposition d'intervention

L'aménagement du projet BHNS en cours de réalisation (2022) intègre un giratoire et une voie bus centrale.

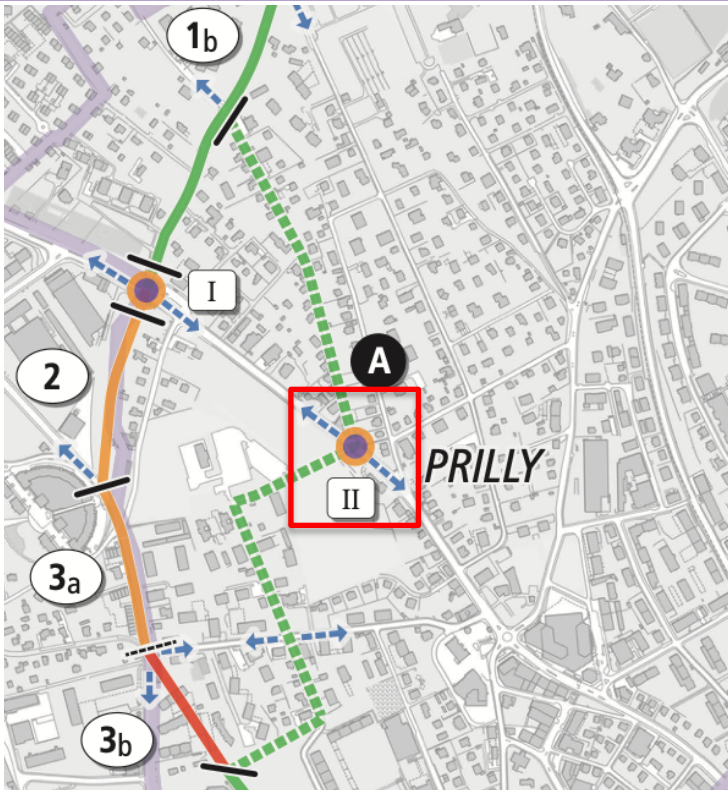
Afin de sécuriser les vélos à long terme sur le tracé de la voie verte, il conviendrait de créer des aides à la traversée pour les vélos (unidirectionnelles de chaque côté du giratoire).



État futur avec projet BHNS (extrait plan TL) avec principe de franchissement (flèches rouges)

Date de mise à jour : 07.11.2022

FICHE N° II – FRANCHISSEMENT (lié au tronçon transitoire A)

Localisation	Commune(s) territoriale(s) et localisation
	Prilly
	Porteur(s) du projet
	Commune de Prilly
	Type de franchissement
	Traversée d'un axe routier important (RC 251- B-P – Route de Cossonay).
Horizon de réalisation du projet définitif	Itinéraire transitoire à prévoir
2025 (horizon BHNS)	Aucun

État des lieux

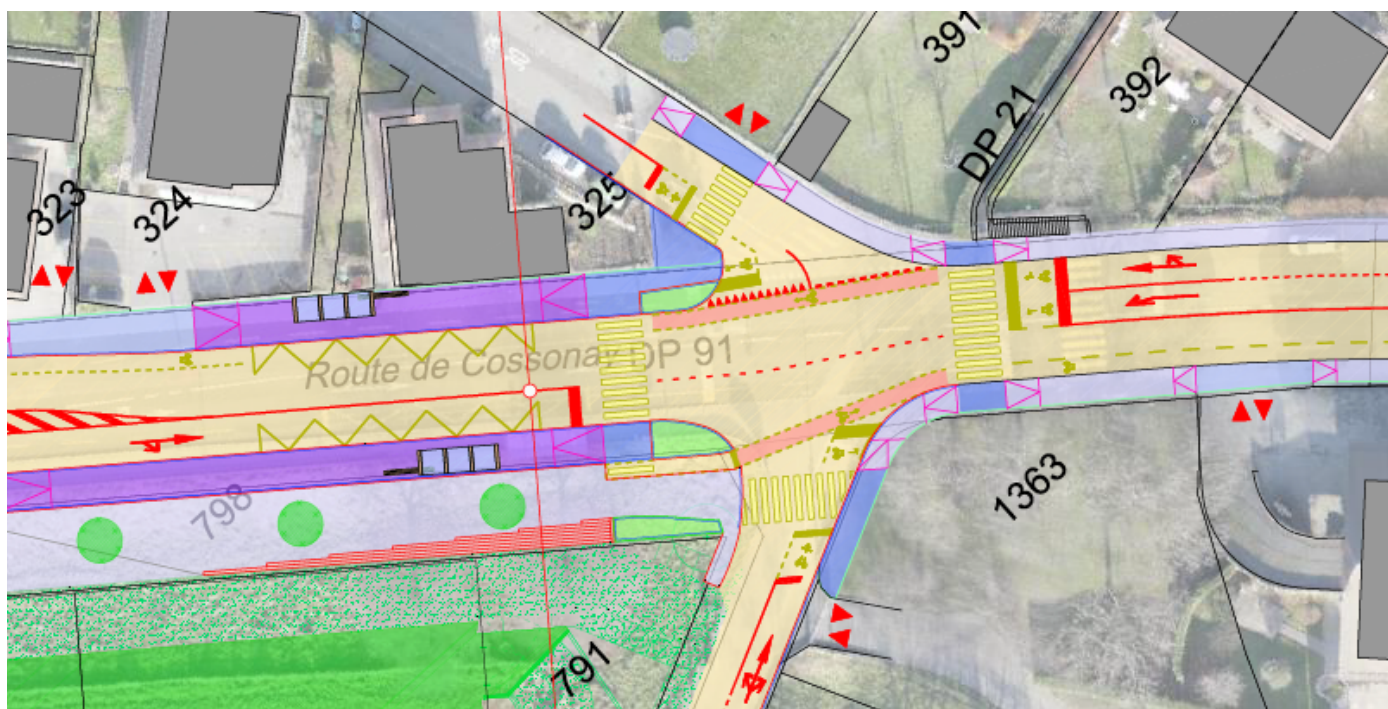
Carrefour à feux, avec deux 2 voies de circulation (50 km/h) à franchir. Présence de deux traversées piétonnes (Chemin de Perréaz et Chemin de Corminjoz) à proximité d'arrêts bus. Absence d'élément d'aide à la traversée des vélos et discontinuités cyclables sur la Route de Cossonay.



État actuel du carrefour

Proposition d'intervention

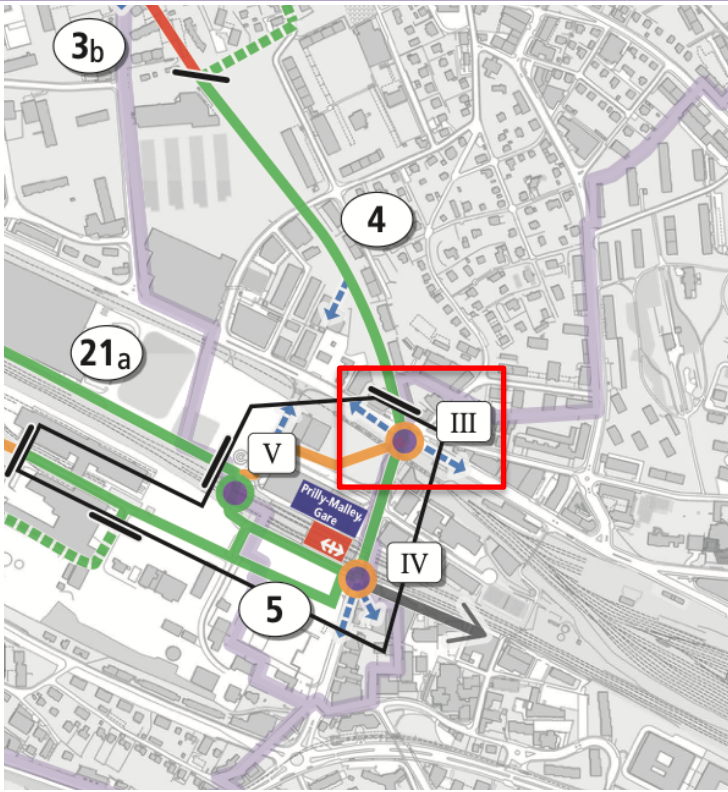
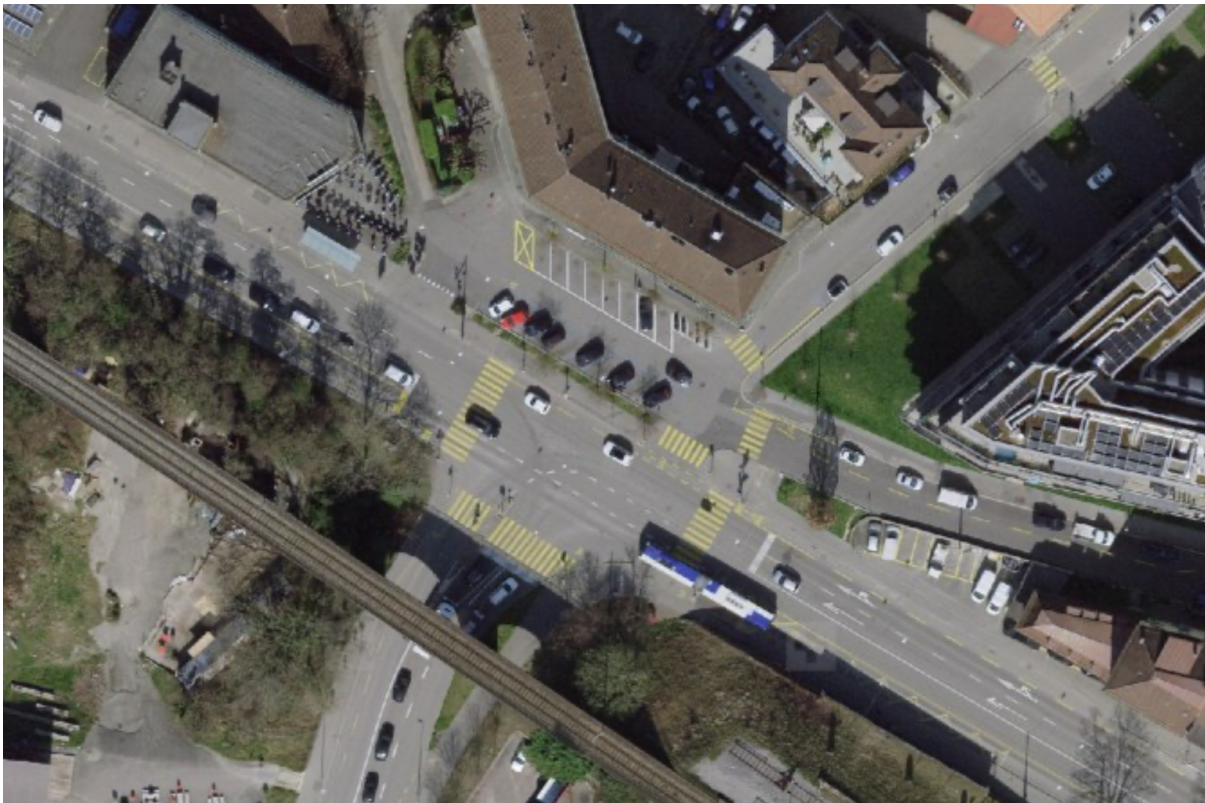
Réaménagement complet du carrefour à feux de la Route de Cossonay, en lien avec le projet de BHNS: remaniement des voies de circulations et des présélections; réaménagement des arrêts de bus avec mise aux normes LHand; création de sas pour les vélos, avec notamment des tourner-à-gauche indirects; amélioration des continuités cyclables. La situation actuelle ainsi que le projet de réaménagement sont compatibles avec le tracé transitoire de la voie verte (via Ch. de Perréaz et Ch. de Corminjoz qui ont de très faibles charges de trafic).



État futur avec projet BHNS (extrait plan TL)

Date de mise à jour : 07.11.2022

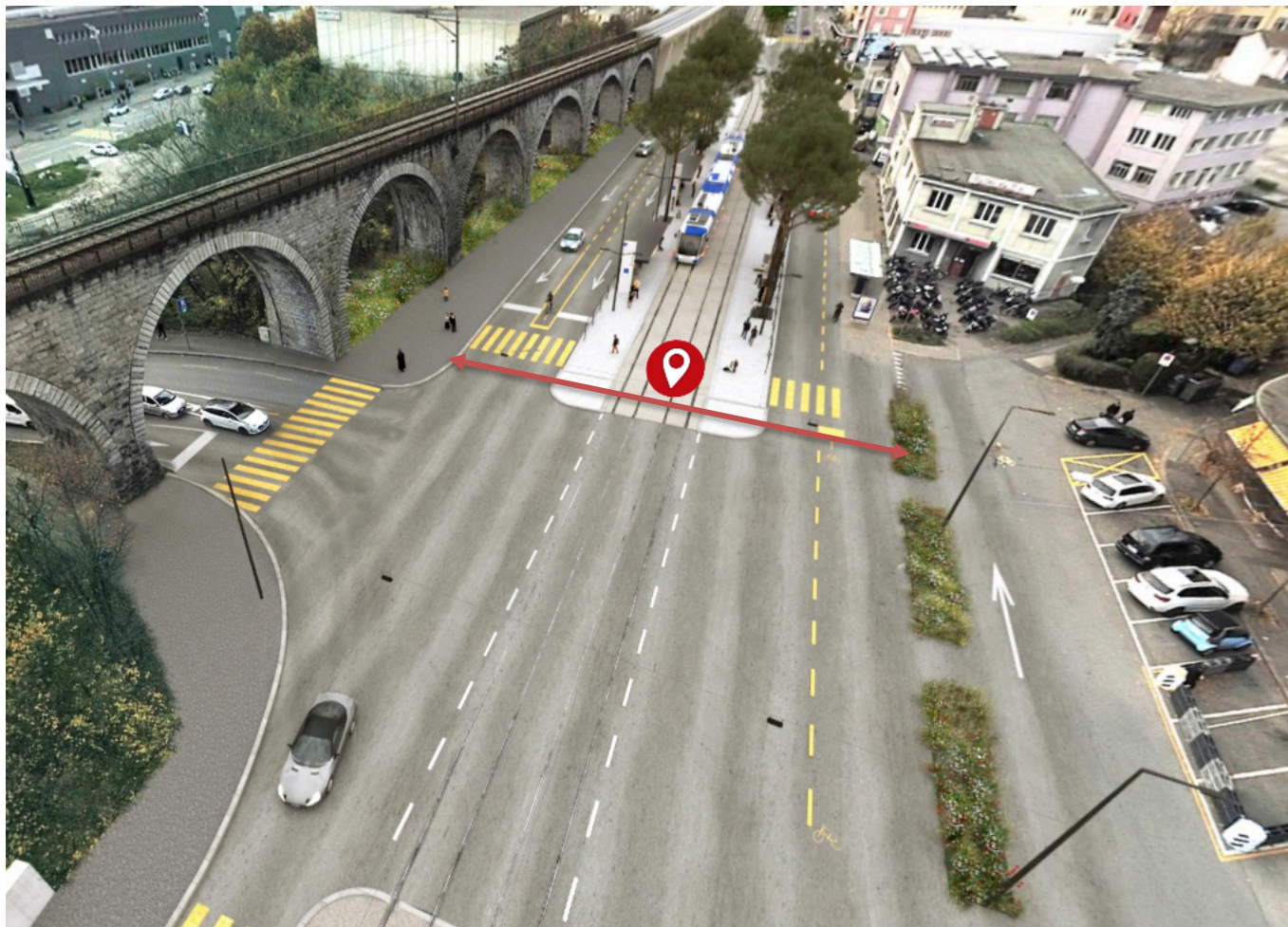
FICHE N° III – FRANCHISSEMENT (lié aux fiches n°4 et 5)

Localisation	Commune(s) territoriale(s) et localisation
	Prilly et Lausanne
	Porteur(s) du projet
	Communes de Prilly et de Lausanne
	Type de franchissement
	Traversée d'un carrefour à trafic très important (Route de Renens TJM 2014 21'000 V/J, Avenue de Morges TJM 2014 21'050 V/J, Avenue du Chablais TJM 2014 17'690 V/J) et traversée du tram.
Horizon de réalisation du projet définitif	Itinéraire transitoire à prévoir
2025 (horizon tram)	Aucun
État des lieux	
Carrefour à feux, avec 4 voies de circulation (50 km/h) dont une réservée pour la voie bus. Présence de nombreuses traversées piétonnes, bandes cyclables et trottoirs.	
	
État actuel du carrefour	

Proposition d'intervention

Le projet tram devrait permettre le passage des cycles. Le projet est en cours d'évolution. Une attention particulière sur le fait que les usagers de la voie verte puissent être moins aguerris dans la circulation devrait être pris en compte pour assurer des mouvements séparés le plus possible du trafic automobile.

Une solution serait de réaliser une traversée parallèlement à la traversée piétonne afin de relier les aménagements réalisés dans le cadre du PA Viaduc aux aménagements de la fiche 4.

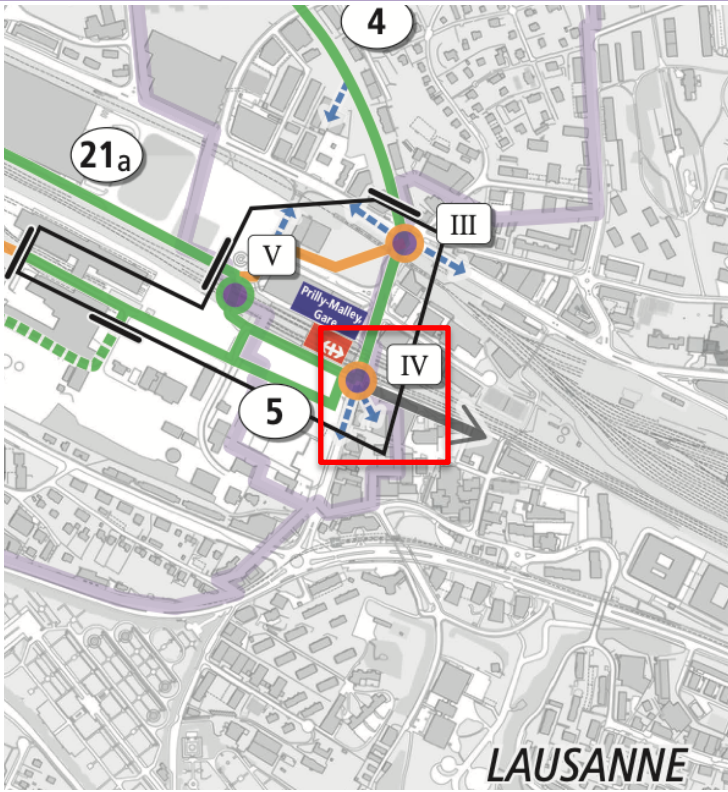


Franchissement possible pour la voie verte

source : https://tramway-lausannois.ch/visites_virtuelles/VR.html?media-name=Galicien

Date de mise à jour : 07.11.2022

FICHE N° IV – FRANCHISSEMENT (lié à la fiche n°5)

Localisation	Commune(s) territoriale(s) et localisation
	Prilly et Lausanne
	Porteur(s) du projet
	Communes de Prilly et de Lausanne
	Type de franchissement
	Insertion de la voie verte dans un axe à fort trafic (Avenue du Chablais TJM 2014 17'690 V/J) et passage sous les voies de chemin de fer.
Horizon de réalisation du projet définitif	Itinéraire transitoire à prévoir
2027 (lié au réaménagement de l'Avenue du Chablais)	Aucun

État des lieux

Axe routier à 3 voies de circulation (50 km/h) dont une réservée pour la voie bus. Présence de bandes cyclables et trottoirs des deux côtés de la chaussée, ainsi que d'un passage piétons sans îlot.



État actuel du carrefour

Proposition d'intervention

Ce franchissement doit permettre le passage en sécurité des cycles et des piétons. Au vu de la configuration, une traversée régulée semble être le plus approprié.

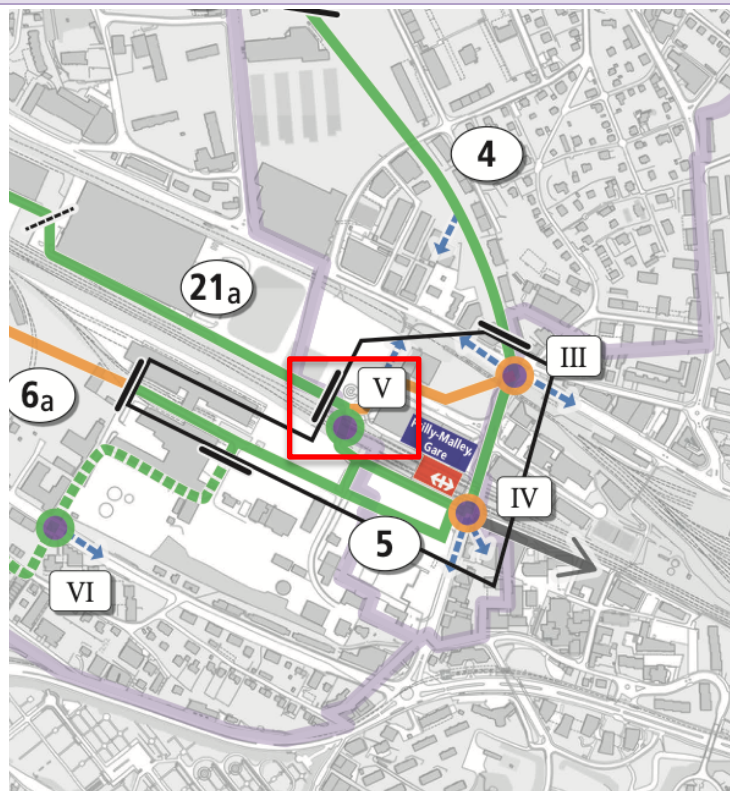


Exemple de réaménagement

Date de mise à jour : 07.11.2022

FICHE N° V – FRANCHISSEMENT (lié aux fiches n°5 et 21a)

Localisation



Commune(s) territoriale(s) et localisation

Prilly et Renens – Ch. du Viaduc

Porteur(s) du projet

Communes de Prilly et de Renens

Type de franchissement

Passage inférieur d'une petite route et de voies ferrées.

Horizon de réalisation du projet définitif

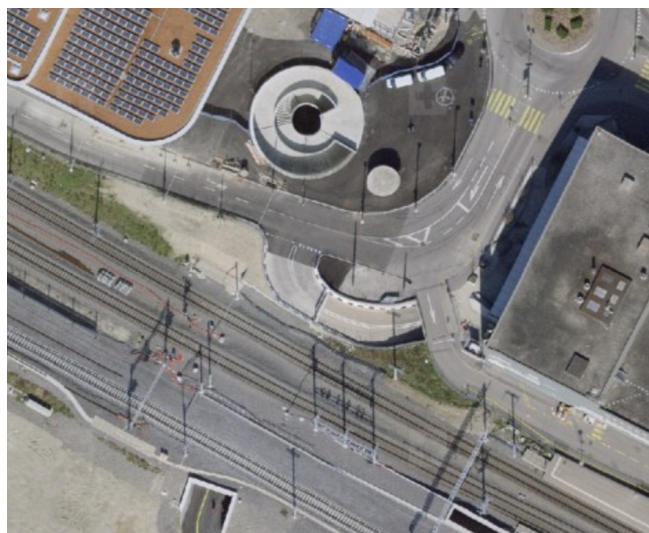
Déjà réalisé (inauguré en 2020)

Itinéraire transitoire à prévoir

Aucun

État des lieux

Passage inférieur d'une route et de voies ferrées, avec rampe hélicoïdale au Nord.



Passage inférieur pour rejoindre la rampe (photo C&G, avril 2021)

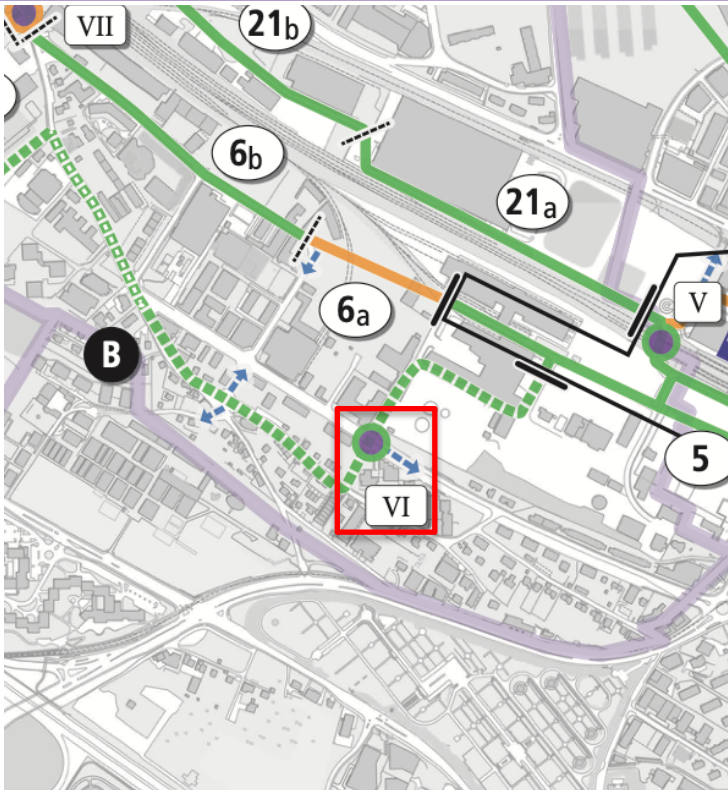
État actuel

Proposition d'intervention

Aucun, déjà réalisé.

Date de mise à jour : 07.11.2022

FICHE N° VI – FRANCHISSEMENT (lié au tronçon transitoire B)

Localisation	Commune(s) territoriale(s) et localisation
	Renens – Av. de Longemalle
	Porteur(s) du projet
	Commune de Renens
	Type de franchissement
	Traversée d'un axe routier très important (Avenue de Longemalle – TJM 2014 10'500 V/J).
Horizon de réalisation du projet définitif	Itinéraire transitoire à prévoir
Dès que possible	Aucun

État des lieux

Carrefour à priorité sur l'axe de l'Avenue Longemalle, avec deux 2 voies de circulation (50 km/h) à franchir. Présence d'une traversée piétonne et de bandes cyclables de chaque côté de la chaussée. Absence d'élément d'aide à la traversée des vélos.



État actuel du carrefour

Proposition d'intervention

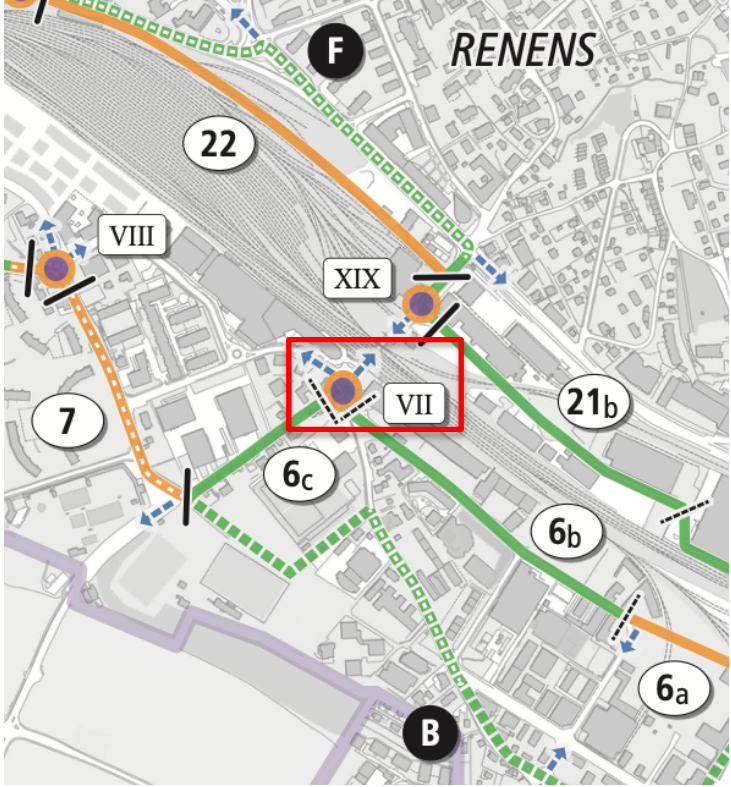
Régulation partielle du carrefour (traversée piétonne) avec lignes d'arrêt avancées. Ceci permet de créer des moments où le carrefour est libre de voiture et laisse ainsi la possibilité pour les cycles d'effectuer la traversée.



Exemple de carrefour sécurisé par des lignes d'arrêt avancées à l'Avenue des Figuiers

Date de mise à jour : 07.11.2022

FICHE N° VII – FRANCHISSEMENT (lié aux fiches n°6b et 6c)

Localisation	Commune(s) territoriale(s) et localisation
	Renens – Rue du Lac
	Porteur(s) du projet
	Commune de Renens
	Type de franchissement
	Traversée d'un important axe de circulation (~10'000 - 11'000 V/J).
Horizon de réalisation du projet définitif	Itinéraire transitoire à prévoir
Dès que possible (dépendant du tronçon 6a)	Oui, tronçon B et franchissement VI

État des lieux

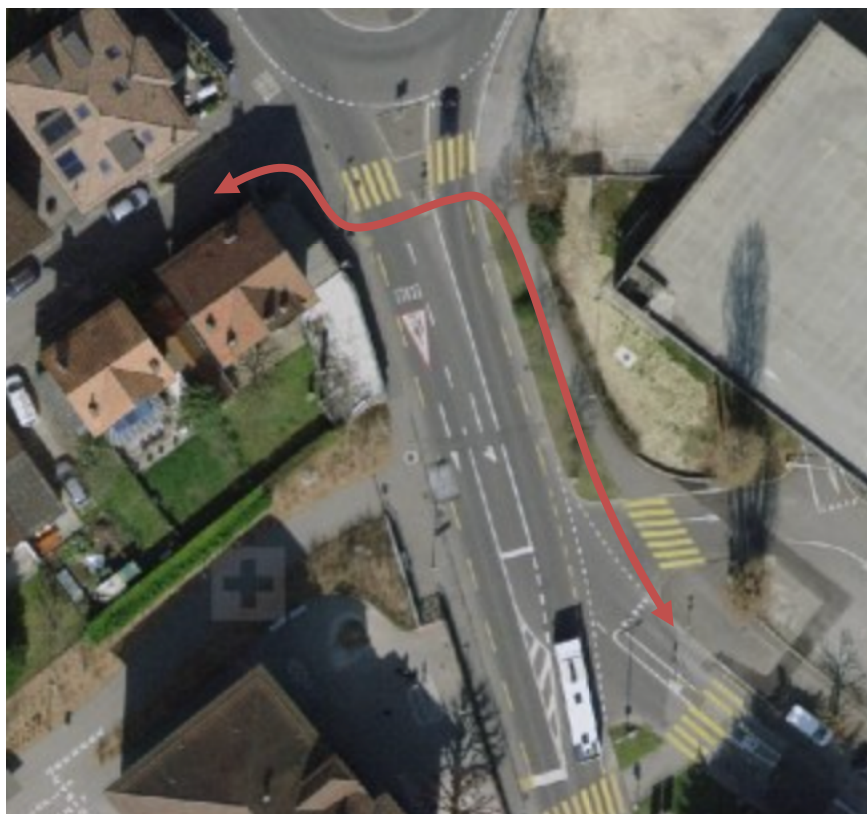
Traversée de trois voies de circulation (50 km/h). Présence d'une traversée piétonne, absence d'élément de sécurisation des cycles.



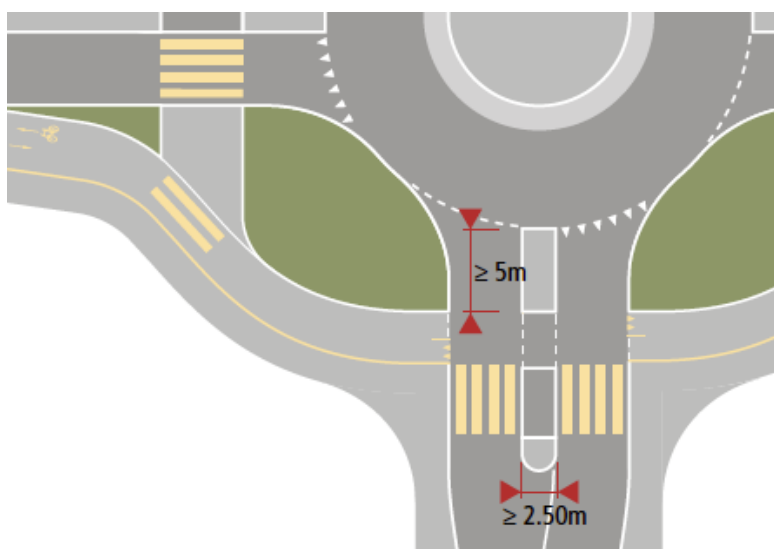
État actuel du carrefour

Proposition d'intervention

Sécurisation des cycles (élargissement de l'espace entre îlots et agrandissement de la zone abaissée des trottoirs) aux passages piétons au débouché du Chemin du Chêne et au Sud du Giratoire à la Rue du Lac. Création d'un trottoir traversant avec bande cyclable devant le débouché de la parcelle n°758 (sur DP). Élargissement du trottoir à l'Est de la chaussée, entre le Chemin du Chêne et la Rue du Léman (~4-5m de large sur domaine public, avec suppression de la bande herbeuse), afin de créer un trottoir mixte piétons-vélos.

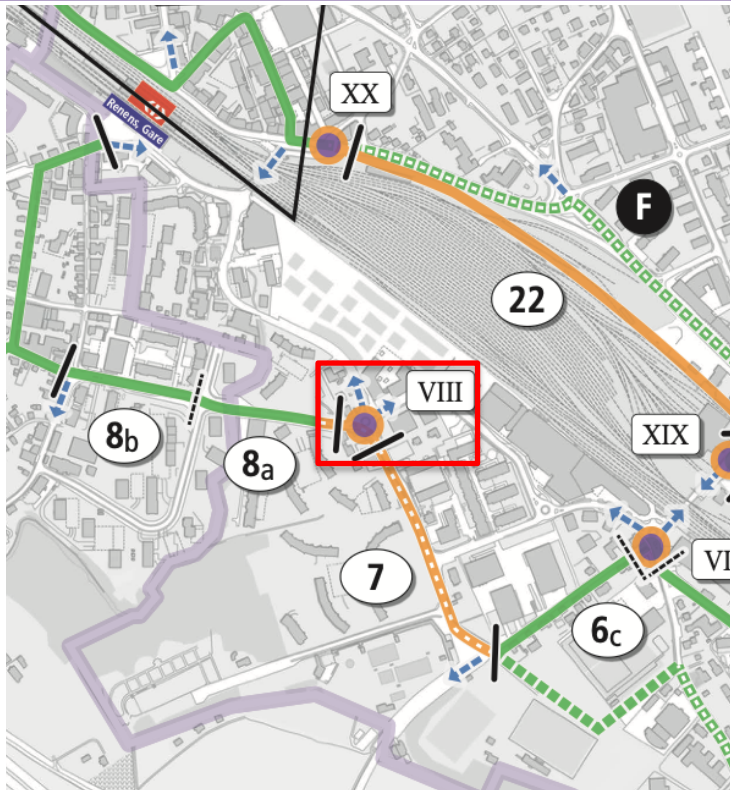


Principe de la traversée au Sud du giratoire :



Exemple de franchissement d'une branche de giratoire (Ref : Gestion des cycles aux carrefours, OFROU et Conférence Vélo Suisse 2021)

FICHE N° VIII – FRANCHISSEMENT (lié aux fiches n°7 et 8a)

Localisation	Commune(s) territoriale(s) et localisation
	Renens – Av. du Censuy
	Porteur(s) du projet
	Commune de Renens
Type de franchissement	
Traversée d'un giratoire avec importante circulation (~8'000 à 10'000 V/J).	
Horizon de réalisation du projet définitif	Itinéraire transitoire à prévoir
Dès que possible	Aucun

État des lieux

Carrefour giratoire à quatre branches (50 km/h). Absence d'élément de sécurisation des cycles



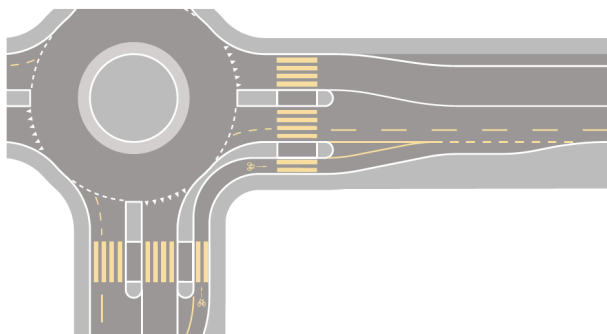
État actuel du carrefour

Proposition d'intervention

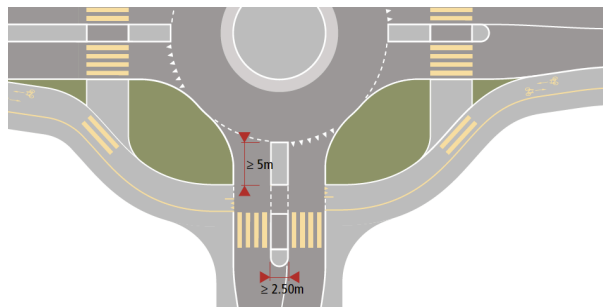
L'aménagement à proposer pour ce giratoire dépend fortement des options retenues pour le tronçon 7.

En cas d'aménagements de part et d'autre de la chaussée, la sécurisation des cycles peut se faire d'Ouest en Est par la réalisation d'un bypass. Le mouvement inverse doit toutefois se faire en mixité avec le trafic.

Dans le cas d'aménagement de type bidirectionnel, une traversée parallèle aux aménagements piétons est généralement privilégiée.



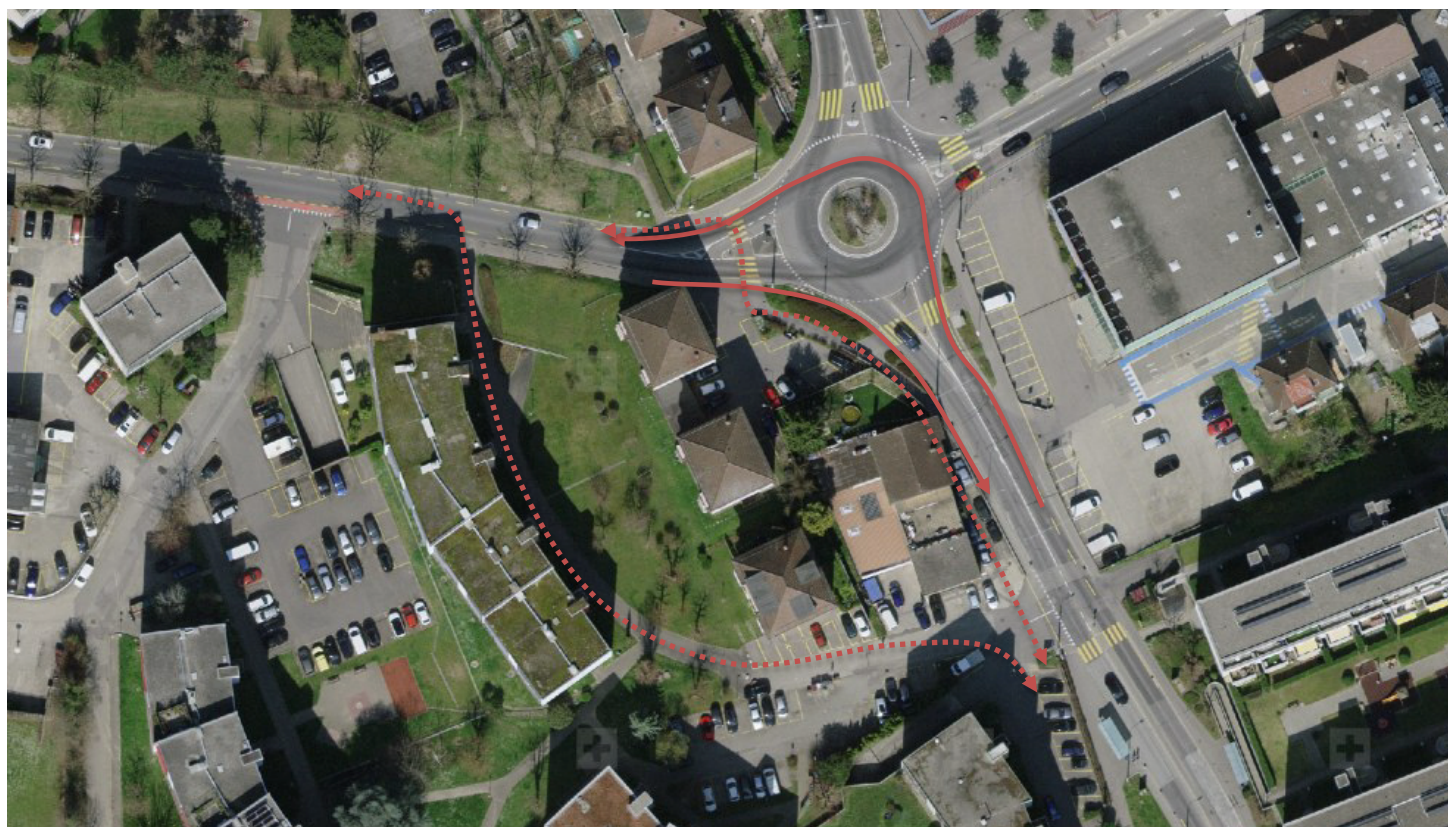
Exemple de bypass pour vélo



Exemple de réaménagement pour le franchissement d'une branche par un aménagement bidirectionnel

(Ref : Gestion des cycles aux carrefours, OFROU et Conférence Vélo Suisse 2021)

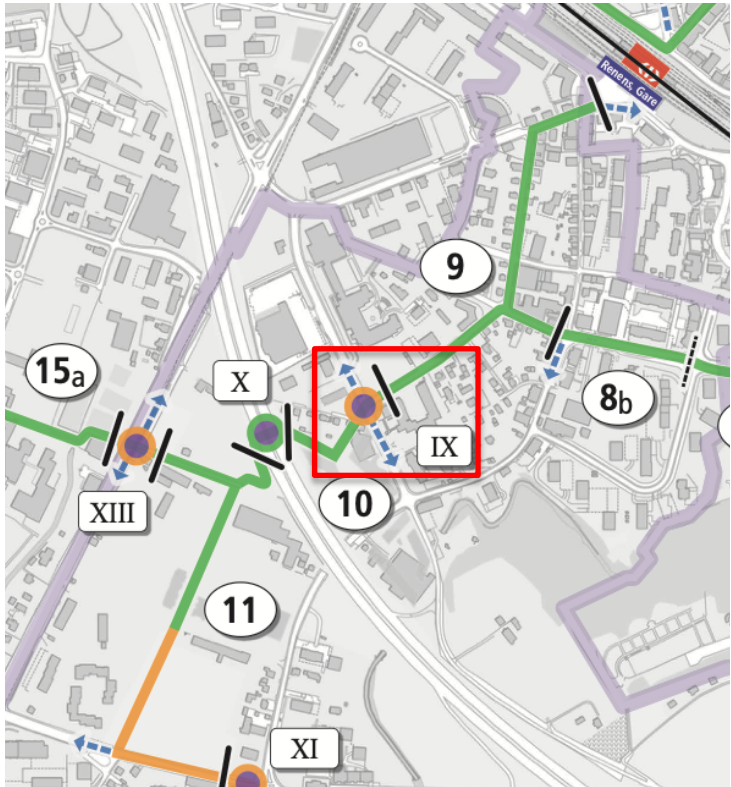
Des variantes pourraient consister à contourner le giratoire par le Sud-Ouest via des parcelles privées. Ces solutions permettraient d'éviter la zone du giratoire mais impliqueraient une négociation avec les propriétaires ainsi qu'une vérification du fonctionnement et des éventuels conflits avec la zone de stationnement située sur l'extrémité Sud du tracé.



Différentes possibilités de franchissement du carrefour en fonction des aménagements et de leur temporalité

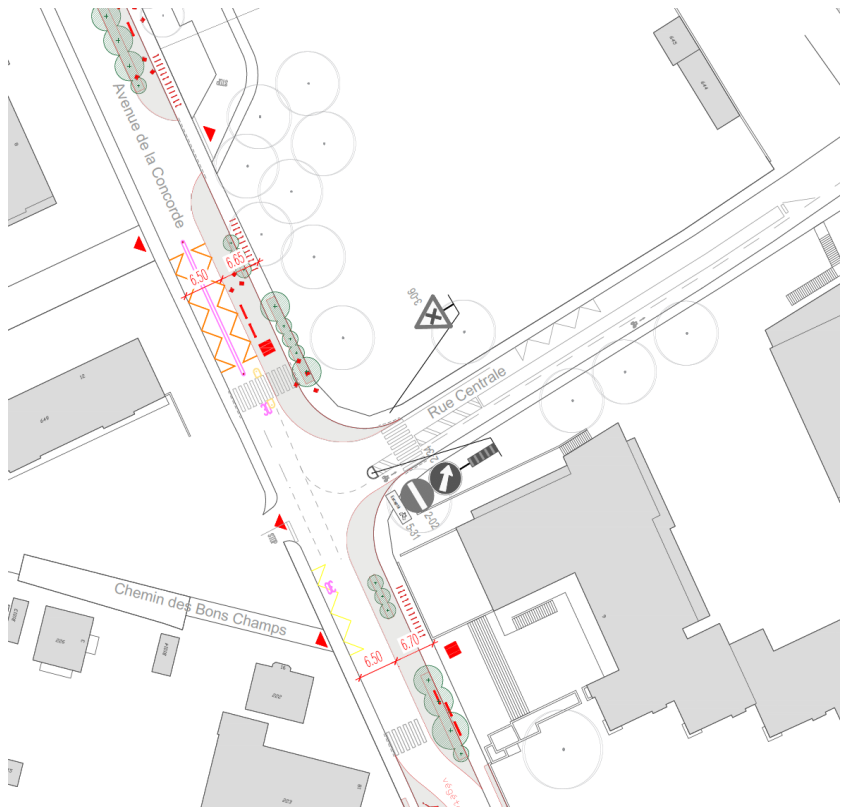
Date de mise à jour : 07.11.2022

FICHE N° IX – FRANCHISSEMENT (lié aux fiches n°9 et 10)

Localisation	Commune(s) territoriale(s) et localisation
	Chavannes-près-Renens
	Porteur(s) du projet
	Commune de Chavannes-près-Renens
	Type de franchissement
	Traversée d'un axe routier important (Av. de la Concorde).
	Zone 30 projetée sur l'Avenue de la Concorde
Horizon de réalisation du projet définitif	Itinéraire transitoire à prévoir
Courant 2023 : aménagements temporaires et zone 30	Aucun

État des lieux

Un projet de requalification totale de l'Avenue de la Concorde, avec enquête publique en mai 2024 est prévu. Parallèlement le projet « Majestic-Alco » se développe sur la parcelle faisant face à la Rue Centrale. C'est donc sur ces bases que la proposition d'intégration de la voie verte est réalisée.



Projet de carrefour



Proposition d'intervention

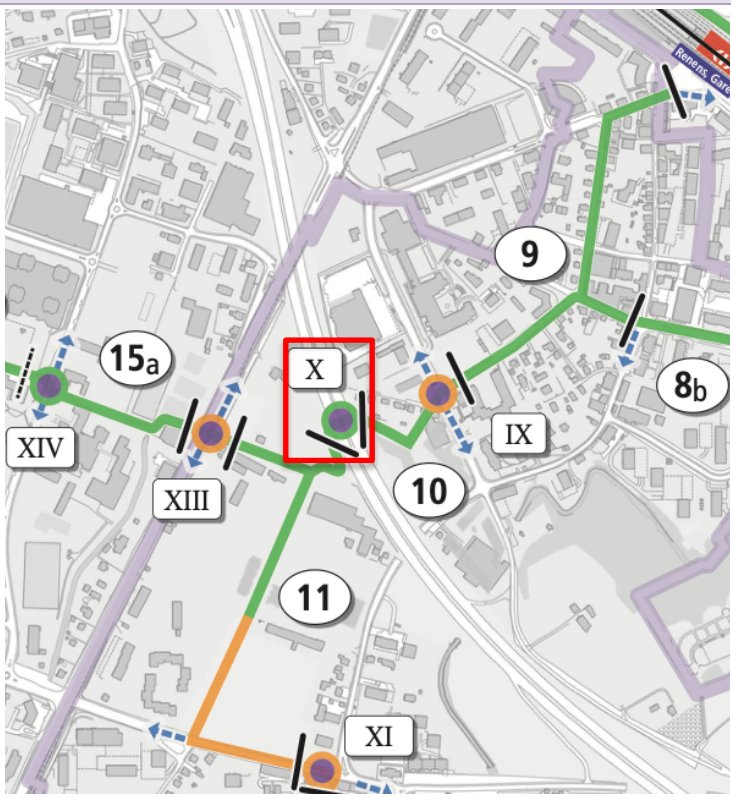
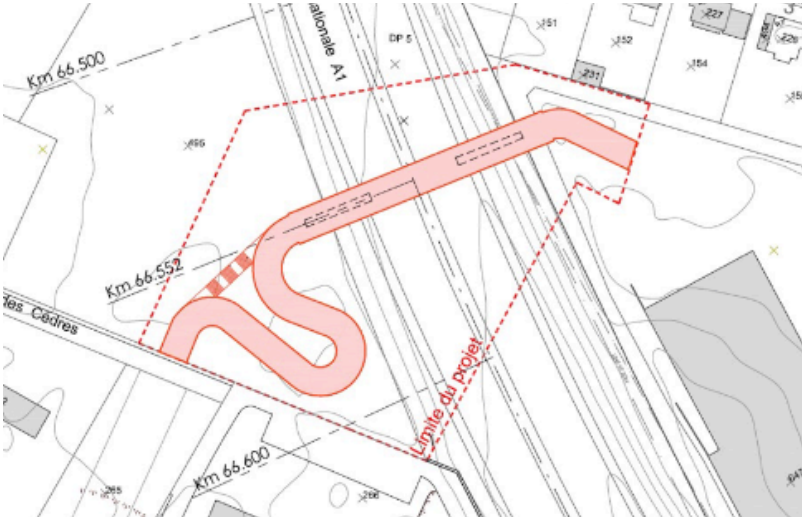
Une nouvelle branche uniquement cyclable viendra faire face à la Rue Centrale (projet « Majestic-Alco »). Au vu des modérations de trafic projetées, il n'est pas prévu de réaliser des aménagements spécifiques. L'arrivée de cette nouvelle branche, bien qu'uniquement cyclable, soulève la question de lui accorder le même niveau que les autres branches et par conséquent y appliquer la priorité de droite. Une telle variante n'est pas habituelle et pourrait surprendre. Il s'agit toutefois d'éléments d'évolution entre une perte de priorité pour cette quatrième branche et une priorité de droite qu'il est important de garantir. Afin de permettre cette évolution, il est important de prévoir de très bonnes conditions de visibilité sur cette branche.

Les conditions d'éclairage de l'aménagement sont également à vérifier.

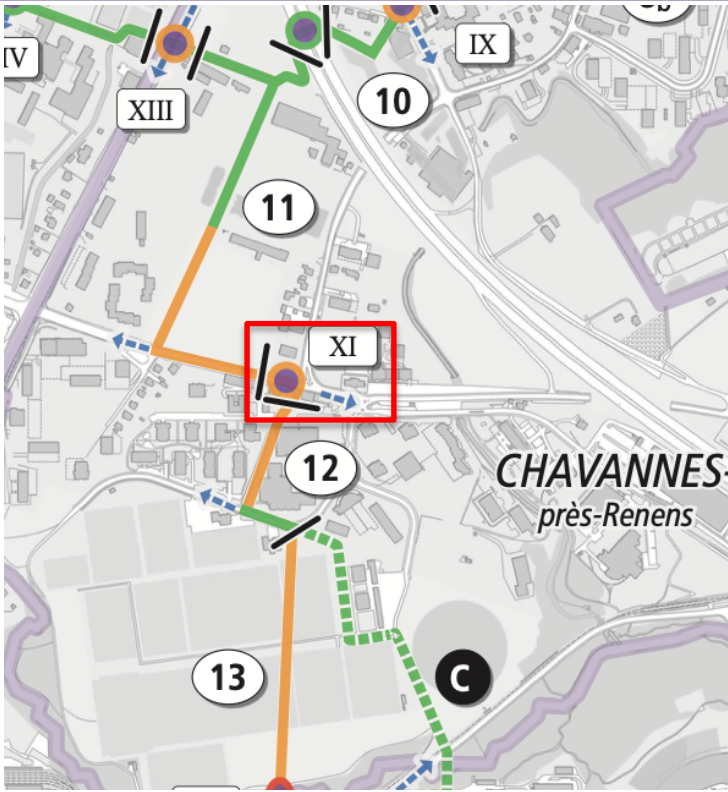


Date de mise à jour : 07.11.2022

FICHE N° X – FRANCHISSEMENT (lié aux fiches n°10 et 11)

Localisation	Commune(s) territoriale(s) et localisation
	Chavannes-près-Renens
	Porteur(s) du projet Commune de Chavannes-près-Renens
	Type de franchissement Passerelle, dite « des Cèdres », en site propre piétons et vélos pour le franchissement de l'autoroute A1 (env. 50m de large). Connexion entre deux nouveaux quartiers.
Horizon de réalisation du projet définitif	Itinéraire transitoire à prévoir
Enquête publique terminée, préavis de crédit d'ouvrage validé par le Conseil Communal en mai 2022 Mise en service estimée à 2025	Aucun
État des lieux	
Aucun aménagement existant - Projet déjà bien avancé. <div data-bbox="395 1238 1200 1753">  </div> <p data-bbox="619 1765 976 1798"><i>Plan de la passerelle des Cèdres</i></p>	
Proposition d'intervention	
Passerelle mobilité douce vélos et piétons en site propre. Longueur de l'ouvrage env. 220m de long, largeur de 3.5m de gabarit d'espace libre. Éclairage à prévoir et végétalisation à aménager de part et d'autre des accès du franchissement.	
Date de mise à jour : 07.11.2022	

FICHE N° XI – FRANCHISSEMENT (lié aux fiches n°11 et 12)

Localisation	Commune(s) territoriale(s) et localisation
	Porteur(s) du projet
	Commune de Chavannes-près-Renens
	Type de franchissement
	Traversée d'un axe routier important (RC 76 – Route de la Maladière).
Horizon de réalisation du projet définitif	Itinéraire transitoire à prévoir
Dès que possible	Aucun

État des lieux

Route principale de 7.5m de largeur avec 2 voies de circulation (50 km/h) à franchir. Trottoirs de 2.5m des deux côtés de la chaussée.

Carrefour régulé par des feux pour le croisement avec l'Avenue de la Gare. Présence de plusieurs passages piétons, dont certains sont régulés par des feux et/ou sécurisés avec des îlots de protection.

Présence de plusieurs accès privés au Sud de la chaussée.

Absence de bandes cyclables.

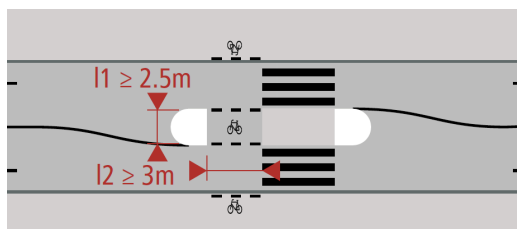


État actuel du carrefour

Proposition d'intervention

Un projet de requalification complet sera mis à l'enquête courant 2024, avec en principe une voie mixte piétons/vélos générreuse au Nord de la RC 76, depuis le Chemin de Champ Fleuri jusqu'au carrefour avec l'Avenue de la Gare.

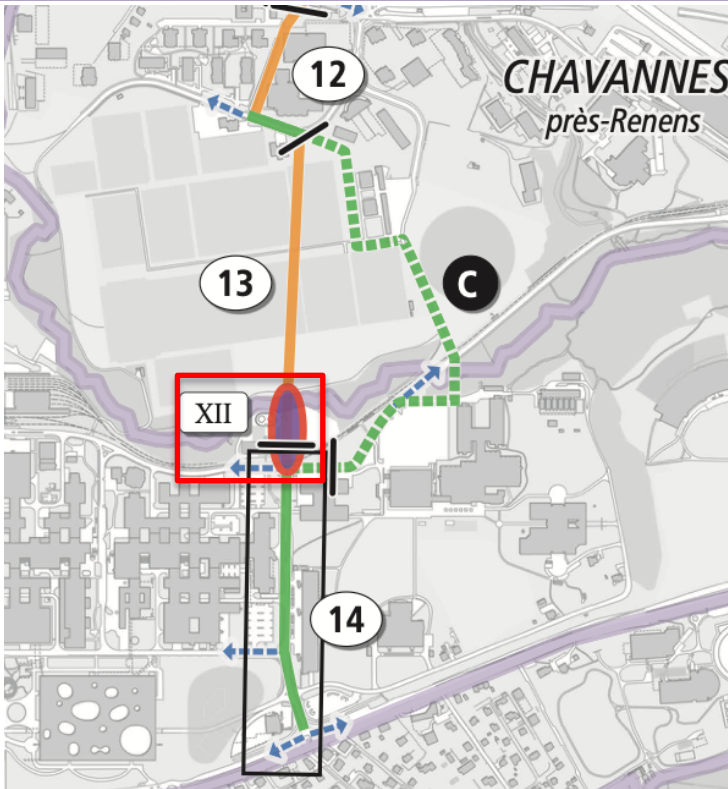
La localisation exacte de la traversée de la route sera précisée dans la phase d'étude.



*Exemple de franchissement parallèle à une traversée piétonne
(Ref : Gestion des cycles aux carrefours, OFROU et Conférence Vélo Suisse 2021)*

Date de mise à jour : 07.11.2022

FICHE N° XII – FRANCHISSEMENT (lié aux fiches n°13 et 14)

Localisation	Commune(s) territoriale(s) et localisation
	Chavannes-près-Renens et Ecublens
	Porteur(s) du projet Communes de Chavannes-près-Renens et d'Ecublens
	Type de franchissement Cours d'eau et cordon boisé. Métro M1.
Horizon de réalisation du projet définitif	Itinéraire transitoire à prévoir
Long terme (au-delà de 2030). Dépend du développement des Hautes Écoles sur les terrains sportifs.	Oui, tronçon C

État des lieux

Aucun aménagement existant.

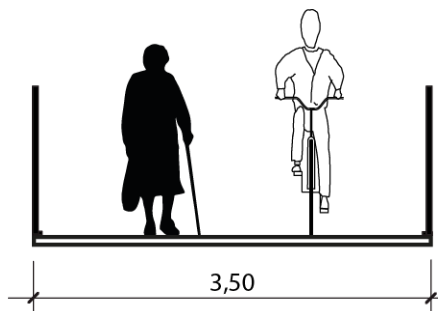


État actuel

Proposition d'intervention

Création d'une passerelle de minimum 3.5m de large pour les besoins de la Voie Verte. Son dimensionnement devra également tenir compte d'une étude de flux des Hautes Écoles (application de la norme VSS 40 247a). Il s'agit d'un élément devant également être coordonné avec l'étude de l'évolution du métro m1.

Éclairage avec réglage de la luminosité et détection de mouvements à prévoir pour préserver au maximum le couloir biologique.



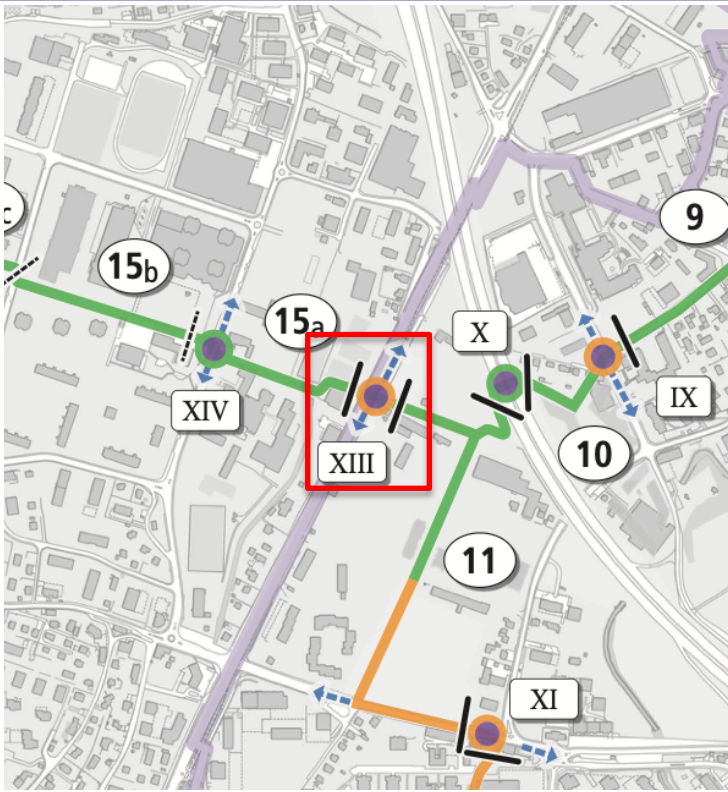
Gabarit minimum (selon norme VSS 40 247a) sans prendre en compte les flux liés aux Hautes Écoles

Minimale lichte Breiten <i>B</i> der Brücke in Abhängigkeit von Begegnungsfall und Verkehrsaufkommen für Mischverkehr und punktuell getrennten Verkehr Largeurs libres minimales <i>B</i> du pont en fonction du cas de croisement et du volume de trafic en présence de circulation mixte ou de trafic séparé ponctuellement		
Verkehrsaufkommen Volume de trafic [+ /Spitzenstunde] / [+ /heure de pointe]	Minimale lichte Breiten Largeurs libres minimales [m]	Minimaler massgebender Begegnungsfall Cas de croisement déterminant minimal
< 100	≥ 3,5	-
100...500 (>)	≥ 4,2	- -
100...500 (≤)	≥ 4,5	- -
> 500 ¹⁾	≥ 5,5	- - -

Extrait de la norme VSS 40 247a, chapitre 22 « Profil géométrique type », sous-chapitre 22.1 « Largeur libre »

Date de mise à jour : 07.11.2022

FICHE N° XIII – FRANCHISSEMENT (lié aux fiches n°11 et 15a)

Localisation	Commune(s) territoriale(s) et localisation
	Chavannes-près-Renens et Ecublens
	Porteur(s) du projet
	Communes de Chavannes-près-Renens et d'Ecublens
	Type de franchissement
	Métro m1 et route cantonale 82 (Av. du Tir-Fédéral) à fort trafic (9'000-10'000 V/J).
Horizon de réalisation du projet définitif	Itinéraire transitoire à prévoir
2026-2031 (fortement dépendant de l'avenir du m1, de son aménagement et sa technologie, mais également lié à l'avancement et au développement du PQ Cèdres 3 ^{ème} étape)	Aucun

État des lieux

Simple passage à niveau du m1, relativement étroit.

Passage piétons régulé pour la traversée de la RC82.

Présence d'un trottoir de 2m au Nord-Ouest de l'Avenue du Tir-Fédéral.

Aucun aménagement pour les cycles.



État actuel

Proposition d'intervention

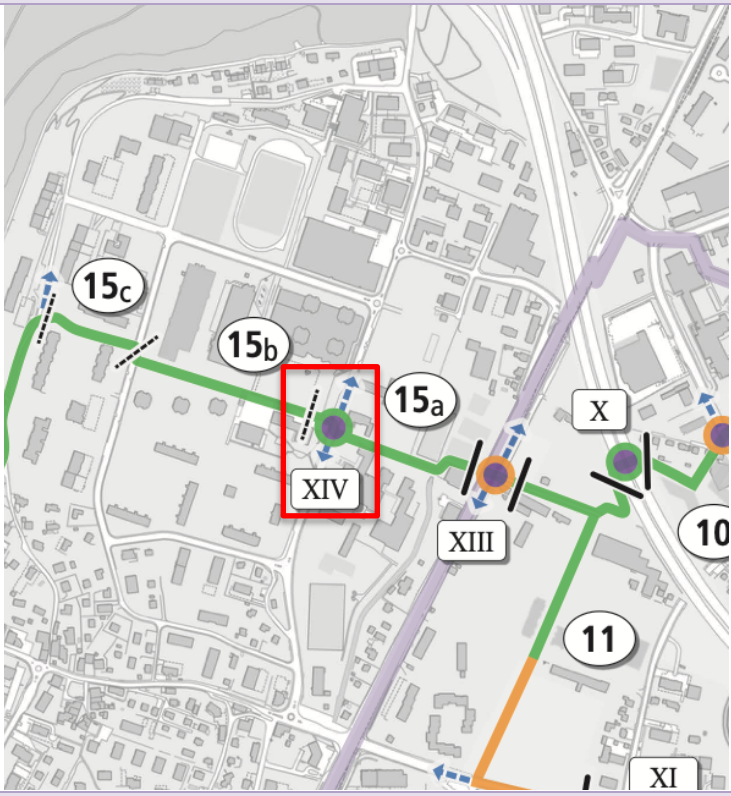


Le franchissement de la RC82 et du métro m1 pour la mobilité douce pourrait prendre la forme d'un passage inférieur en remplacement de la traversée en surface ou d'une amélioration de la traversée existante en surface. Le choix de la variante retenue est fortement dépendant de l'avenir du m1 et de son évolution. La technologie retenue pour le développement du m1 et les principes d'aménagements futurs de l'axe RC82 permettront de déterminer la variante à développer pour ce franchissement.



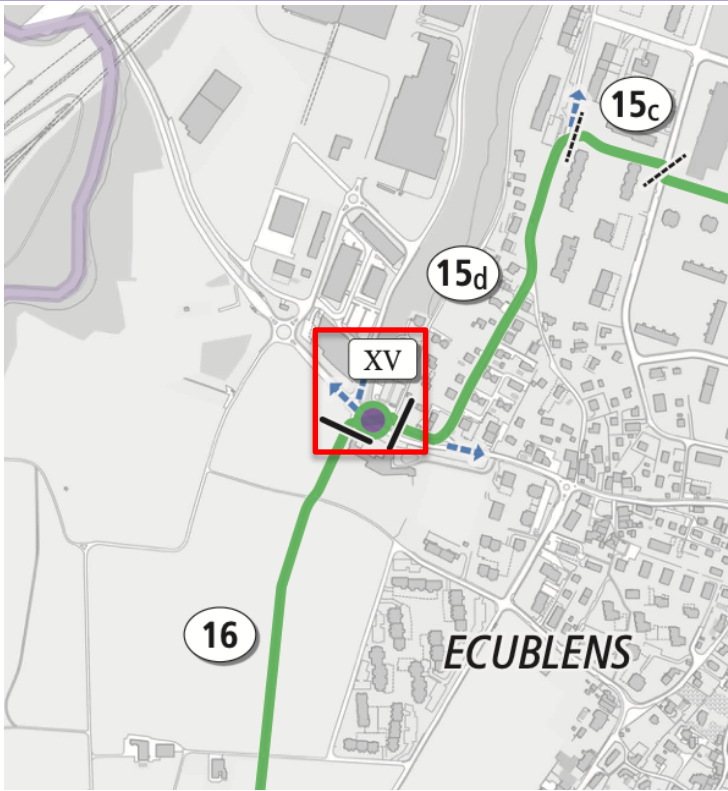
Exemples de franchissements inférieurs ou en surface (extrait fiche PDI OS7 CHA/ECU 1)

Date de mise à jour : 07.11.2022

FICHE N° XIV – FRANCHISSEMENT (lié aux fiches n° 15a et 15b)

Localisation	Commune(s) territoriale(s) et localisation
	Ecublens
	Porteur(s) du projet
	Commune d'Ecublens
	Type de franchissement
	Traversée d'une route en localité (Route du Bois).
Horizon de réalisation du projet définitif	Itinéraire transitoire à prévoir
2024-2026 en lien avec le réaménagement de la Plaine du Croset	Aucun
État des lieux	
<p>Carrefour à feux, avec voies de présélection et présence d'un passage piétons et d'une aide à la traversée pour les cycles.</p> <p>Arrêt de bus de l'école au Sud-Est du carrefour.</p>	
<div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: center;"><i>État actuel du carrefour</i></p>	
Proposition d'intervention	
Élargissement de l'aide à la traversée pour les cycles et mise en place d'une signalétique « Voie Verte ».	
Date de mise à jour : 07.11.2022	

FICHE N° XV – FRANCHISSEMENT (lié aux fiches n°15d et 16)

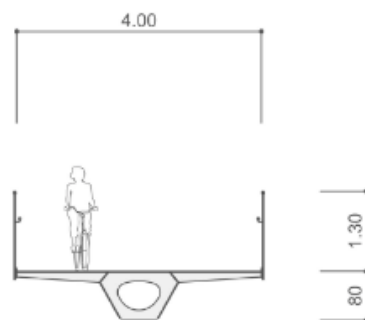
Localisation	Commune(s) territoriale(s) et localisation
	Ecublens
	Porteur(s) du projet
	Commune d'Ecublens
	Type de franchissement
	Passerelle sur la Route de la Pierre.
Horizon de réalisation du projet définitif	Itinéraire transitoire à prévoir
Déjà réalisé	Aucun

État des lieux

La passerelle a été mise en place le 28 septembre 2021. Elle mesure 4m de large et relie le Chemin des Chênes au Chemin des Crêts. Mixité piétons-vélos.



Passerelle sur la Route de la Pierre



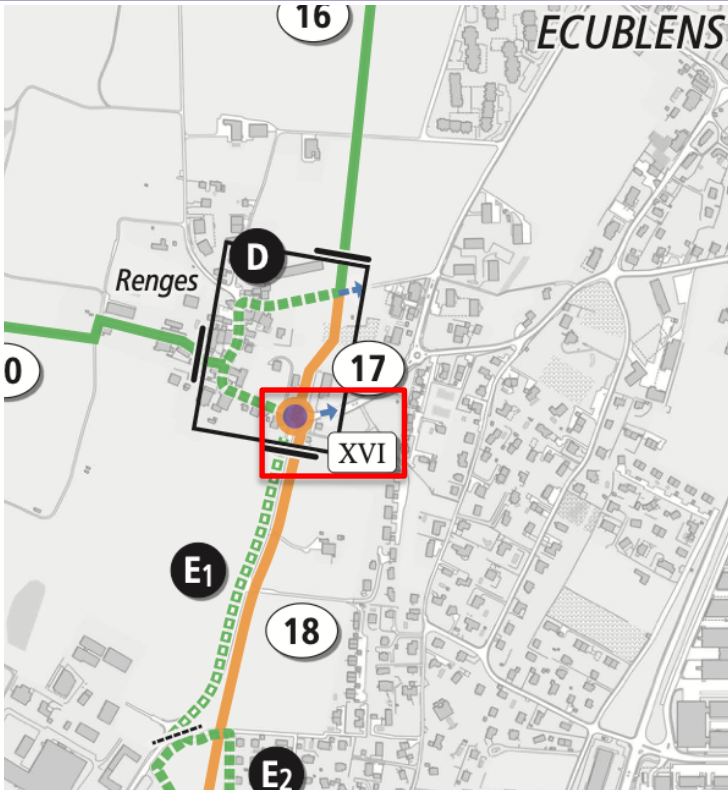
Coupe transversale de la passerelle existante

Proposition d'intervention

Aucune (déjà réalisé).

Date de mise à jour : 08.11.2022

FICHE N° XVI – FRANCHISSEMENT (lié aux fiches n° 17, 18, D et E)

Localisation	Commune(s) territoriale(s) et localisation
	Ecublens (Village de Renges)
	Porteur(s) du projet
	Commune d'Ecublens
	Type de franchissement
	Croisement d'une zone 30 (Rue de Renges) et d'une route cantonale secondaire (Route de Vallaire) avec trafic important (3'800 V/J).
Horizon de réalisation du projet définitif	Itinéraire transitoire à prévoir
Dès que possible	Aucun

État des lieux

Carrefour à perte de priorité, dans une courbe.

Présence de l'arrêt bus « Renges » avec espace de rebroussement et de deux îlots, l'un séparant l'arrêt de bus de l'entrée de la Rue de Renges et l'autre séparant les deux voies (entrée/sortie) de la rue.

Bande cyclable d'une largeur de 1.5m des deux côtés de la Route de Vallaire, avec absence de continuité vers le Nord au Nord de la chaussée.

Trottoir d'1.5m de largeur côté Nord-Ouest de la Route de Vallaire, avec discontinuité à l'arrêt bus.



État actuel

Proposition d'intervention

Création d'une présélection pour les cycles, protégée par des îlots, afin de sécuriser les mouvements en « tourner-à-gauche » depuis la Route de Vallaire en direction de la Rue de Renges.

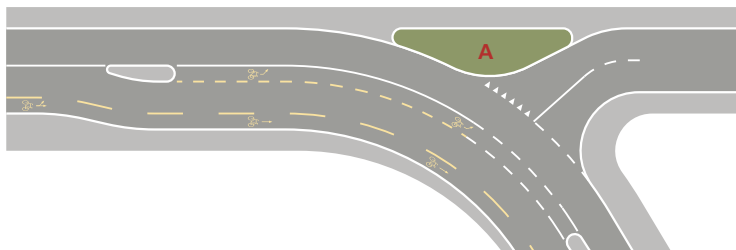


Fig. 422 Voie de tourner-à-gauche protégée par un îlot; le débouché de la route secondaire est à angle droit

Principe / Fonction

- tourner-à-gauche protégé par un îlot avant le début du virage. La présence de l'îlot permet d'éviter que les vélos se fassent dépasser par la gauche pendant leur manœuvre de tourner-à-gauche

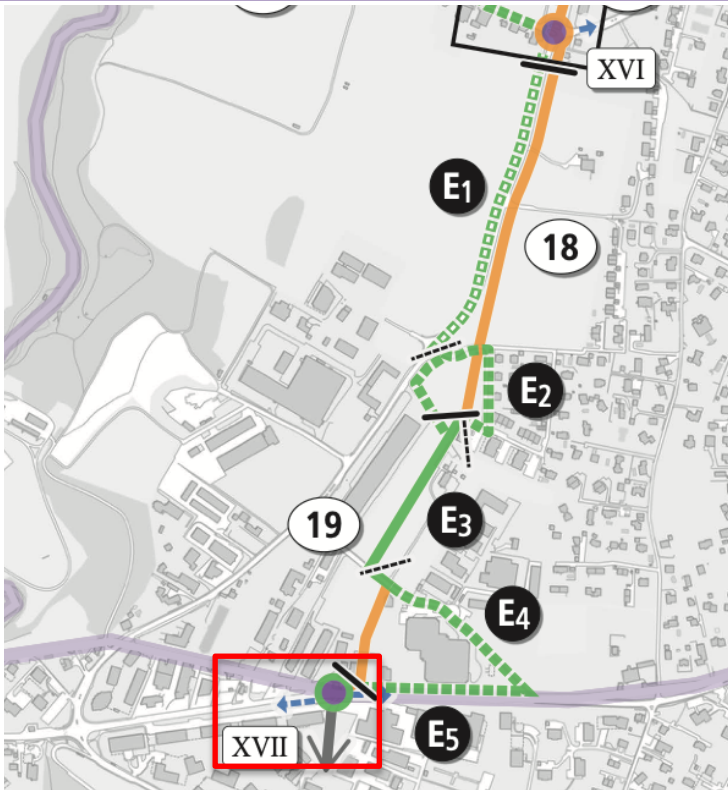
Exemple de réaménagement

(Ref : Gestion des cycles aux carrefours, OFROU et Conférence Vélo Suisse 2021)

Une alternative consisterait à réguler le carrefour pour permettre une traversée sécurisée pour les cycles et les piétons (lien avec le nouveau quartier appelé à se développer au Sud).

Date de mise à jour : 08.11.2022

FICHE N° XVII – FRANCHISSEMENT (lié aux fiches n° 19 et E)

Localisation	Commune(s) territoriale(s) et localisation
	Ecublens et St-Sulpice
	Porteur(s) du projet
	Commune d'Ecublens et DGMR
	Type de franchissement
	Traversée d'une route cantonale (RC 1 – Route Suisse) à très fort trafic (12'000-13'000 V/J).
Horizon de réalisation du projet définitif	Itinéraire transitoire à prévoir
Traversée en cours de réalisation (2022)	Oui, tronçon E4

État des lieux

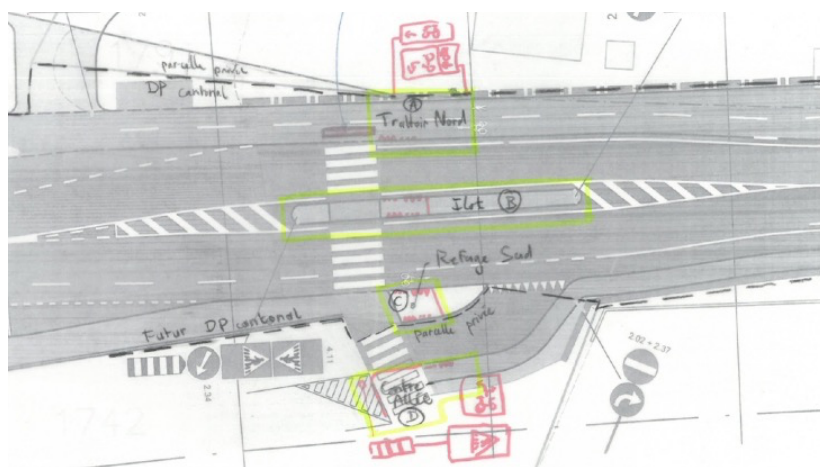
Présence de deux voies de circulation à traverser. Passage piétons avec îlot existant.

Présence au Nord de la chaussée d'un trottoir séparé piétons/vélos et au Sud d'une bande cyclable sur chaussée.

Une aide à la traversée pour les cycles est présente (voir esquisse ci-dessous).

Proposition d'intervention

Accès pour rejoindre la traversée (depuis le Nord) à créer et zone d'attente pour les piétons à sécuriser.



Croquis avant réalisation (source Commune de Saint-Sulpice)

Date de mise à jour : 08.11.2022

FICHE N° XVIII – FRANCHISSEMENT (lié à la fiche n°20)

Localisation

Commune(s) territoriale(s) et localisation

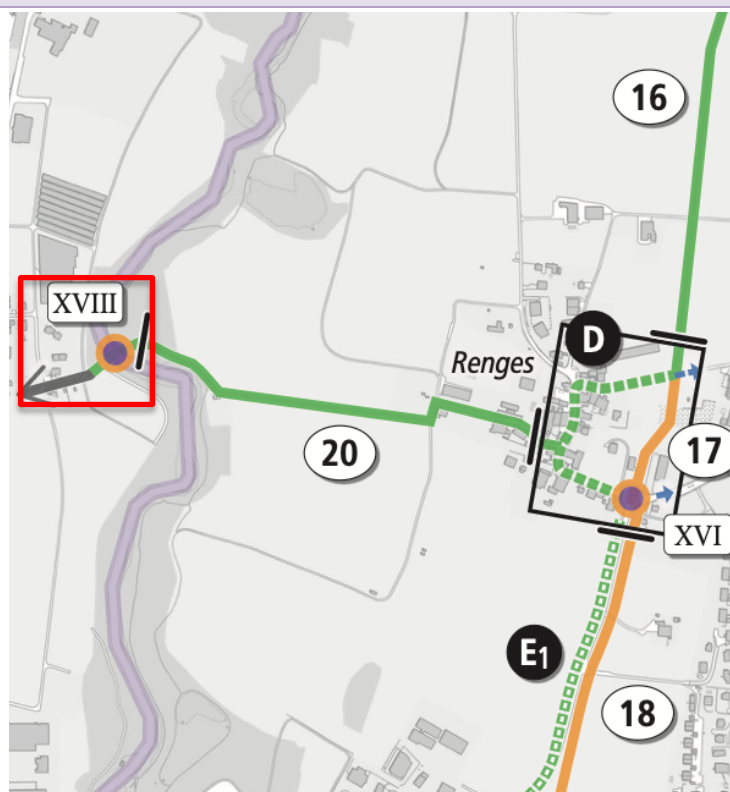
Ecublens

Porteur(s) du projet

Commune d'Ecublens

Type de franchissement

Cours d'eau et cordon boisé.



Horizon de réalisation du projet définitif

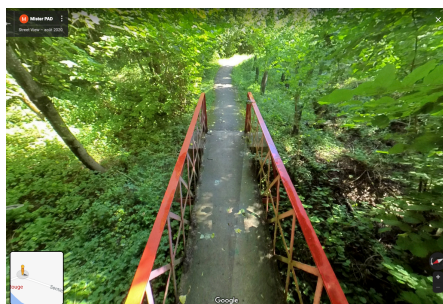
Itinéraire transitoire à prévoir

Dès que possible

Aucun

État des lieux

Cheminement dans la forêt avec petit pont de 1.5m de large et un deuxième pont plus large et plus long sur la Venoge (dénommé Pont Rouge).

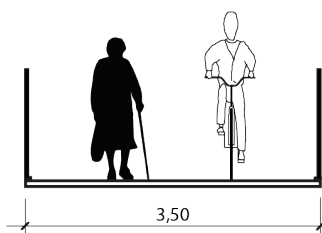


État actuel du petit pont (~1.50m)

Proposition d'intervention

Élargissement de l'ouvrage plus étroit et du cheminement d'accès à 3.5m de large.

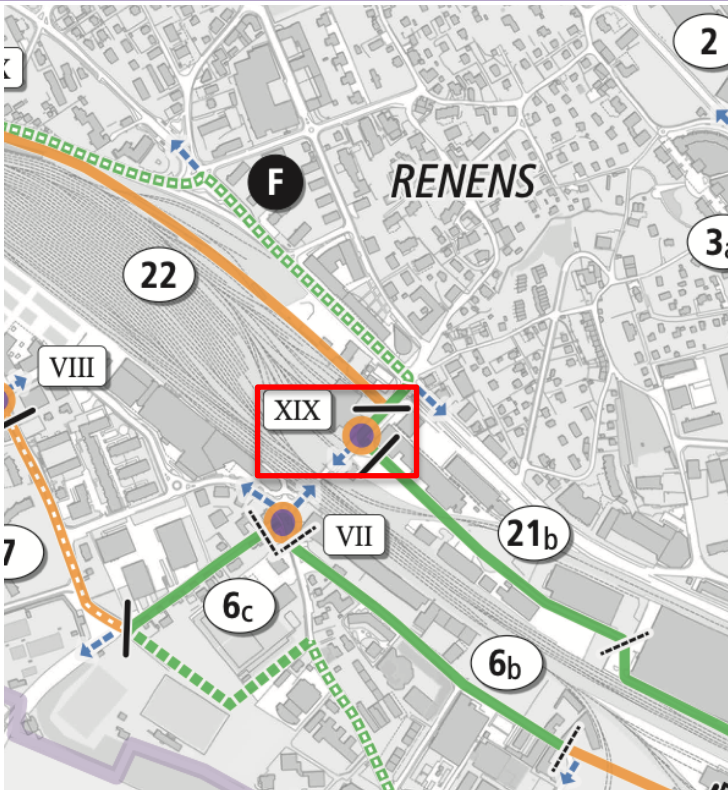
Pas d'éclairage, ni d'arborisation à prévoir.



Gabarit recommandé (selon norme VSS 40 247a)

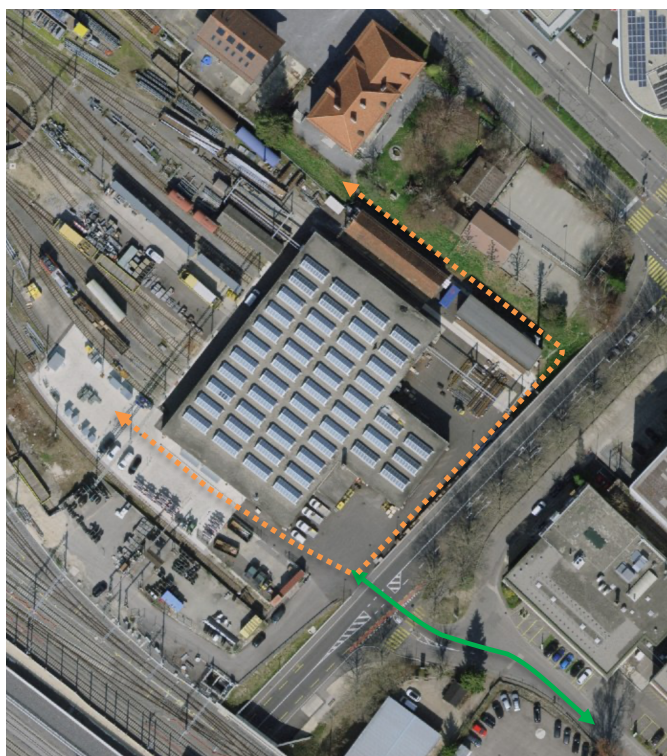
Date de mise à jour : 07.11.2022

FICHE N° XIX – FRANCHISSEMENT (lié aux fiches n° 21b et 22)

Localisation	Commune(s) territoriale(s) et localisation
	Renens – Rue du Léman
	Porteur(s) du projet
	Commune de Renens
	Type de franchissement
	Traversée d'un axe routier important (Rue du Léman – TJM 2014 13'700 V/J).
Horizon de réalisation du projet définitif	Itinéraire transitoire à prévoir
Dès que possible	Aucun

État des lieux

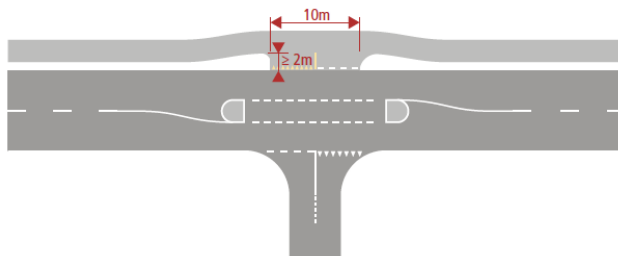
2 voies de circulation (50 km/h) et « présélection » à franchir sur la Rue du Léman. Présence d'une bande cyclable au Sud-Est de la chaussée et d'une traversée piétonne au débouché du Chemin du Closel. Absence d'élément d'aide à la traversée des vélos (mixité voitures/vélos dans la « présélection »).



État actuel du carrefour

Proposition d'intervention

Aménagement d'un franchissement pour les cycles face au débouché du Chemin du Closel (arrivée de l'itinéraire lors de la création du parc, deux variantes possibles d'arrivée au carrefour).



*Exemple de franchissement cyclable face à un débouché
(Ref : Gestion des cycles aux carrefours, OFROU et Conférence Vélo Suisse 2021)*

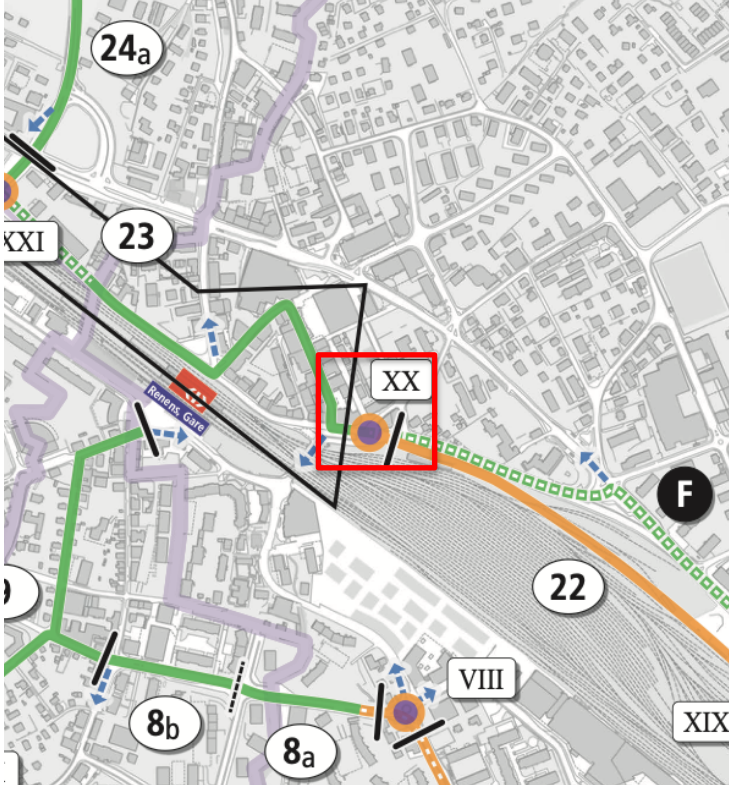
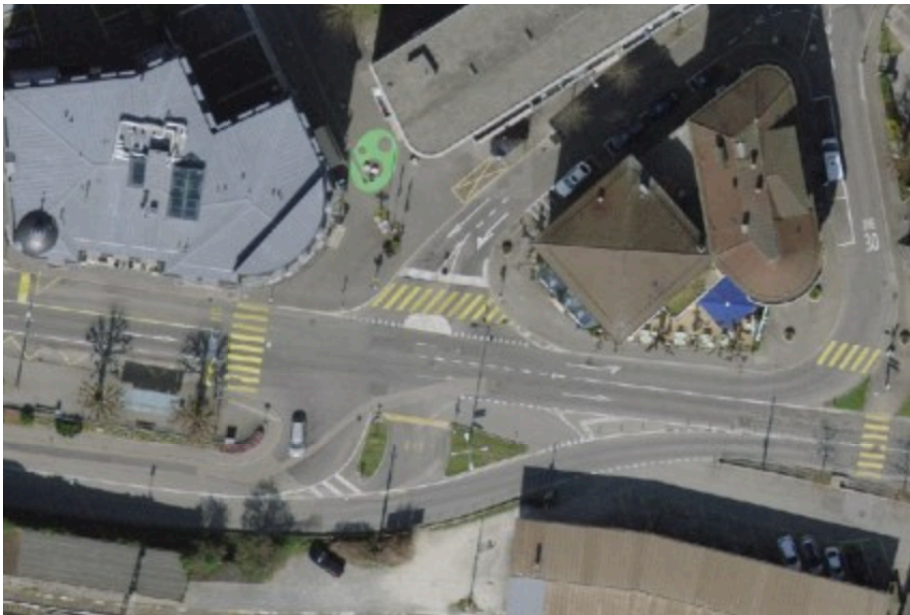
Une variante de traversée via la réalisation d'un passage supérieur parallèle aux voies CFF pourrait être envisagée. Toutefois, la topographie en creux devra être bien prise en compte (hauteur libre sous l'ouvrage) et des discussions avec le propriétaire foncier (CFF) situé à l'Est du passage sont nécessaires.



Vue du passage du Léman depuis le Sud

Date de mise à jour : 07.11.2022

FICHE N° XX – FRANCHISSEMENT (lié aux fiches n°22, 23 et F)

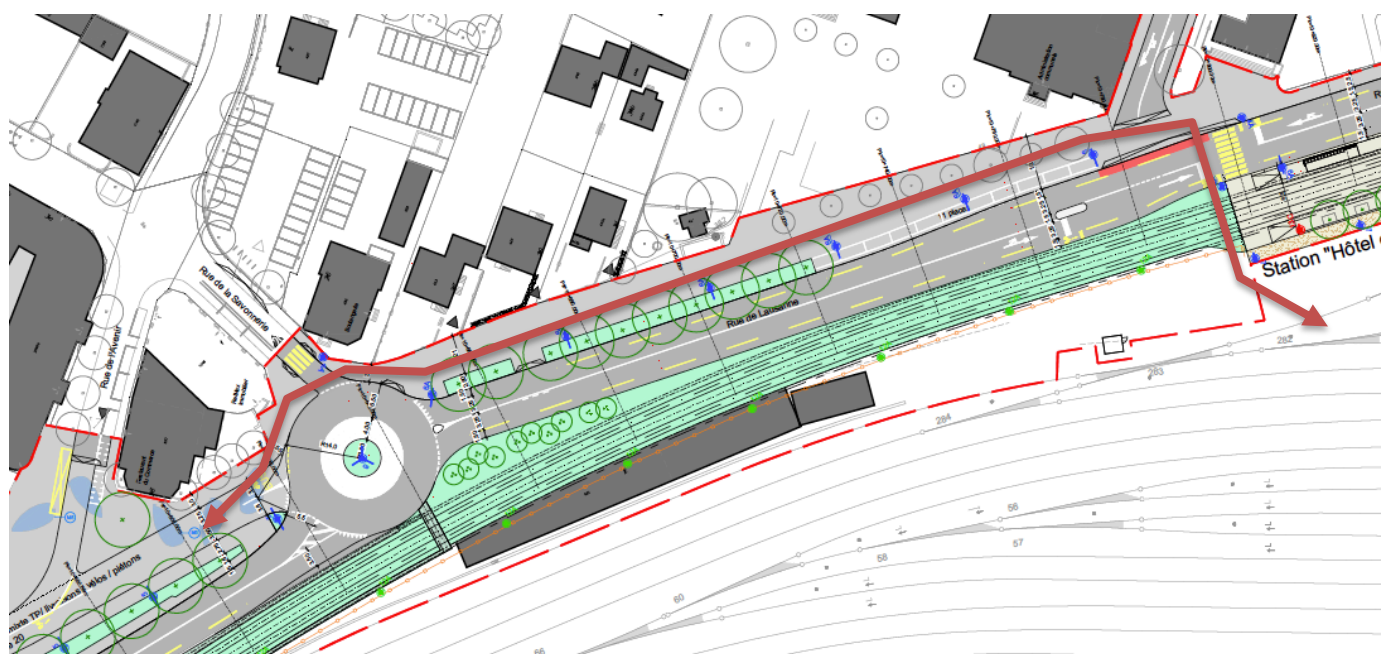
Localisation	Commune(s) territoriale(s) et localisation
	Renens – Rue de Lausanne
	Porteur(s) du projet
	Commune de Renens
	Type de franchissement
	Traversée de plusieurs carrefours (Rue de Lausanne/Rue du Simplon/Rue de l'Avenir/Rue de la Savonnerie) dont fort trafic sur la Rue de Lausanne – TJM 2014 10'650 V/J.
Horizon de réalisation du projet définitif	Itinéraire transitoire à prévoir
2025 (horizon tram)	Aucun
État des lieux	
<p>2 voies de circulation (50 km/h) à sens unique Ouest-Est sur la Rue de Lausanne (partie Est).</p> <p>Présence d'une voie bus qui vient du Sud (Route du Simplon) et se poursuit à contre-sens à la Rue de Lausanne (partie Ouest). Arrêt « 1er Août » à proximité du carrefour (à l'Ouest, sur la Rue de Lausanne).</p> <p>Rue de la Savonnerie et de l'Avenir en zone 30.</p> <p>Présence de nombreuses traversées piétonnes. La traversée au débouché de la Rue de l'Avenir et celle à l'Ouest sur la Rue de Lausanne sont régulées par des feux.</p>	
	
État actuel du carrefour	

Proposition d'intervention

Dans le cadre du projet du tram (PP2), les aménagements suivants sont prévus :

- création d'un giratoire au carrefour Rue du Simplon, Rue de Lausanne, Rue de la Savonnerie ;
- aménagement de bandes cyclables des deux côtés de la chaussée sur le tronçon Est de la Rue de Lausanne et dans le sens montant à la Rue du Simplon ;
- les cyclistes circulent dans le giratoire, la largeur des trottoirs à proximité étant trop restreinte pour envisager de les faire circuler hors chaussée ;
- le tronçon Ouest de la Rue de Lausanne devient une zone à 20 km/h, réservée uniquement aux piétons, vélos, livraisons et transports publics.

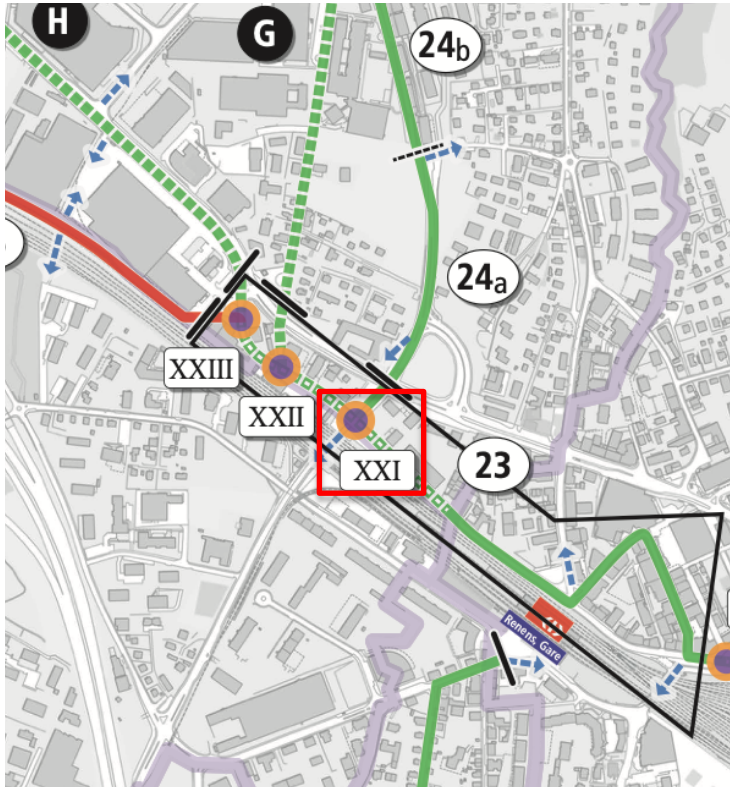
En fonction de l'évolution des charges de trafic sur la Rue de Lausanne (dépend de différentes études et mesures qui y seraient liées), et dans le cas où il n'y aurait pas de baisse de trafic, il peut être envisagé de maintenir les cycles sur la partie Nord de la chaussée et de décaler la traversée au niveau du passage pour piétons permettant ainsi d'assurer une traversée sécurisée en direction du futur parc.



Réaménagement projeté (tram PP2)

Date de mise à jour : 07.11.2022

FICHE N° XXI – FRANCHISSEMENT (lié aux fiches n°23 et 24a)

Localisation	Commune(s) territoriale(s) et localisation
	Porteur(s) du projet
	Communes de Crissier et d'Ecublens
	Type de franchissement
	À l'étude : ascenseur et/ou escaliers et/ou rampes
Horizon de réalisation du projet définitif	Itinéraire transitoire à prévoir
2025 (horizon tram)	Aucun

État des lieux

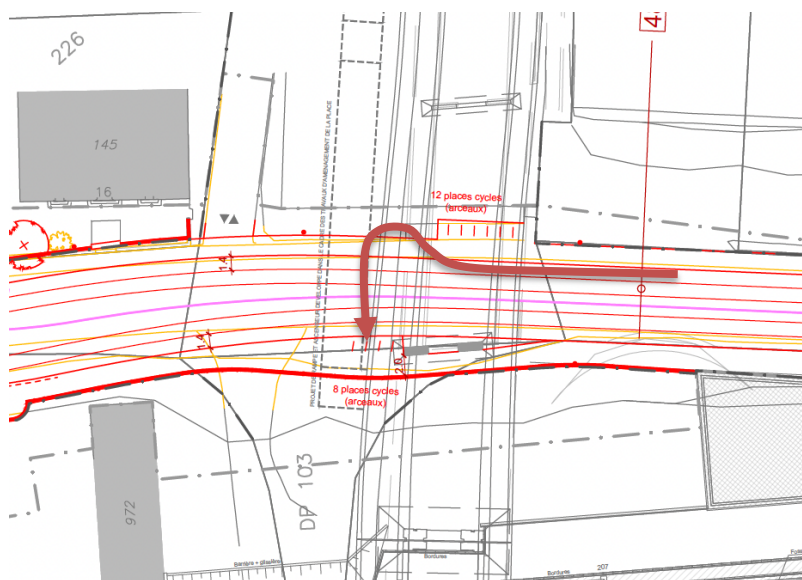
Pont existant (Pont Bleu), pas de moyen de rejoindre la Route de Bussigny en contrebas.



État actuel

Proposition d'intervention

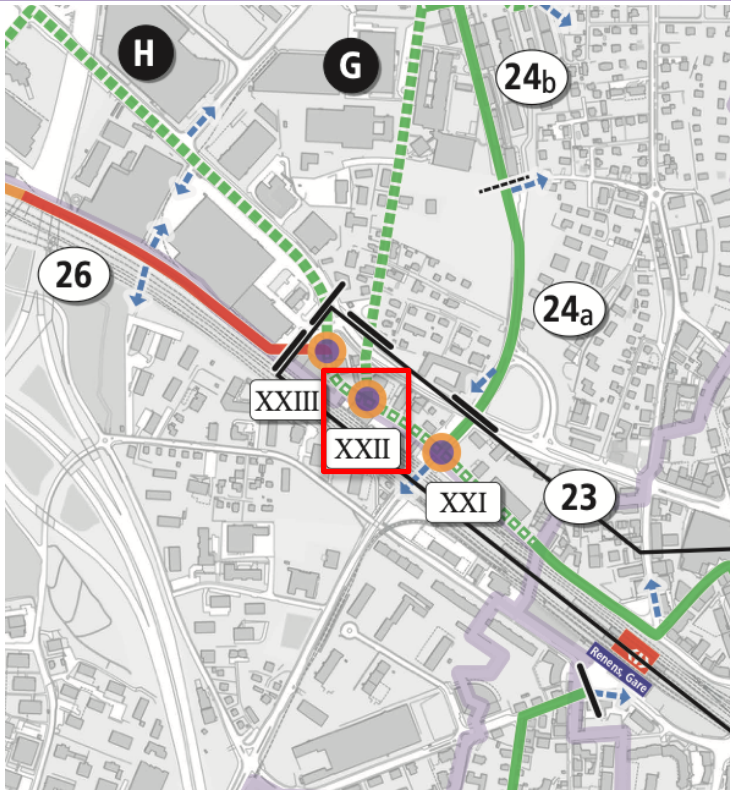
La création d'ascenseurs et/ou d'escaliers et/ou de rampes sont à l'étude, afin de relier le Pont Bleu et la Route de Bussigny. L'insertion des cycles dans le trafic de la Route de Bussigny ainsi que la manière de traverser les voies de tram (dans le cas où il n'y aurait un ascenseur que d'un côté) sont à bien étudier (si possible prévoir une zone permettant de franchir les rails perpendiculairement).



Réaménagement projeté (tram PP1). Un ou des ascenseur(s) sont à ajouter.

Date de mise à jour : 08.11.2022

FICHE N° XXII – FRANCHISSEMENT (lié aux fiches n°23 et G)

Localisation	Commune(s) territoriale(s) et localisation
	Crissier
	Porteur(s) du projet
	Commune de Crissier
Type de franchissement	
Franchissement routier (Route de Bussigny) pour rejoindre la passerelle existante qui surplombe la Rue du Jura et rejoint la Route de Marcolet.	
Horizon de réalisation du projet définitif	Itinéraire transitoire à prévoir
2025 (horizon tram)	Aucun

État des lieux

Une voie de circulation et une voie bus/taxis/vélos à sens unique Ouest-Est sur la Route de Bussigny.

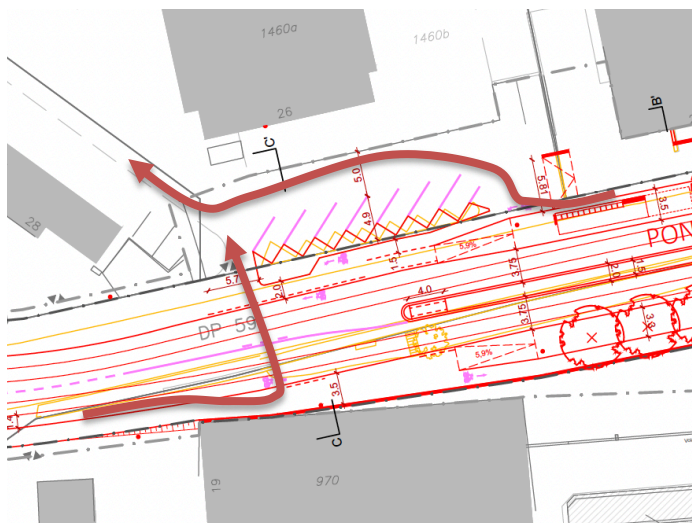
Traversée de parkings privés pour rejoindre la passerelle existante (~2m de large) qui surplombe la Rue du Jura et rejoint la Route de Marcolet.



État actuel

Proposition d'intervention

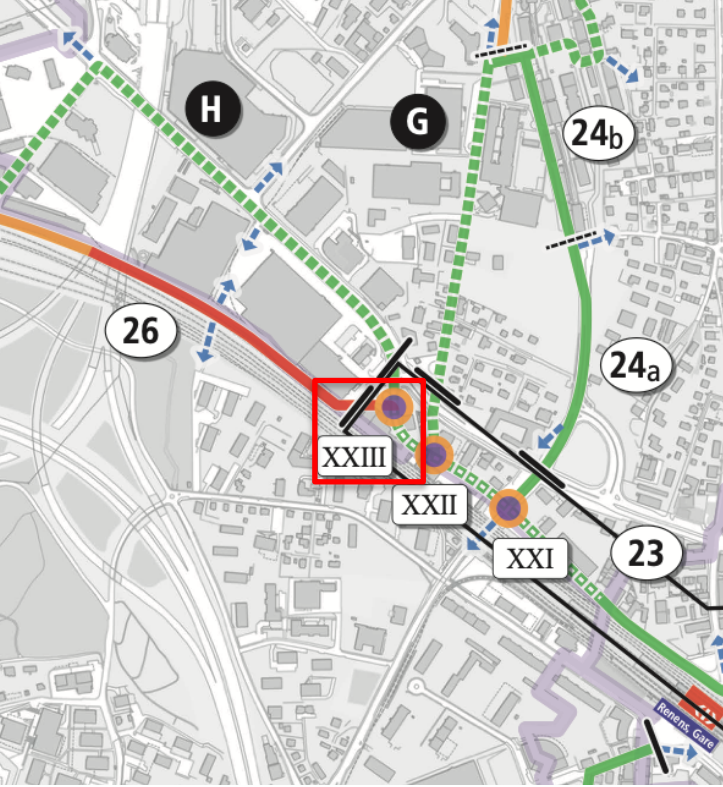

Modification du projet de tram pour permettre aux cycles en lien avec la passerelle de la Rue du Jura de se réinsérer dans le trafic de la Route de Bussigny ou d'accéder à la passerelle.



Réaménagement projeté (tram PP1). Accès à la passerelle et réinsertion des cycles dans le trafic de la Route de Bussigny à ajouter

Date de mise à jour : 07.11.2022

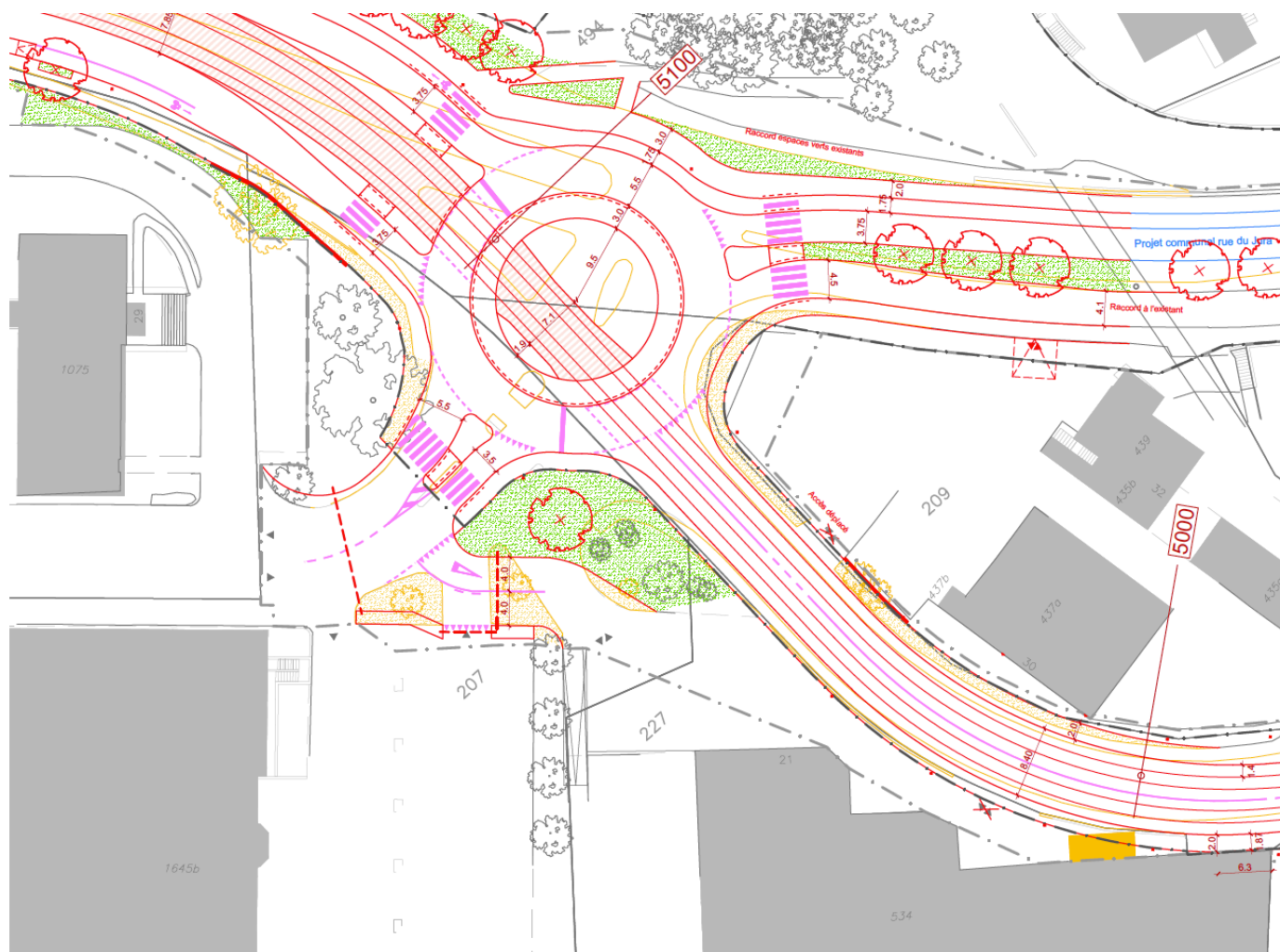
FICHE N° XXIII – FRANCHISSEMENT (lié aux fiches n°23, 26 et H)

Localisation	Commune(s) territoriale(s) et localisation
	Crissier
	Porteur(s) du projet
	Commune de Crissier
	Type de franchissement
	Traversée d'un giratoire avec d'importants flux de circulation (actuellement 17'100 V/J sur la Rue du Jura et 6'400 V/J sur la Route de Bussigny) et présence du tram.
Horizon de réalisation du projet définitif	Itinéraire transitoire à prévoir
2025 (horizon tram)	Aucun
État des lieux	
Le carrefour actuel ne prévoit pas d'aménagements cyclable. Il est appelé à être modifié avec le projet de tram.	
	
État actuel du carrefour	

Proposition d'intervention

Dans un premier temps, avec la réalisation du tram, création d'un giratoire avec piste pour les vélos au Nord (Rue du Jura, Boulevard de l'Arc-en-Ciel). Mixité voitures vélos dans le giratoire, sur la Route de Bussigny et sur la voie Sud de la Rue du Jura.

Dans un deuxième temps, avec l'itinéraire le long des voies CFF (voire fiche 26), réalisation d'une traversée de l'axe du tram sur la branche Sud du giratoire. Attention d'offrir des possibilités pour les cycles de bien franchir perpendiculairement les voies de tram.



Réaménagement projeté (tram PP1)

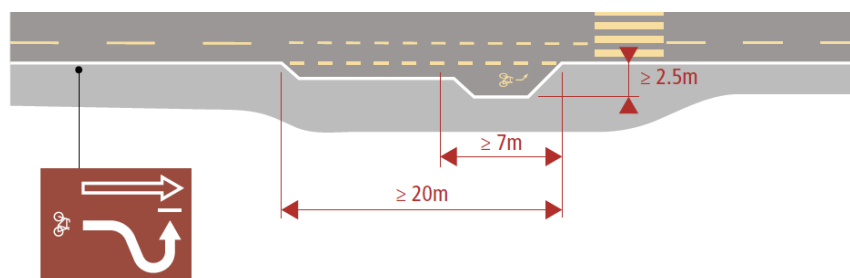
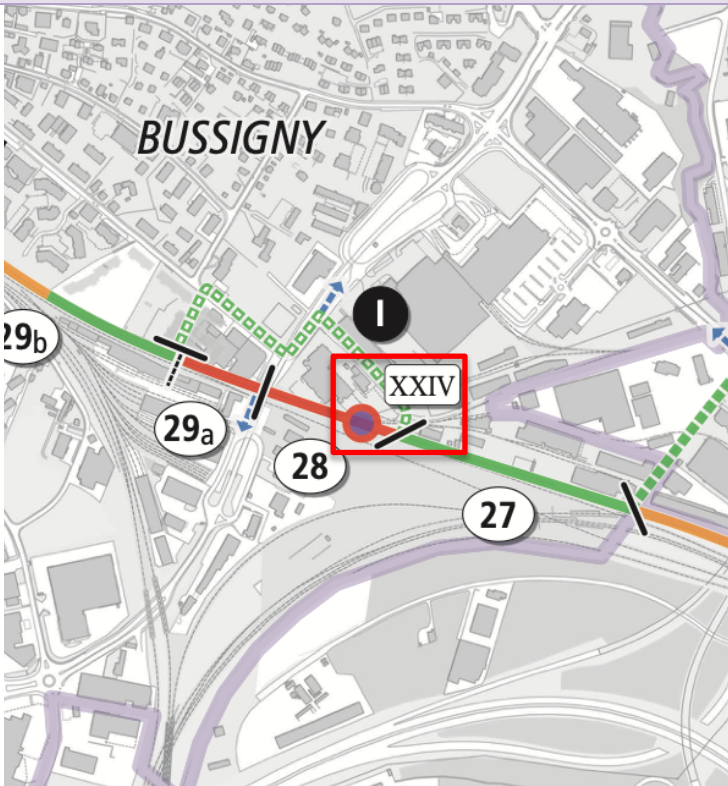


Fig. 411 Tourner-à-gauche indirect sans régulation lumineuse

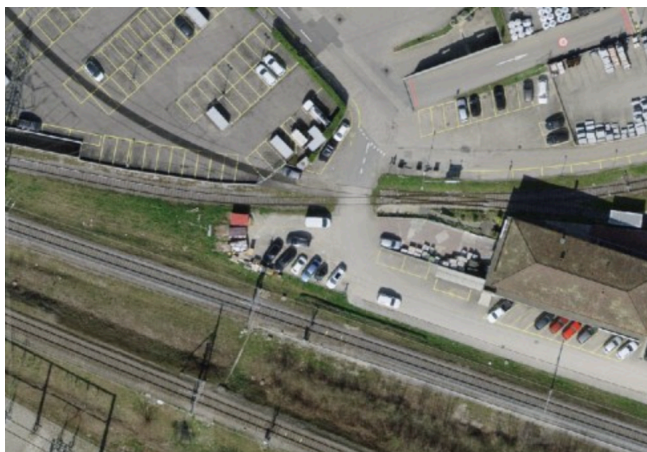
Exemple de tourner à gauche indirect permettant de traverser perpendiculairement une voirie
(Ref : Gestion des cycles aux carrefours, OFROU et Conférence Vélo Suisse 2021)

FICHE N° XXIV – FRANCHISSEMENT (lié aux fiches n°27 et 28)

Localisation	Commune(s) territoriale(s) et localisation
	Bussigny
	Porteur(s) du projet
	Commune de Bussigny
	Type de franchissement
	Franchissement de voies ferrées qui desservent le secteur industriel.
Horizon de réalisation du projet définitif	Itinéraire transitoire à prévoir
Incertain (long terme)	Oui, tronçon I

État des lieux

Passage à niveau non sécurisé le long du Chemin de Bas-de-Plan. Aucun aménagement cyclable ou piéton le long des voies ferrées en direction de Bussigny.



État actuel du carrefour

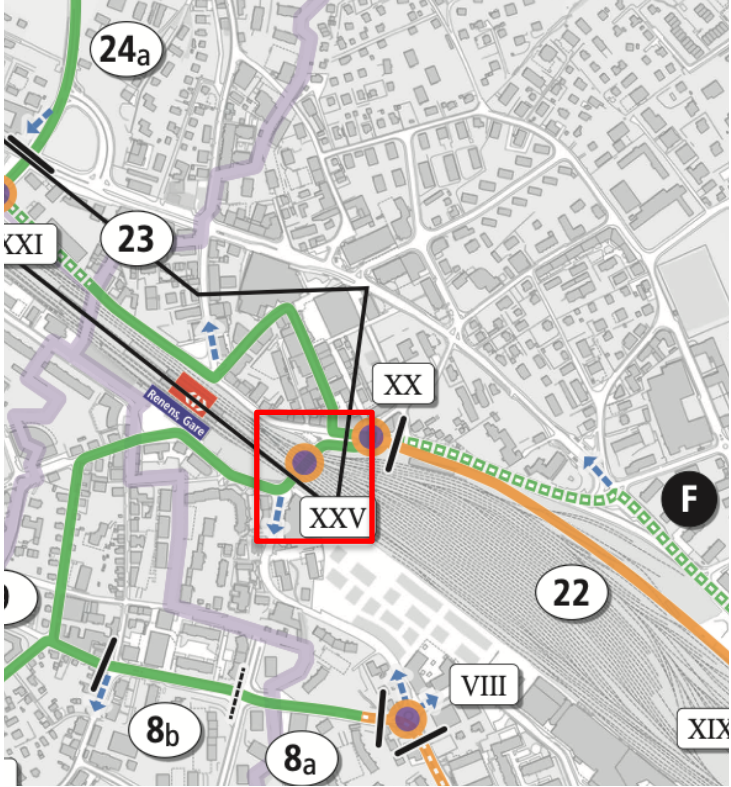
Proposition d'intervention

Le type d'intervention dépend de l'évolution de la zone et de l'usage de la voie ferrée industrielle la desservant. Si l'usage est modeste, un croisement similaire à l'existant est possible moyennant une marche à vue des trains. Dans le cas d'un usage intensif, le risque d'accident est susceptible d'augmenter et peut nécessiter la mise en place d'une signalisation lumineuse, voire de barrières.

Dans tous les cas, une excellente visibilité entre les usagers est à garantir et un franchissement le plus perpendiculaire possible des voies est à réaliser.

Date de mise à jour : 07.11.2022

FICHE N° XXV – FRANCHISSEMENT (lié aux fiches n° 9 et 23)

Localisation	Commune(s) territoriale(s) et localisation
	Renens – Passage inférieur du 1 ^{er} Août
	Porteur(s) du projet
	Commune de Renens
	Type de franchissement
	Traversée des voies CFF dans le secteur de la Gare de Renens (passage inférieur)
Horizon de réalisation du projet définitif	Itinéraire transitoire à prévoir
2025 – 2030 (dépendant du projet de tram)	Aucun (passage possible en poussant le vélo dans le passage inférieur du 1 ^{er} Août, partie réservée aux piétons)

État des lieux

Le secteur de la gare de Renens dispose de trois traversées principales des voies CFF

- Passerelle Rayon-vert (aménagement récent dédié aux piétons, passage possible en poussant le vélo)
- Passage inférieur desservant les quais CFF (aménagement récent dédié aux piétons)
- Passage sous les voies CFF, via la Rue du Simplon (aménagement ancien et qui fait l'objet de cette fiche)

Ce dernier est caractérisé par 2 voies de circulation avec absence d'aménagement dédié pour les cycles, une ligne de bus (tl n°32) qui emprunte le passage sous-voies et un cheminement sécurisé pour les piétons dans un sous-voies parallèle.



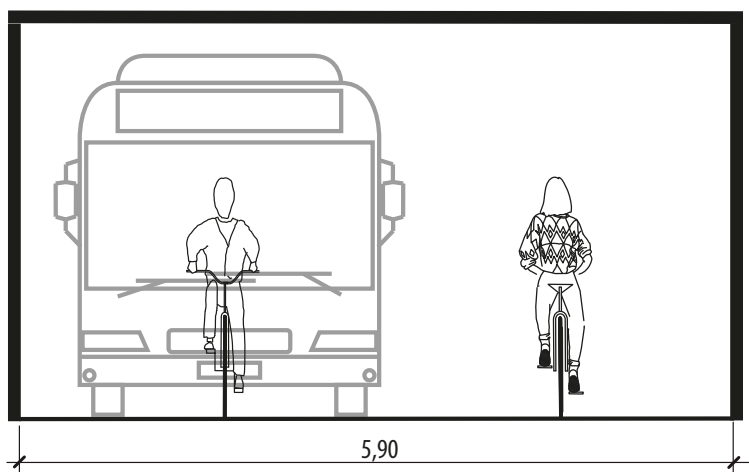
État actuel du passage sous-voies

Proposition d'intervention

La création d'un aménagement supplémentaire pour les cycles n'est pas proposée à ce stade, notamment en raison des coûts importants qu'elle représente. De plus, une étude stratégique d'accessibilité par poche de l'Ouest lausannois a identifié la possibilité d'interdire le passage inférieur du Simplon au trafic individuel motorisé (les bus continueront à l'emprunter). Aucun élargissement de ce passage n'est prévu à l'heure actuelle.

La liaison Nord-Sud du réseau de voies vertes est envisageable via ce sous-voies uniquement si le trafic individuel motorisé y est interdit. Seuls les bus et les cycles seraient ainsi autorisés à y cheminer.

Le gabarit de 5.90m laisse la possibilité d'un croisement bus/cycle en toute sécurité (la norme exige 5.60m pour ce cas de croisement à 50 km/h).



Cette mixité d'usage de l'ouvrage avec des véhicules lourds est acceptable pour la voie verte car son utilisation par des véhicules motorisés est très restreinte.

Date de mise à jour : 18.04.2023

BUREAU STRATÉGIE ET DÉVELOPPEMENT
DE L'OUEST LAUSANNOIS
Rue de Lausanne 35
CP 542 1020 RENENS
T: 021 632 71 60
sdoi@ouest-lausannois.ch
www.ouest-lausannois.ch