

CHANTIER 5 / MOBILITÉ DOUCE

RÉSEAU DE VOIES VERTES OUEST LAUSANNOIS

ÉTUDE DE FAISABILITÉ

Stratégie et développement de l'Ouest lausannois
12/2023

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

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

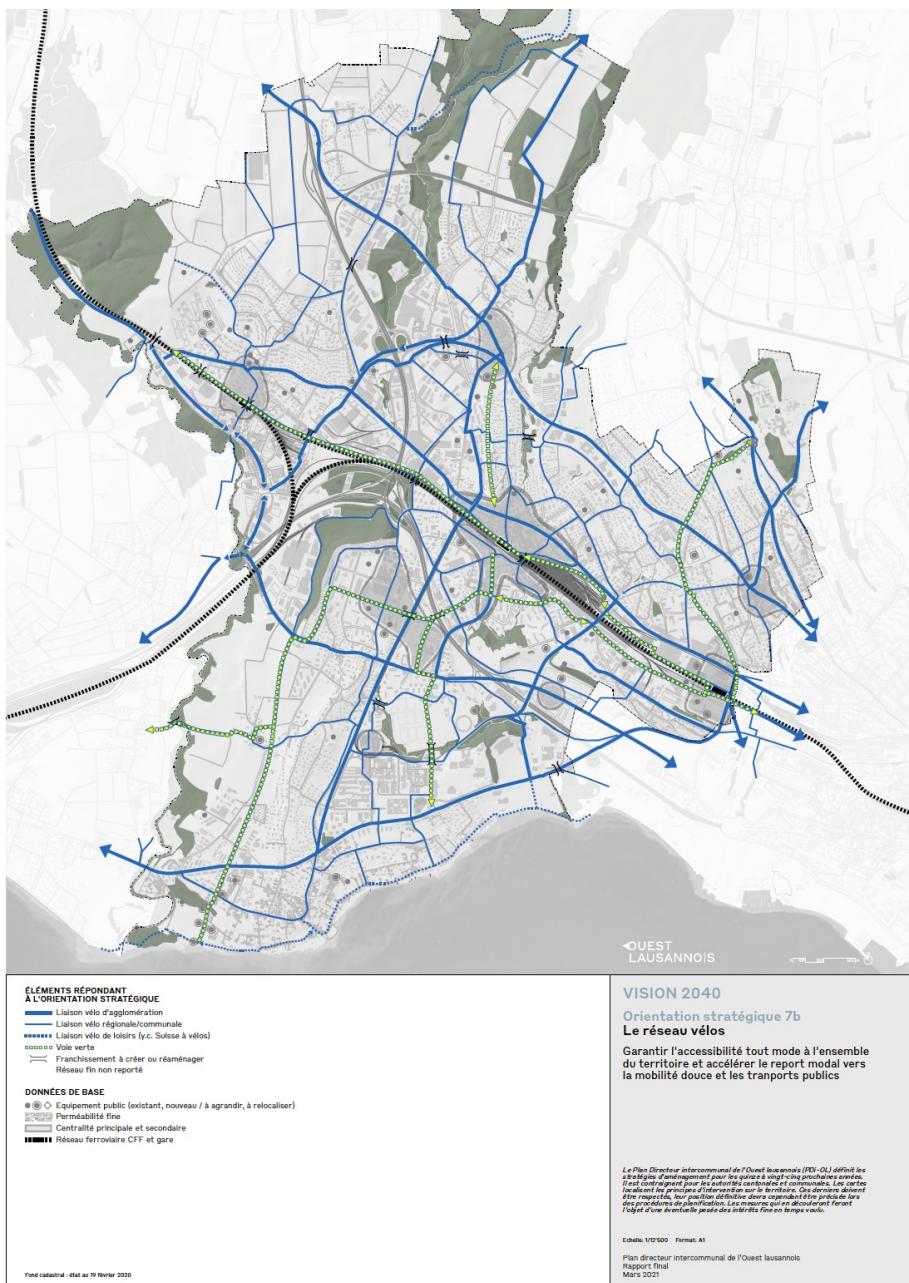
■ Table des matières

- 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

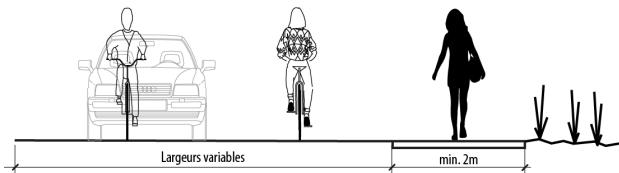
■ Définition d'une voie verte

«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*

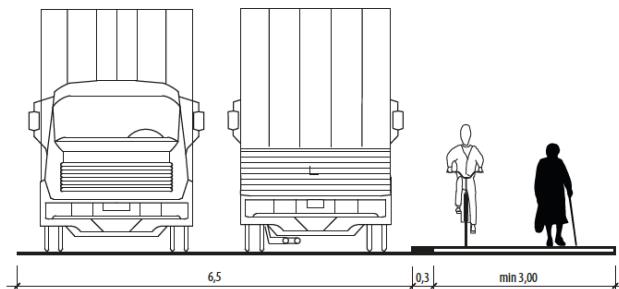
- Usage pendulaire et récréatif
- Adapté pour piétons, cyclistes, mobilité réduite
- Usager.e.s les plus lent.e.s et les moins aguerri.e.s en sécurité (enfant de 12 ans ok seul)
- Vise un report modal vers le vélo et la marche (cible un large public)

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.

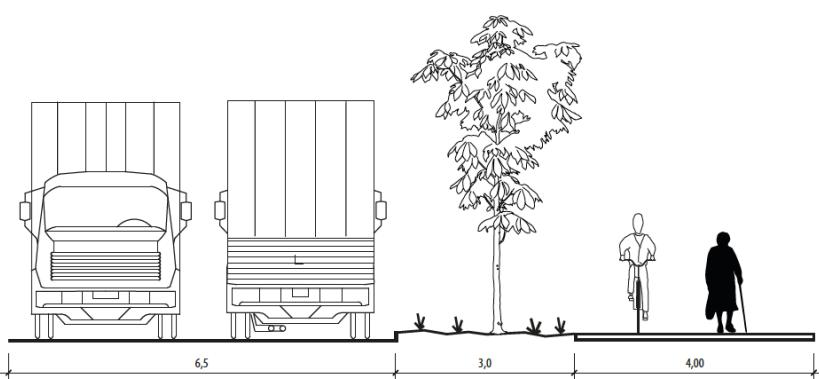
■ Définition d'une voie verte – exemples de gabarits



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



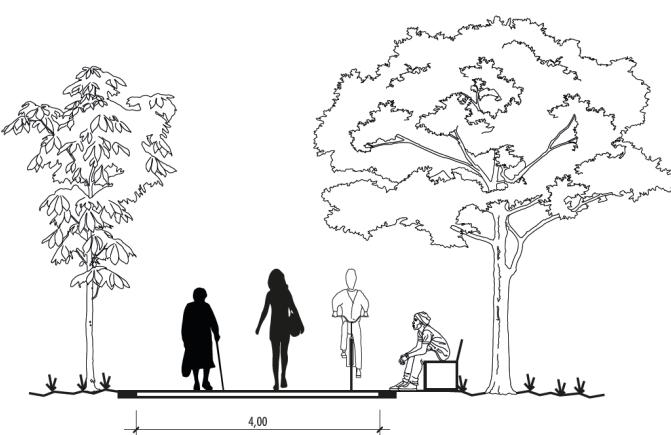
Trottoir mixte de 3 m
(gabarit minimum)



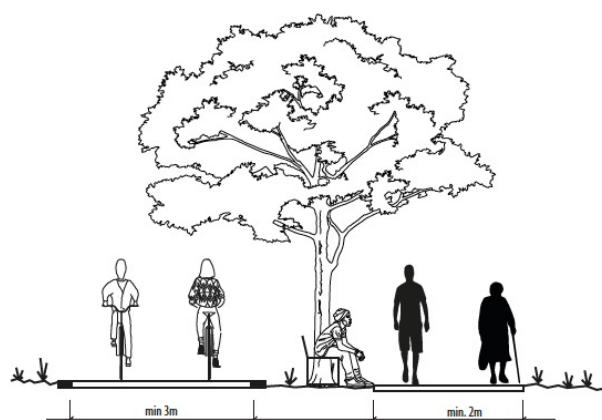
Piste mixte de 4m séparée de la
chaussée par de l'arborisation



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



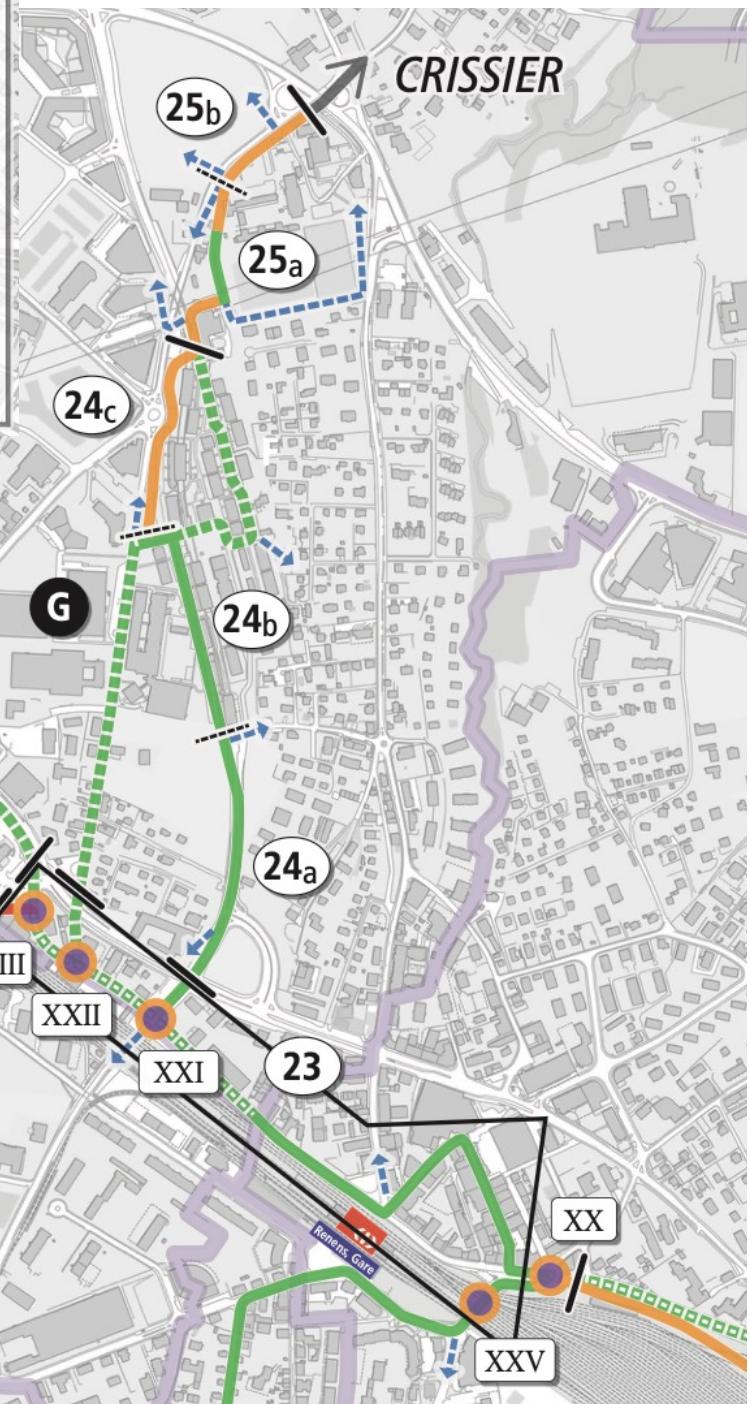
Piste mixte de 4m (éloignée
du trafic) avec arborisation
des deux côtés et mobilier



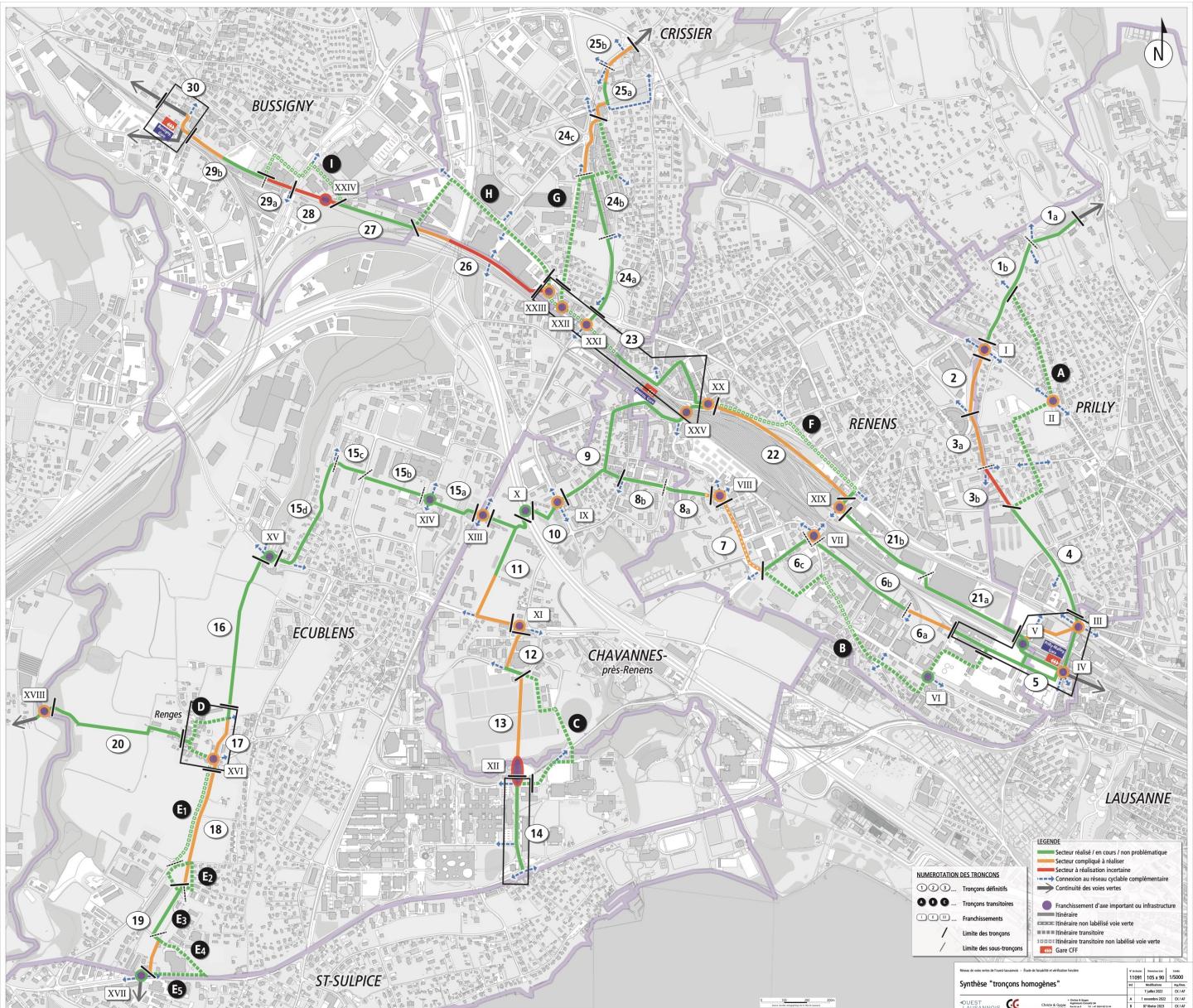
Piste séparée piétons (2m) et
vélos (3m) (éloignée du trafic)
avec arborisation et mobilier

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)
Itinéraire transitoire à prévoir	Aucun
Horizon de réalisation du projet définitif	Avec la finalisation du quartier des Cèdres
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>
<i>Situation actuelle</i>	

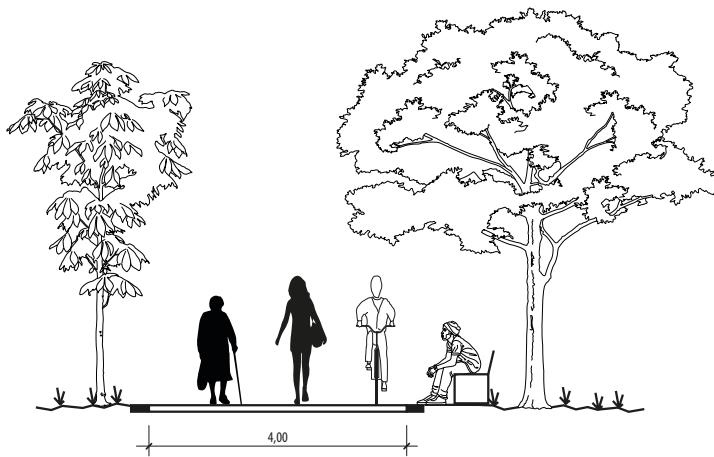
■ Types de fiches – tronçons définitifs

Proposition d'intervention

Création d'un 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.

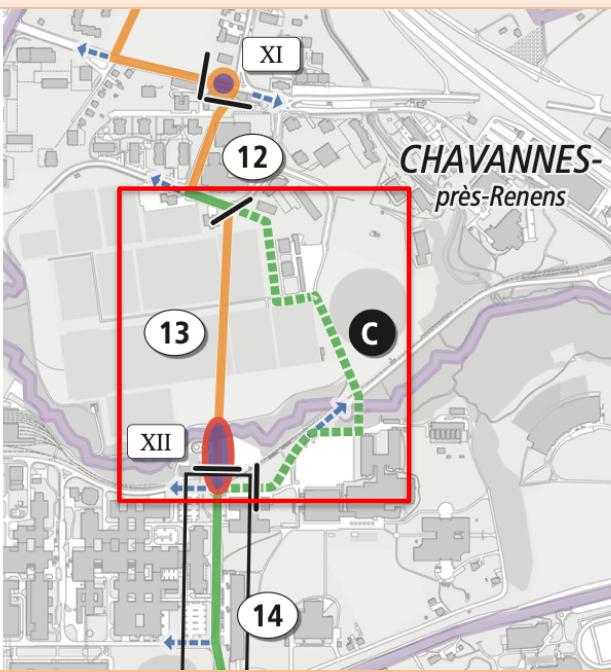


Principe de mixité piétons-vélos

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
	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 enjeux	Parcelles privées et DP (une partie de Route de Praz-Veguey)
Projet(s) connexe(s)	Schéma directeur des Hautes Écoles
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	
Horizon de réalisation du projet définitif	Dès que possible
État des lieux	Aucun
<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>   	
<i>Etat actuel</i>	

■ 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).

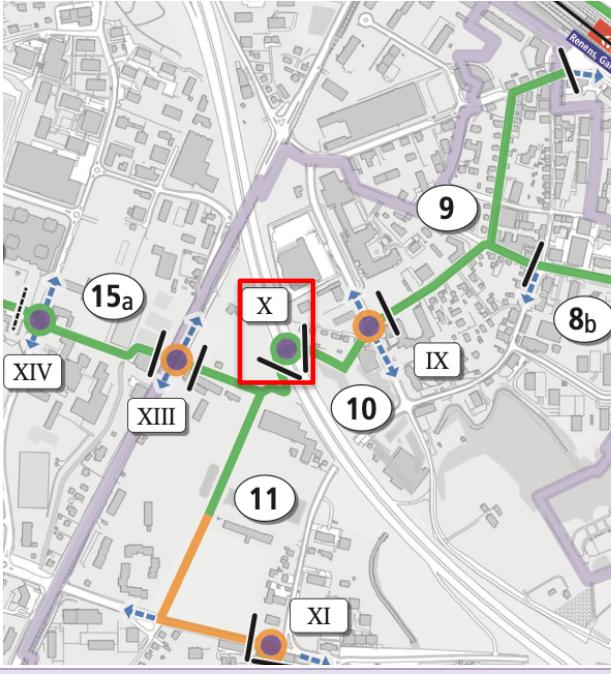
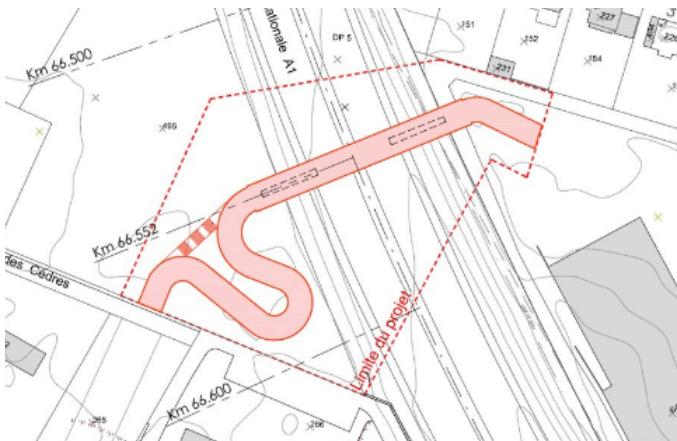
Route de la Sorge, le réaménagement prévu par l'Unil doit tenir compte, hors besoin propre au site des Hautes Écoles, d'un passage de minimum 3m de large pour les besoins cyclables de la Voie Verte.



Tracé recommandé pour la Voie Verte

Date de mise à jour : 07.11.2022

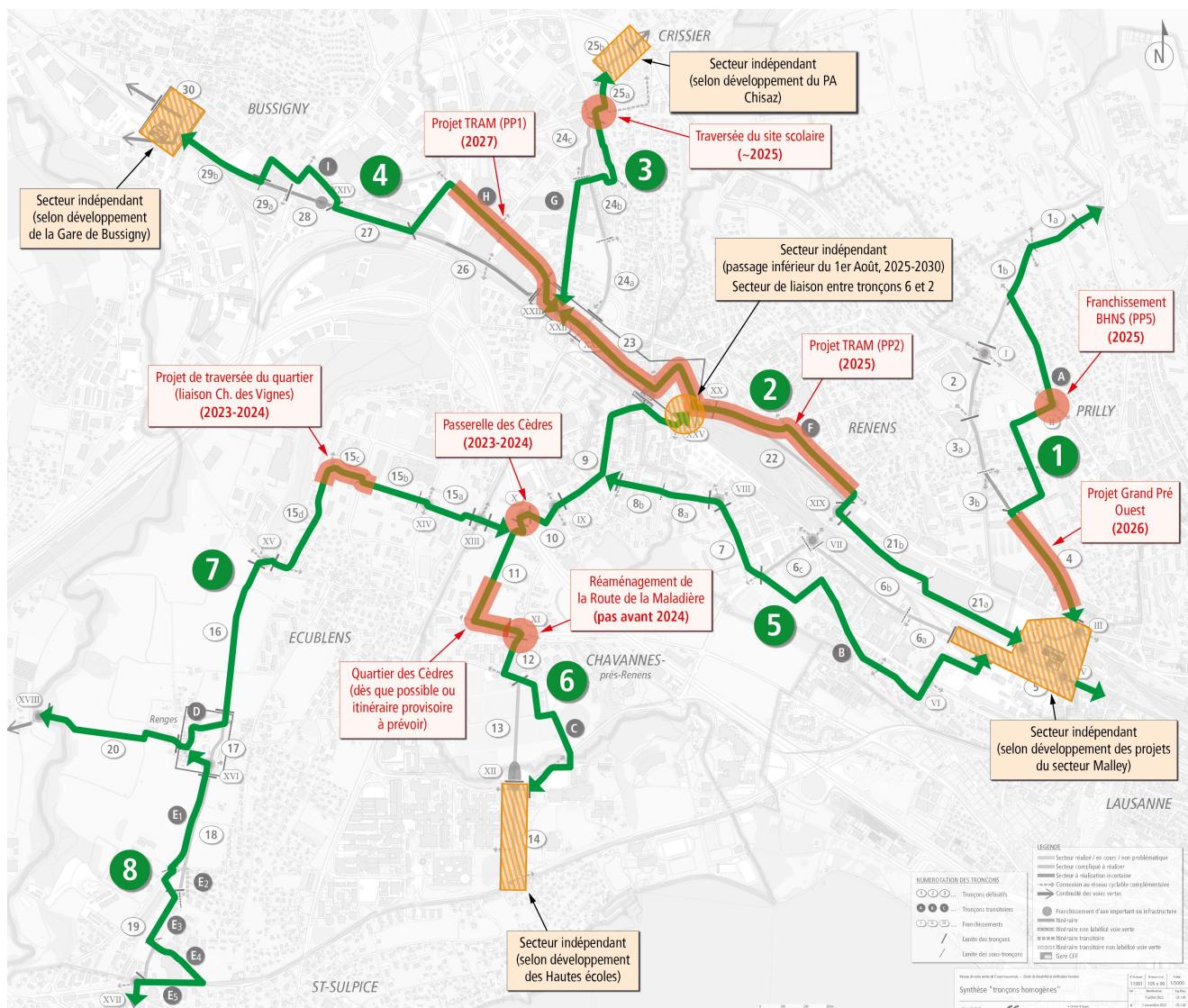
■ Types de fiches – franchissements

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	<p>Passerelle, dite « des Cèdres », en site propre piétons et vélos pour le franchissement de l'autoroute A1 (env. 50m de large).</p> <p>Connexion entre deux nouveaux quartiers.</p>
Horizon de réalisation du projet définitif	Itinéraire transitoire à prévoir
<p>Enquête publique terminée, préavis de crédit d'ouvrage validé par le Conseil Communal en mai 2022</p> <p>Mise en service estimée à 2025</p>	Aucun
État des lieux	
Aucun aménagement existant - Projet déjà bien avancé.	
	
	<i>Plan de la passerelle des Cèdres</i>
Proposition d'intervention	
<p>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.</p> <p>Éclairage à prévoir et végétalisation à aménager de part et d'autre des accès du franchissement.</p>	
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	—

Secteur indépendant de la réalisation des grands axes

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).

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



Vélos autorisés

■ Jalonnement normé VSS

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



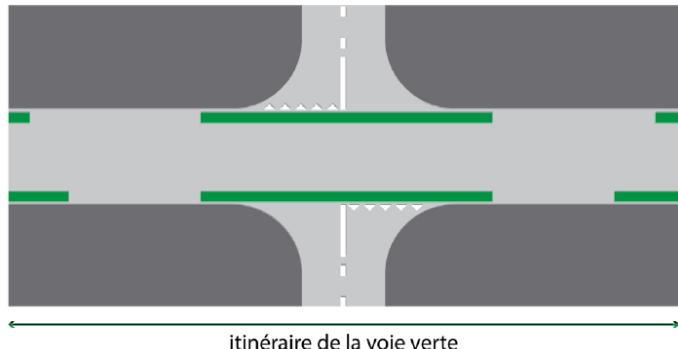
■ Signalétique, mobilier, équipement

- 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

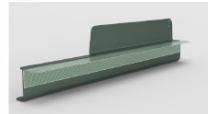


■ Bande d'équipement

Banc Station vélo/piéton



Banc



Points d'intérêts



Atelier I+N

■ Bande paysagère




Source photos: Landezine ; LAN ; MAP

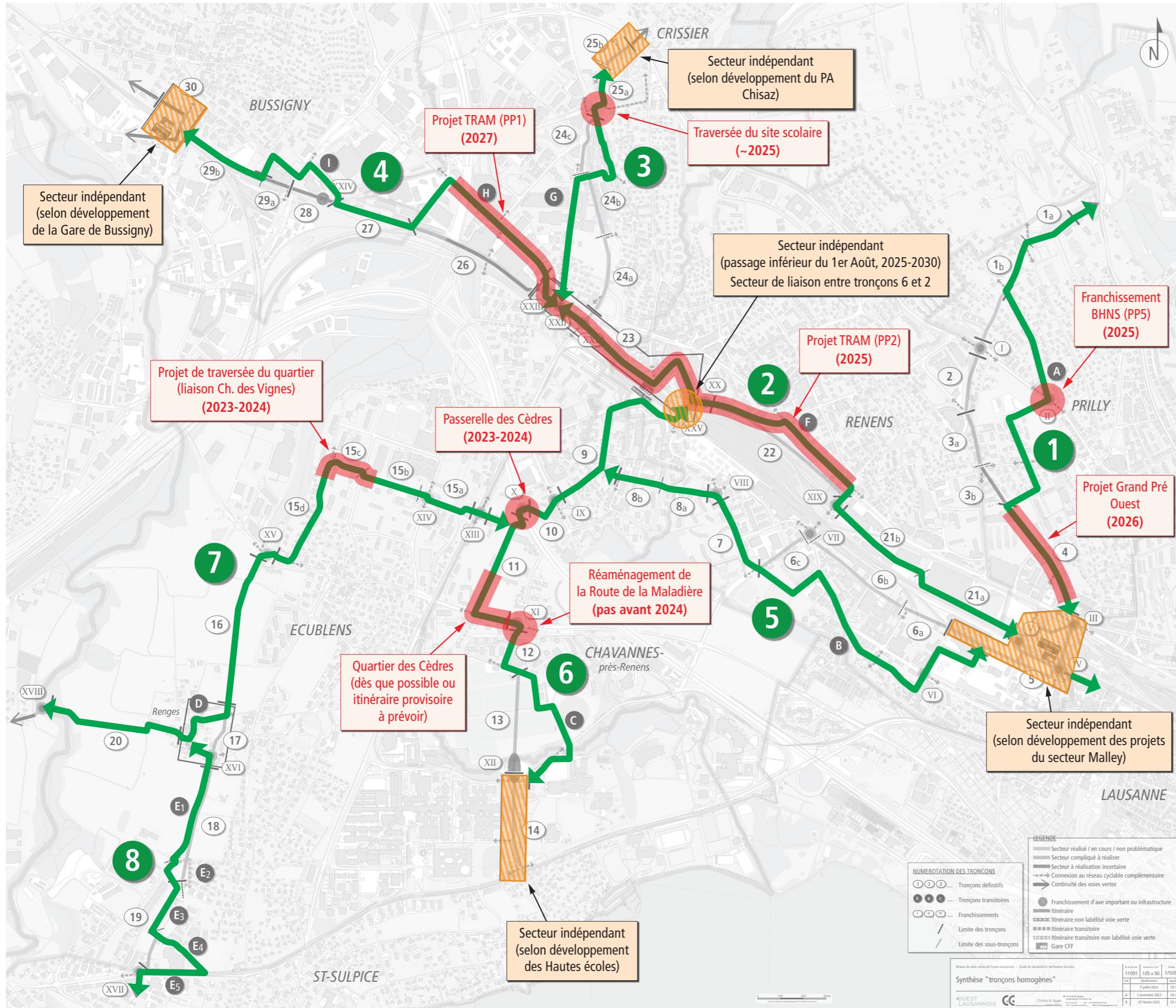
■ Stratégie de communication / inauguration

- 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)





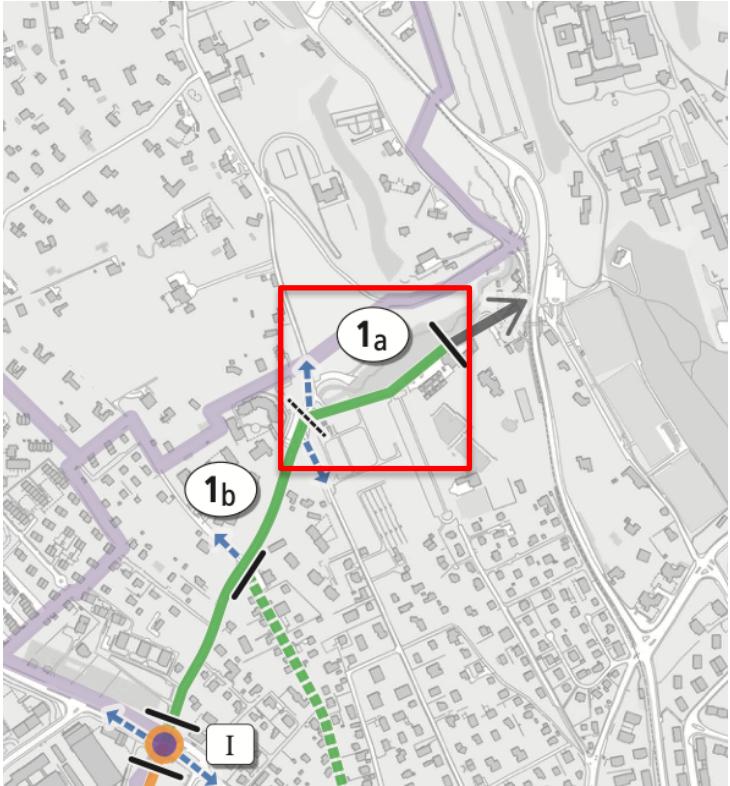
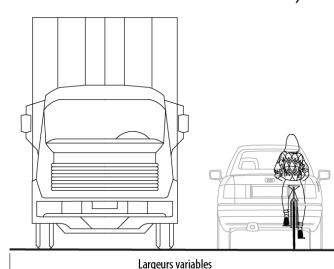
Grands axes	Horizons	Déclencheurs
1	~2026	• Grand Pré Ouest
2	~2025	• TRAM PP2
3	~2025	• Traversée site scolaire
4	~2027	• TRAM PP1
5	dès que possible	—
6	~2024	• Route de la Maladière • Passerelle des Cèdres
7	~2024	• Liaison Ch. des Vignes
8	dès que possible	—

Secteur indépendant de la réalisation des grands axes

Premières mises en service possibles des itinéraires de voies vertes

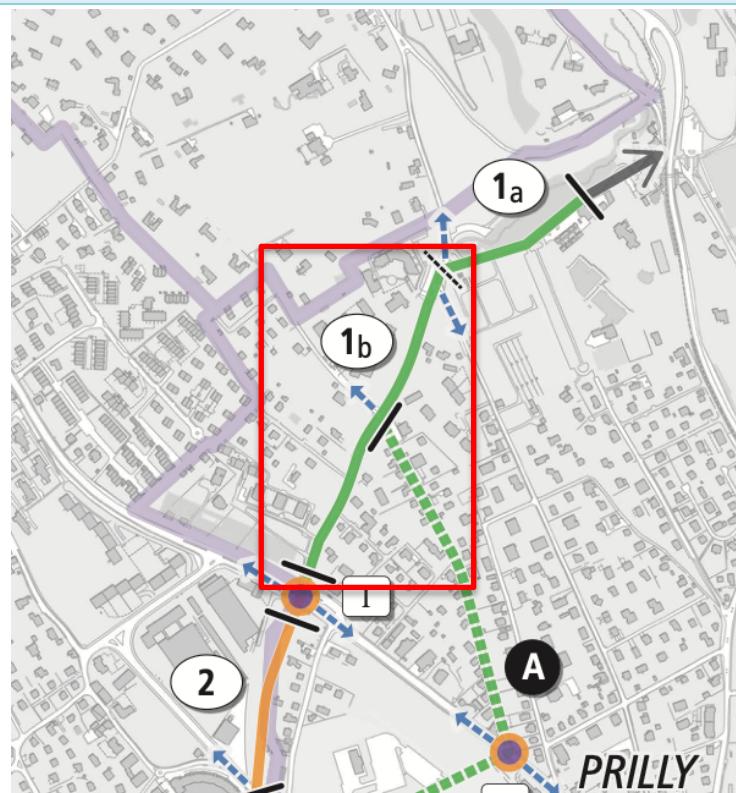
01
Figure

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.	 <i>Situation actuelle</i>
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 »).	 <i>Principe de mixité voitures-vélos en zone 30</i>
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 PPS (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

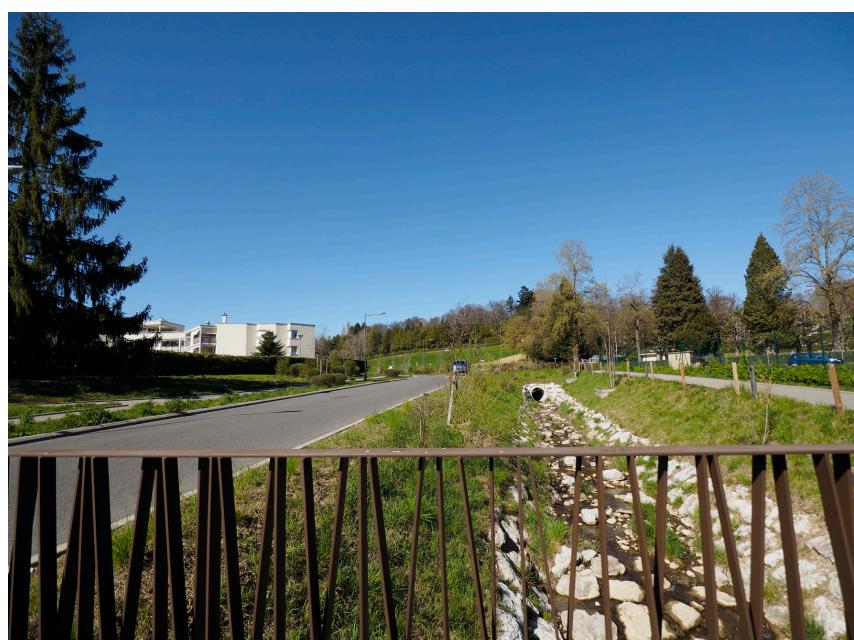
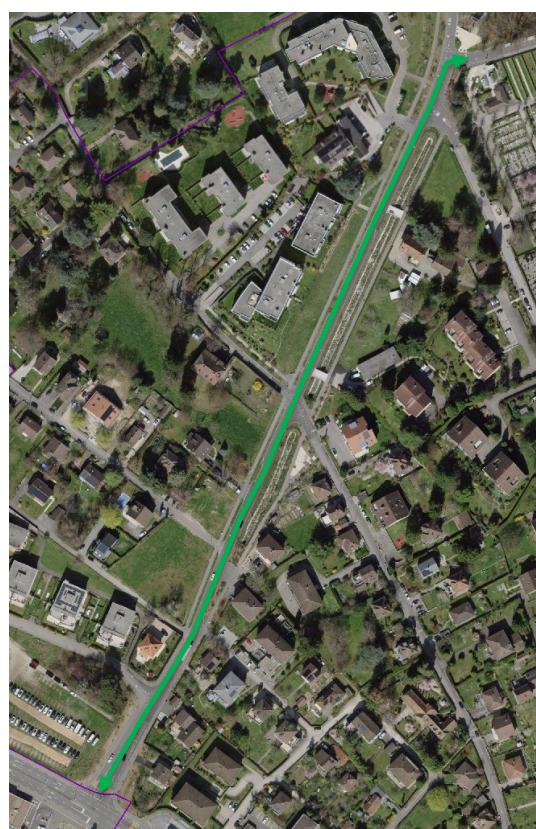
Durant la législature 2026-2031

Itinéraire transitoire à prévoir

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.



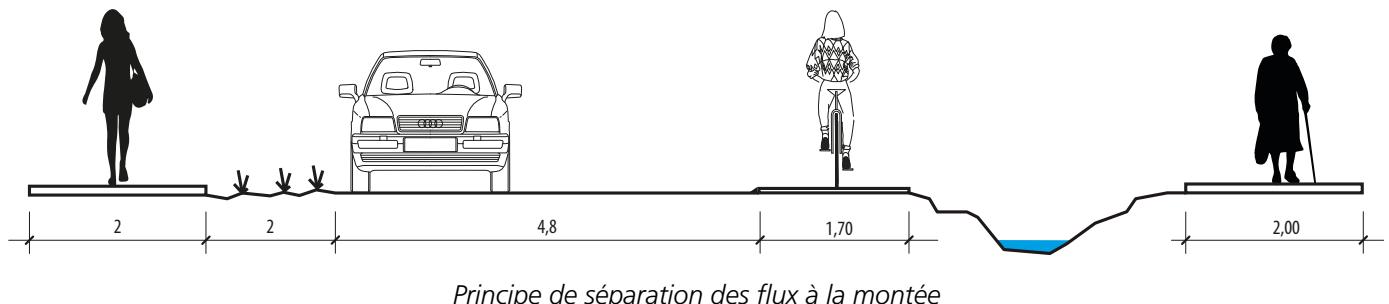
Situation actuelle

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.

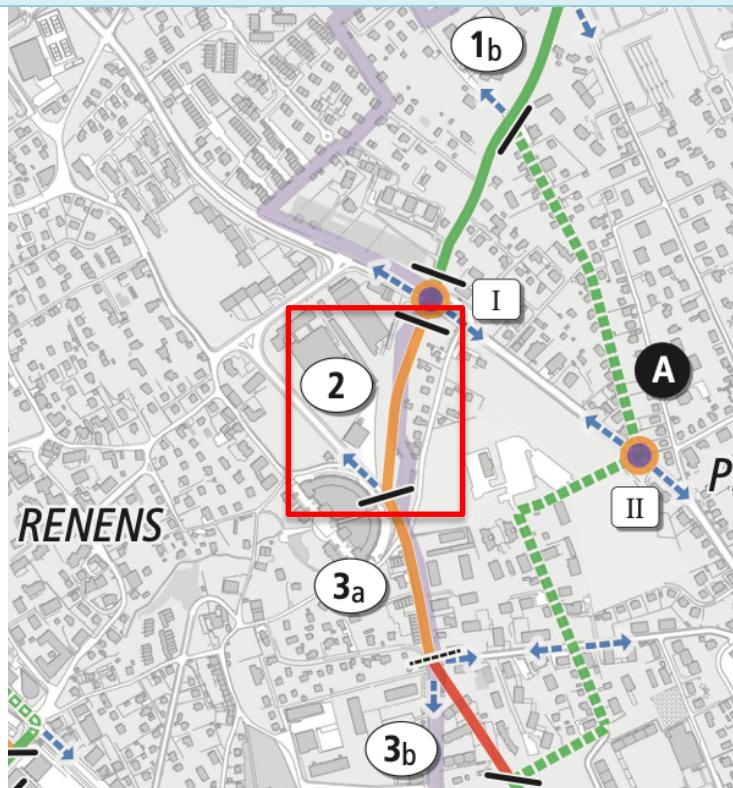
Des repères visuels sont à ajouter pour montrer la continuité de la Voie Verte.



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

Itinéraire transitoire à prévoir

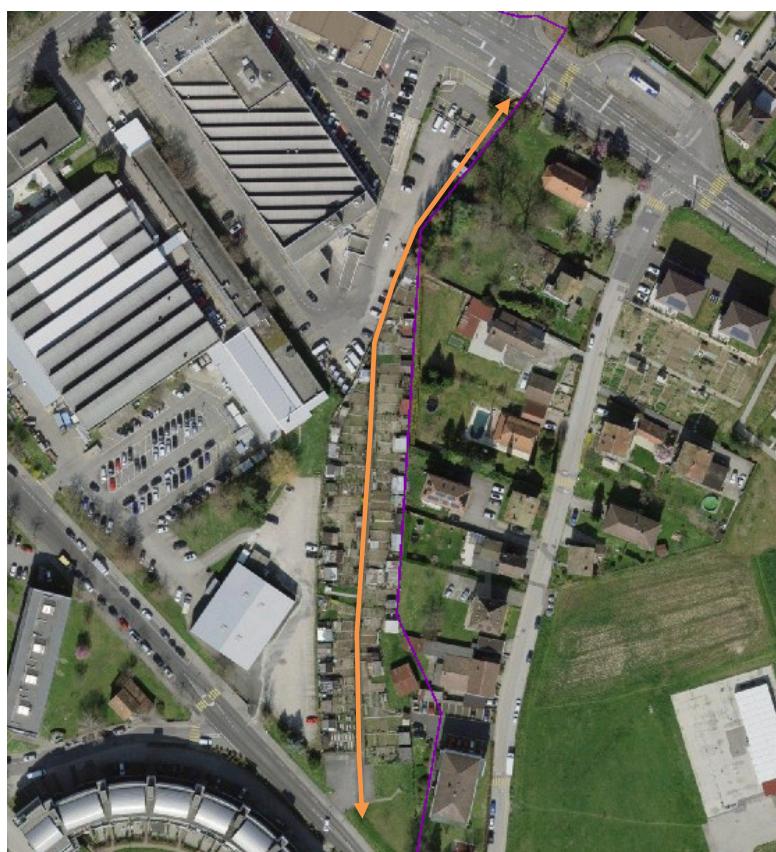
Oui, tronçon A et franchissement II

Horizon de réalisation du projet définitif

2025 (horizon BHNS) au plus tôt.

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

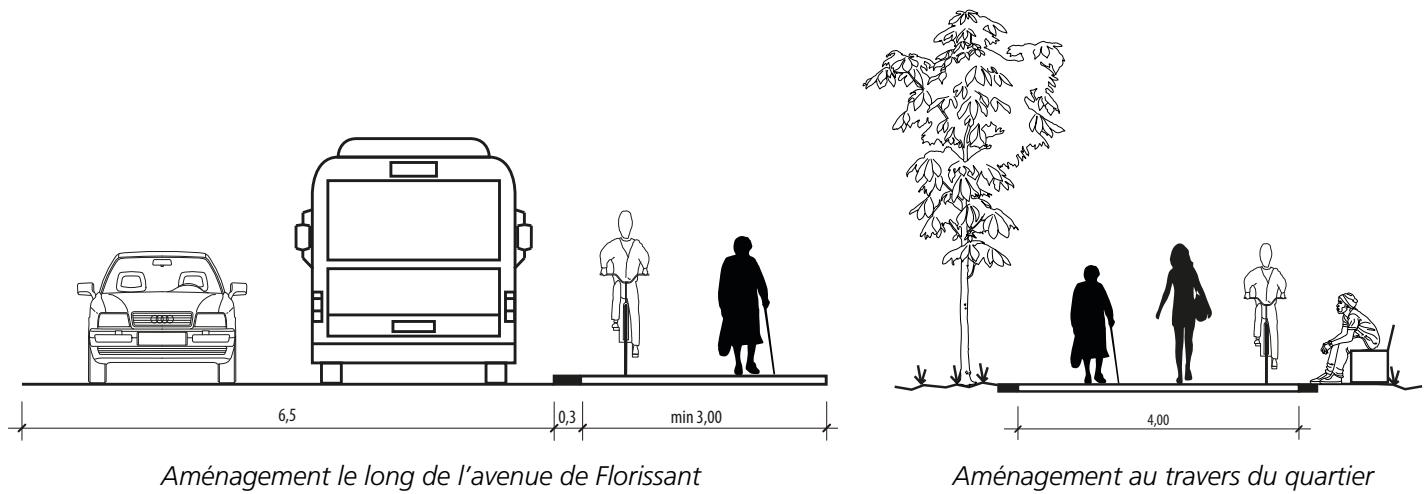
FICHE N° 3a - TRONÇON DEFINITIF

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	Itinéraire transitoire à prévoir
Incertain	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.	 <i>Situation actuelle</i>

Proposition d'intervention

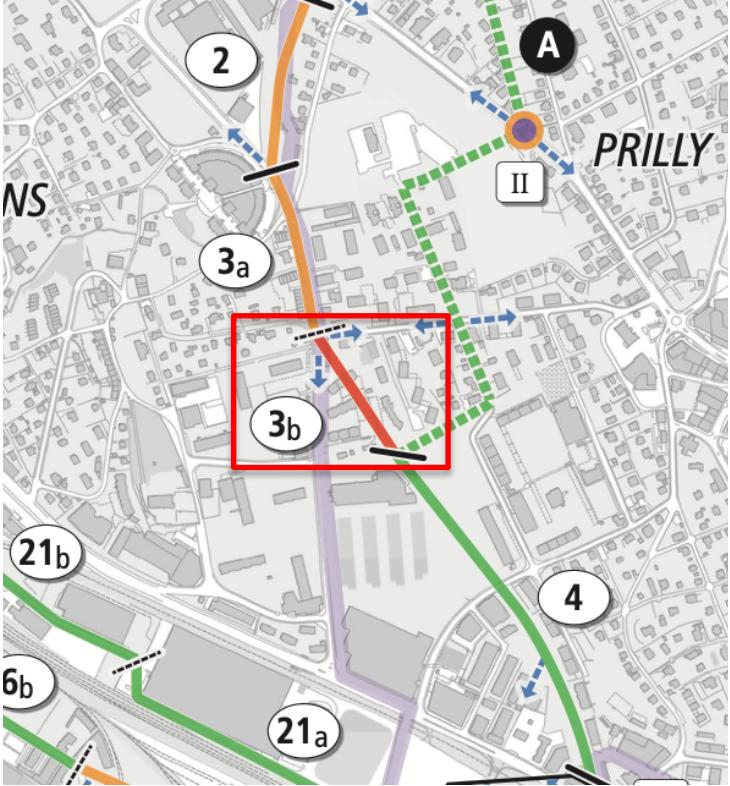
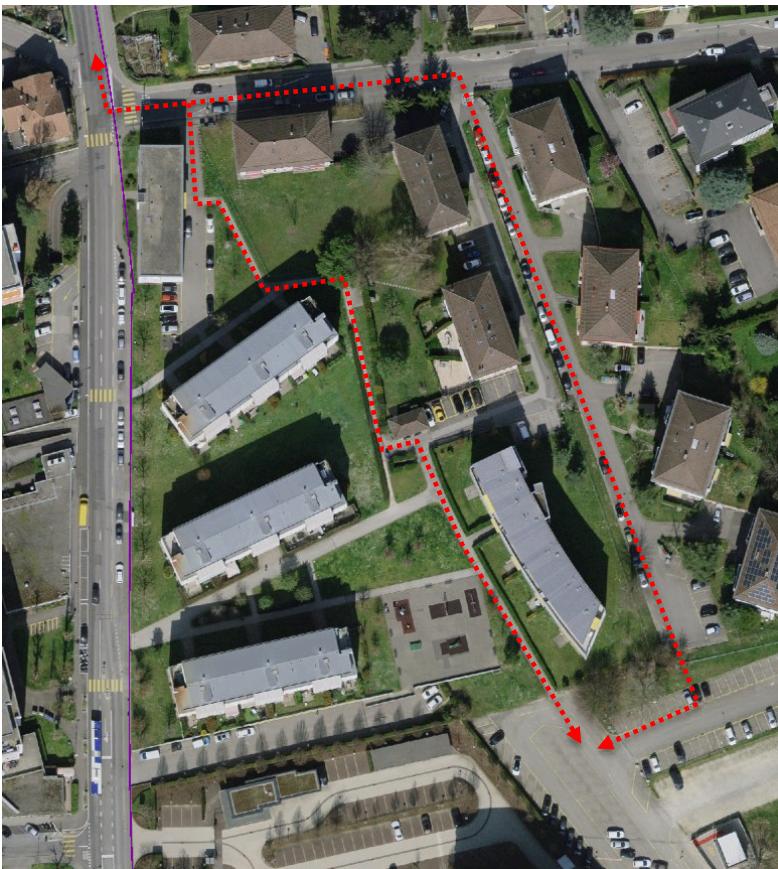
Idéalement, pour éviter une double traversée de la chaussée à la Voie verte, il faudrait rester avec un aménagement bidirectionnel sur la partie Est de l'Avenue de Florissant. Un tel aménagement devrait avoir une largeur minimale de 3m et disposer d'une séparation d'au moins 30cm avec la chaussée. Cet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



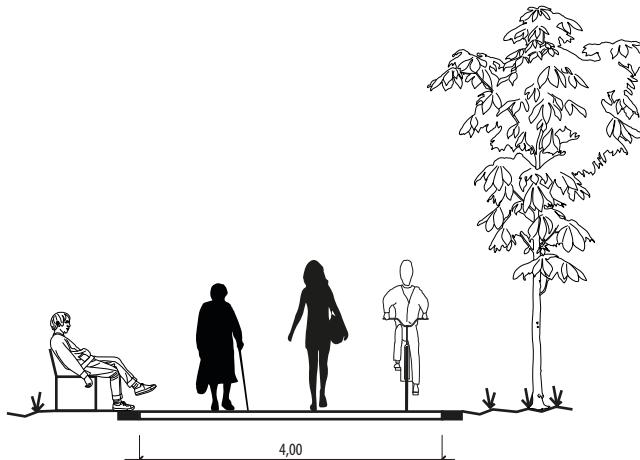
Date de mise à jour : 04.11.2022

FICHE N° 3b - TRONÇON DEFINITIF

Localisation	Commune(s) territoriale(s) et localisation
	<p>Prilly</p> <p>Porteur(s) du projet Commune de Prilly</p> <p>Faisabilité foncière et enjeux Parcelles privées</p> <p>Projet(s) connexe(s) Aucun</p> <p>Franchissement(s) connexe(s) Aucun</p> <p>Urbanisation Zone dense</p> <p>Type de zone Sentier hors trafic</p> <p>Volume de trafic automobile Aucun</p>
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.	
 <p><i>Situation actuelle</i></p>	

Proposition d'intervention

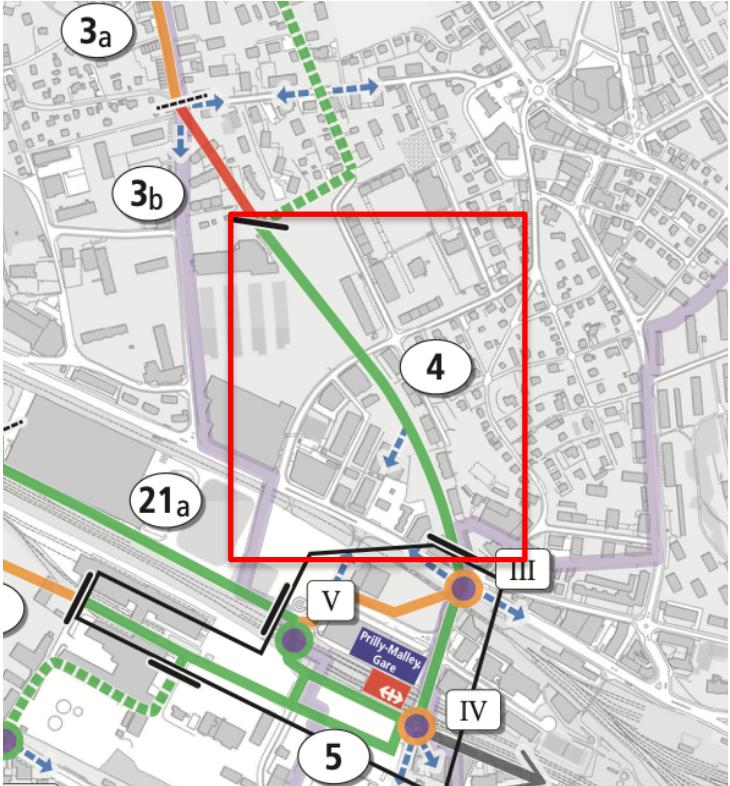
Le principe de traversée du quartier est décrit dans la fiche PALM 4c.OL.203. La faisabilité dépend des négociations avec les propriétaires privés et des possibilités d'évolution du secteur. L'aménagement devrait tendre vers un cheminement de 4m de large accompagné de bancs et d'une végétalisation de 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
	<p>Prilly</p> <p>Porteur(s) du projet Commune de Prilly</p> <p>Faisabilité foncière et enjeux Parcelles privées</p> <p>Projet(s) connexe(s) PA Grand Pré Ouest PA Galicien</p> <p>Franchissement(s) connexe(s) Franchissement III</p> <p>Urbanisation Zone dense</p> <p>Type de zone Sentier hors trafic</p> <p>Volume de trafic automobile Aucun</p>
<p>Horizon de réalisation du projet définitif 2026 (lié à la réalisation du PA « Grand Pré Ouest » et du PA « Galicien »)</p>	<p>Itinéraire transitoire à prévoir Aucun</p>
État des lieux	<p>Le secteur est en cours de mutation. Il était jusqu'à présent occupé principalement par du stationnement et des zones dédiées à la logistique.</p>  <p data-bbox="690 2032 896 2077">Situation actuelle</p>

Proposition d'intervention

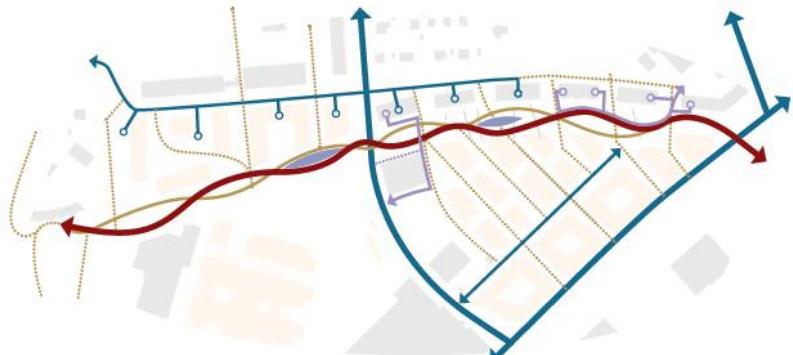
Légende

- ➡ 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



LES LIENS ET TRAVERSES

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:

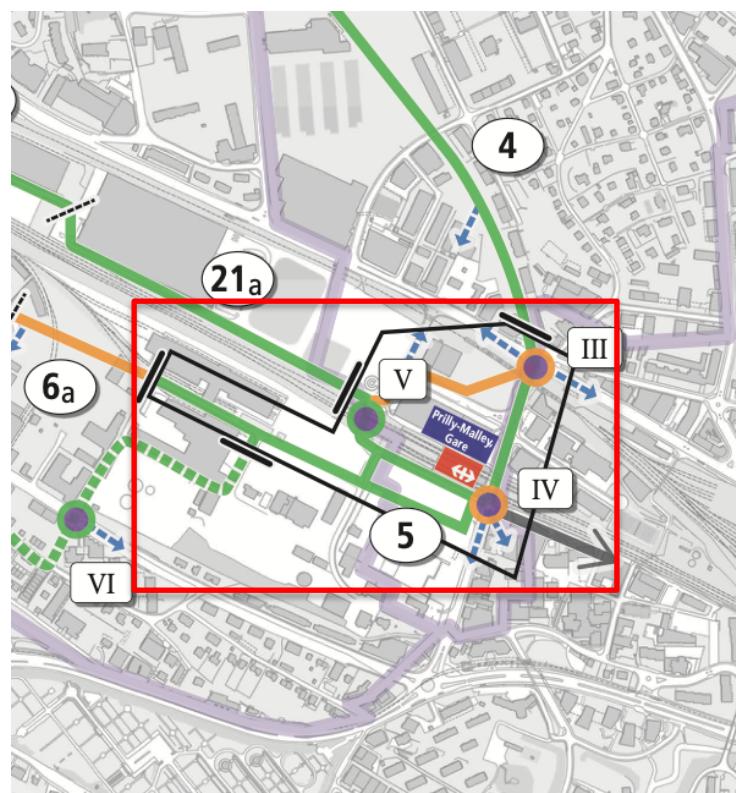


Exemple de panneau de piste cyclable et chemin pour piétons, sans partage de l'aire de circulation (mixité)

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 déléguée 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

Etat 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 annexes 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.

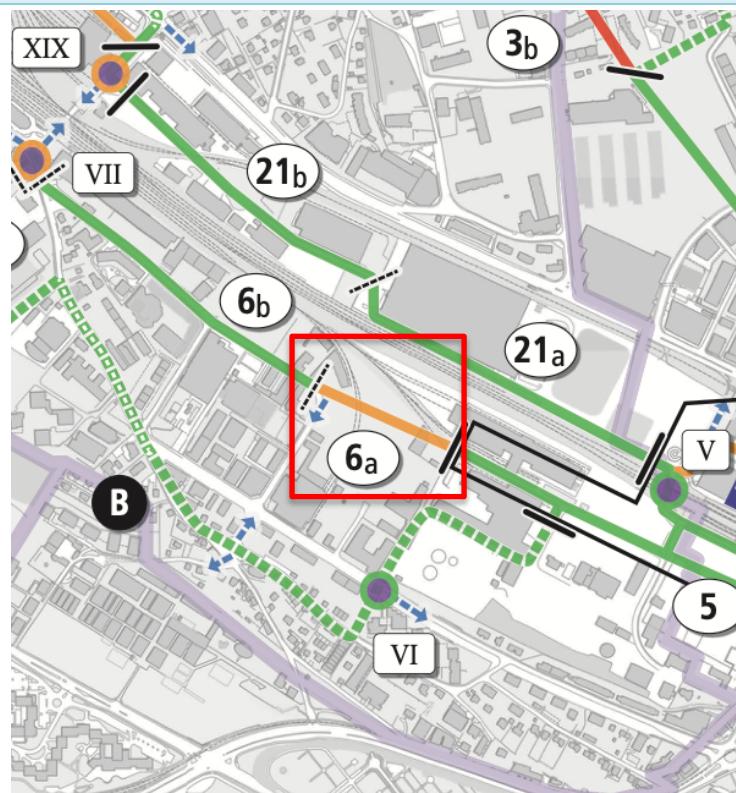
Date de mise à jour : 07.11.2022



Christe & Gygax
Ingénieurs Conseils SA

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

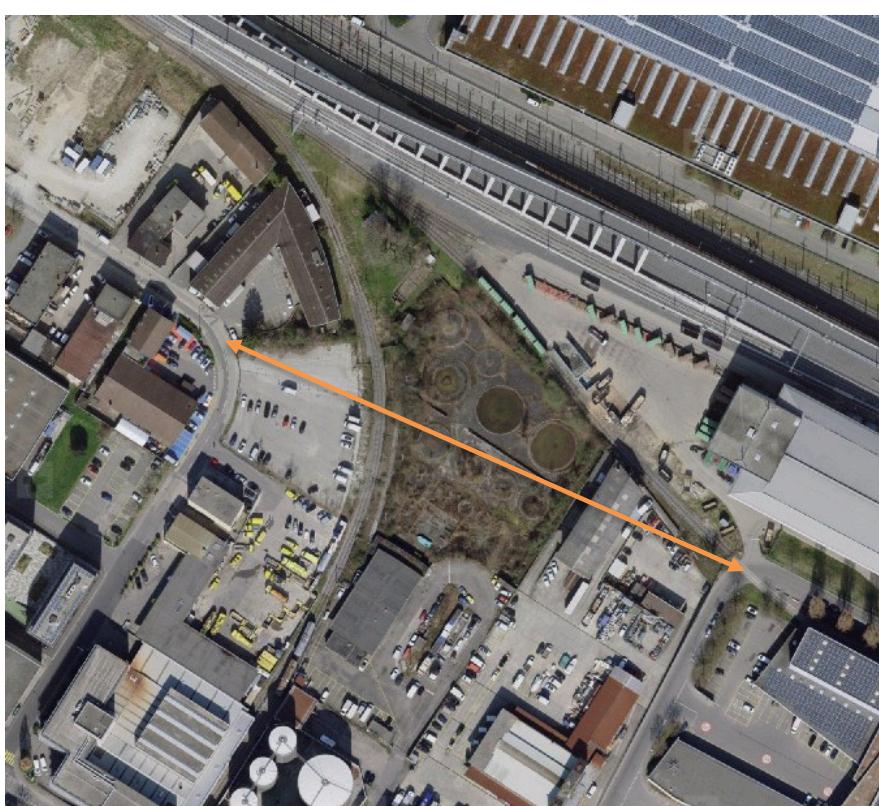
Incertain – long terme

Itinéraire transitoire à prévoir

Oui, tronçon B

État des lieux

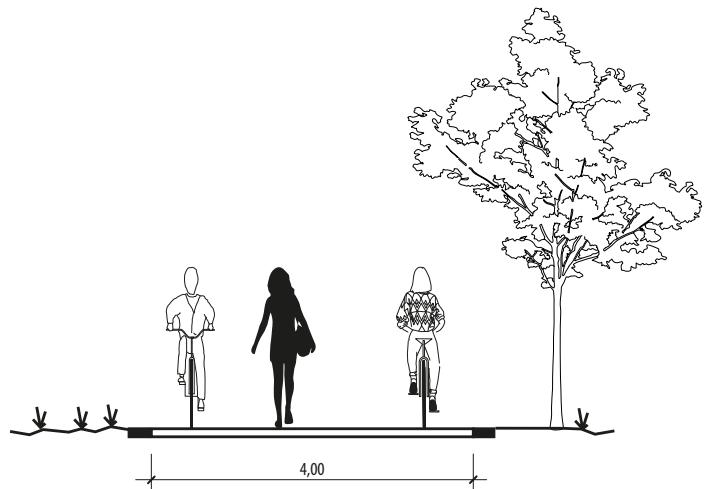
Traversée actuellement inexistante des parcelles privées. Le cheminement est caractérisé par une différence de niveau et par le passage de voies ferrées pour l'approvisionnement du site industriel.



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.

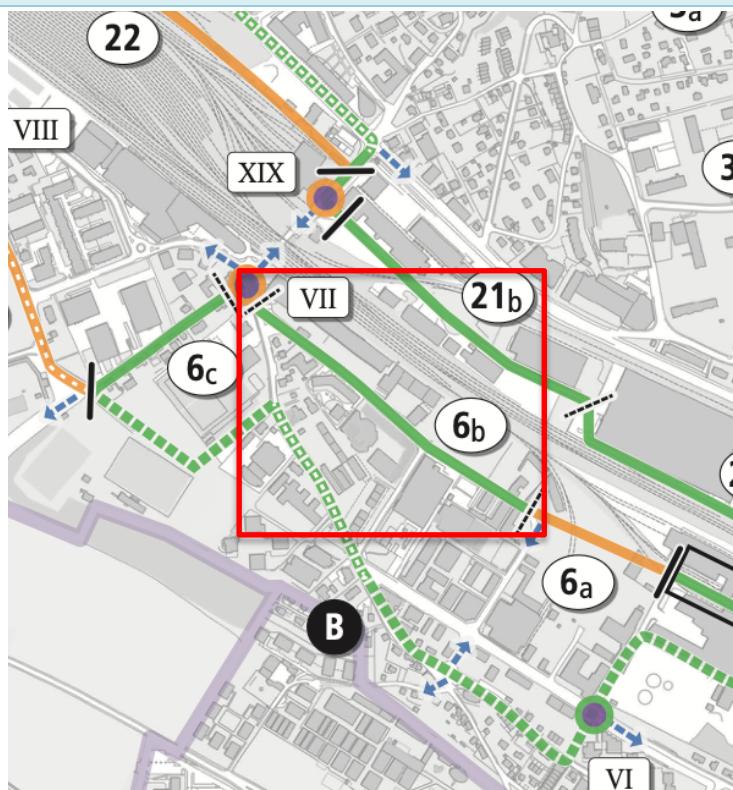


A terme, voie verte réservée uniquement aux modes doux, avec arborisation et végétalisation

Date de mise à jour : 04.11.2022

FICHE N° 6b - TRONÇON DEFINITIF

Localisation



Commune(s) territoriale(s) et localisation

Renens – Ch. du Chêne

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

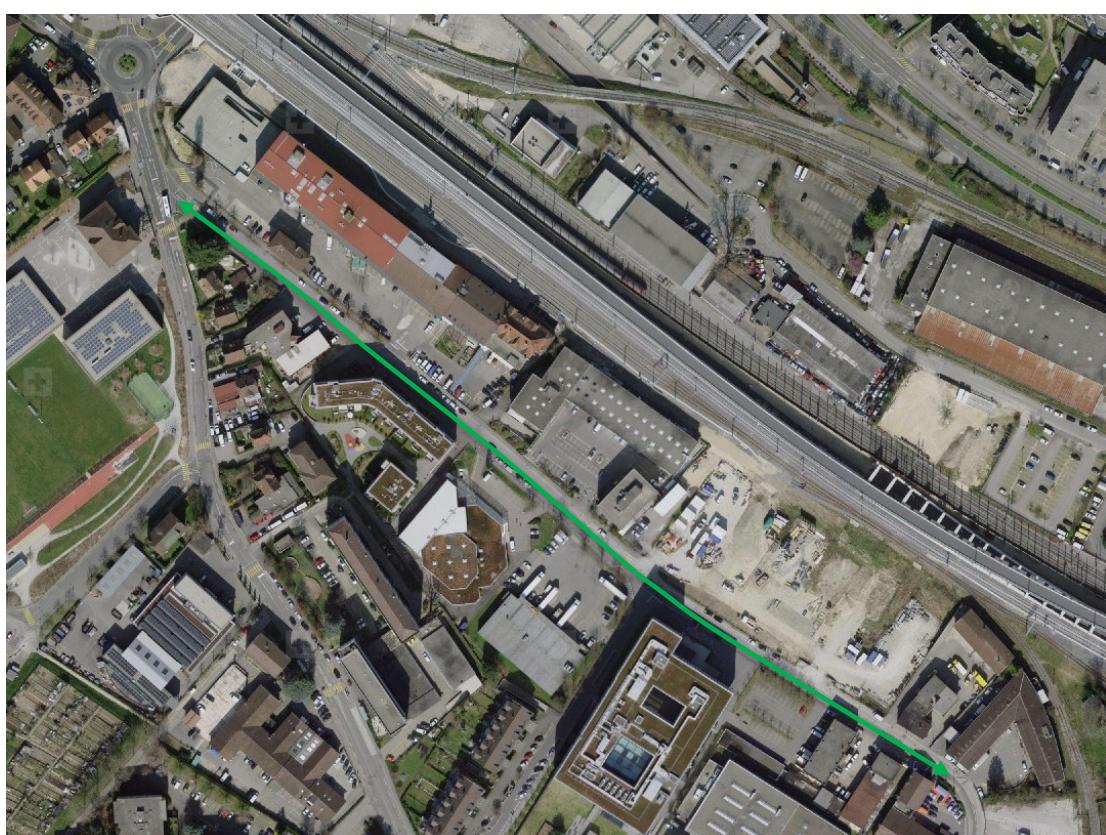
Dès que possible (dépendant du tronçon 6a)

Itinéraire transitoire à prévoir

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.



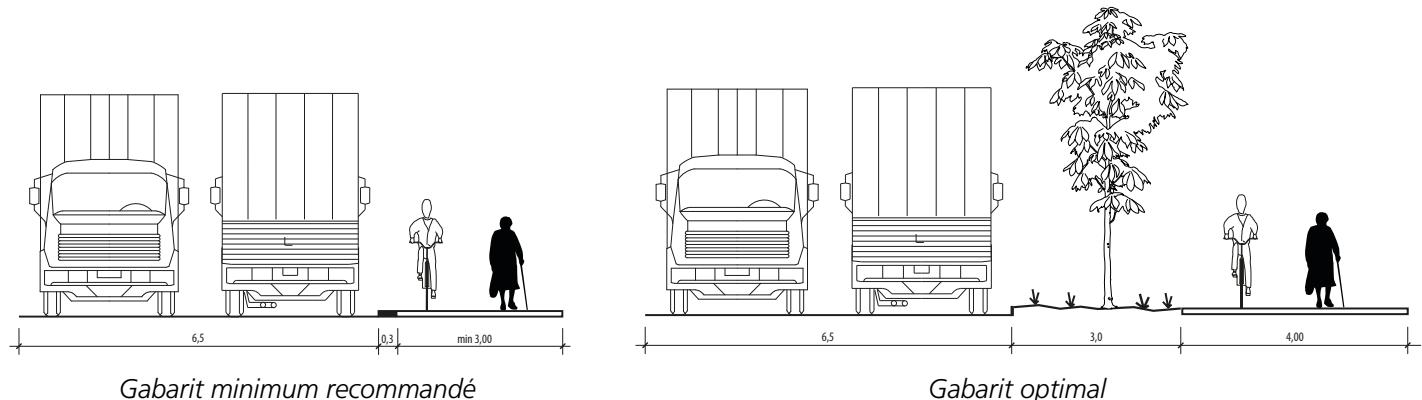
Situation actuelle

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'emprises 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.

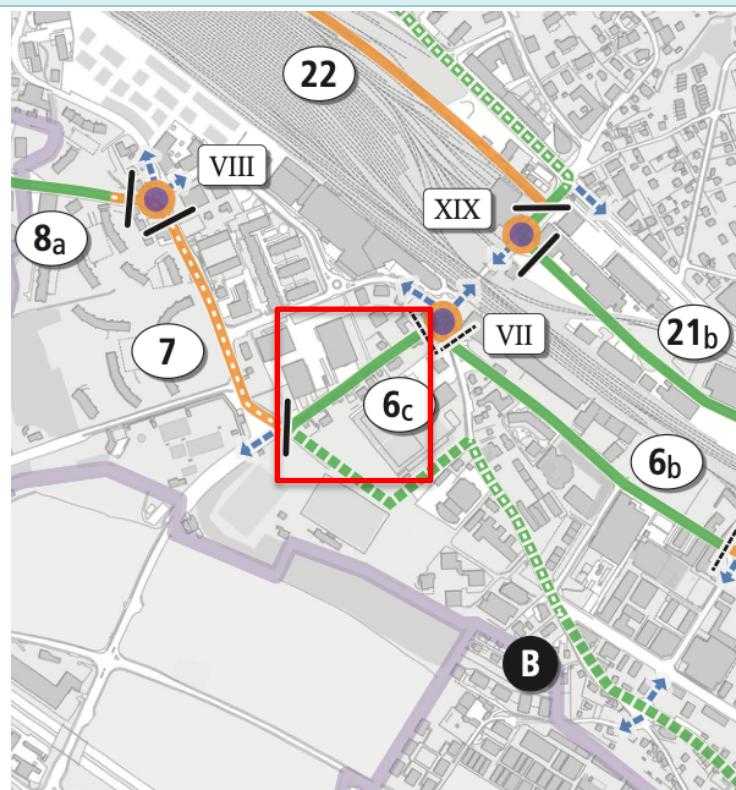
Une végétalisation et/ou arborisation est à prévoir.



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

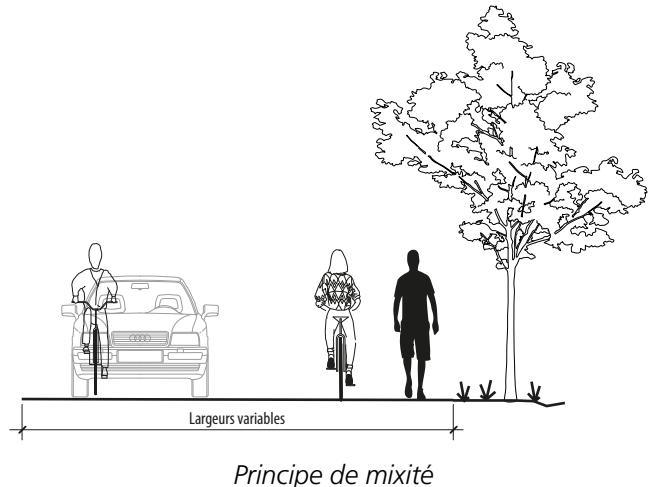
Rue de quartier avec un trafic restreint aux habitants. Du stationnement est disposé en bordure de chaussée.



Situation actuelle

Proposition d'intervention

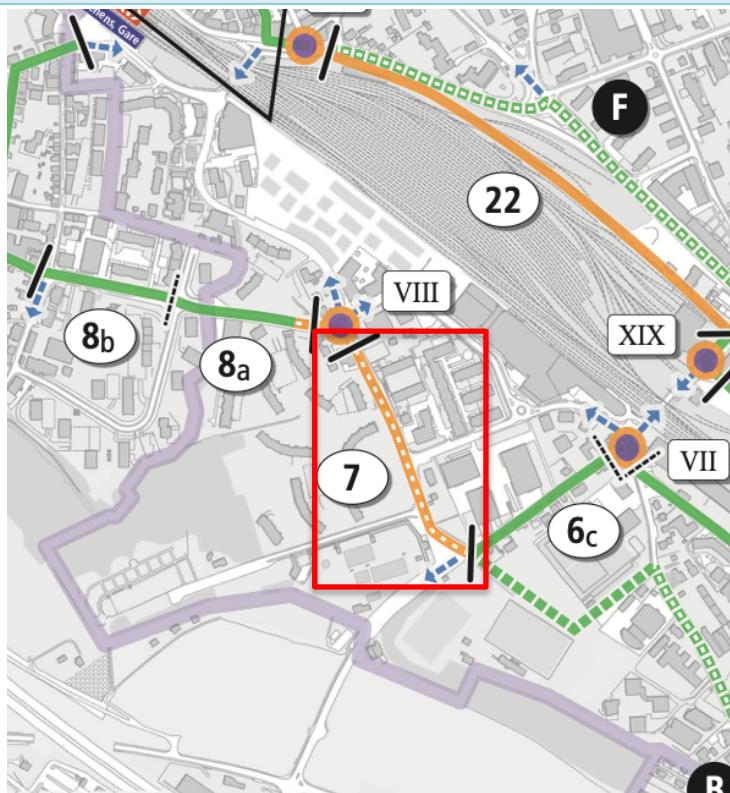
Dans cette zone à trafic restreint, le principe de mixité est retenu. Un réaménagement complet de l'axe devrait être réalisé en fonction des opportunités pour mieux intégrer les frontages publics-privés, assurer les visibilités en sortie de stationnement privé et apporter de la végétation supplémentaire.



Date de mise à jour : 04.11.2022

FICHE N° 7 - TRONÇON DEFINITIF

Localisation



Commune(s) territoriale(s) et localisation

Renens – Av. de Censuy

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)

Horizon de réalisation du projet définitif

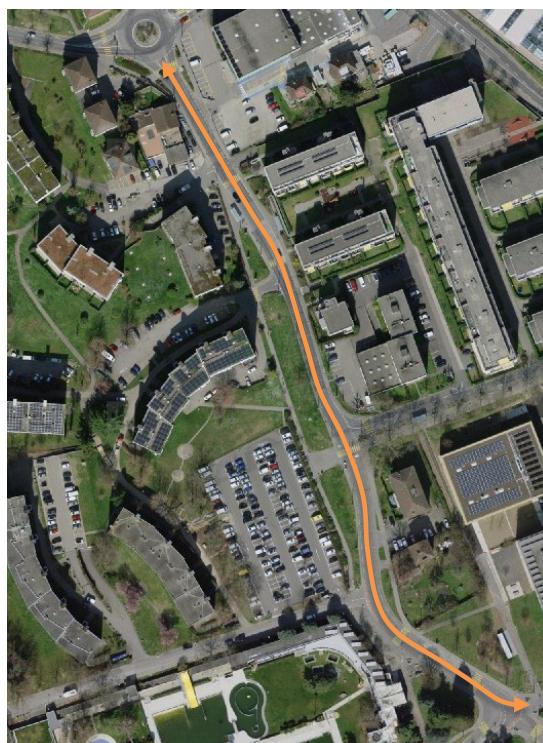
Dès que possible

Itinéraire transitoire à prévoir

Aucun

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

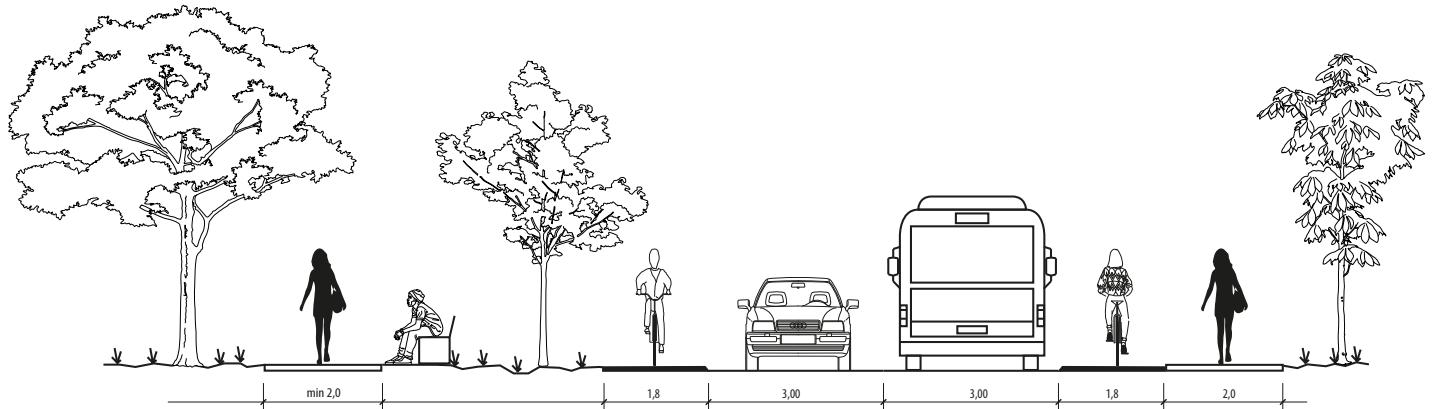
Proposition d'intervention

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

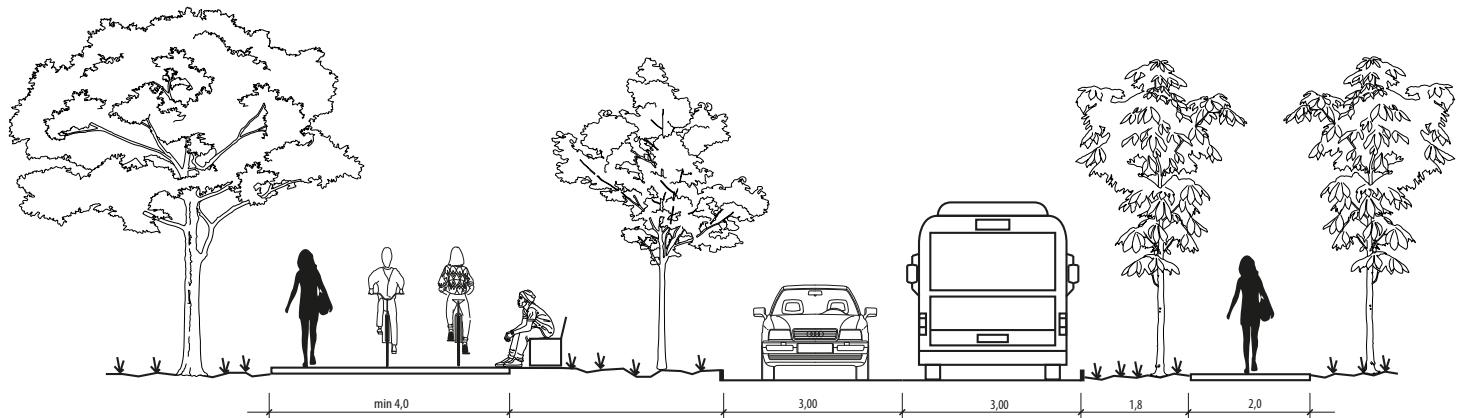
A long terme : deux variantes seront à évaluer en fonctions des disponibilités du foncier et de l'évolution attendue des charges de trafic :

- 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.



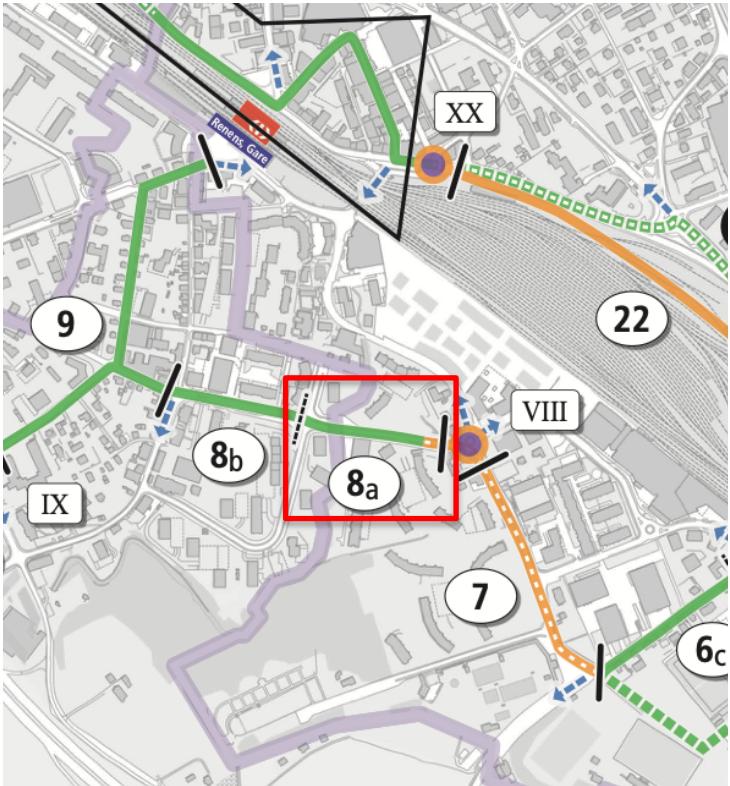
Aménagement avec pistes cyclables à demi-niveau



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
	<p>Renens, Chavannes-près-Renens – Av. de Préfaully</p>
	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
Etat des lieux	
<p>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.</p> 	
	<i>Situation actuelle</i>

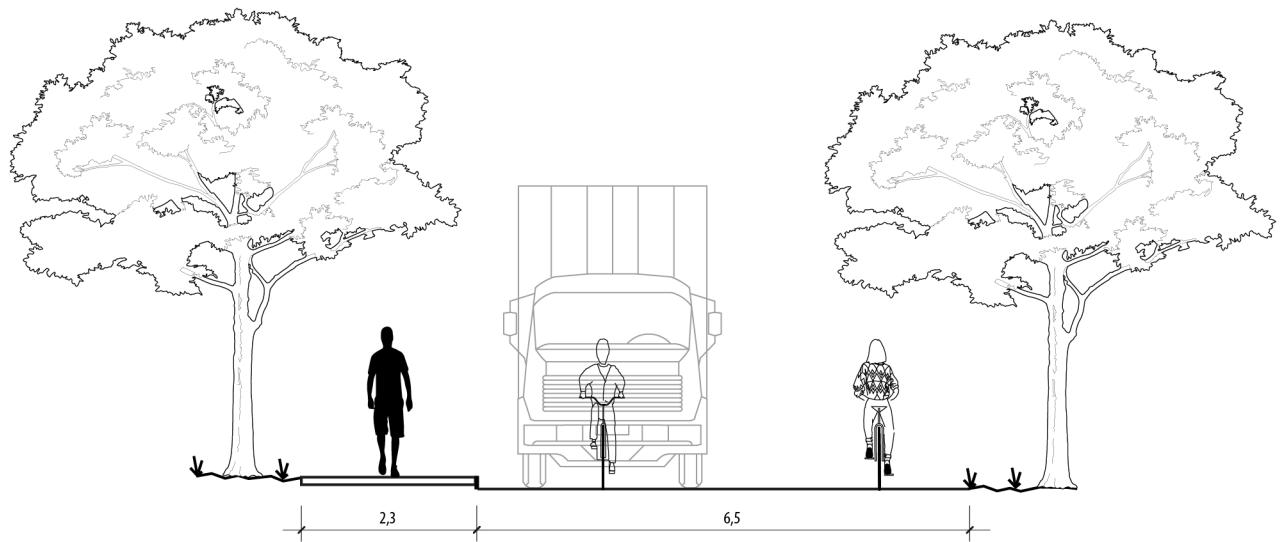
Proposition d'intervention

Proposition de passer en zone 30 l'Avenue Préfauly 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.

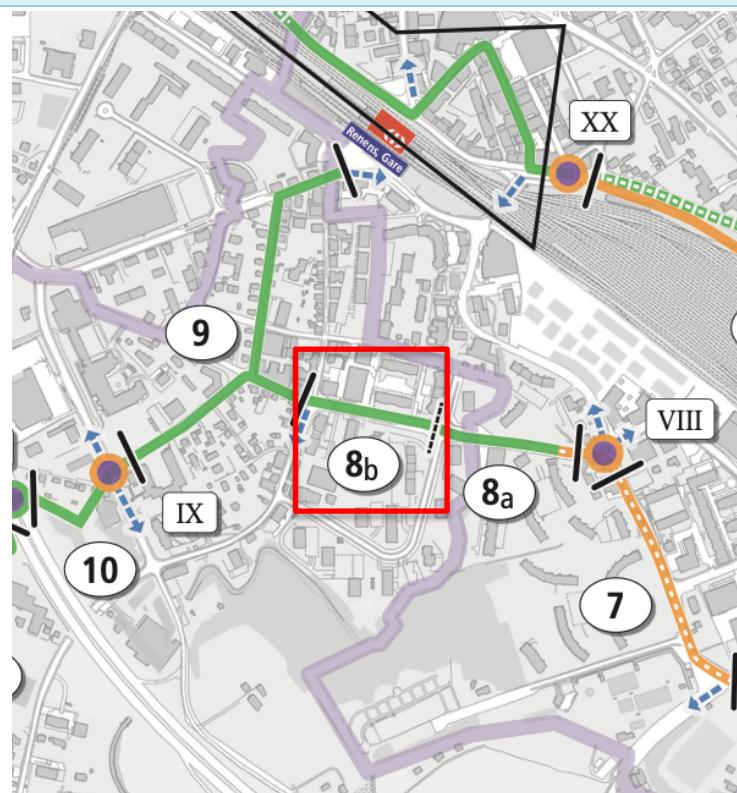
Il conviendra également de vérifier si des compléments à l'éclairage sont nécessaires et ajouter dans la mesure du possible du mobilier urbain.



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 enjeux

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

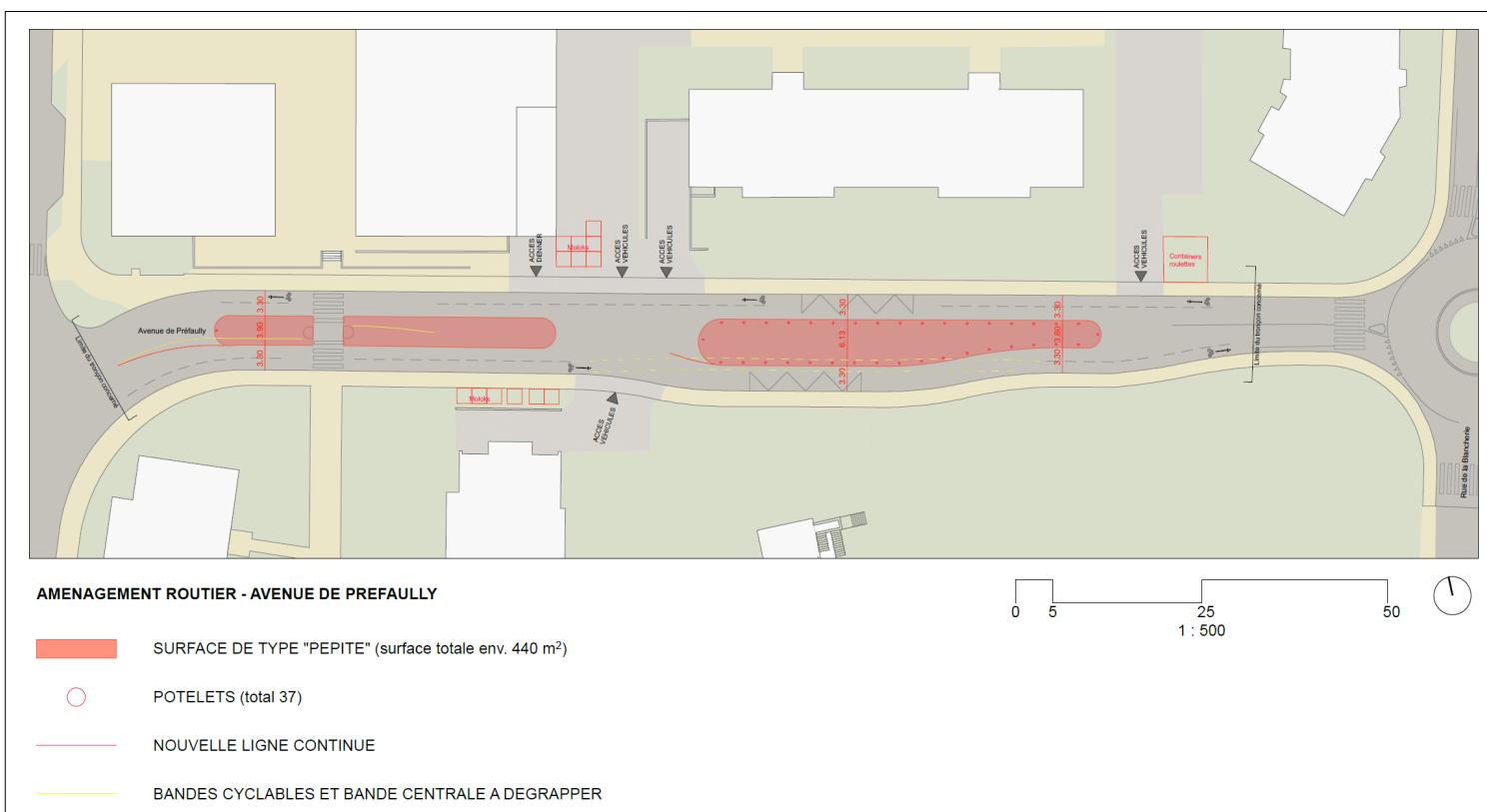
Dès que possible

Itinéraire transitoire à prévoir

Aucun

État des lieux

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



Situation actuelle

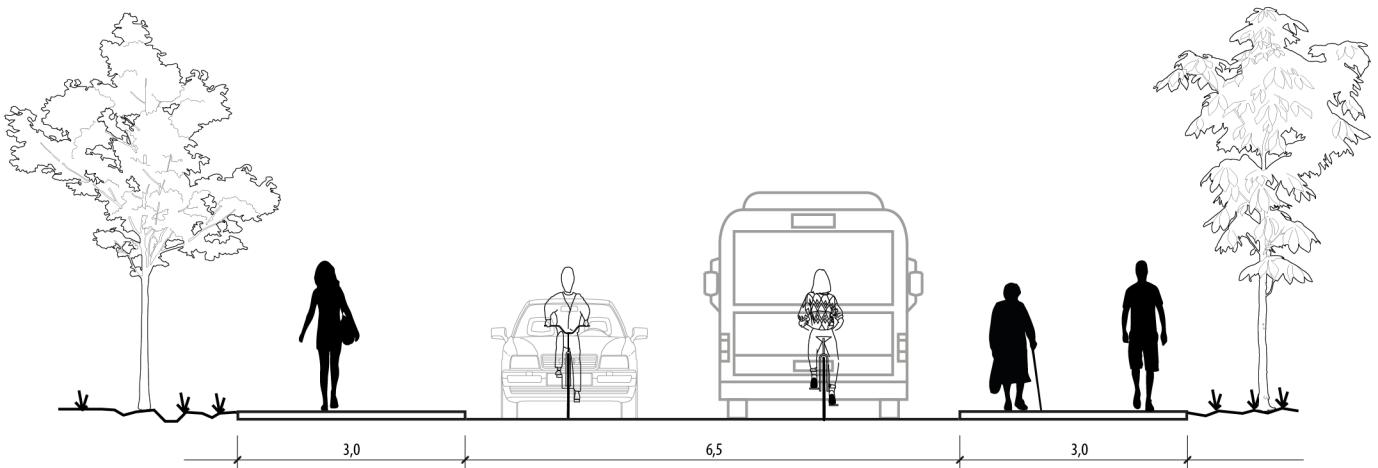
Proposition d'intervention

Proposition de passer en zone 30 l'Avenue Préfauilly 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 voirie 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.

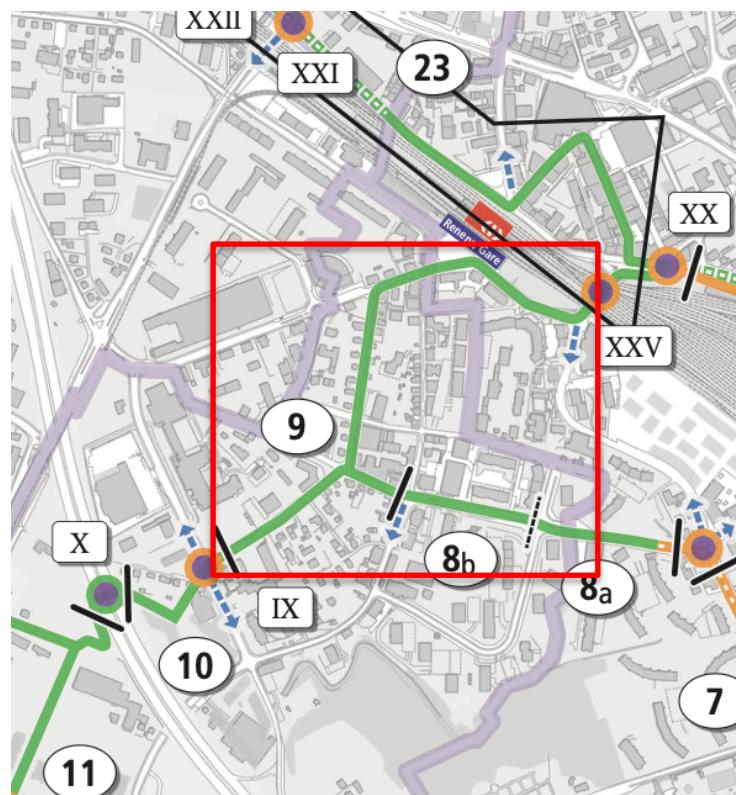
Il conviendra également de vérifier si des compléments à l'éclairage sont nécessaires et ajouter dans la mesure du possible du mobilier urbain.



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

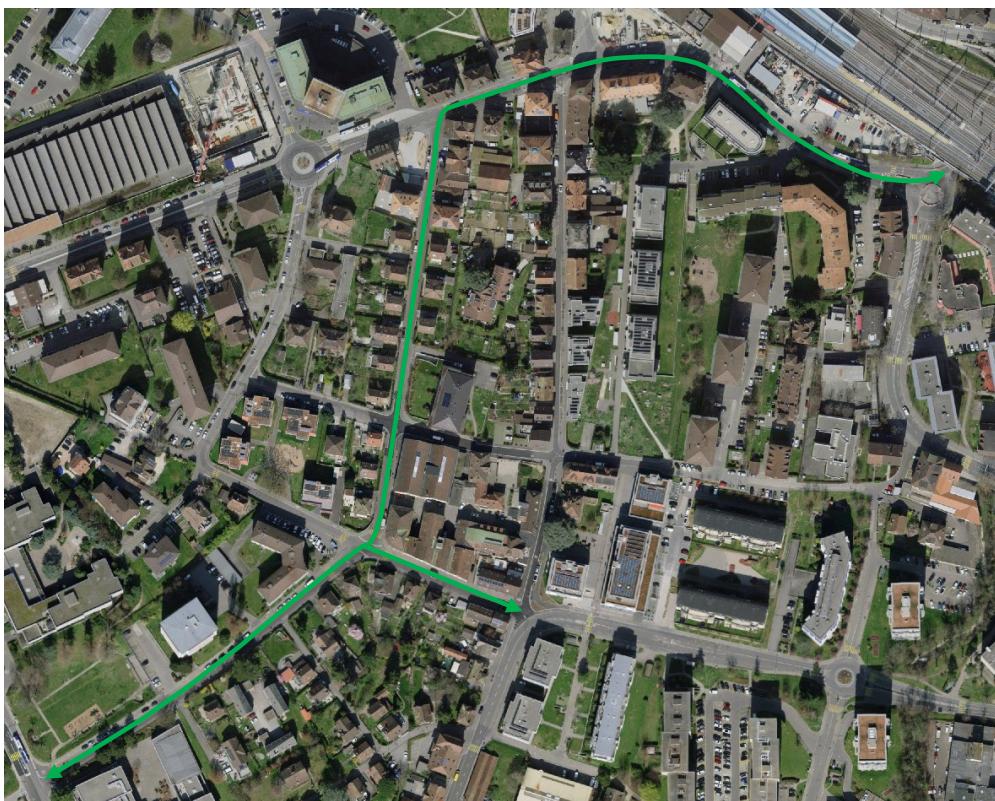
Dès que possible en fonction du développement des projets connexes

Itinéraire transitoire à prévoir

Aucun

Etat 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

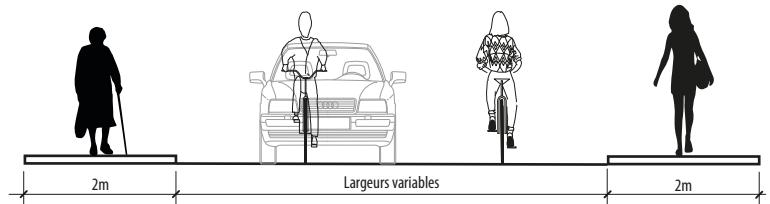
Ce tronçon est initialement prévu pour relier la gare de Renens aux Hautes Ecoles. Le franchissement XXV, en fonction de son horizon de réalisation, pourrait être complété par un barreau plus à l'est (liaison P1 1^{er} Août – Préfaully).

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.

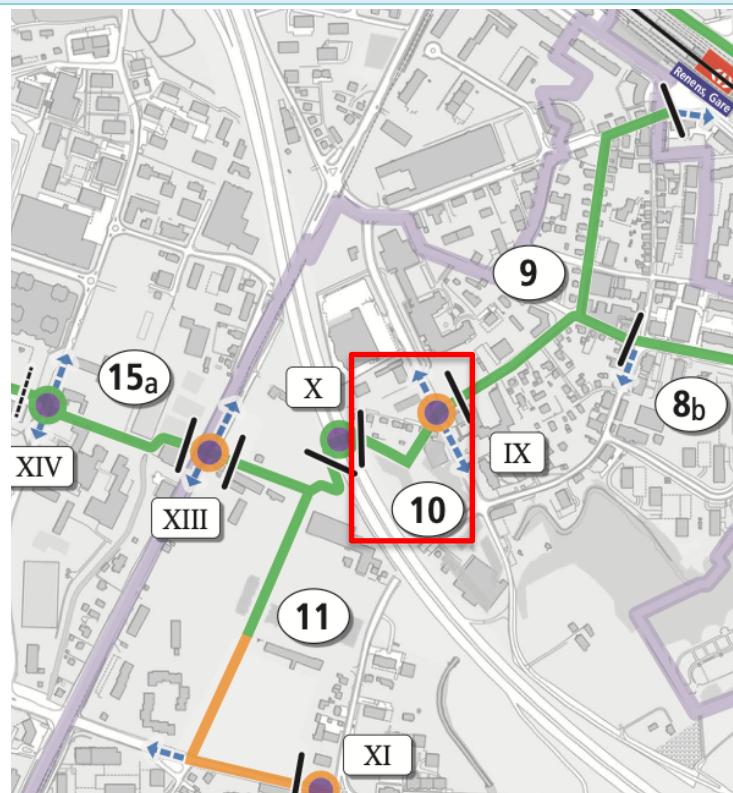


Principe de mixité vélos/voitures (avec sens unique et double sens vélos)

Date de mise à jour : 18.04.2023

FICHE N° 10 - TRONÇON DEFINITIF

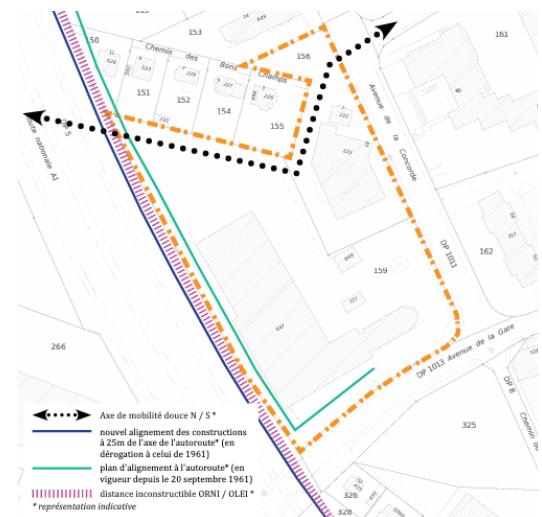
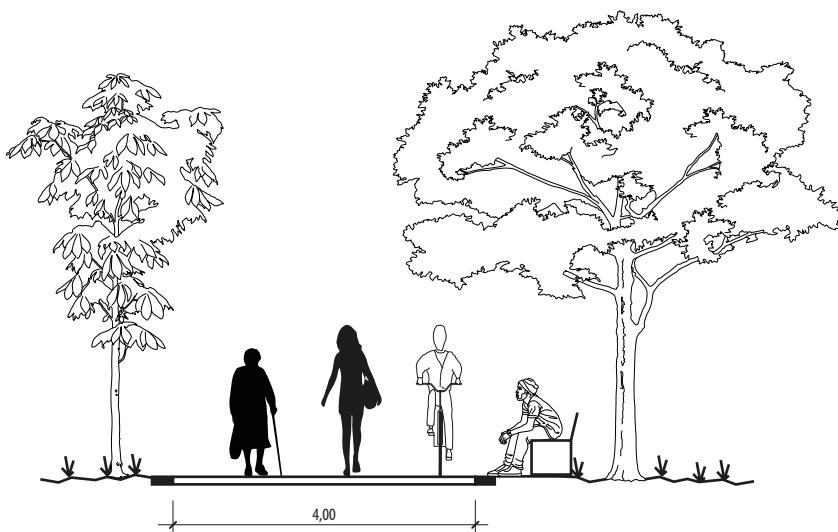
Localisation



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.

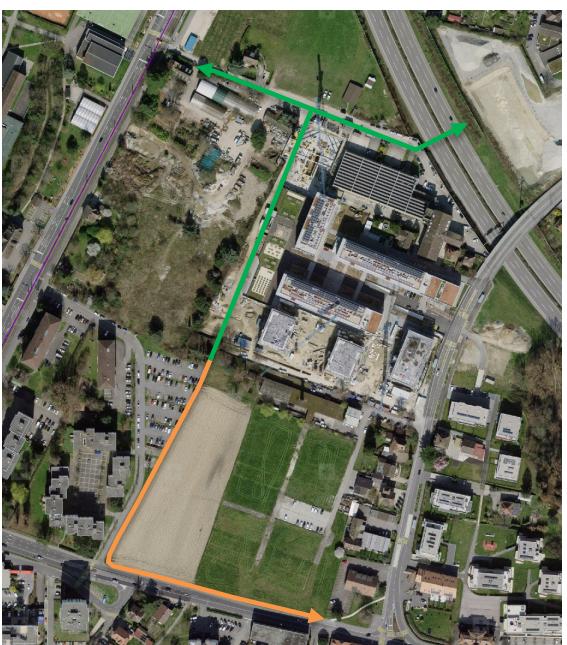
Au vu de la grande largeur de ce tronçon un aménagement mixte de minimum 4m de large est à prévoir. L'éclairage de cet itinéraire est également à prévoir, de même qu'une arborisation et l'installation de bancs. La signalétique doit être bien intégrée pour le guidage des usagers.



Principe de mixité piétons-vélos

Date de mise à jour : 07.11.2022

FICHE N° 11 - TRONÇON DEFINITIF

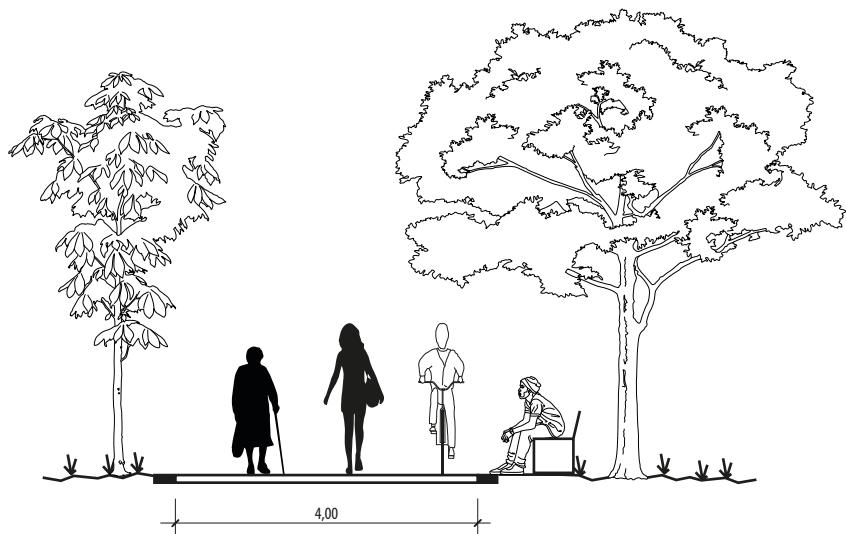
Localisation	Commune(s) territoriale(s) et localisation
	Chavannes-près-Renens
	Porteur(s) du projet
	Commune de Chavannes-près-Renens
	Faisabilité foncière et enjeux
	Domaine public de 6m de large (Chemin des Cèdres) 4 parcelles privées
	Projet(s) connexe(s)
	Projet passerelle des Cèdres (franchissement 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)
Horizon de réalisation du projet définitif	Itinéraire transitoire à prévoir
Avec la finalisation du quartier des Cèdres	Aucun
Etat 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.	
 	
<i>Situation actuelle</i>	

Proposition d'intervention

Création d'un 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.

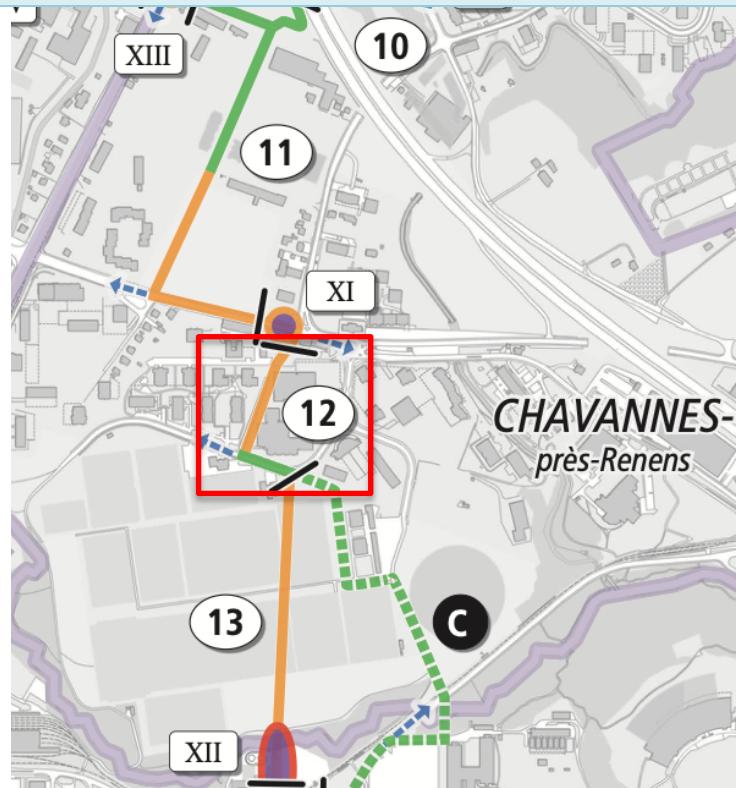


Principe de mixité piétons-vélos

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

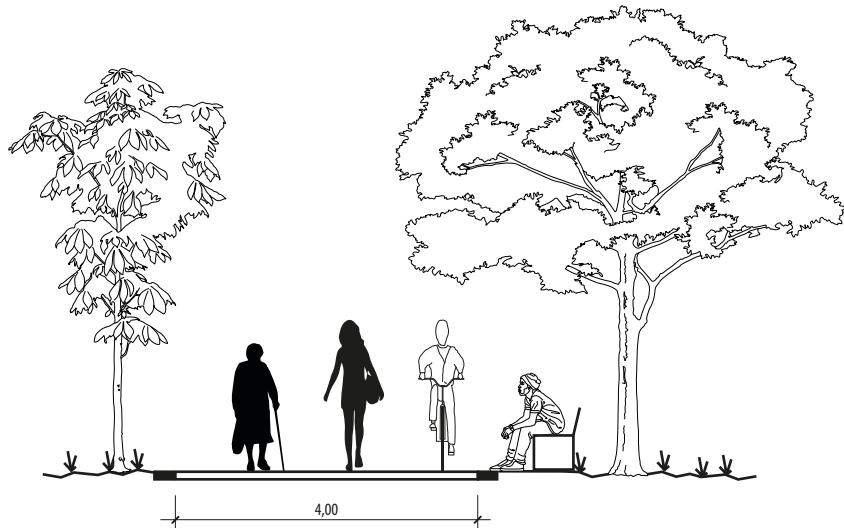
Un cheminement de faible gabarit passe à l'Ouest du Collège de la Plaine. Il permet de relier la Route de la Maladière à la Route de la Plaine sans passer par le giratoire entre la Route de Praz Véguey et la Route de la Maladière



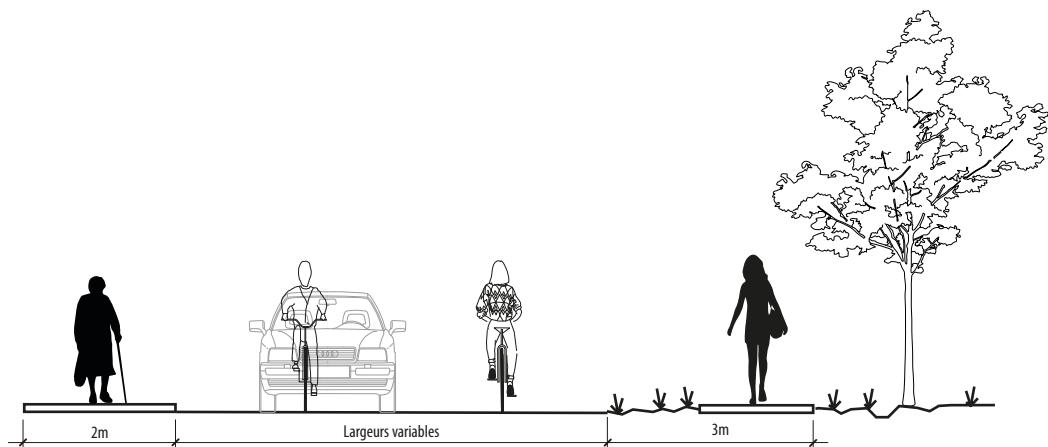
Situation actuelle

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 pédestre (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 »).

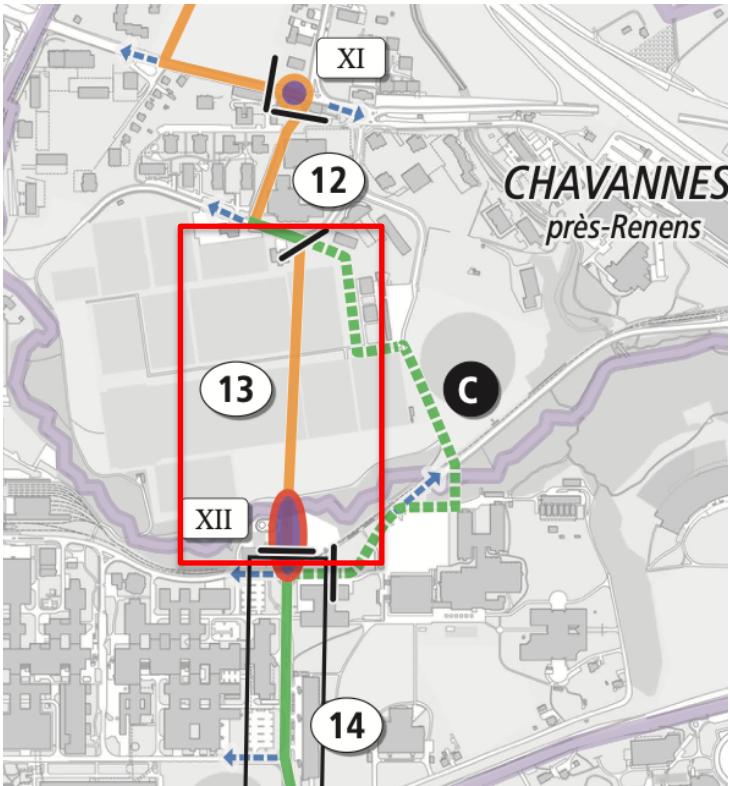
Le choix du tracé définitif pour ce tronçon est fortement dépendant du franchissement de la Route de la Maladière (fiche n°XI), dont le projet de requalification de la RC n'est pas encore connu (prochainement à l'étude).

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

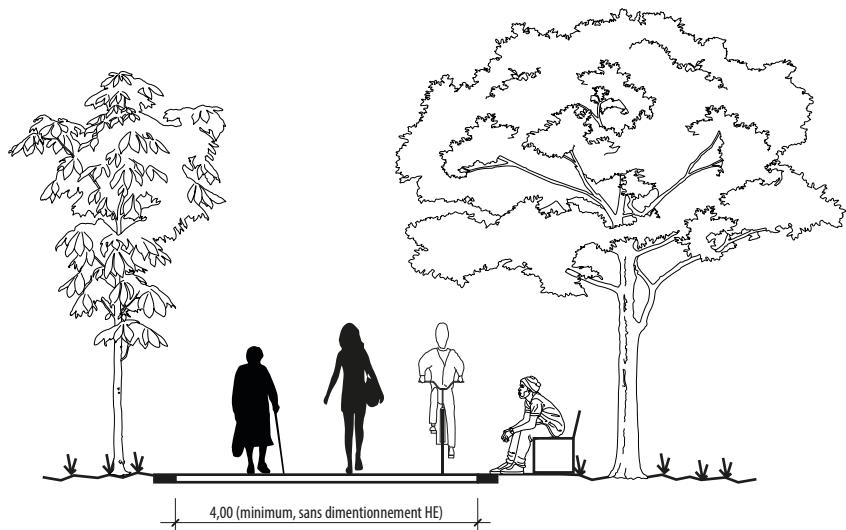
FICHE N° 13 - TRONÇON DEFINITIF

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	Itinéraire transitoire à prévoir
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	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.	
	
<i>Situation actuelle</i>	

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.

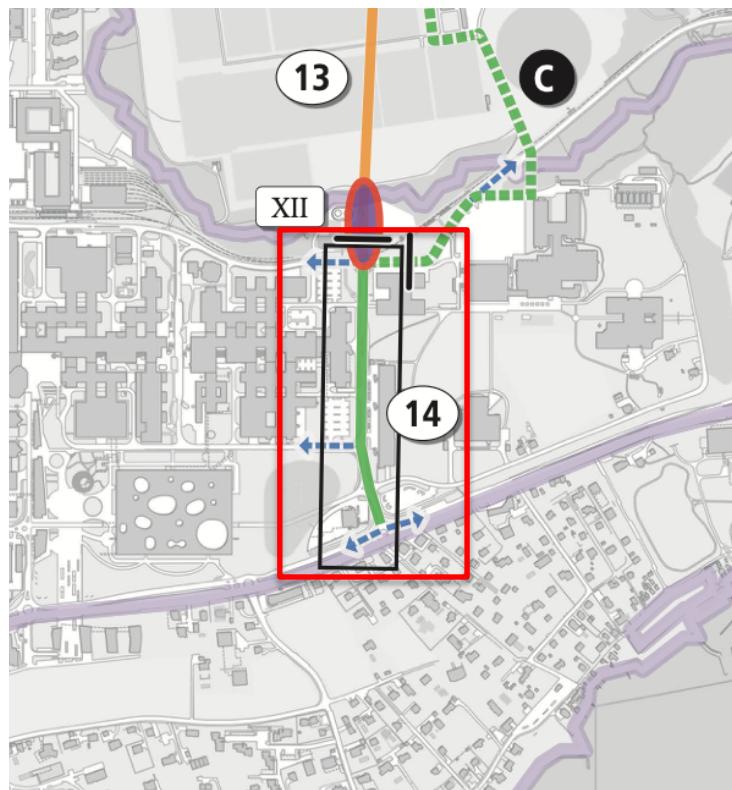


Principe de mixité piétons-vélos

Date de mise à jour : 04.11.2022

FICHE N° 14 - TRONÇON DEFINITIF

Localisation



Commune(s) territoriale(s) et localisation

Ecublens

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

Suivant planning Hautes Écoles.

Itinéraire transitoire à prévoir

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.



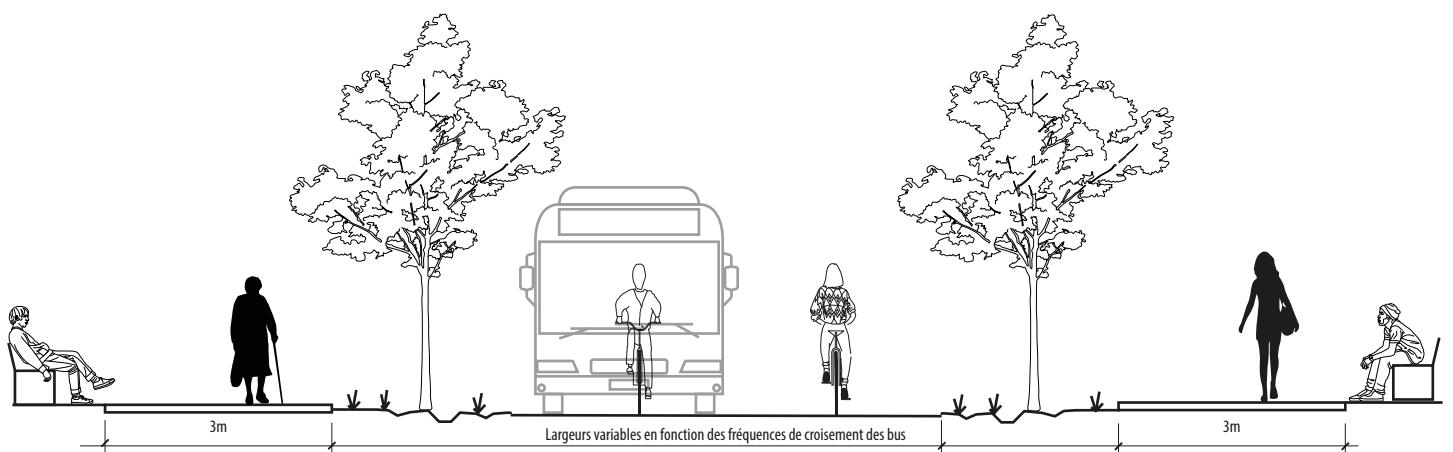
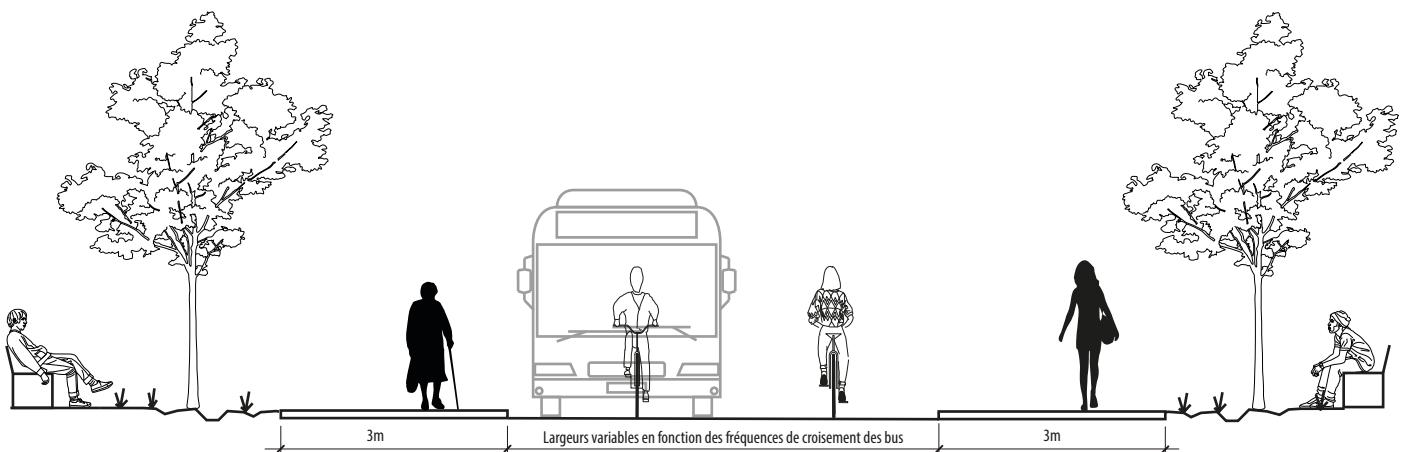
Situation actuelle

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/transport 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

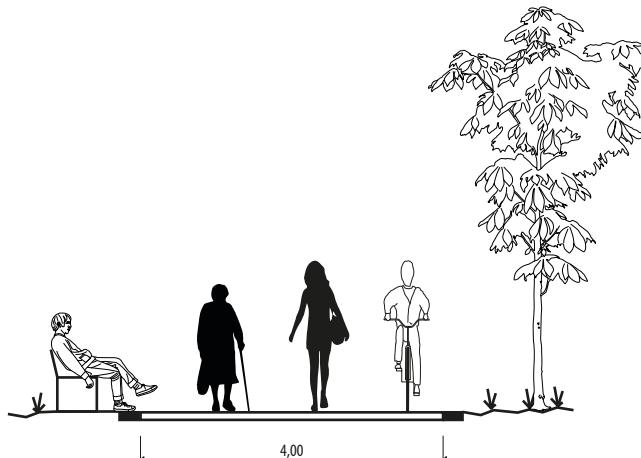
Localisation	Commune(s) territoriale(s) et localisation
	Ecublens
	Porteur(s) du projet Commune d'Ecublens
	Faisabilité foncière et enjeux Parcelle privée communale
	Projet(s) connexe(s) Franchissement MD M1 Croset-Cèdres Projet de mobilité douce « Croisée des chemins » séquence 4 PA En Mapraz Réaménagement 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
Horizon de réalisation du projet définitif Dès que possible	Itinéraire transitoire à prévoir Aucun
Etat des lieux	
Cheminement déjà existant.	<p><i>Situation actuelle</i></p>

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.

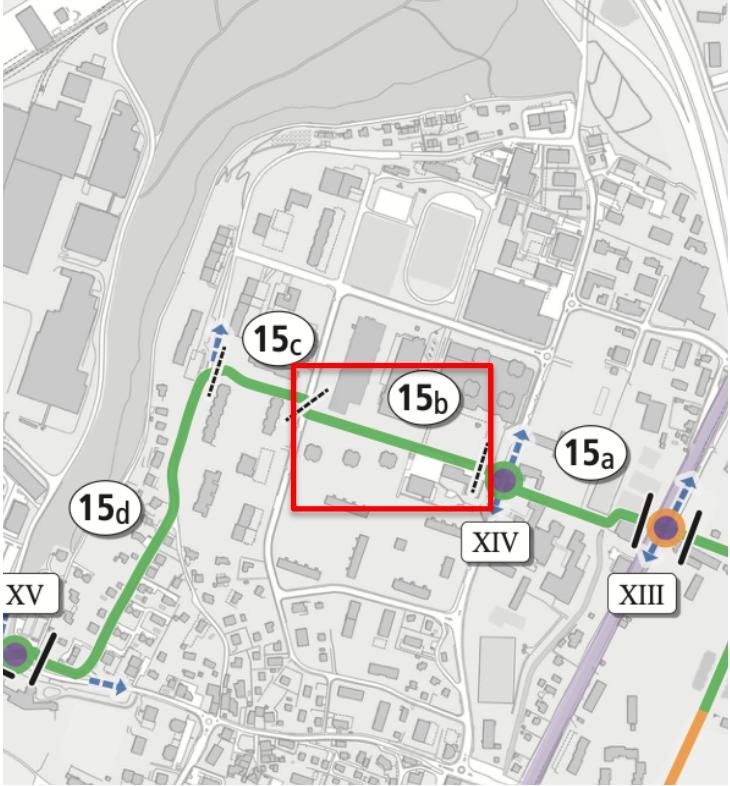
Aire de jeu devant le futur bâtiment communal du côté de la Route du Bois à créer.



Principe de mixité piétons-vélos

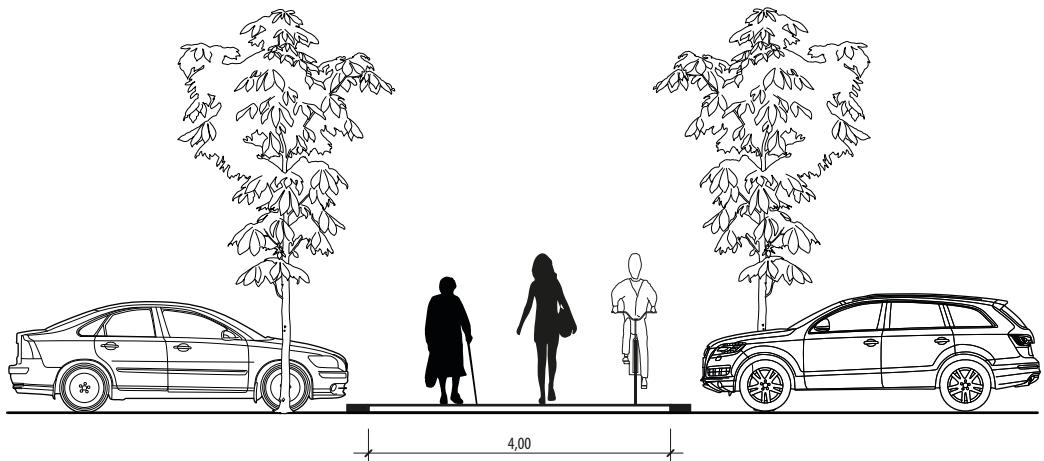
Date de mise à jour : 04.11.2022

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)
Horizon de réalisation du projet définitif	Itinéraire transitoire à prévoir
Dès que possible	Aucun
Etat des lieux	
La partie Est de ce tronçon traverse un espace public. La partie Ouest passe ensuite entre deux rangées de stationnement voitures.	
	
	<i>Situation actuelle</i>

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'empâtement 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
Etat 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).	
	<i>Situation actuelle</i>

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 adjacantes.

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

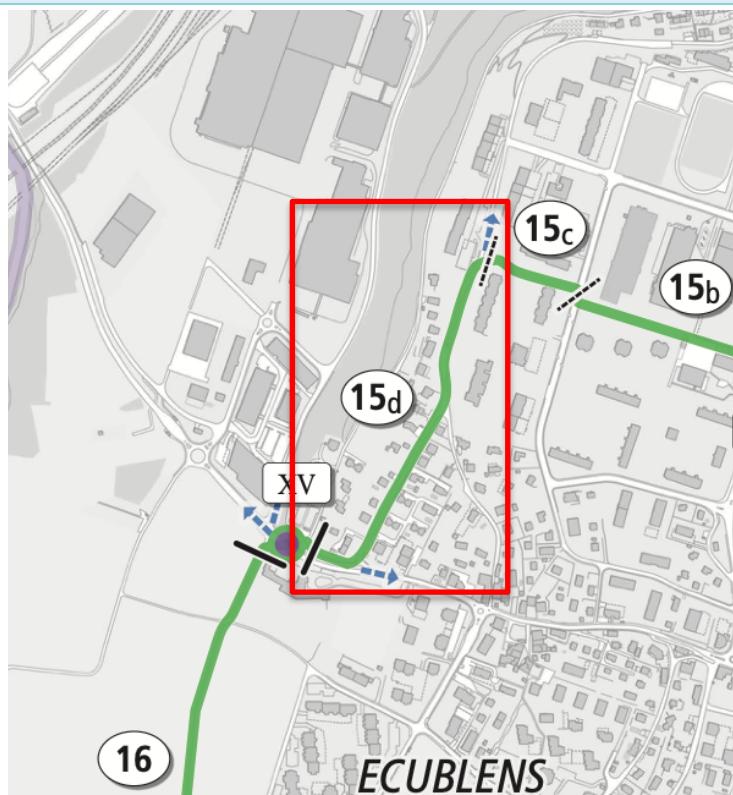


Principe de mixité piétons-vélos

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)

Itinéraire transitoire à prévoir

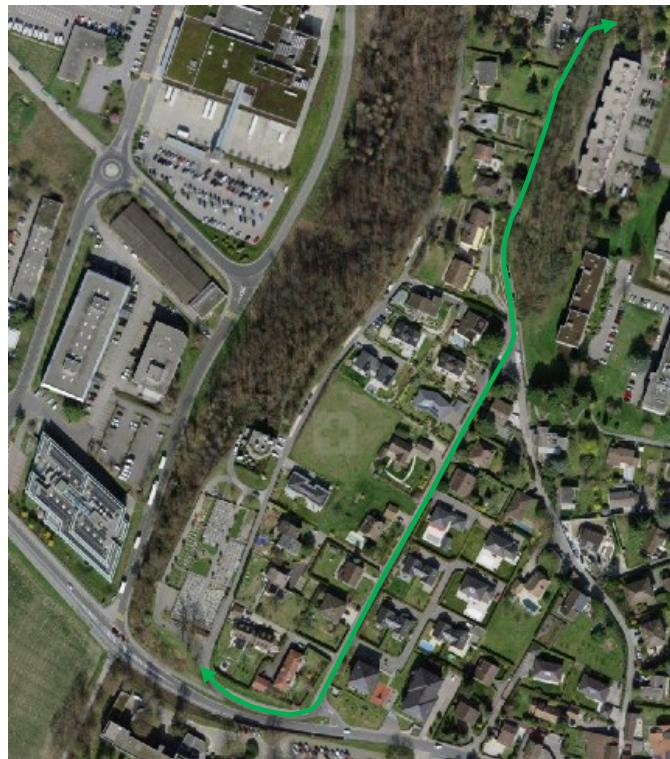
Aucun

Horizon de réalisation du projet définitif

Dès que possible

État des lieux

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

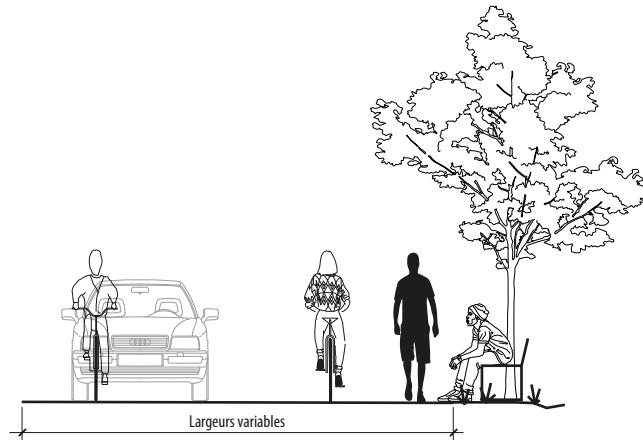


Situation actuelle

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 adjacantes.

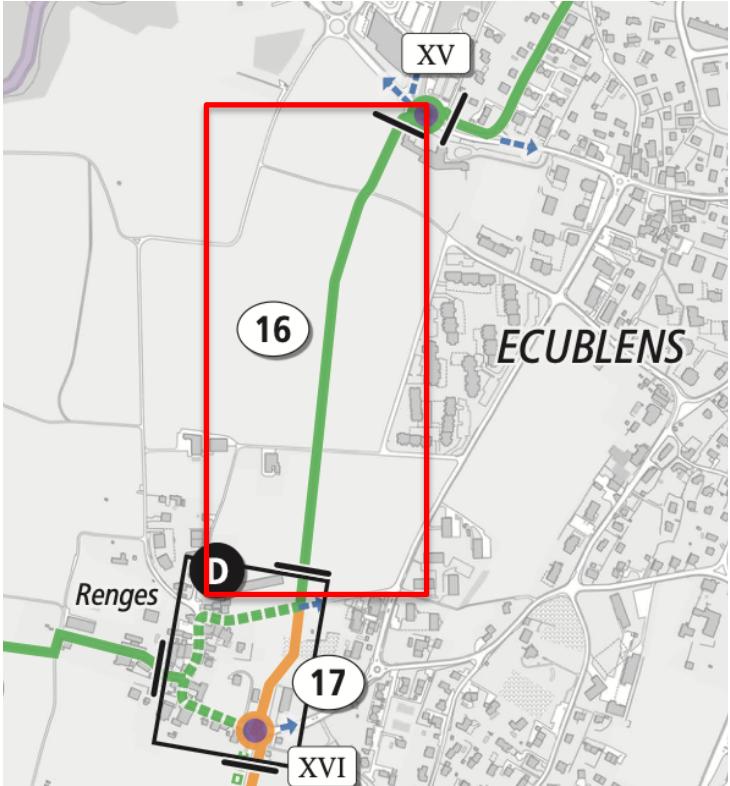
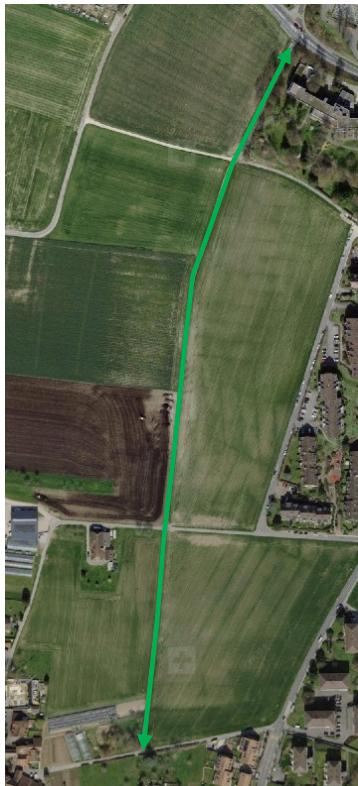
Dans la mesure du possible compléter par de petits éléments végétalisés et du mobilier urbain.



Principe de mixité

Date de mise à jour : 07.11.2022

FICHE N° 16 - TRONÇON DEFINITIF

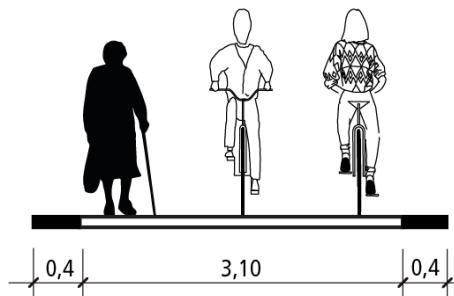
Localisation	Commune(s) territoriale(s) et localisation
	<p>Ecublens</p> <p>Porteur(s) du projet Commune d'Ecublens</p> <p>Faisabilité foncière et enjeux Domaine public de 4m de large, chemin de 3m de large</p> <p>Projet(s) connexe(s) Passerelle sur Route de la Pierre (réalisée), Image Directrice de la Campagne de Renges et réfection des chemins agricoles (printemps 2023)</p> <p>Franchissement(s) connexe(s) Franchissement XV</p> <p>Urbanisation Hors zone urbanisée</p> <p>Type de zone Trafic restreint</p> <p>Volume de trafic automobile Aucun (excepté trafic agricole)</p> <p>Itinéraire transitoire à prévoir Aucun</p>
Horizon de réalisation du projet définitif	
Dès que possible	
État des lieux	
<p>Chemin d'amélioration foncière (AF), d'une largeur d'environ 2.5m, entouré de champs en surfaces d'assoulement (SDA) et fermé au trafic (excepté trafic agricole).</p>	
	
<p><i>Situation actuelle</i></p>	

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.

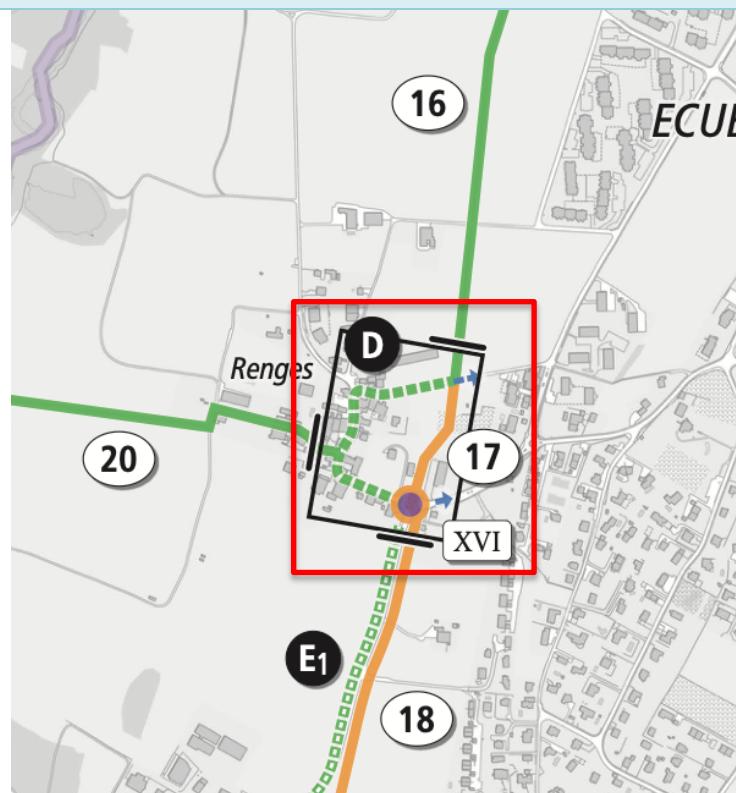


Voie verte sur chemin AF fermé à la circulation, excepté trafic agricole

Date de mise à jour : 07.11.2022

FICHE N° 17 - TRONÇON DEFINITIF

Localisation



Commune(s) territoriale(s) et localisation

Ecublens

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

Urbanisation

Zone peu dense

Type de zone

Sentier hors trafic

Volume de trafic automobile

Aucun

Horizon de réalisation du projet définitif

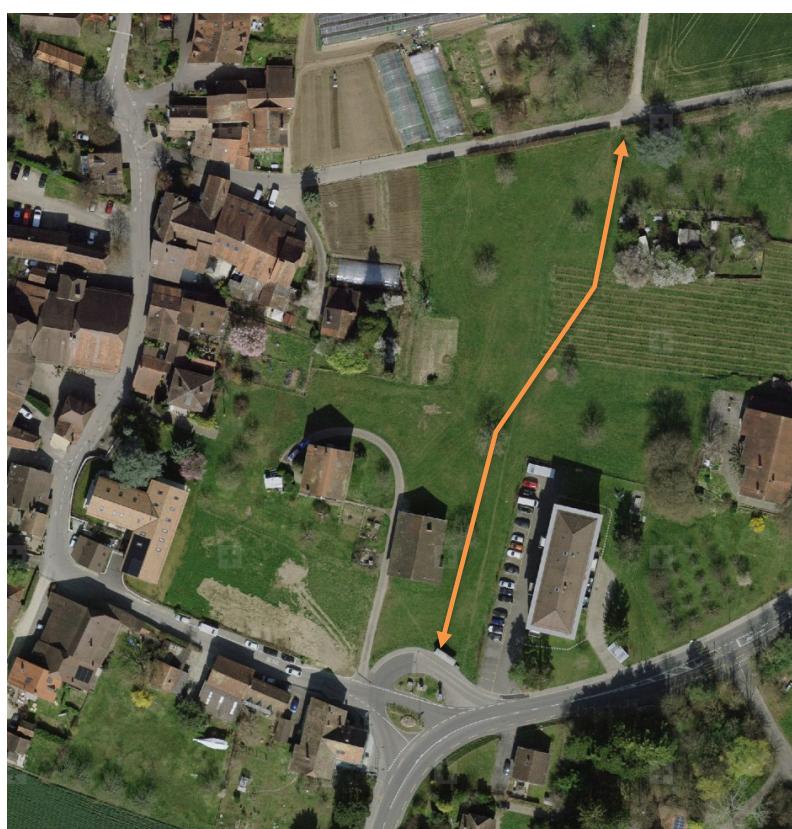
Horizon incertain (correspond à une planification long terme)

Itinéraire transitoire à prévoir

Oui, tronçon D

Etat 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.



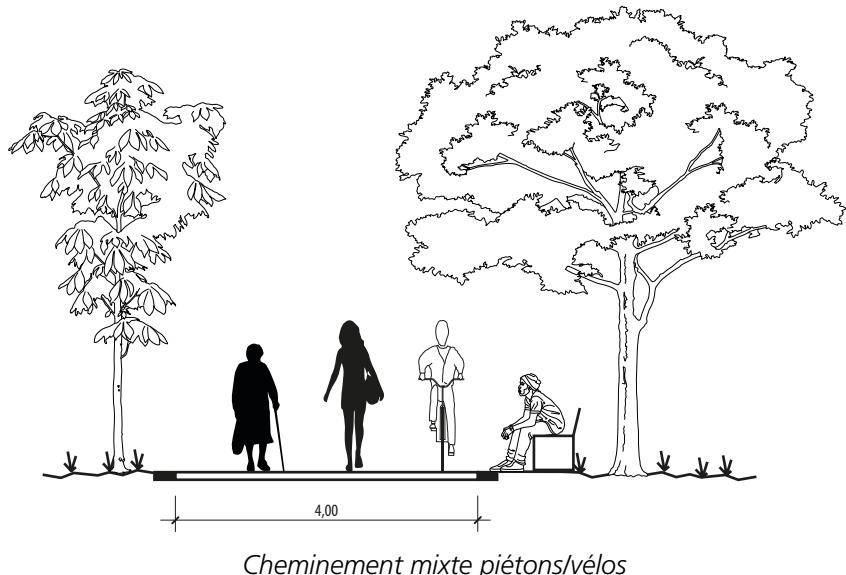
Situation actuelle

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.

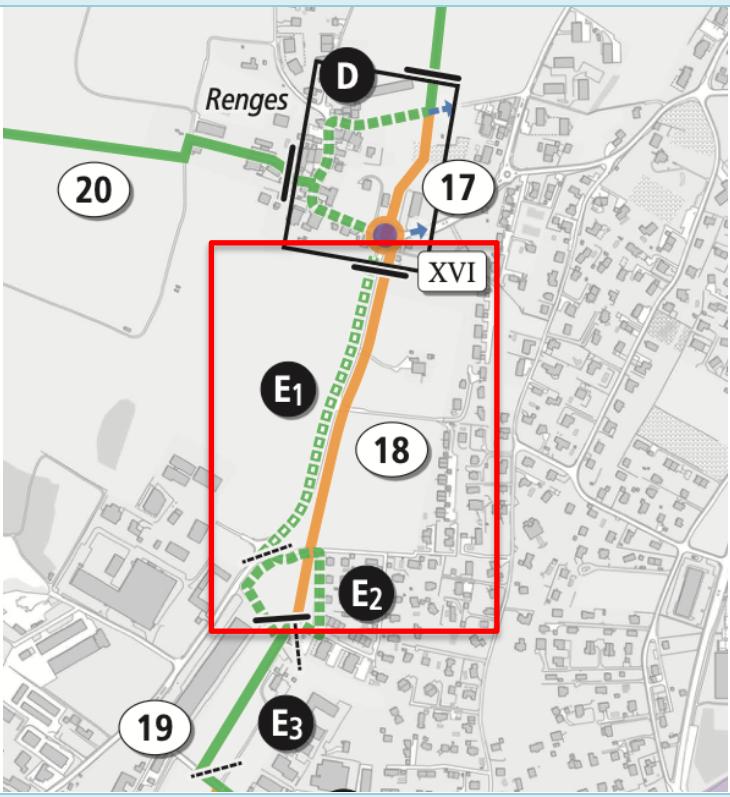
Prévoir des aménagements paysagers et du mobilier de qualité qui s'intégreront au caractère villageois et rural du lieu. Mise en place de bancs relais.



Cheminement mixte piétons/vélos

Date de mise à jour : 07.11.2022

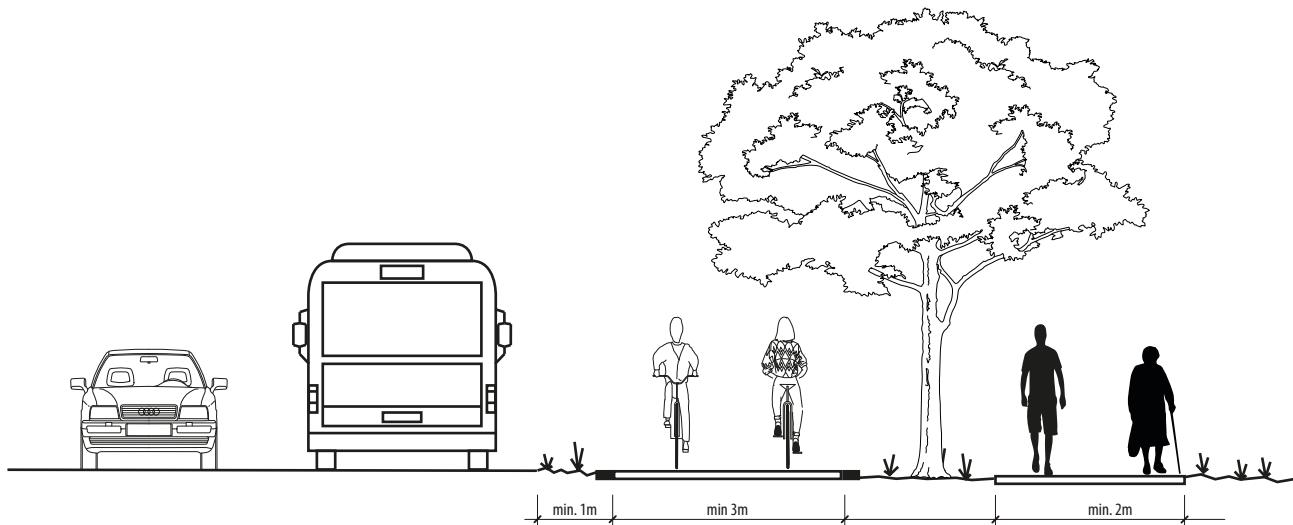
FICHE N° 18 - TRONÇON DEFINITIF

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	Itinéraire transitoire à prévoir
Long terme, environ 2030 (lié à la modification du PACom et au développement de nouvelles constructions)	Oui, tronçons E1 et E2
Etat des lieux	<p>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.</p> 
	<i>Situation actuelle</i>

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.

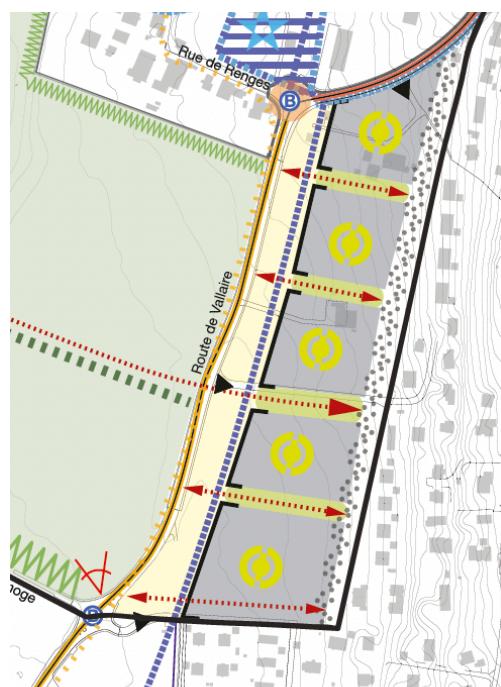
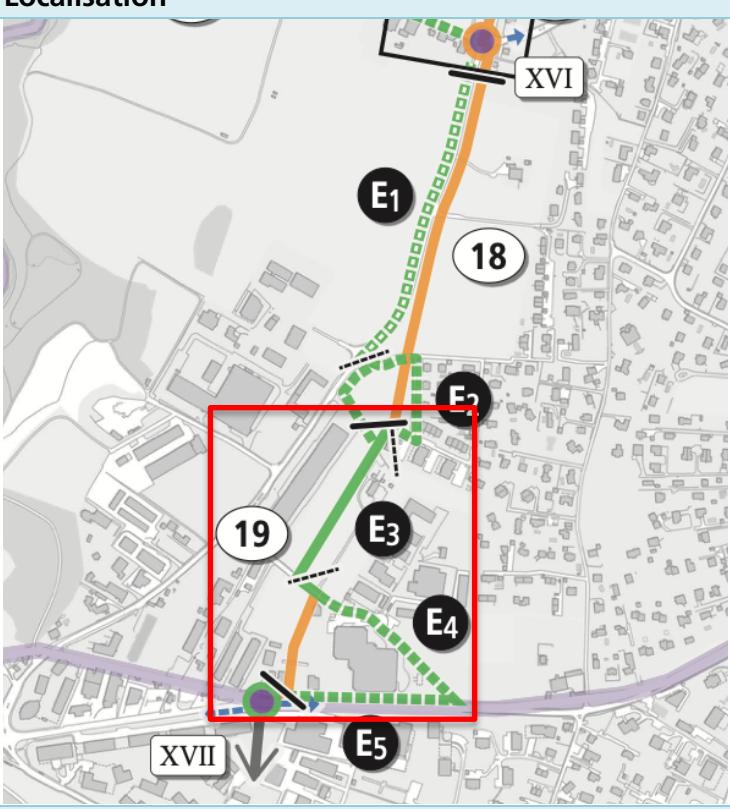
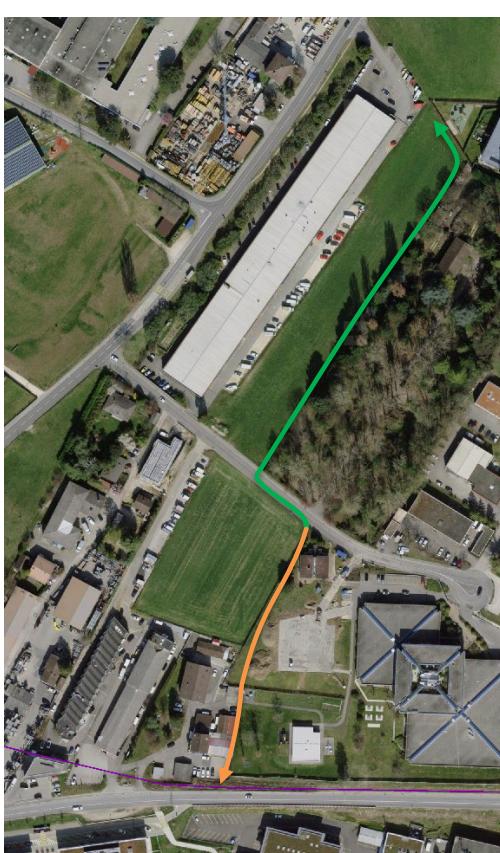


Image directrice de la Campagne de Renges

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.	 <p><i>Situation actuelle</i></p>

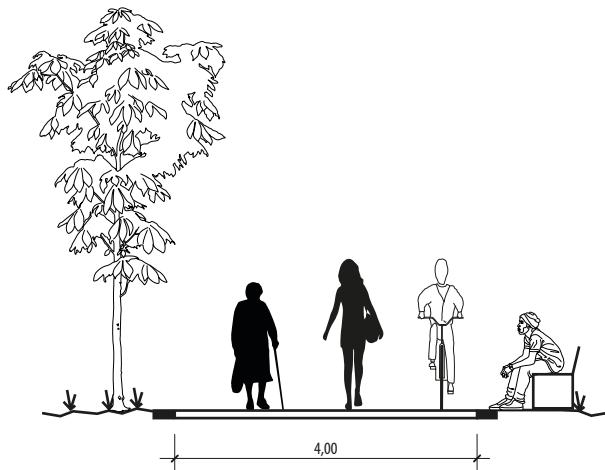
Proposition d'intervention

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 Champagny » 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.

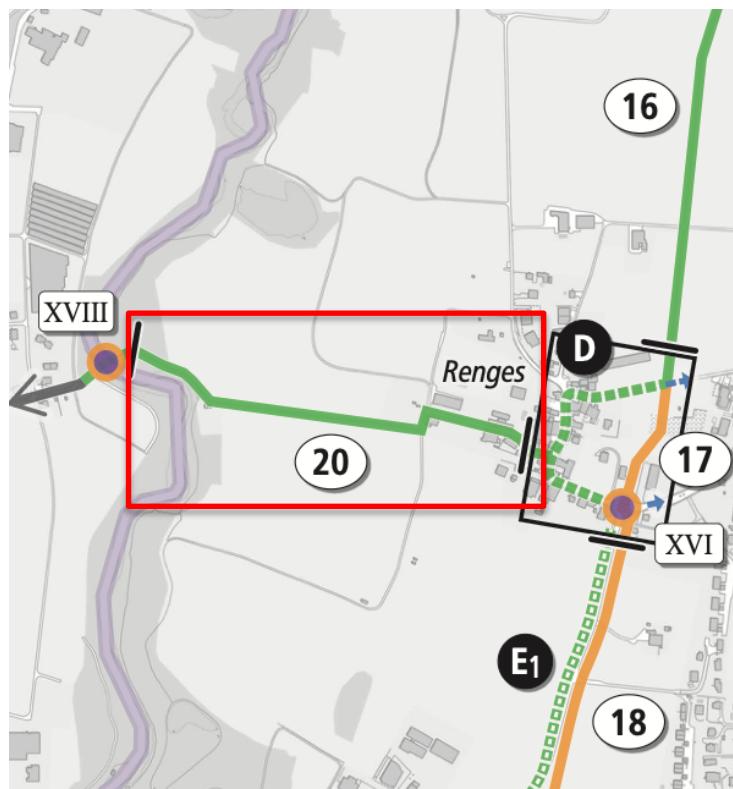
Éclairage à prévoir. Mobilier urbain et arborisation à envisager.



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

Itinéraire transitoire à prévoir

Horizon de réalisation du projet définitif

Dès que possible

Aucun

État des lieux

Chemin d'amélioration foncière (AF) existant.

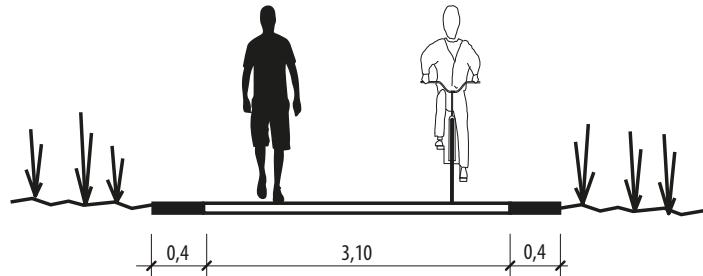


Situation actuelle

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.

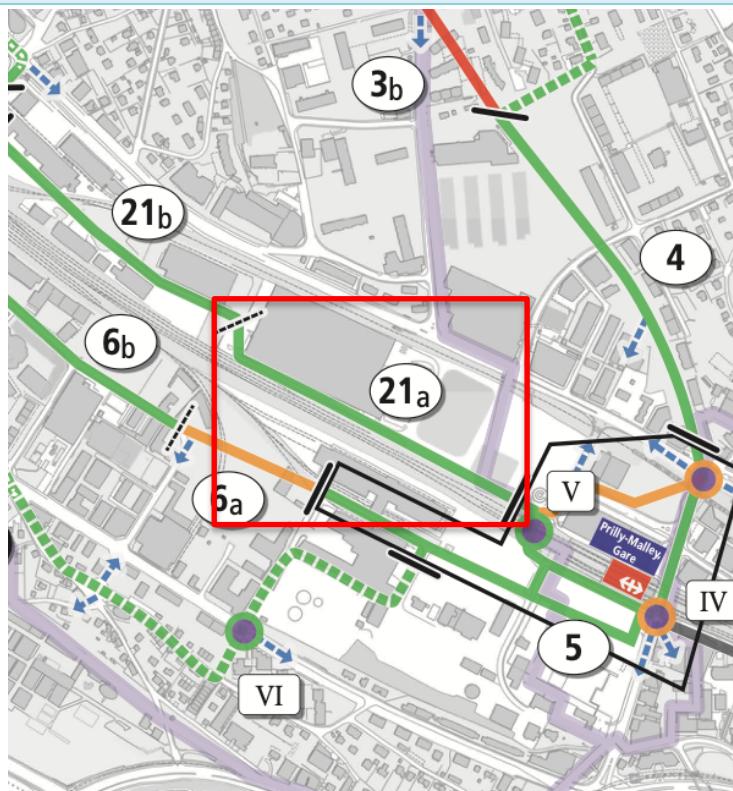
Pas d'éclairage à prévoir. Vérifier si possibilité de planter des arbres (SDA) et la compatibilité avec le grand paysage.



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

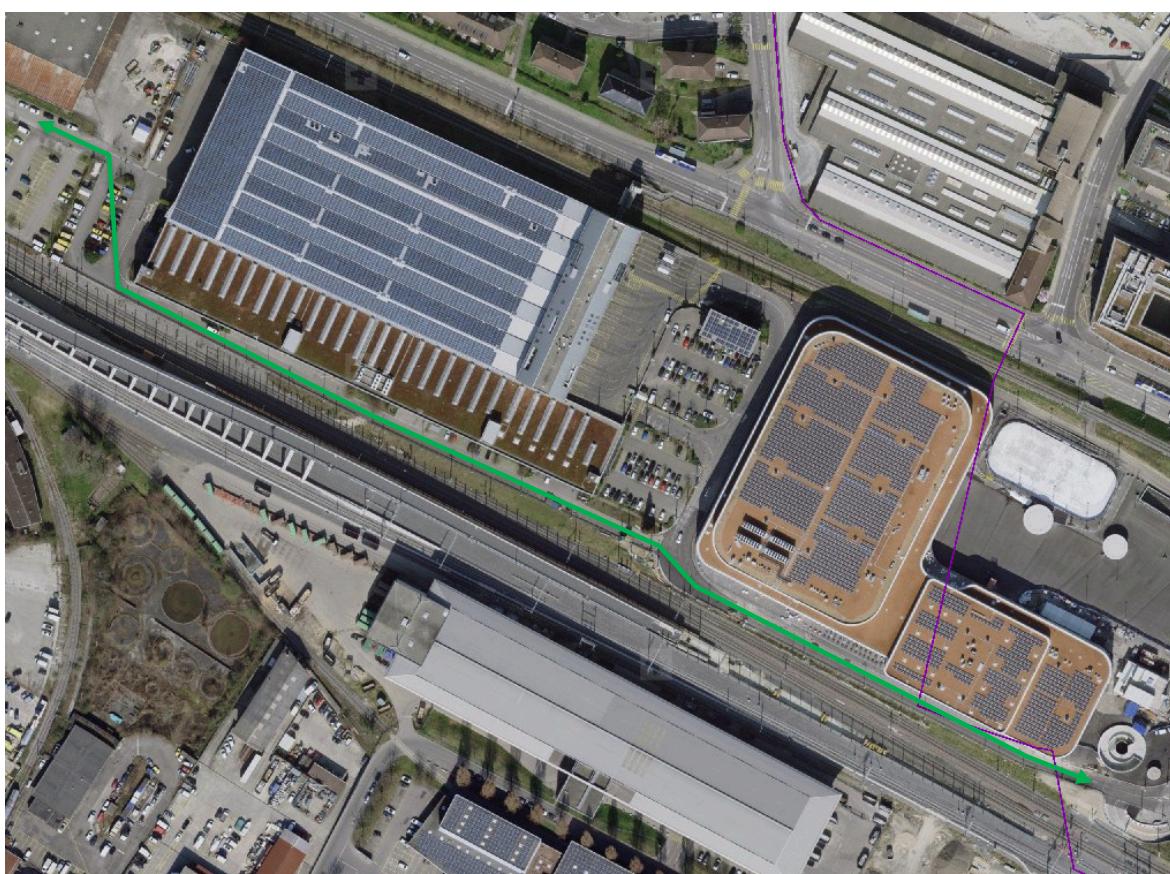
Itinéraire transitoire à prévoir

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.



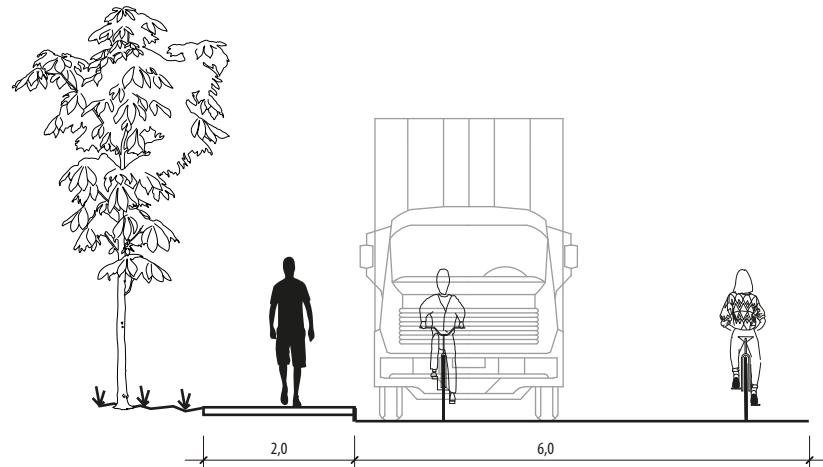
Situation actuelle

Proposition d'intervention

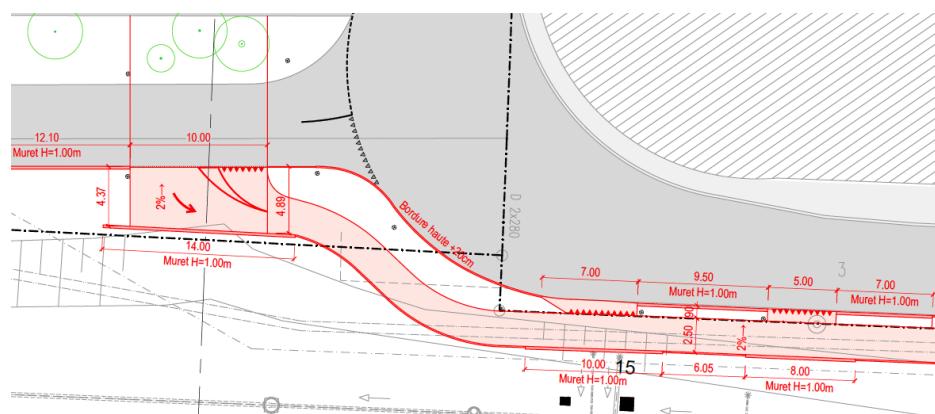
Itinéraire qui traverse une zone industrielle. Aménagement d'une zone à trafic modéré recommandé (zone 30). Sur la partie Est du tronçon : aménagement d'une piste de 2.50 m. au Sud de la chaussée, avec emprises sur parcelle CFF. Idéalement, la piste devrait être élargie à 4.00 m. Sur la partie Ouest 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 visibilités, etc...).

Végétalisation et arborisation à prévoir.



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

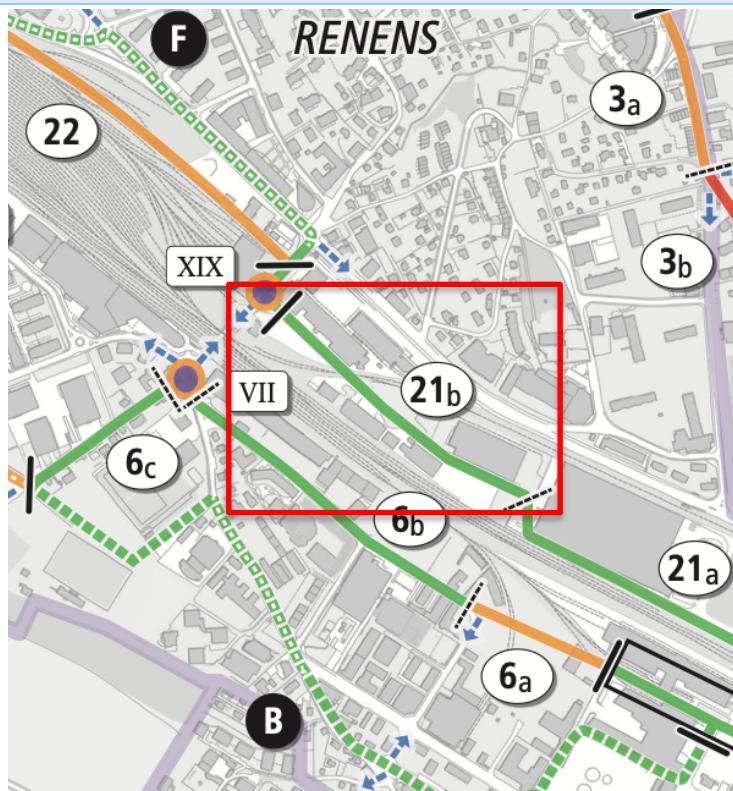


Cheminement projeté pour le tronçon Est

Date de mise à jour : 07.11.2022

FICHE N° 21b - TRONÇON 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)

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

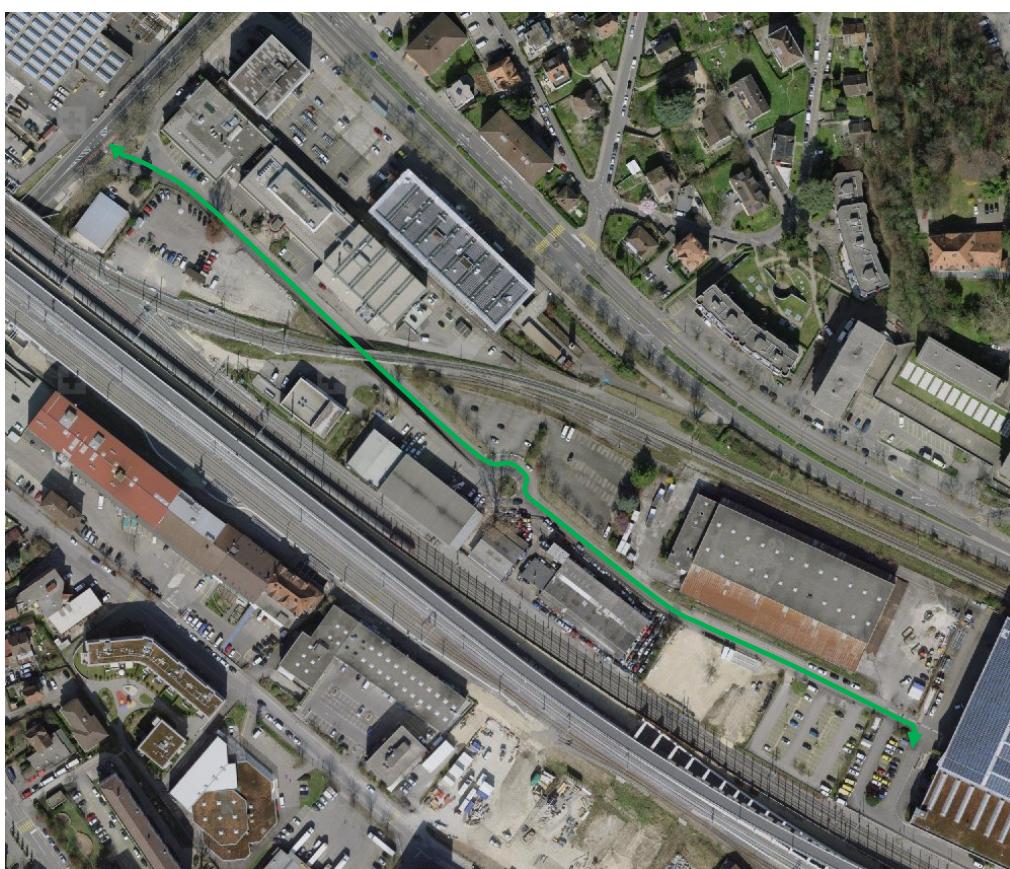
Itinéraire transitoire à prévoir

Dès que possible

Aucun

État des lieux

Route traversant une zone industrielle.



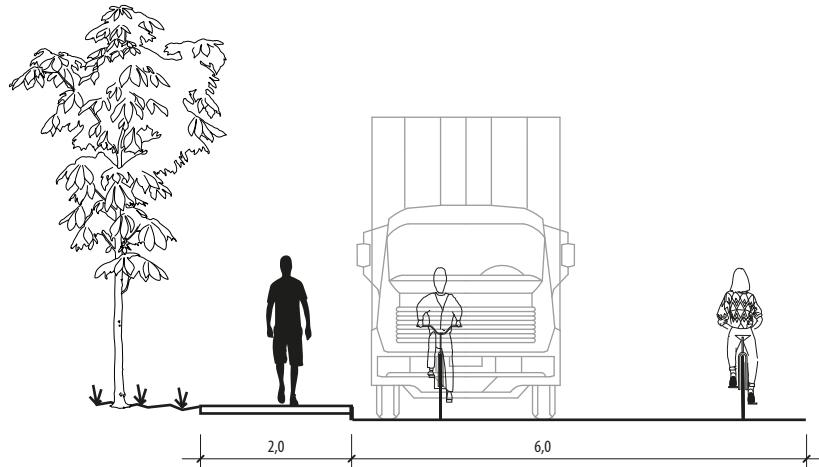
Situation actuelle

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 visibilités, etc...).

Végétalisation et arborisation à prévoir.

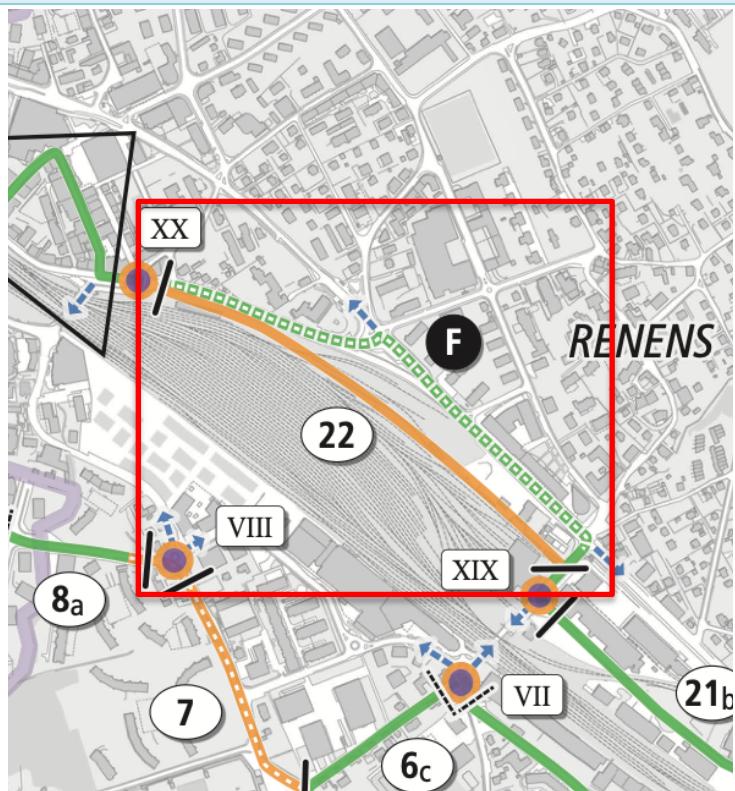


Principe de mixité voitures/vélos et création d'un trottoir

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

Itinéraire transitoire à prévoir

Horizon à long terme (après 2030)

Oui, tronçon F

Etat 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.

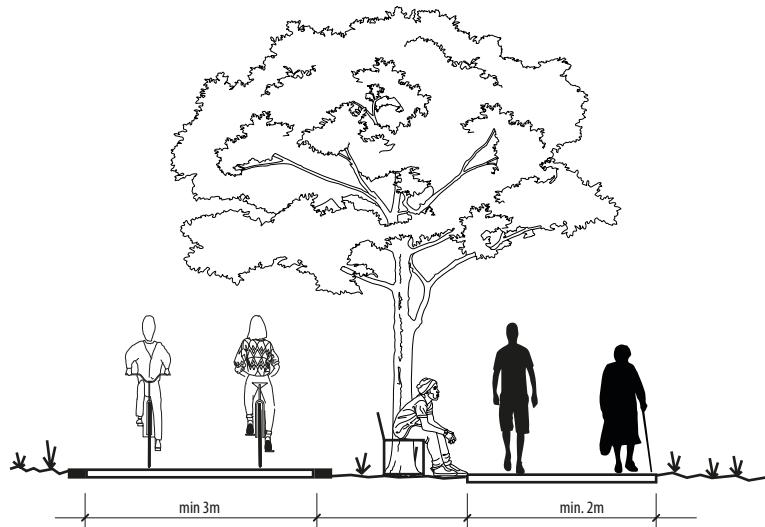


Situation actuelle

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

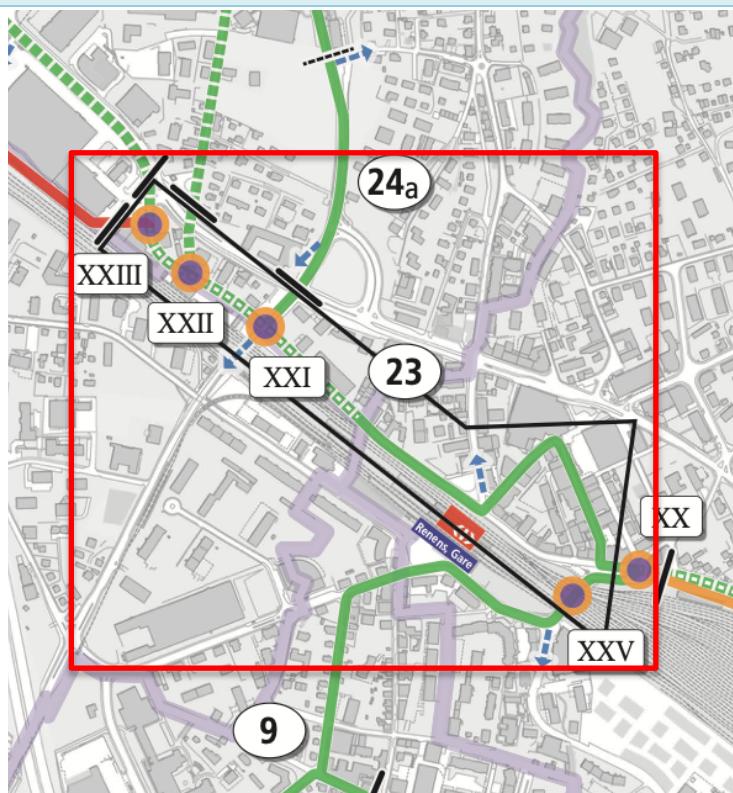
Les aménagements usuels (bancs, éclairage, végétalisation...) sont à prévoir dans le cadre du projet de parc.



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

Itinéraire transitoire à prévoir

2025 (horizon tram)

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.

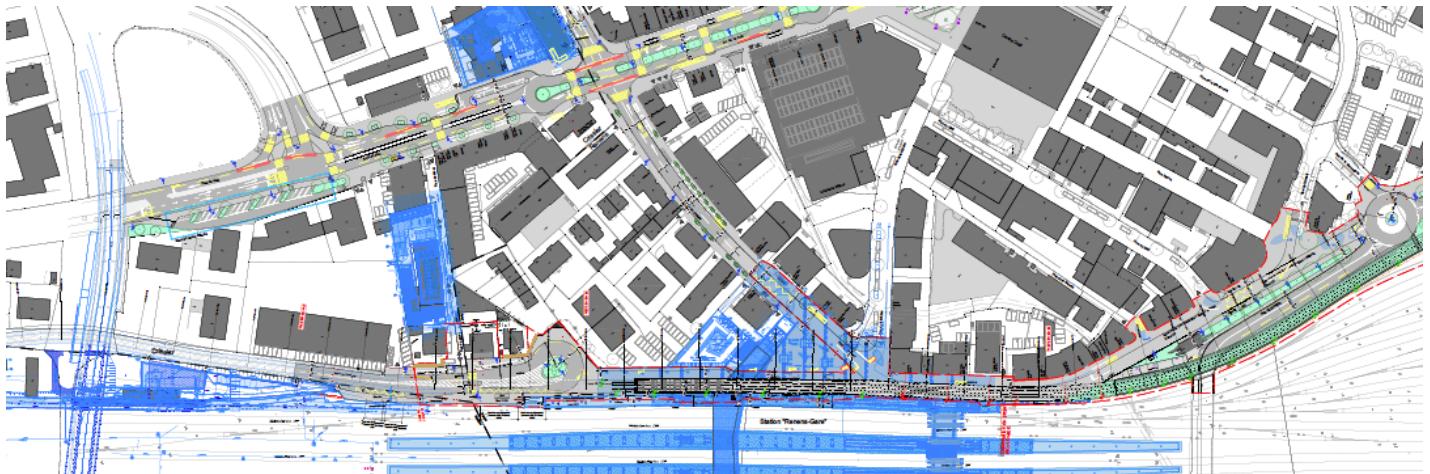


Situation actuelle

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.

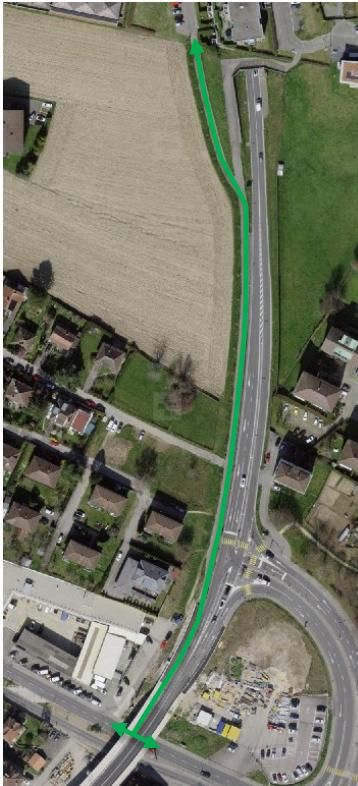
Signalisation de la Voie Verte à installer, mais absence de « labélisation Voie Verte » pour le tronçon longeant la Rue du Terminus. La signalétique devra être très soignée afin de bien marquer la continuité de l'itinéraire.



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

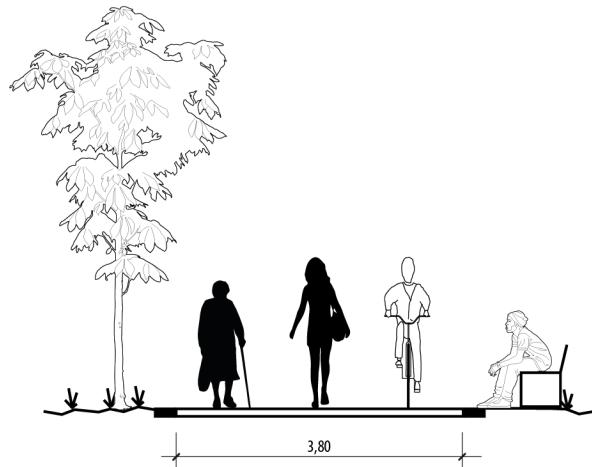
Date de mise à jour : 09.02.2023

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	Itinéraire transitoire à prévoir
Déjà réalisé (en attente du franchissement vertical XXI)	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.	
 <p><i>Situation actuelle</i></p>	

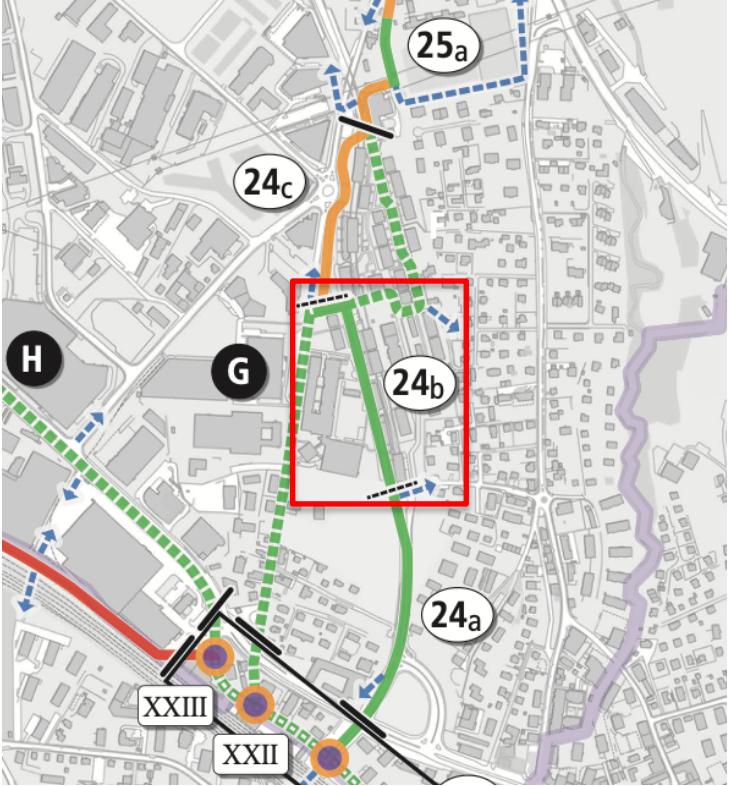
Proposition d'intervention

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



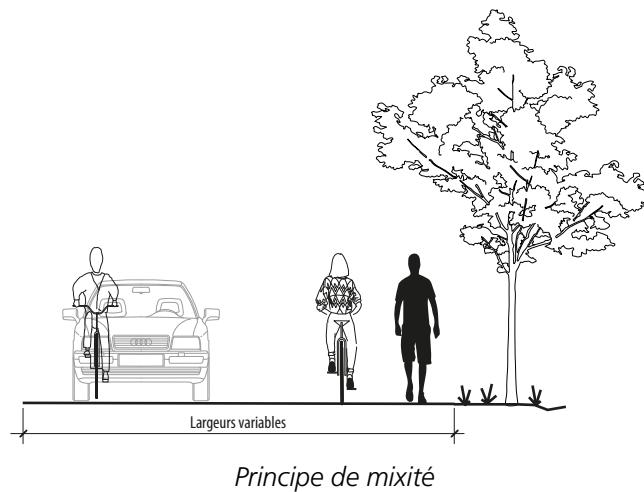
Date de mise à jour : 07.11.2022

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
Etat des lieux	
Utilisation de la voirie existante. Arborisation, éclairage et mobilier urbain déjà existants.	 <i>Situation actuelle</i>

Proposition d'intervention

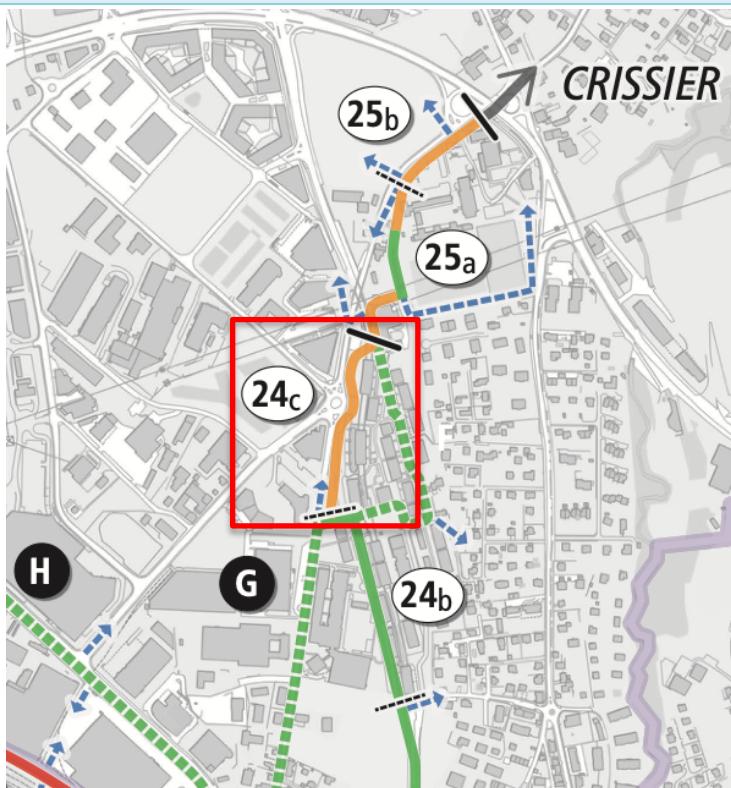
Dans cette zone à trafic restreint, le principe de mixité est retenu. Balisage de la voie-verte à mettre en place.



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

Dès que possible

Itinéraire transitoire à prévoir

Oui, tronçon G

État des lieux

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

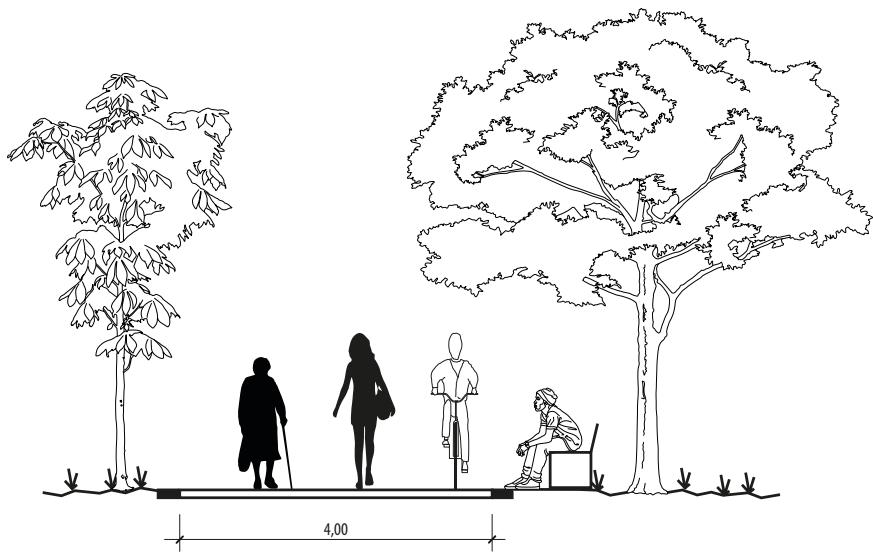


Situation actuelle

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.

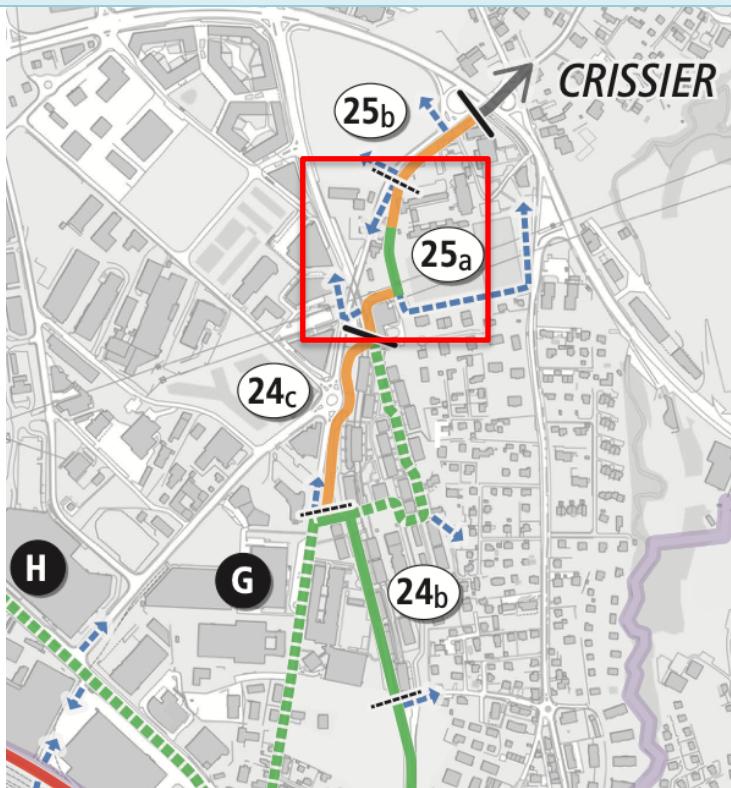


Principe de mixité piétons-vélos

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

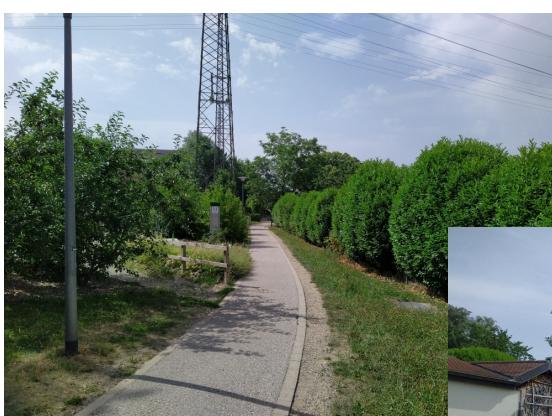
Itinéraire transitoire à prévoir

Dès que possible

Aucun

État des lieux

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



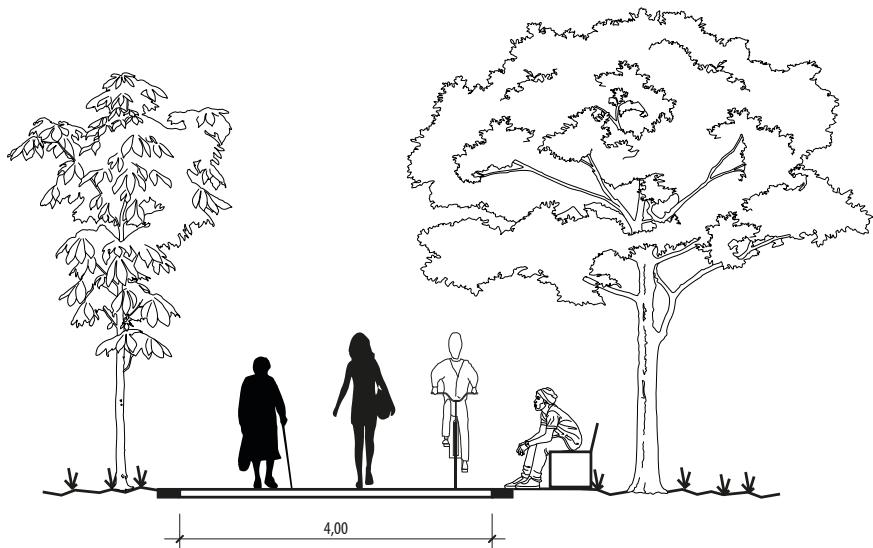
Situation actuelle

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'écoliers et la voie verte se croiseront.

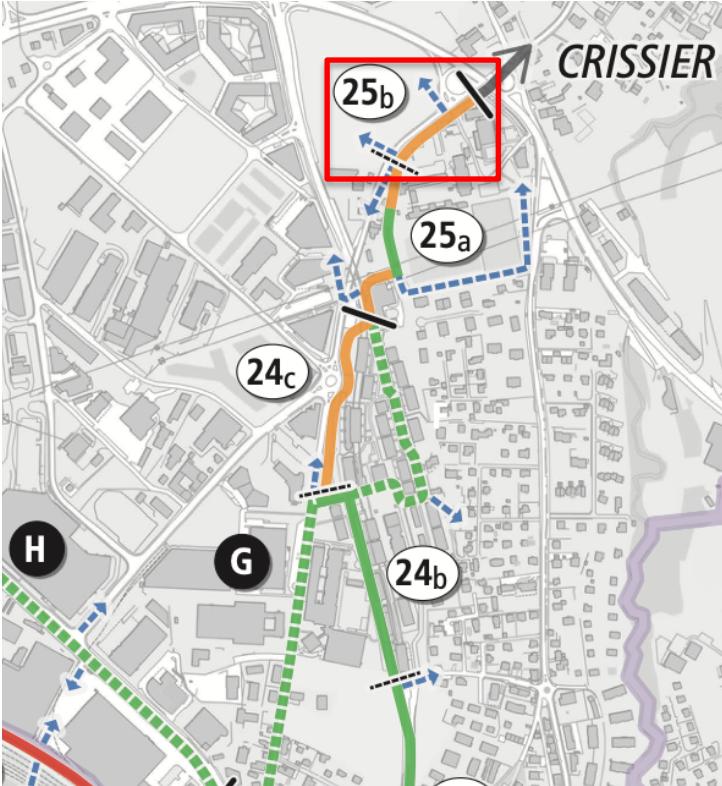
Éclairage déjà présent. Dans la mesure du possible, arboriser davantage et compléter par des éléments de mobilier urbain.



Principe de mixité piétons-vélos

Date de mise à jour : 07.11.2022

FICHE N° 25b - TRONÇON DEFINITIF

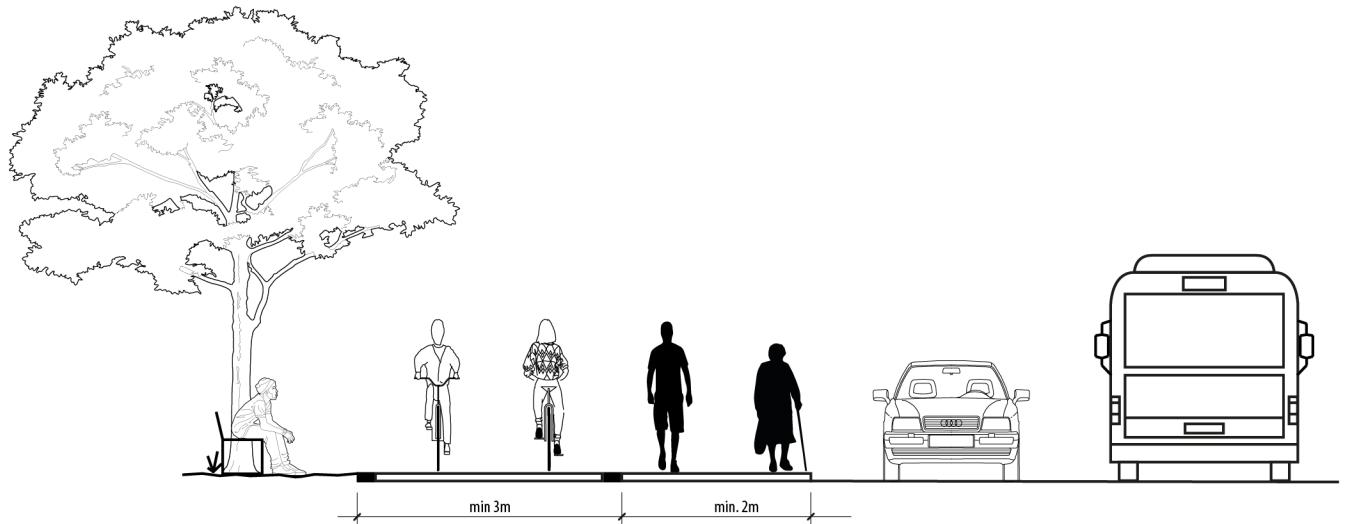
Localisation	Commune(s) territoriale(s) et localisation
	<p>Crissier</p> <p>Porteur(s) du projet Commune de Crissier</p> <p>Faisabilité foncière et enjeux Parcelle privée communale n° 667 et DP</p> <p>Projet(s) connexe(s) PA Chisaz Axes forts de transports publics urbains (PP10) PA En Chise Route de la Carrière</p> <p>Franchissement(s) connexe(s) Aucun</p> <p>Urbanisation Zone peu dense</p> <p>Type de zone Sentier hors trafic (piste mixte en bordure de route)</p> <p>Volume de trafic automobile Aucun</p> <p>Itinéraire transitoire à prévoir Aucun</p>
<p>Horizon de réalisation du projet définitif</p> <p>Dès que possible</p>	
<p>Etat des lieux</p> <p>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).</p>	
 <p><i>Situation actuelle</i></p>	

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 visibilités.

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

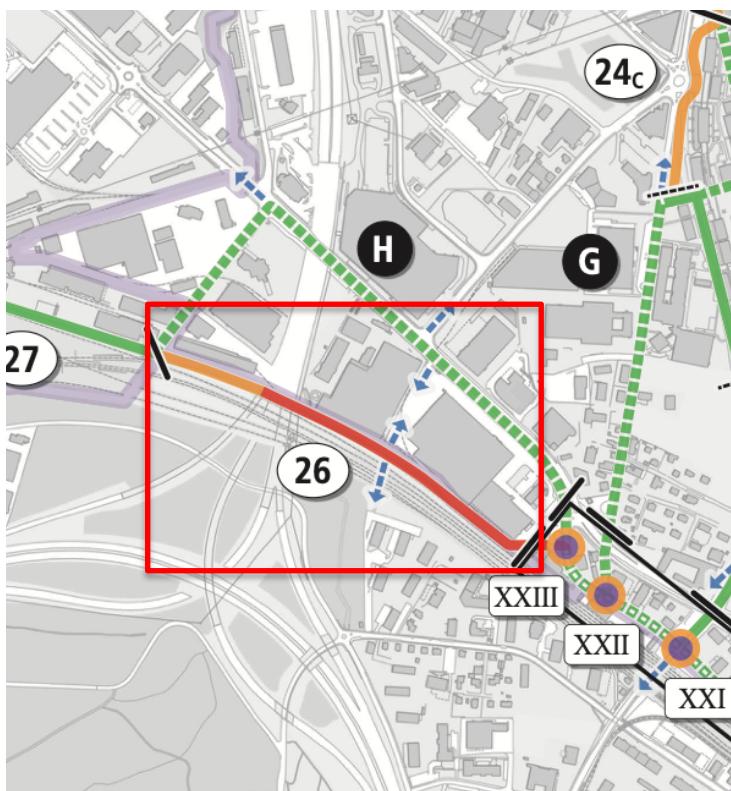


Principe de piste séparée piétons-vélos

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

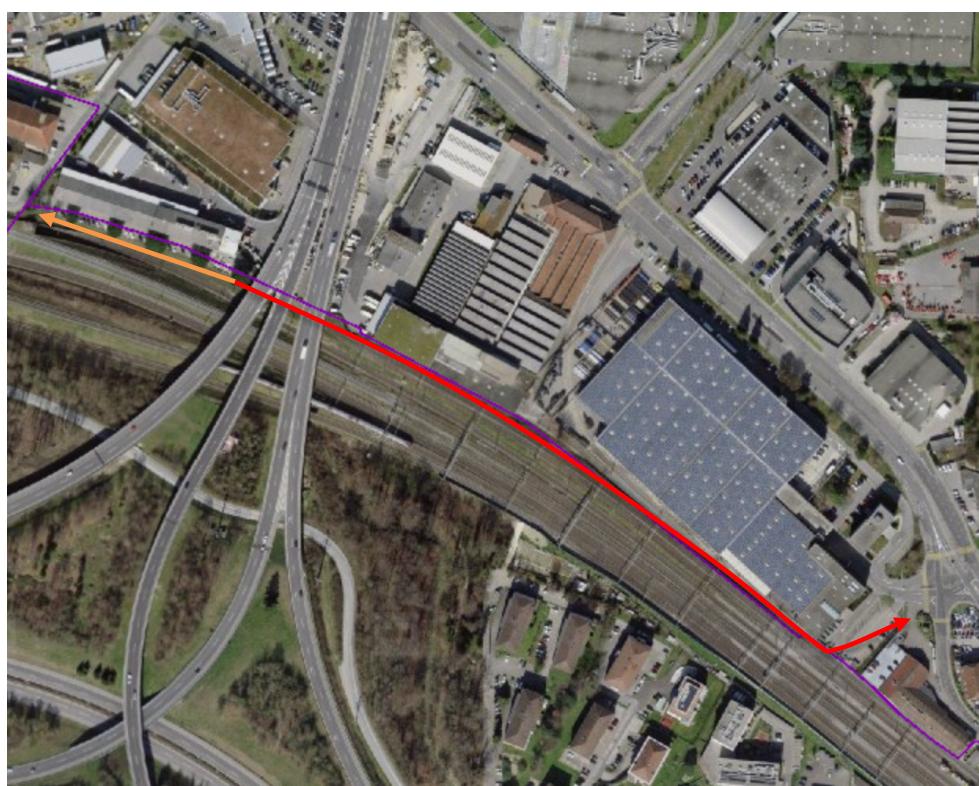
Incertain (à très long terme)

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.

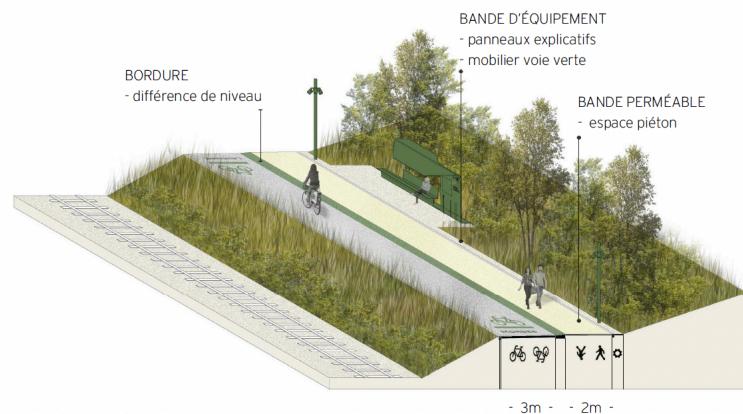


Situation actuelle

Proposition d'intervention

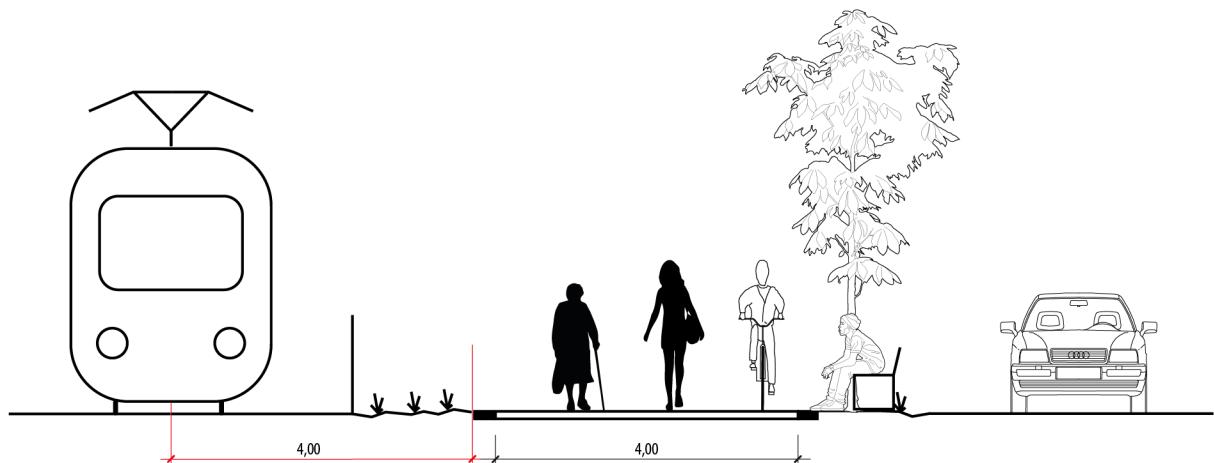
Création d'une piste cyclable bidirectionnelle et d'un trottoir le long des voies ferrées. Les bâtiments industriels aujourd'hui présents devront être supprimés ou modifiés, afin de libérer de l'espace pour la création de la voie verte. Cette réalisation n'étant pas forcément réalisable rapidement, une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

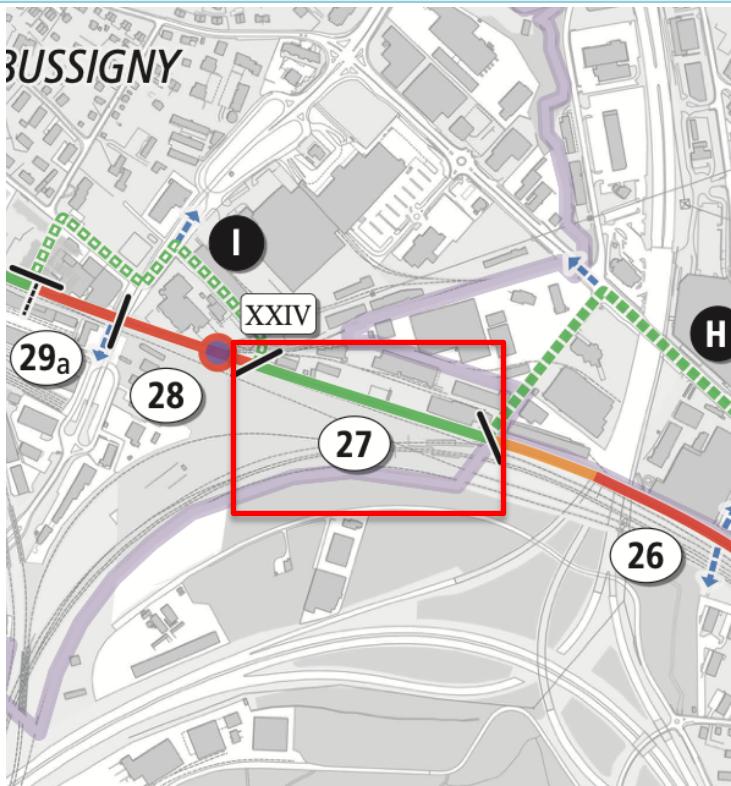


En cas de gabarit restreint, prévoir un aménagement piétons-vélos de 4m de large avec si possible une arborisation et du mobilier urbain. L'arborisation ne pourra probablement pas se trouver du côté des voies CFF en raison des distances de sécurité avec les lignes de contact (distance de 4m à assurer 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

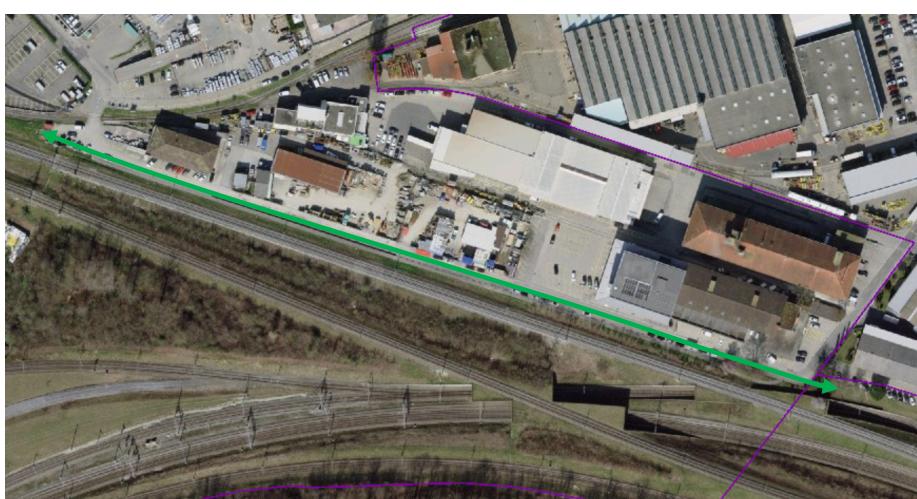
Dès que possible

Itinéraire transitoire à prévoir

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 :

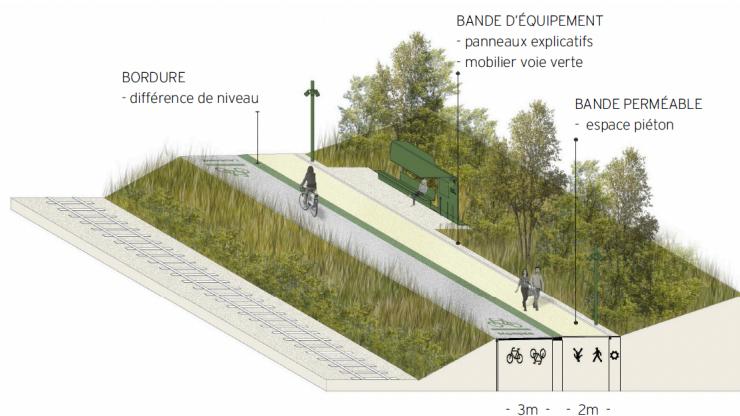
Refaire le revêtement de la chaussée, fermer la rue au transit des transports individuels motorisés (TIM) et la réserver aux vélos et ayants droits (stationnement voitures). Les piétons utilisent la piste actuelle.

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.

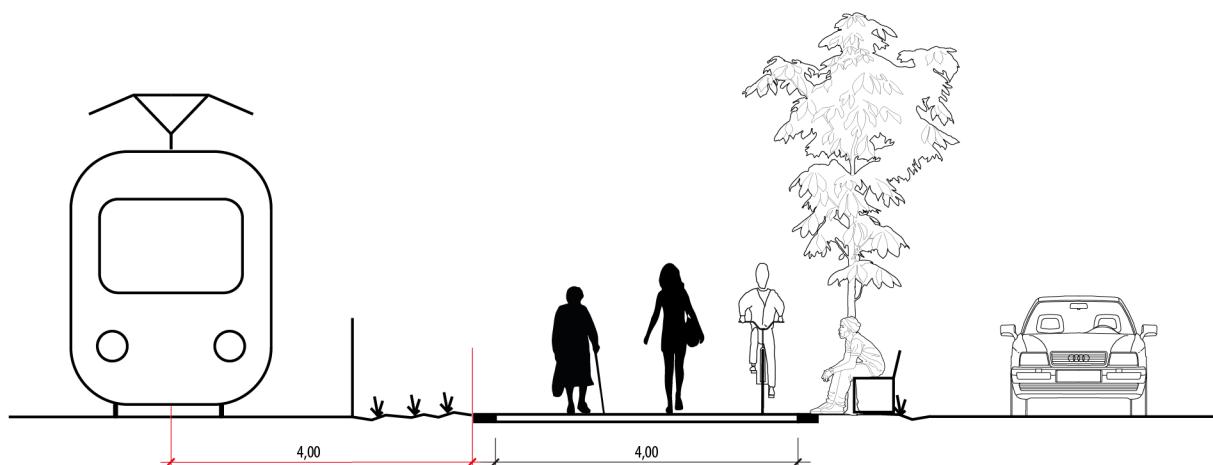
Avec espace large à disposition :



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 :

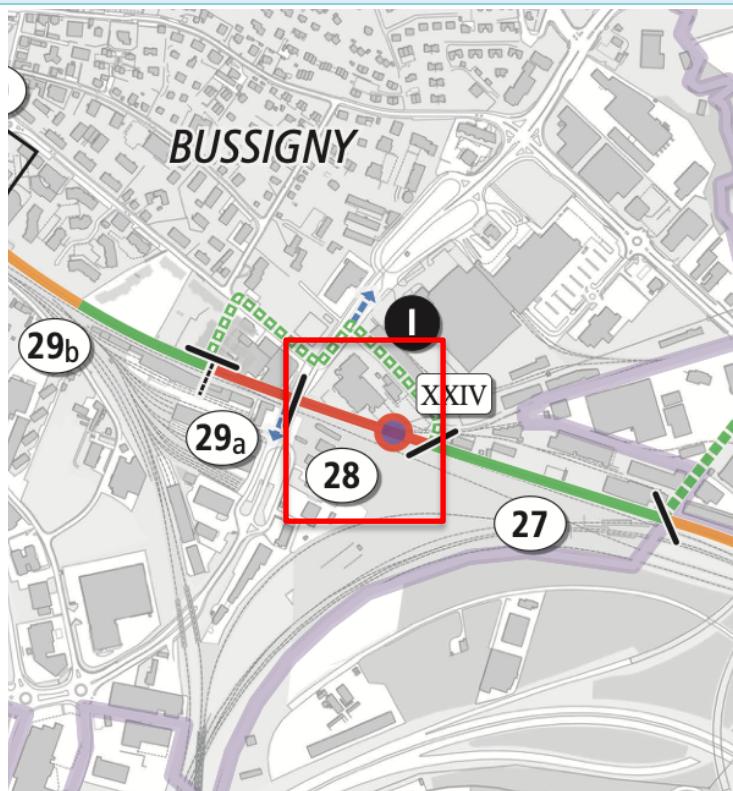


En cas de gabarit restreint, prévoir un aménagement piétons-vélos de 4m de large avec si possible une arborisation et du mobilier urbain. L'arborisation ne pourra probablement pas se trouver du côté des voies CFF en raison des distances de sécurité avec les lignes de contact (distance de 4m à assurer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

Date de mise à jour : 04.11.2022

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

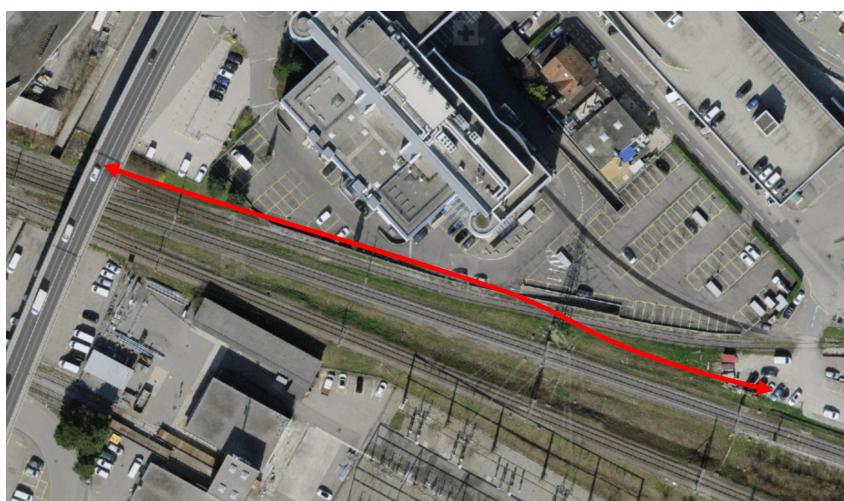
Itinéraire transitoire à prévoir

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

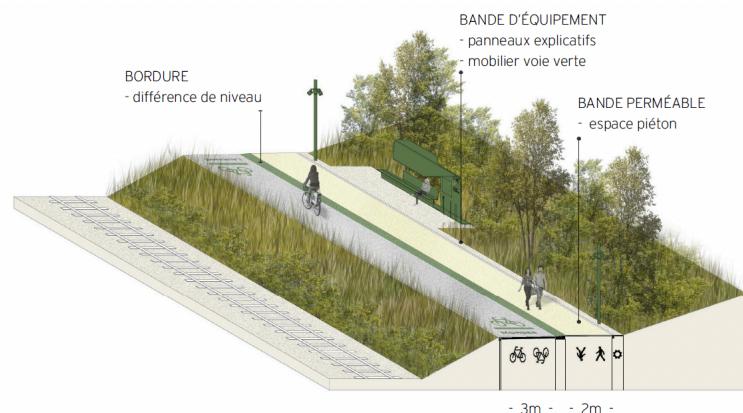
Proposition d'intervention

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.

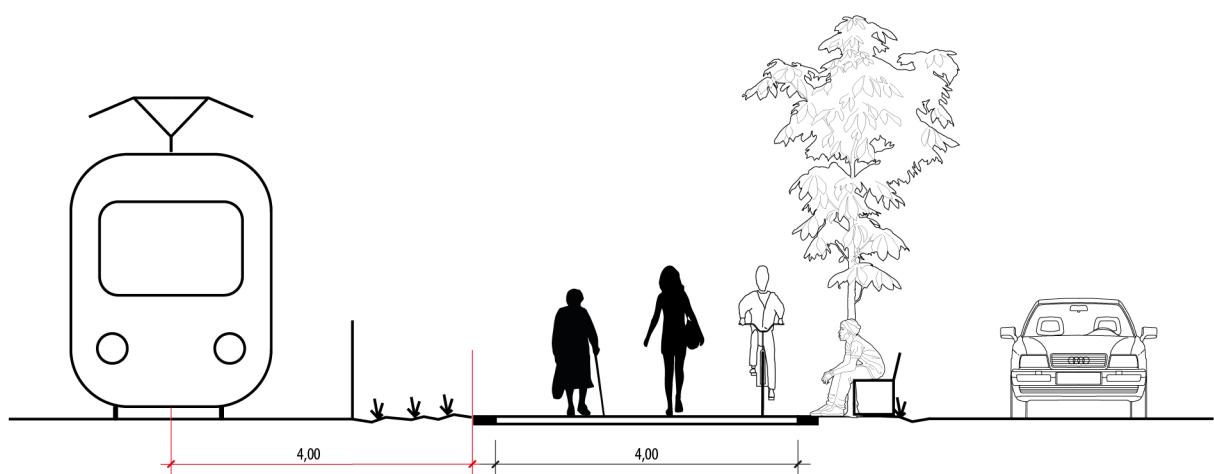
Avec espace large à disposition :



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 :

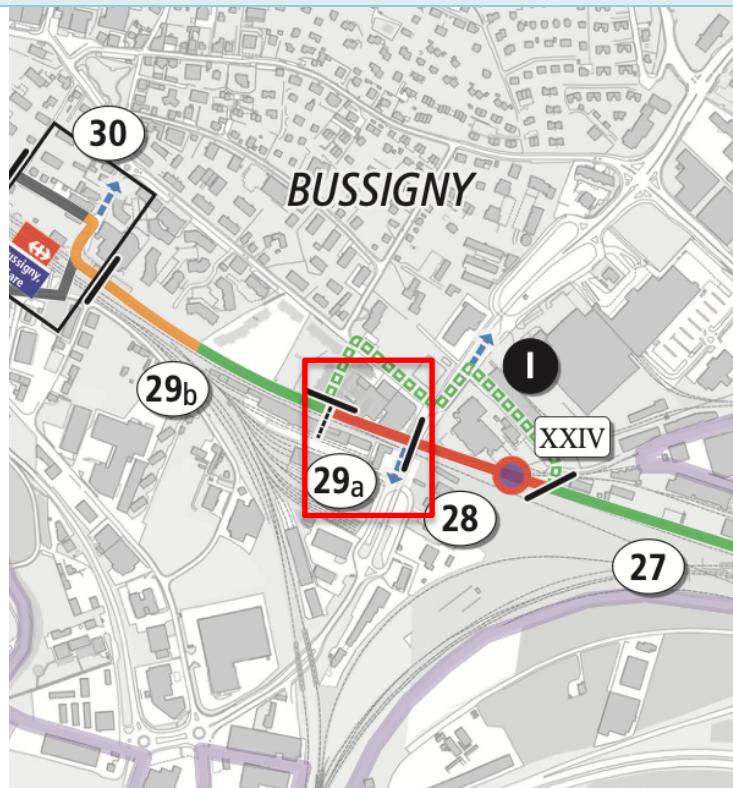


En cas de gabarit restreint, prévoir un aménagement piétons-vélos de 4m de large avec si possible une arborisation et du mobilier urbain. L'arborisation ne pourra probablement pas se trouver du côté des voies CFF en raison des distances de sécurité avec les lignes de contact (distance de 4m à assurer 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

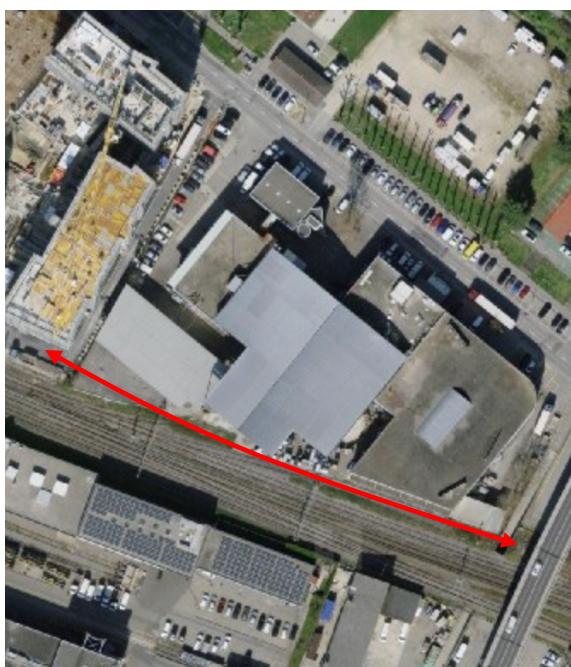
PPA Industrie secteur 3 (parcelles 619, 3207, 3450 et 3232) horizon 2024-2025 et secteur 4 (parcelle 684) horizon non défini

Itinéraire transitoire à prévoir

Oui, tronçon I

Etat 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

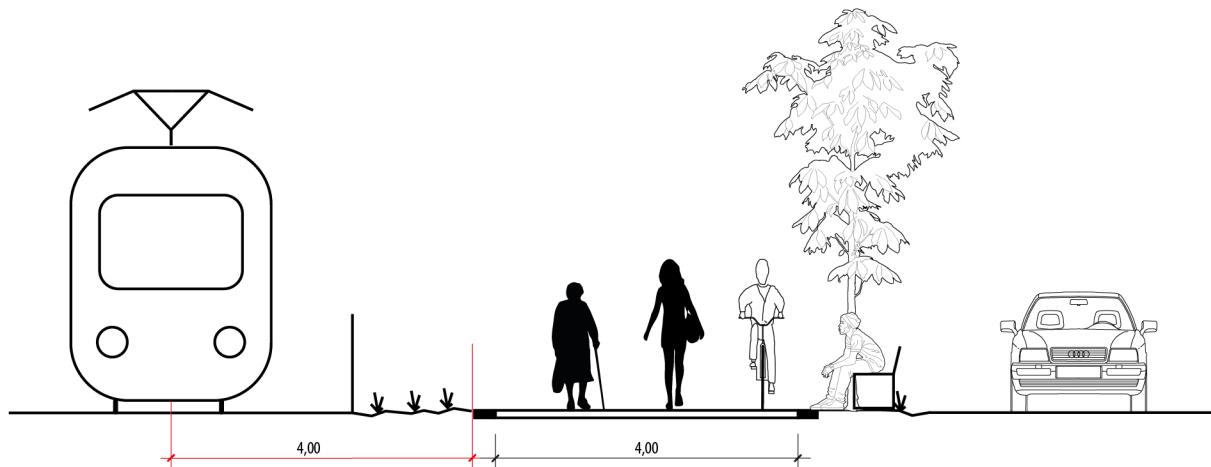
Le principe d'aménagement est déjà défini dans le PPA Industrie. Le secteur 4 sera donc un prolongement de ce qui vient d'être réalisé dans les secteurs 1 et 2 (Chemin de la Savonnerie). La création d'un aménagement vélo et piéton bidirectionnel le long des voies ferrées se fera soit sous forme de trottoir 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

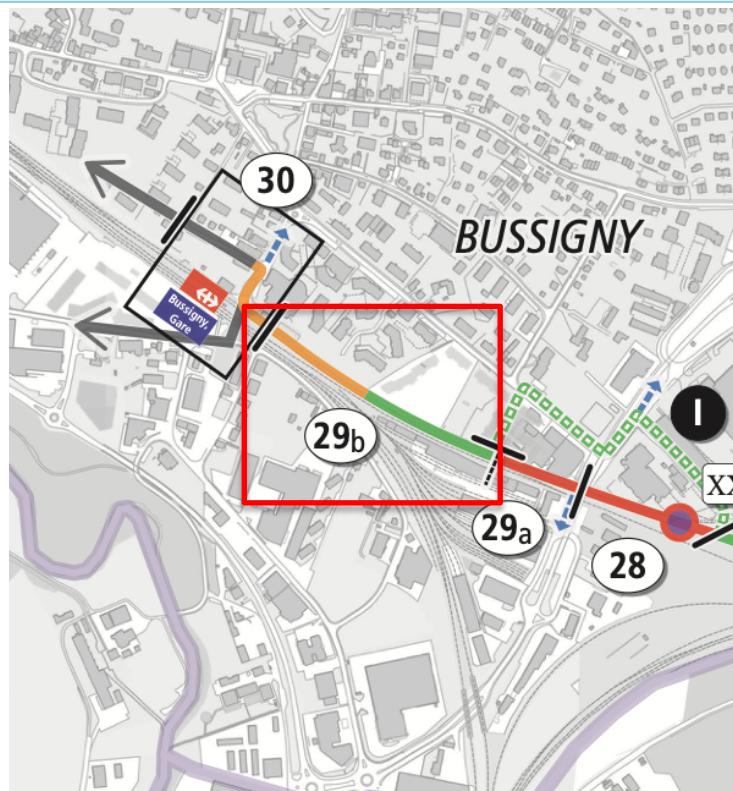


En cas de gabarit restreint, prévoir un aménagement piétons-vélos de 4m de large avec si possible une arborisation et du mobilier urbain. L'arborisation ne pourra probablement pas se trouver du côté des voies CFF en raison des distances de sécurité avec les lignes de contact (distance de 4m à assurer 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 enjeux

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.

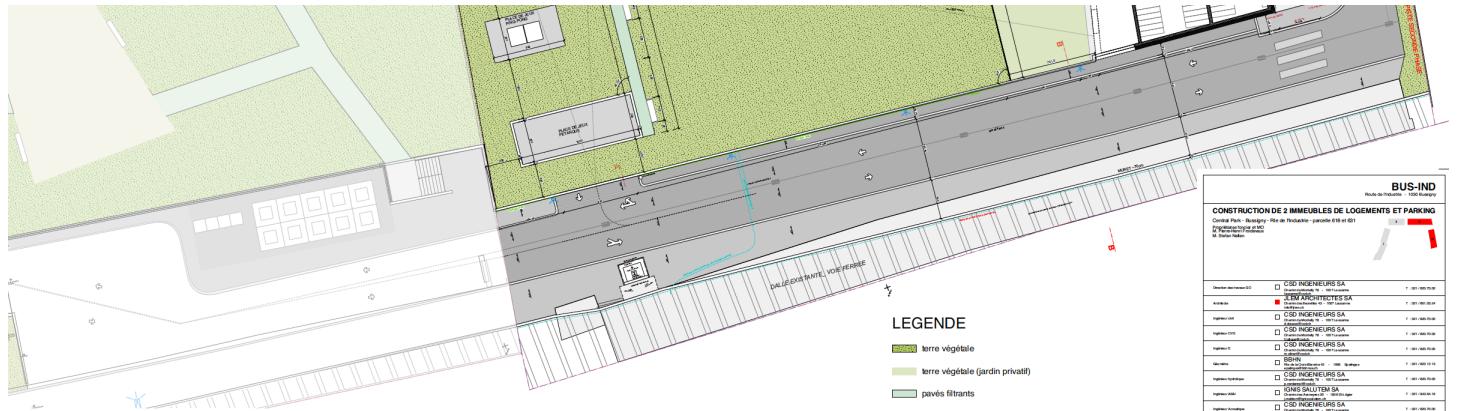


Situation actuelle et photos du Chemin de la Savonnerie (tronçon Est réalisé)

Proposition d'intervention

Partie Est du tronçon (Chemin de la Savonnerie)

Cette partie du tronçon est déjà réalisée.



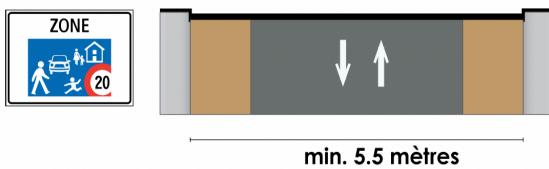
Partie Ouest du tronçon (Route d'Eguechaudens)

Question de l'actuel sens unique et du stationnement voitures sur la Route d'Eguechaudens à éclaircir. Mise en zone de rencontre en lieu et place de la zone 30 à évaluer.

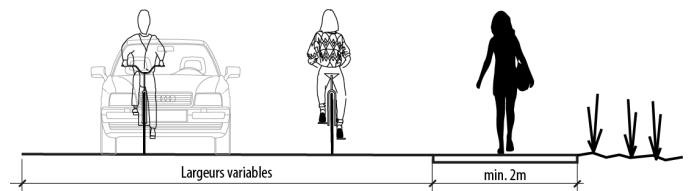
Une variante de cheminement par passerelle au-dessus du stationnement voitures est envisagée par la Commune. Cette variante présenterait les inconvénients suivants : attractivité limitée pour les cycles (dénivelé), coûts importants et difficultés de réaliser des accroches avec les accès latéraux.

Éclairage et végétalisation à prévoir.

Zone de rencontre



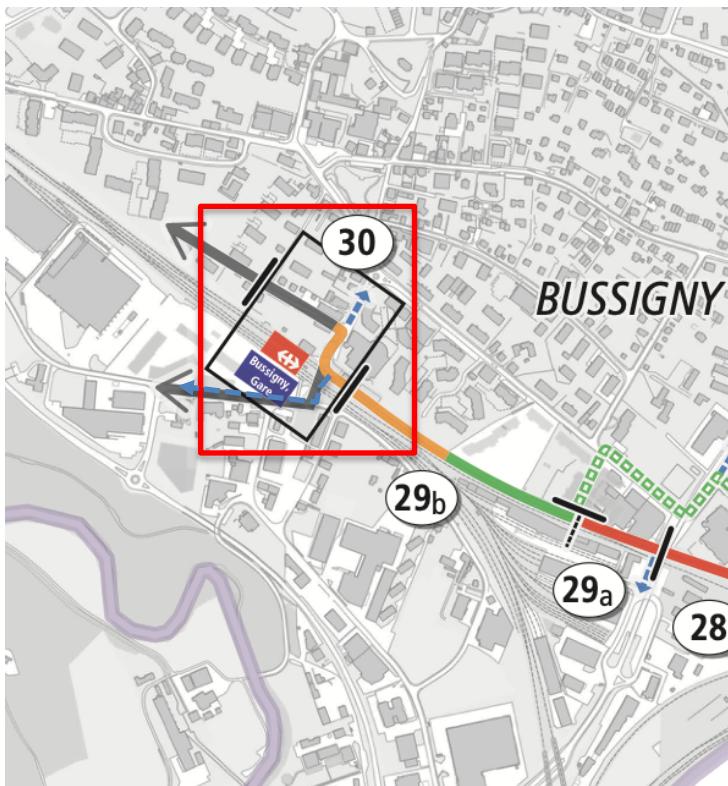
Trottoir séparé et mixité vélos/voitures



Date de mise à jour : 09.11.2022

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

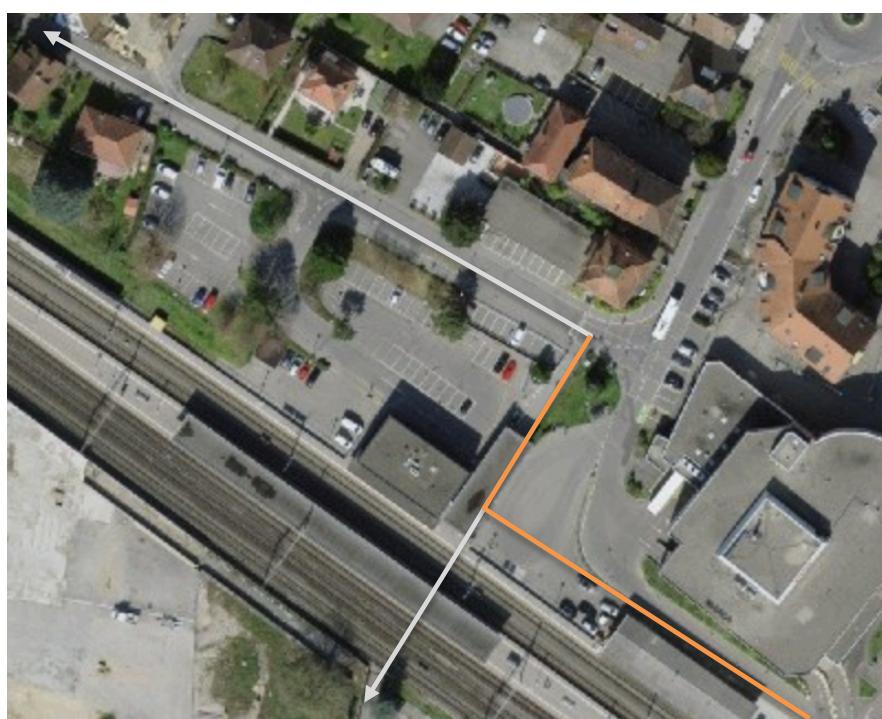
Au plus tard en 2035 (horizon BHNS)

Itinéraire transitoire à prévoir

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.

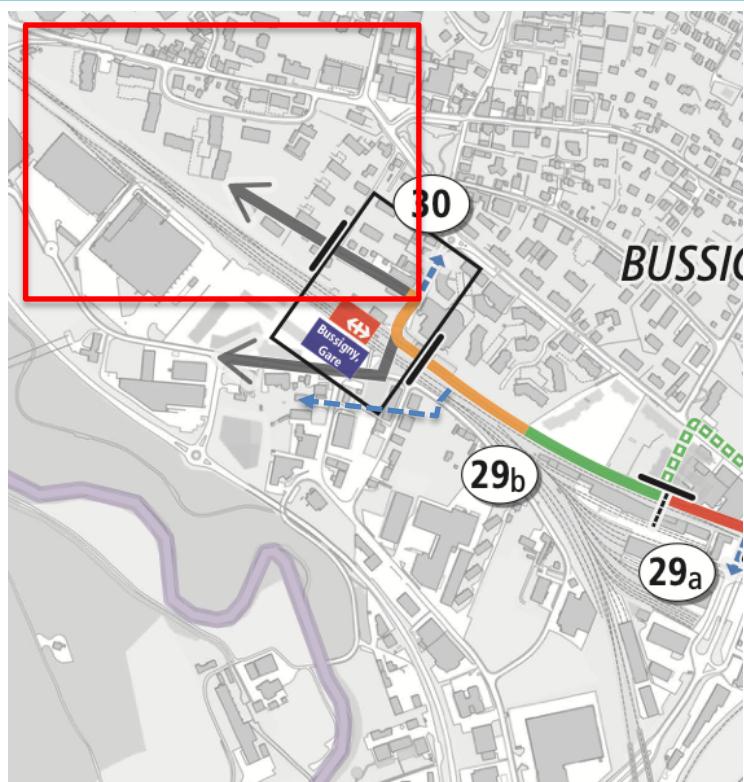
Date de mise à jour : 04.11.2022



Christe & Gygax
Ingénieurs Conseils SA

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)

Itinéraire transitoire à prévoir

Aucun

Horizon de réalisation du projet définitif

Incertain

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.



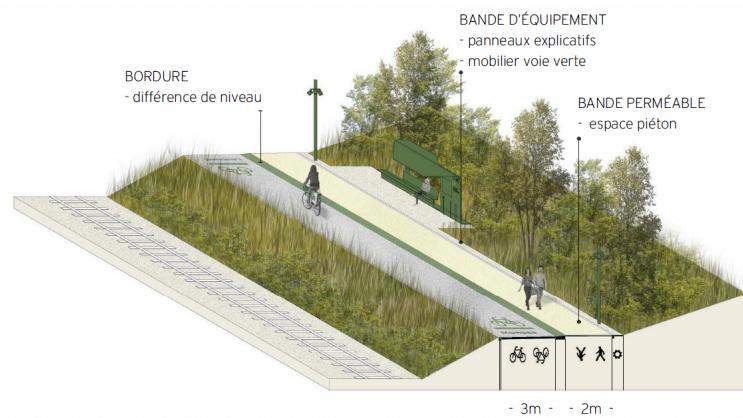
Situation actuelle

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.

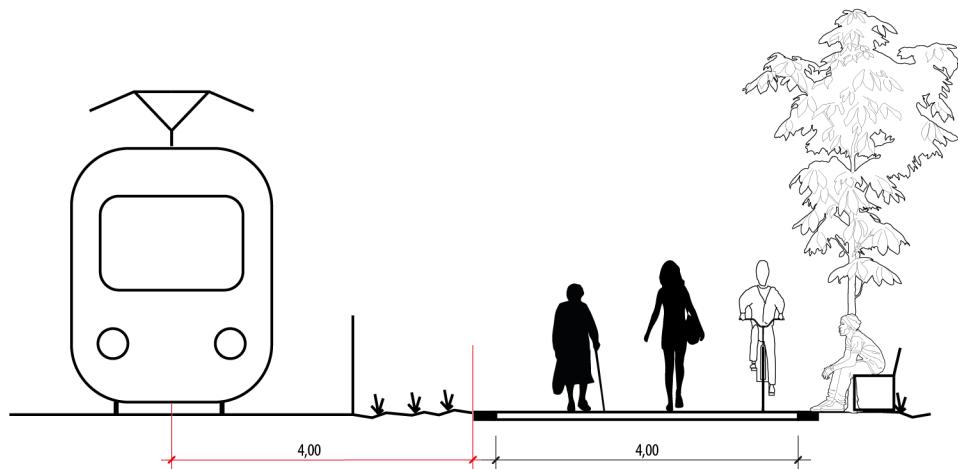
Pour le reste du tronçon, création d'une piste cyclable bidirectionnelle et d'un trottoir le long des voies ferrées sur le reste du tronçon en direction du Nord-Ouest. Une variante pourrait cheminer par la Rue de Remanan et ainsi rejoindre la Rue Saint-Germain (voir flèche grise en traitillé dans « état 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)



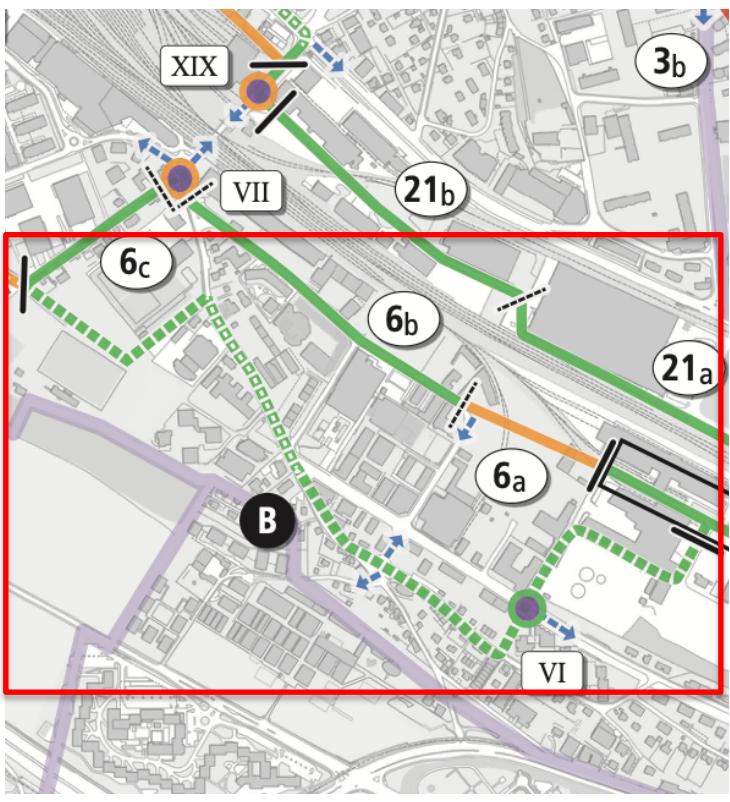
En cas de gabarit restreint, prévoir un aménagement piétons-vélos de 4m de large avec si possible une arborisation et du mobilier urbain. L'arborisation ne pourra probablement pas se trouver du côté des voies CFF en raison des distances de sécurité avec les lignes de contact (distance de 4m à assurer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

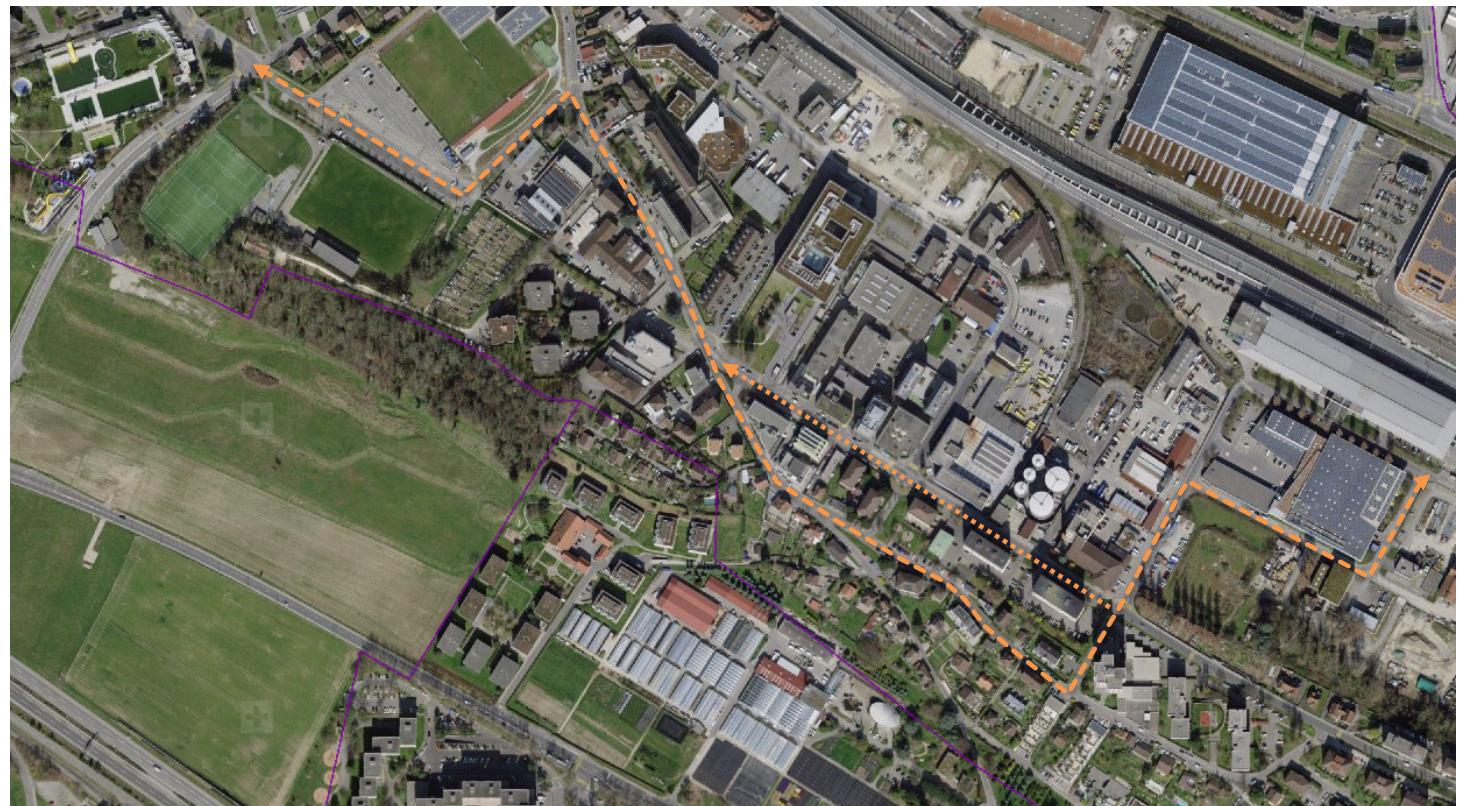
Localisation	Commune(s) territoriale(s) et localisation
	Prilly
Porteur(s) du projet	Commune de Prilly
Faisabilité foncière et enjeux	Domaine public (excepté dernier barreau au Sud sur parcelles privées n°672 et 927)
Projet(s) connexe(s)	BHNS, Grand Pré Ouest et PDL Corminjoz
Franchissement(s) connexe(s)	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 Cossionay.</p>
Proposition d'intervention	<p>Une mixité voitures/vélos est à maintenir sur ces rues.</p> <p>La traversée de la Route de Cossionay 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
	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
Horizon de réalisation du projet définitif	
Dès que possible	Aucun

Etat des lieux

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



État actuel

Proposition d'intervention

A court terme :

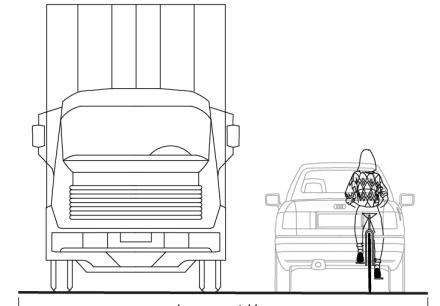
- Chemin de l'Usine à Gaz (parcelle privée n° 794), Avenue de Longemalle, Chemin des Côtes et Rue du Lac : Principe de mixité vélos/voitures dans zone à trafic modéré (pour sens Ouest-Est). Maintien de la voie verte sur l'Av. de Longemalle pour le sens Est-Ouest.
- Chemin du Censuy (DP communal) : utilisation 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.

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

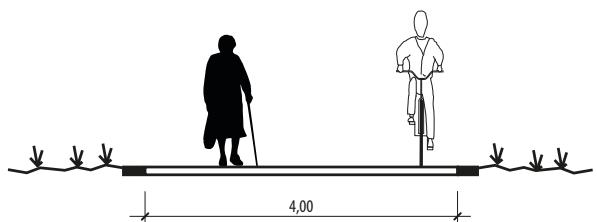
Cheminement créé provisoirement pour la voie verte à maintenir après réalisation de la voie verte définitive pour la perméabilité entre quartiers.

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.

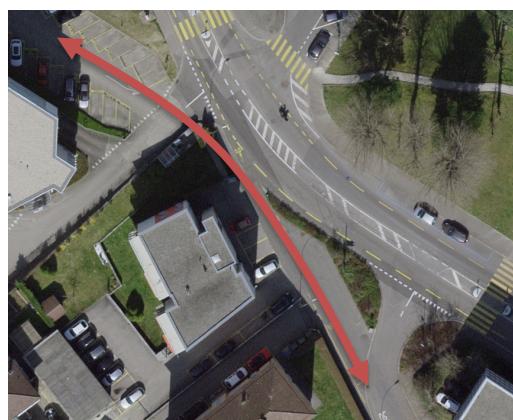


Mixité vélos-voitures



Cheminement mixte piétons-vélos

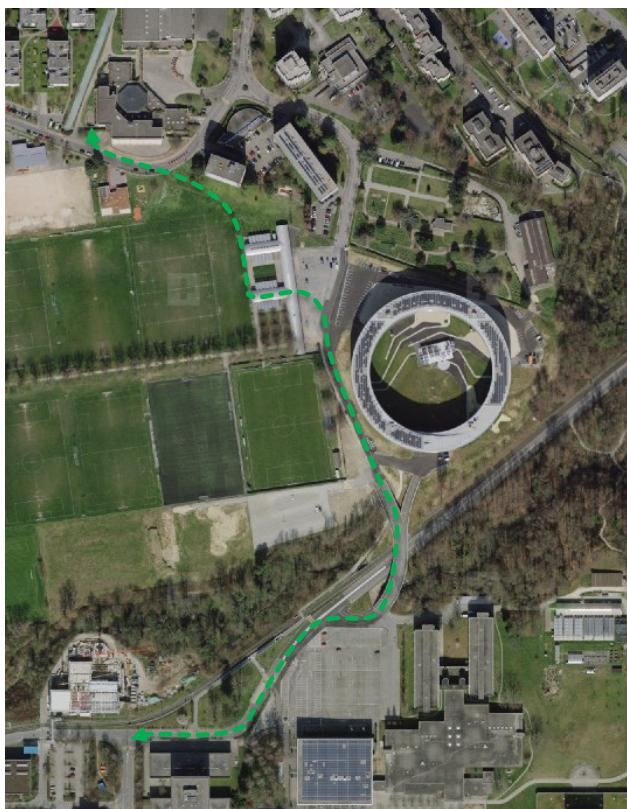
Au carrefour entre la Rue du Lac et l'Avenue de Longemalle, un aménagement permettant aux cycles de rester sur la partie Nord de la chaussée sous forme d'un aménagement bidirectionnel doit être privilégié.



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

Date de mise à jour : 02.11.2022

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 enjeux	Parcelles privées et DP (une partie de Route de Praz-Veguey)
Projet(s) connexe(s)	Schéma directeur des Hautes Écoles
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)
Horizon de réalisation du projet définitif	Élément(s) lié(s) au niveau du planning
Dès que possible	Aucun
Etat 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>   
<i>Etat actuel</i>	

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.	
	<i>État actuel</i>
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
	<p>Ecublens</p> <p>Porteur(s) du projet Commune d'Ecublens</p> <p>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</p> <p>Projet(s) connexe(s) E1 : Image directrice « Campagne de Renges » E3 : Projet de halle modulable avec stationnement E4 : PA Vallaire-Venoge</p> <p>Franchissement(s) connexe(s) Franchissement XVI</p> <p>Urbanisation Zone peu dense</p> <p>Type de zone Route hors localité et sentier hors trafic</p> <p>Volume de trafic automobile Faible (500 – 3'000 V/J) / maximum 3'000-4'000 sur la RC 81 C-S</p> <p>Élément(s) lié(s) au niveau du planning Réalisation du tronçon E3 (halles modulables)</p>
Horizon de réalisation du projet définitif Dès que possible	
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

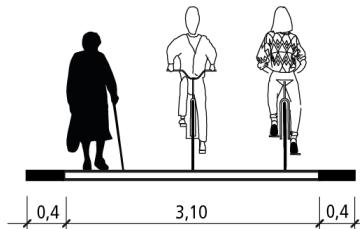
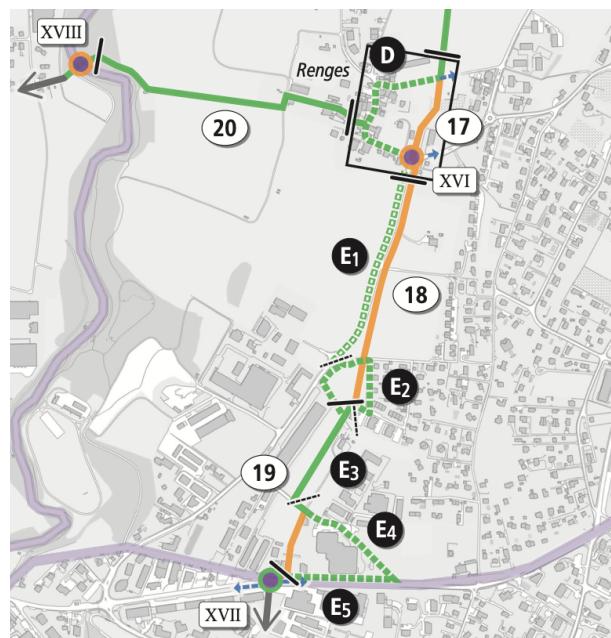
E1 : Transformation de la bande cyclable Est en piste cyclable sur demi-niveau, traversées Nord et Sud à sécuriser.

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).

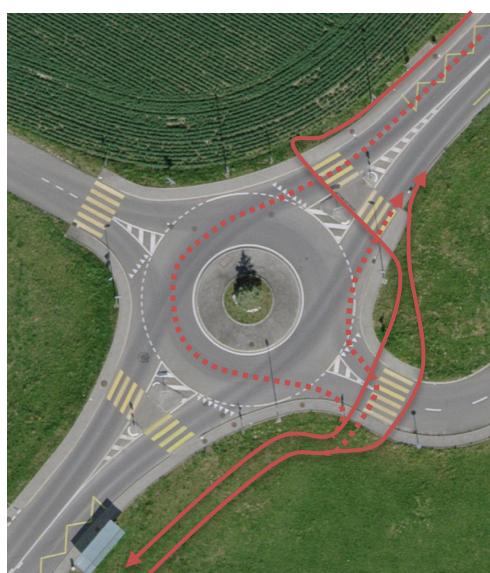
E3 : Tronçon identique à la voie verte définitive (voir fiche 19), en lien avec projet de halle modulable.

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



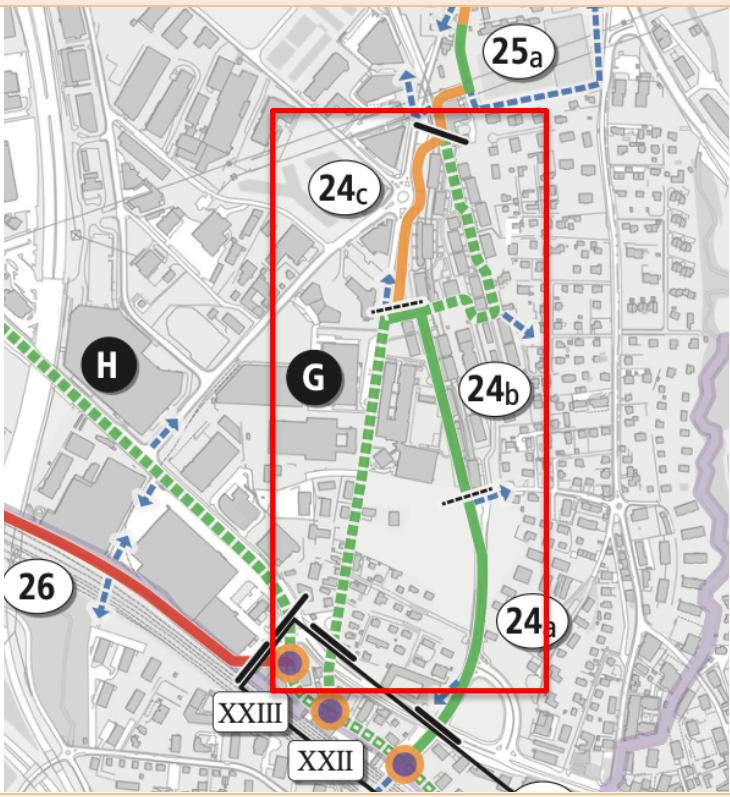
Différents franchissements possibles du giratoire

Date de mise à jour : 07.11.2022

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

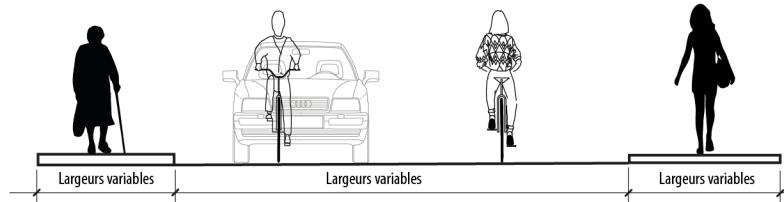
Localisation	Commune(s) territoriale(s) et localisation
	<p>Renens</p> <p>Porteur(s) du projet Canton de Vaud et Commune de Renens</p> <p>Faisabilité foncière et enjeux Utilisation des aménagements réalisés dans le cadre du Tram (RC 151 C-P - Rue de Lausanne)</p> <p>Projet(s) connexe(s) Projet de tram PP2</p> <p>Franchissement(s) connexe(s) Franchissements XIX et XX</p> <p>Urbanisation Zone très dense</p> <p>Type de zone Route en localité (50 km/h)</p> <p>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)</p>
Horizon de réalisation du projet définitif 2025 (horizon tram)	Élément(s) lié(s) au niveau du planning Réalisation du tram
Etat des lieux La situation est appelée à très fortement évoluer avec l'arrivée du projet 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.	
<i>Réaménagement projeté (tram PP2)</i>	
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
Etat 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.
 <p><i>Situation actuelle</i></p>	

Proposition d'intervention

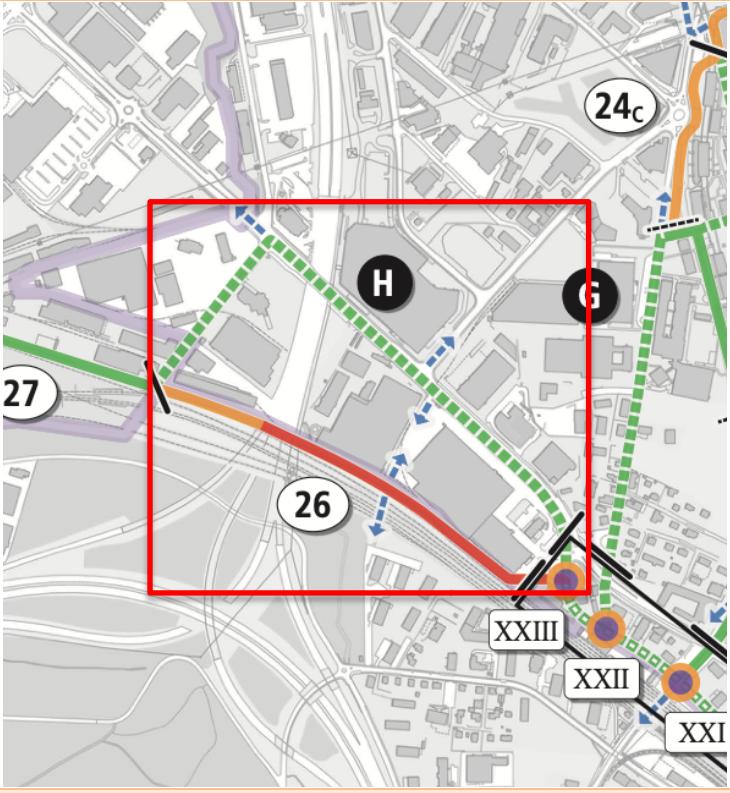
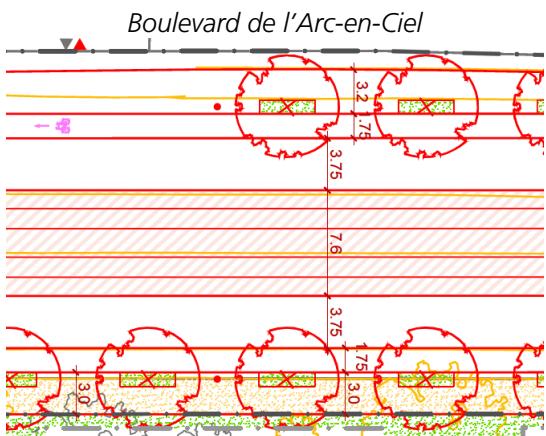
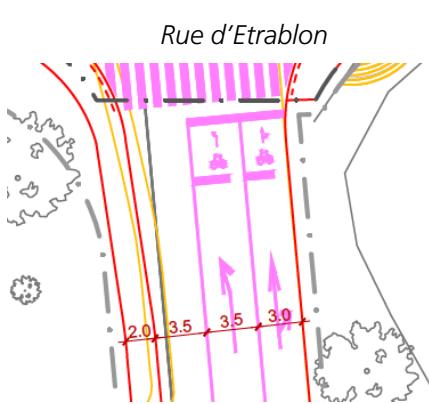
Utilisation de la voirie existante. Principe de mixité voitures/vélos et éventuellement création de zones à trafic modéré (type zone 30). Balisage de la voie verte à mettre en place.



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	Élément(s) lié(s) au niveau du planning
2027 (horizon tram)	Projet tram PP1
Etat 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.	
	
<p>Source : Prolongement du TRAM t1- Renens-gare – Villars-Ste-Croix, TILT+, septembre 2020</p>	
<p>Date de mise à jour : 07.11.2022</p>	

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

Localisation	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 Vuette (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)
Horizon de réalisation du projet définitif	Élément(s) lié(s) au niveau du planning
Dès que possible	Aucun

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

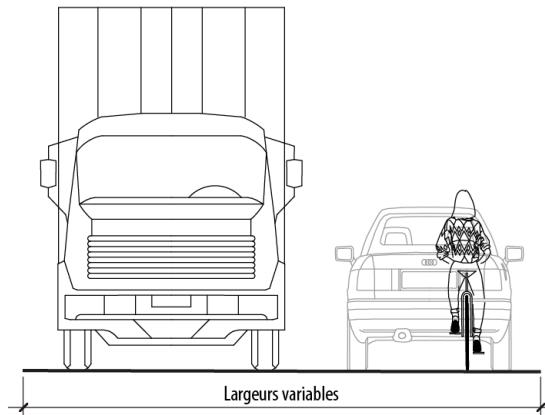
Proposition d'intervention

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 visibilités, etc....).

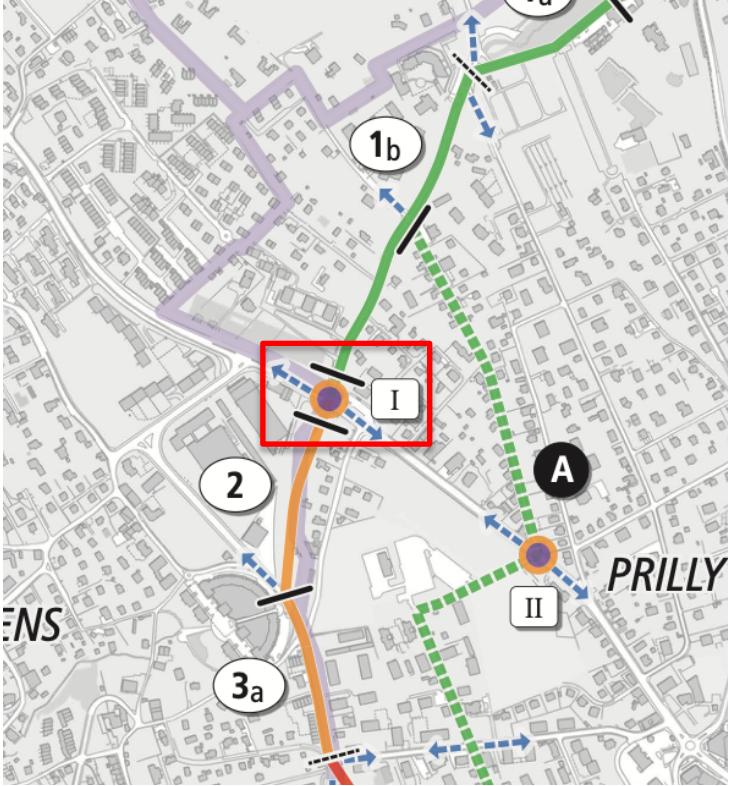
Ce tronçon transitoire ne sera pas « labélisé voie verte ».



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

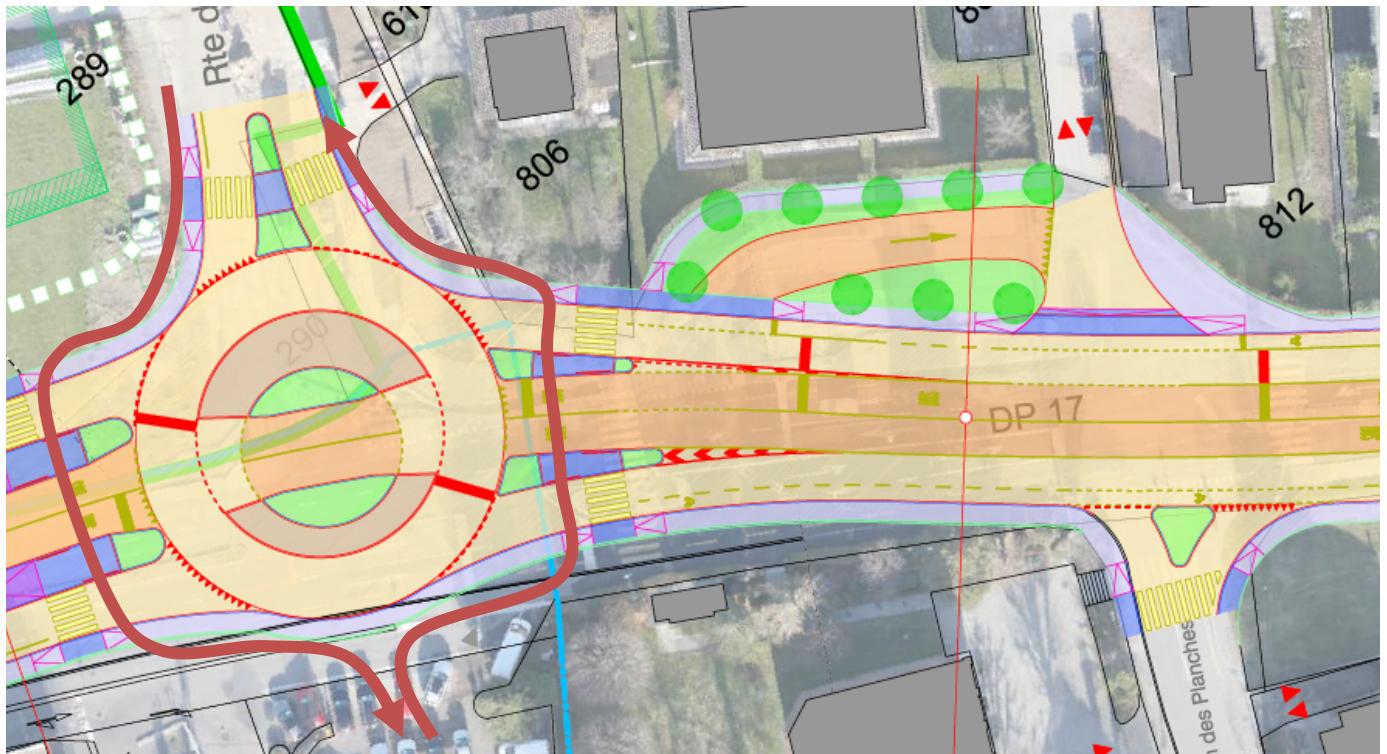
FICHE N° 1 – FRANCHISSEMENT (lié aux fiches n°1b et 2)

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

Proposition d'intervention

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

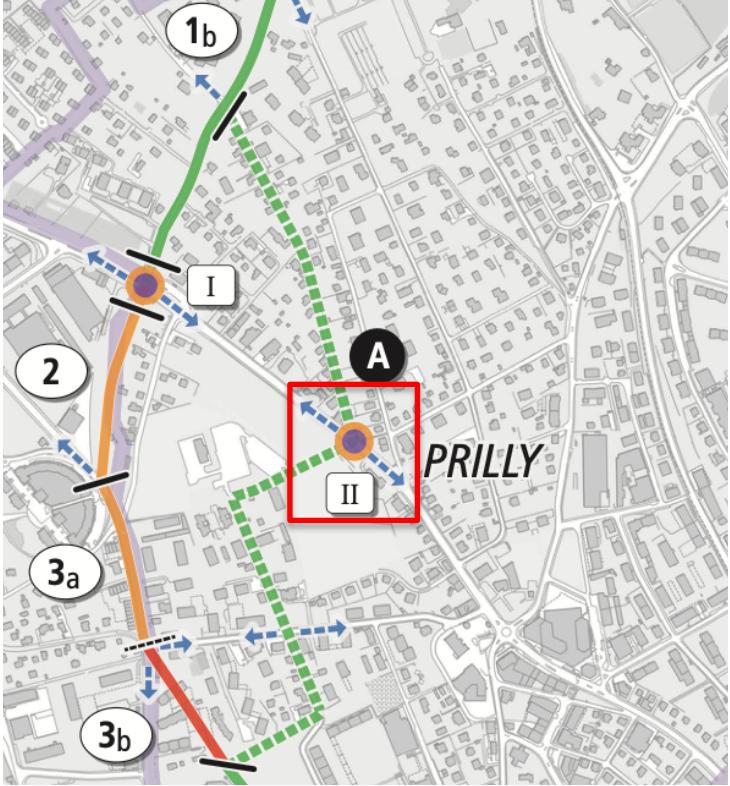
Afin de sécuriser les vélos à long terme sur le tracé de la voie verte, il conviendrait de créer des aides à la traversée pour les vélos (unidirectionnelles de chaque côté du giratoire).



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
	<p>Prilly</p> <p>Porteur(s) du projet</p> <p>Commune de Prilly</p> <p>Type de franchissement</p> <p>Traversée d'un axe routier important (RC 251- B-P – Route de Cossenay).</p>
Horizon de réalisation du projet définitif	Itinéraire transitoire à prévoir
2025 (horizon BHNS)	Aucun
État des lieux	<p>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 Cossenay.</p>  <p><i>État actuel du carrefour</i></p>

Proposition d'intervention

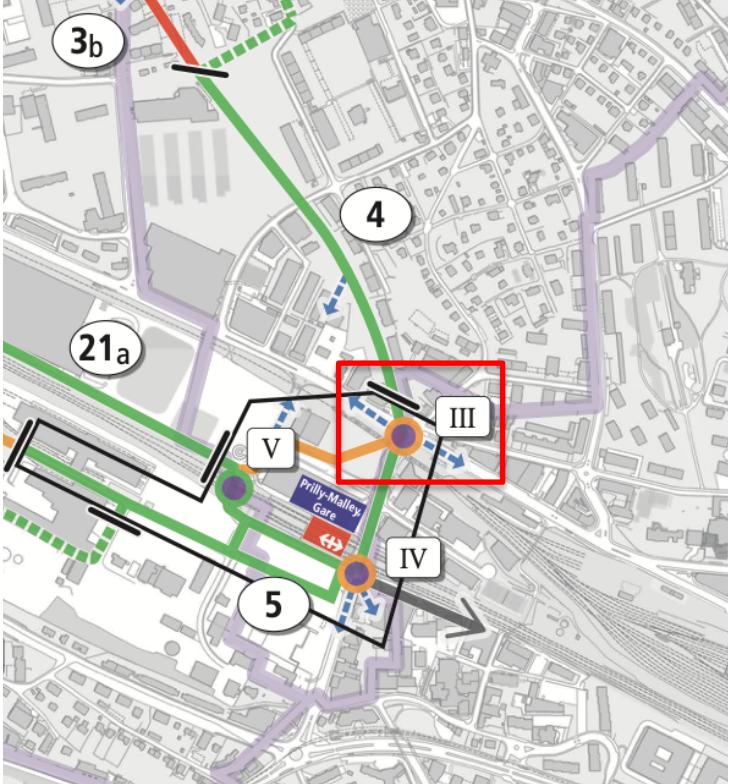
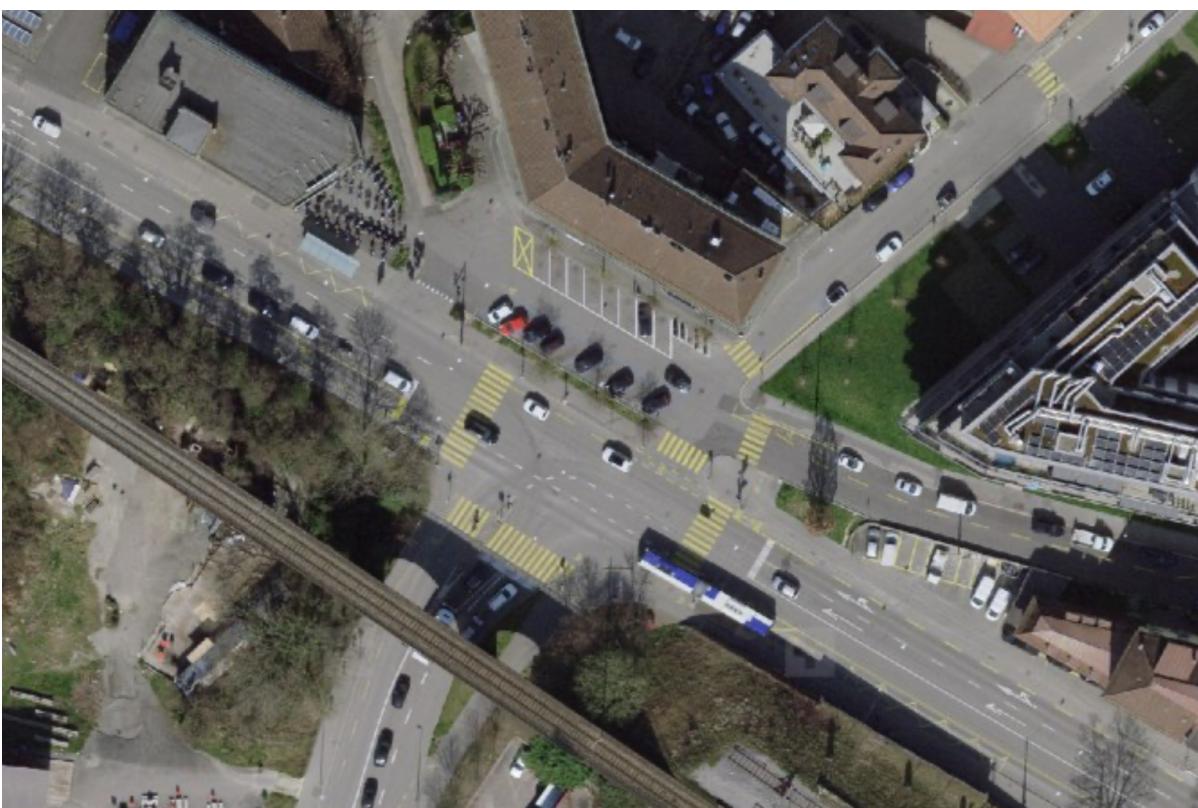
Réaménagement complet du carrefour à feux de la Route de Cossigny, en lien avec le projet de BHNS: remaniement des voies de circulations et des présélections; réaménagement des arrêts de bus avec mise aux normes LHand; création de sas pour les vélos, avec notamment des tourner-à-gauche indirects; amélioration 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
	<p>Prilly et Lausanne</p> <p>Porteur(s) du projet</p> <p>Communes de Prilly et de Lausanne</p> <p>Type de franchissement</p> <p>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.</p>
Horizon de réalisation du projet définitif	Itinéraire transitoire à prévoir
2025 (horizon tram)	Aucun
État des lieux	<p>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.</p>  <p><i>État actuel du carrefour</i></p>

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.

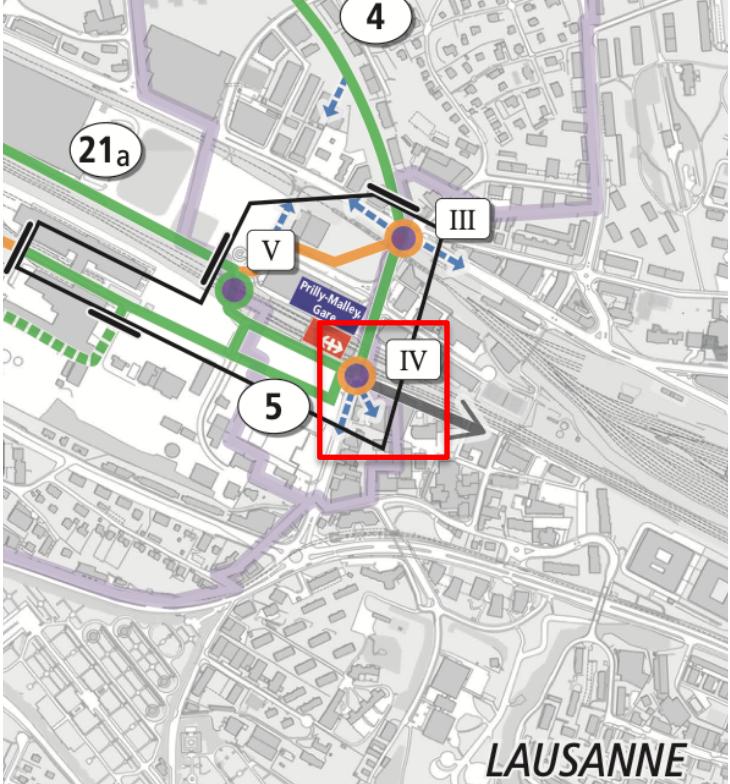
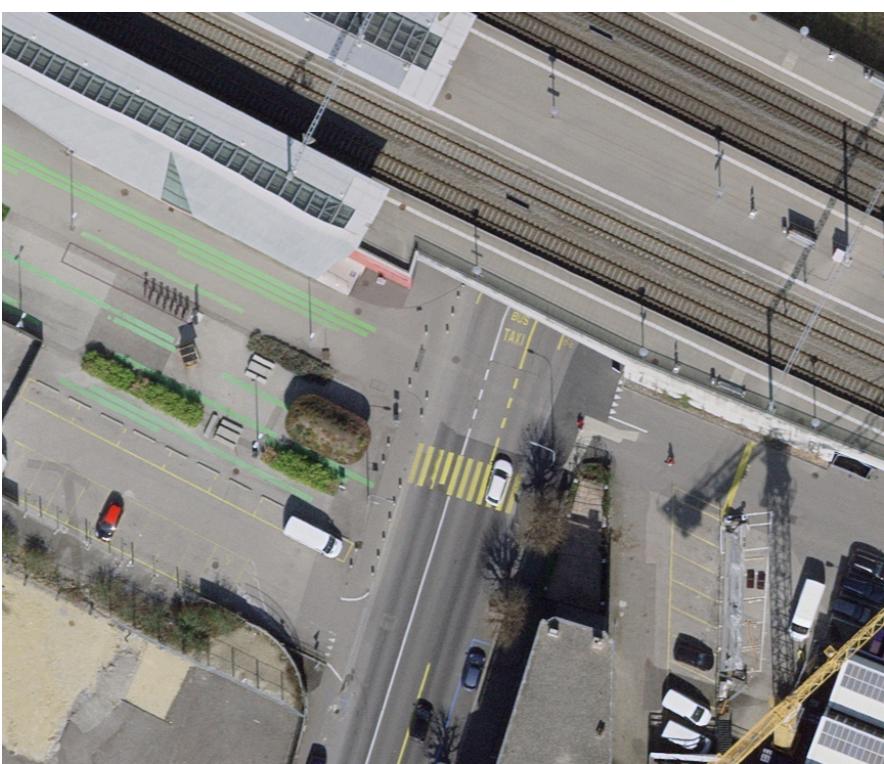


Franchissement possible pour la voie verte

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
	<p>Prilly et Lausanne</p>
	<p>Porteur(s) du projet</p>
	<p>Communes de Prilly et de Lausanne</p>
	<p>Type de franchissement</p>
	<p>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.</p>
<p>Horizon de réalisation du projet définitif</p>	<p>Itinéraire transitoire à prévoir</p>
<p>2027 (lié au réaménagement de l’Avenue du Chablais)</p>	<p>Aucun</p>
<p>État des lieux</p>	<p>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.</p>
	<p><i>État actuel du carrefour</i></p>

Proposition d'intervention

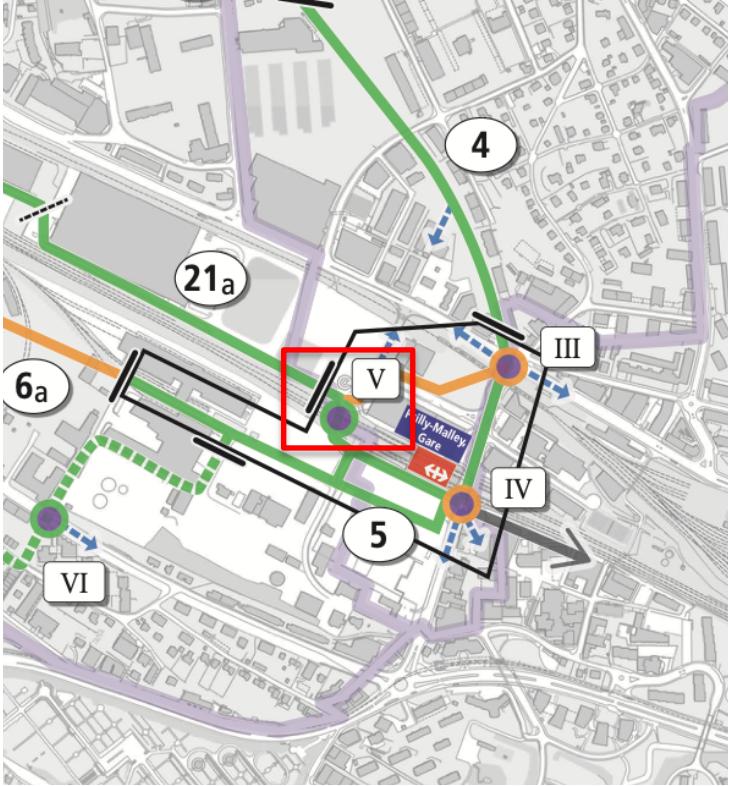
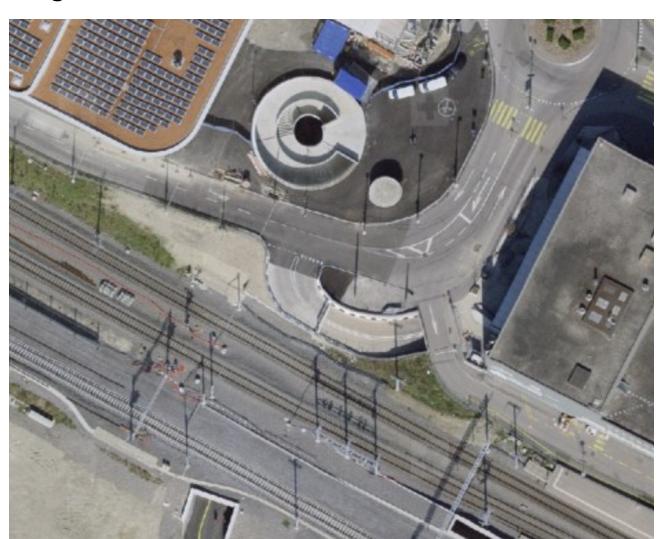
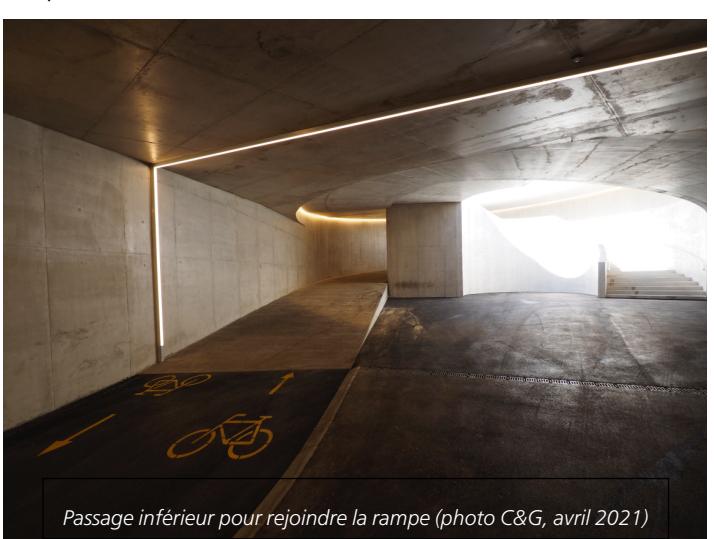
Ce franchissement doit permettre le passage en sécurité des cycles et des piétons. Au vu de la configuration, une traversée régulée semble être le plus approprié.



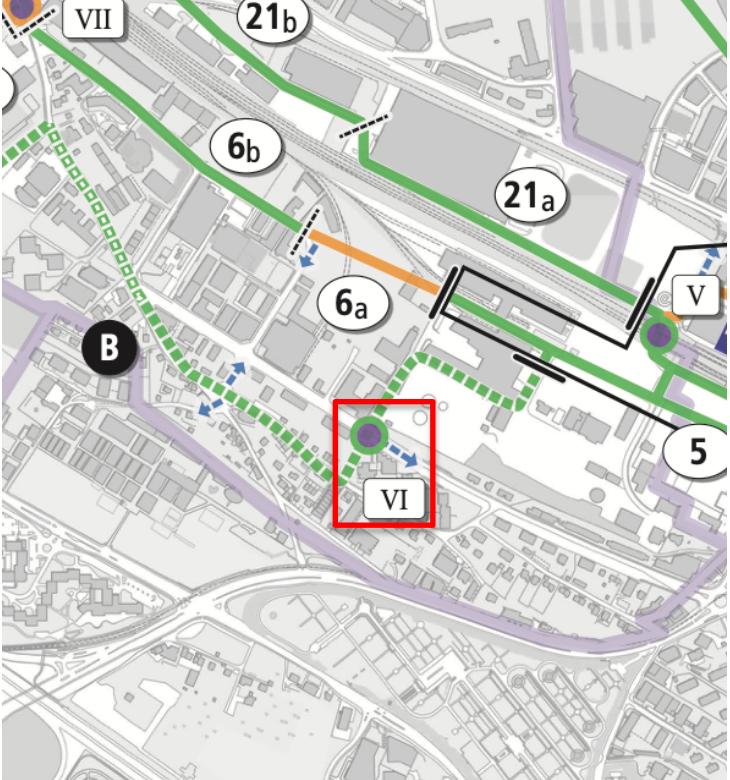
Exemple de réaménagement

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
	<p>Prilly et Renens – Ch. du Viaduc</p> <p>Porteur(s) du projet</p> <p>Communes de Prilly et de Renens</p> <p>Type de franchissement</p> <p>Passage inférieur d'une petite route et de voies ferrées.</p>
Horizon de réalisation du projet définitif	Itinéraire transitoire à prévoir
Déjà réalisé (inauguré en 2020)	Aucun
État des lieux	
<p>Passage inférieur d'une route et de voies ferrées, avec rampe hélicoïdale au Nord.</p>	
	 <p>Passage inférieur pour rejoindre la rampe (photo C&G, avril 2021)</p>
<p>État actuel</p>	
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	<p>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.</p> 
	<p><i>État actuel du carrefour</i></p>

Proposition d'intervention

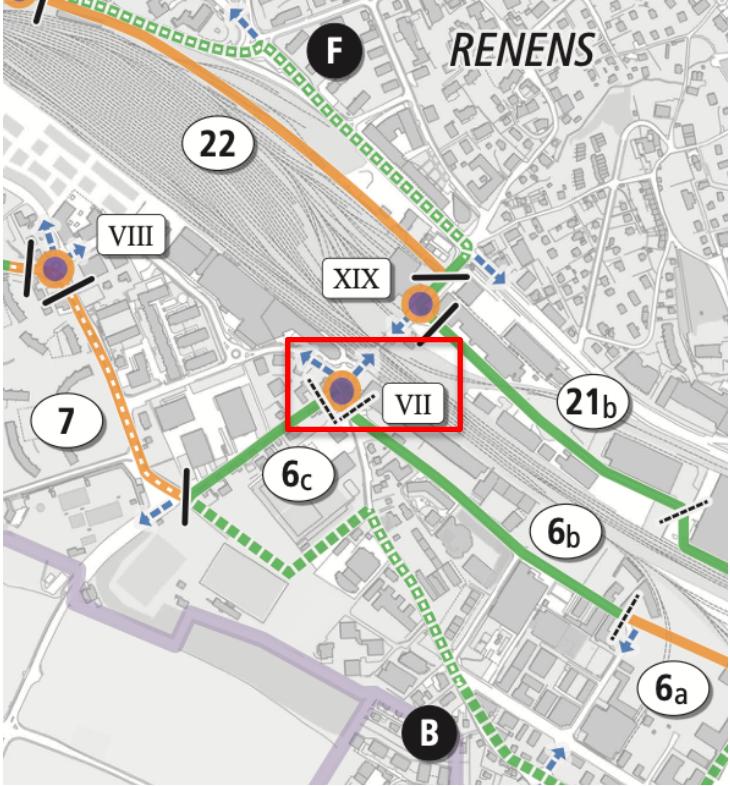
Régulation partielle du carrefour (traversée piétonne) avec lignes d'arrêt avancées. Ceci permet de créer des moments où le carrefour est libre de voiture et laisse ainsi la possibilité pour les cycles d'effectuer la traversée.



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

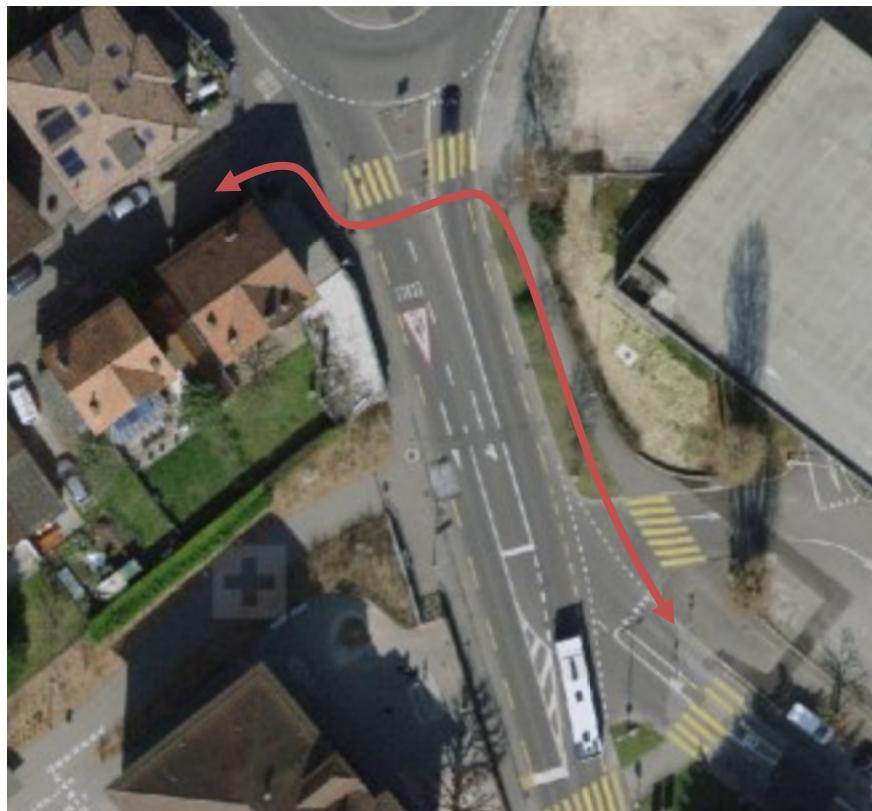
Date de mise à jour : 07.11.2022

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

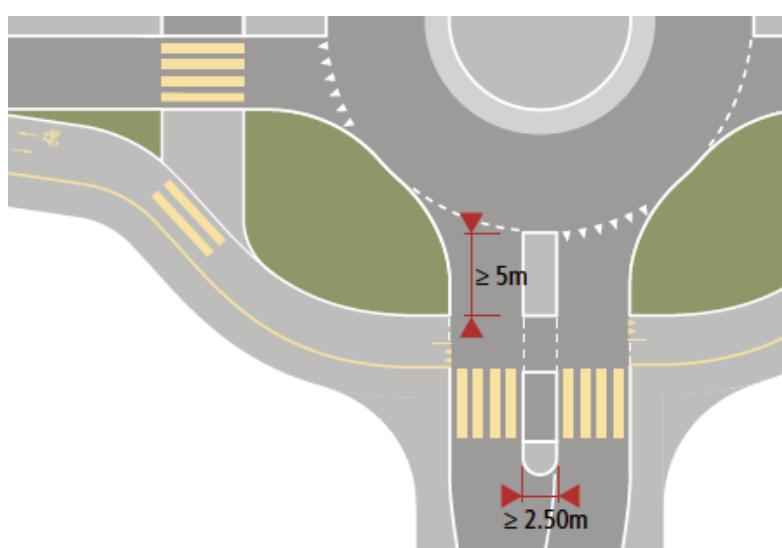
Localisation	Commune(s) territoriale(s) et localisation
	<p>Renens – Rue du Lac</p> <p>Porteur(s) du projet</p> <p>Commune de Renens</p> <p>Type de franchissement</p> <p>Traversée d'un important axe de circulation (~10'000 - 11'000 V/J).</p>
Horizon de réalisation du projet définitif	Itinéraire transitoire à prévoir
Dès que possible (dépendant du tronçon 6a)	Oui, tronçon B et franchissement VI
État des lieux	<p>Traversée de trois voies de circulation (50 km/h). Présence d'une traversée piétonne, absence d'élément de sécurisation des cycles.</p>  <p><i>État actuel du carrefour</i></p>

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 :

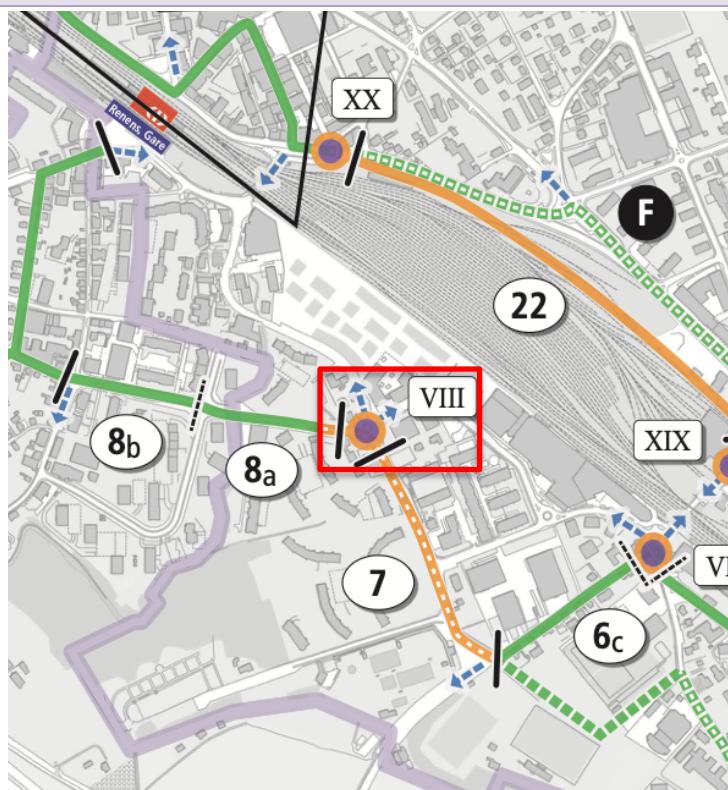


Exemple de franchissement d'une branche de giratoire (Ref : Gestion des cycles aux carrefours, OFROU et Conférence Vélo Suisse 2021)

Date de mise à jour : 07.11.2022

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



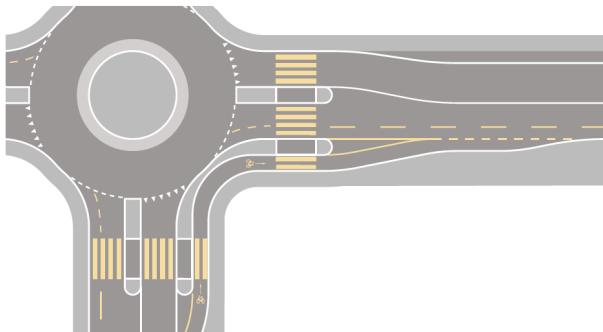
État actuel du carrefour

Proposition d'intervention

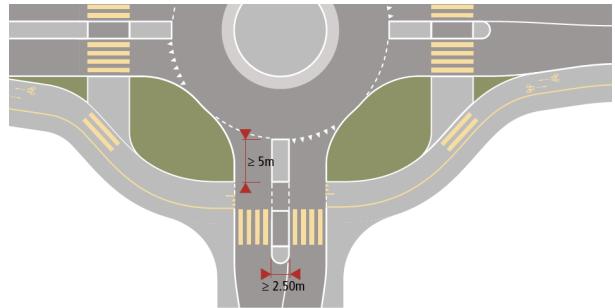
L'aménagement à proposer pour ce giratoire dépend fortement des options retenues pour le tronçon 7.

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.



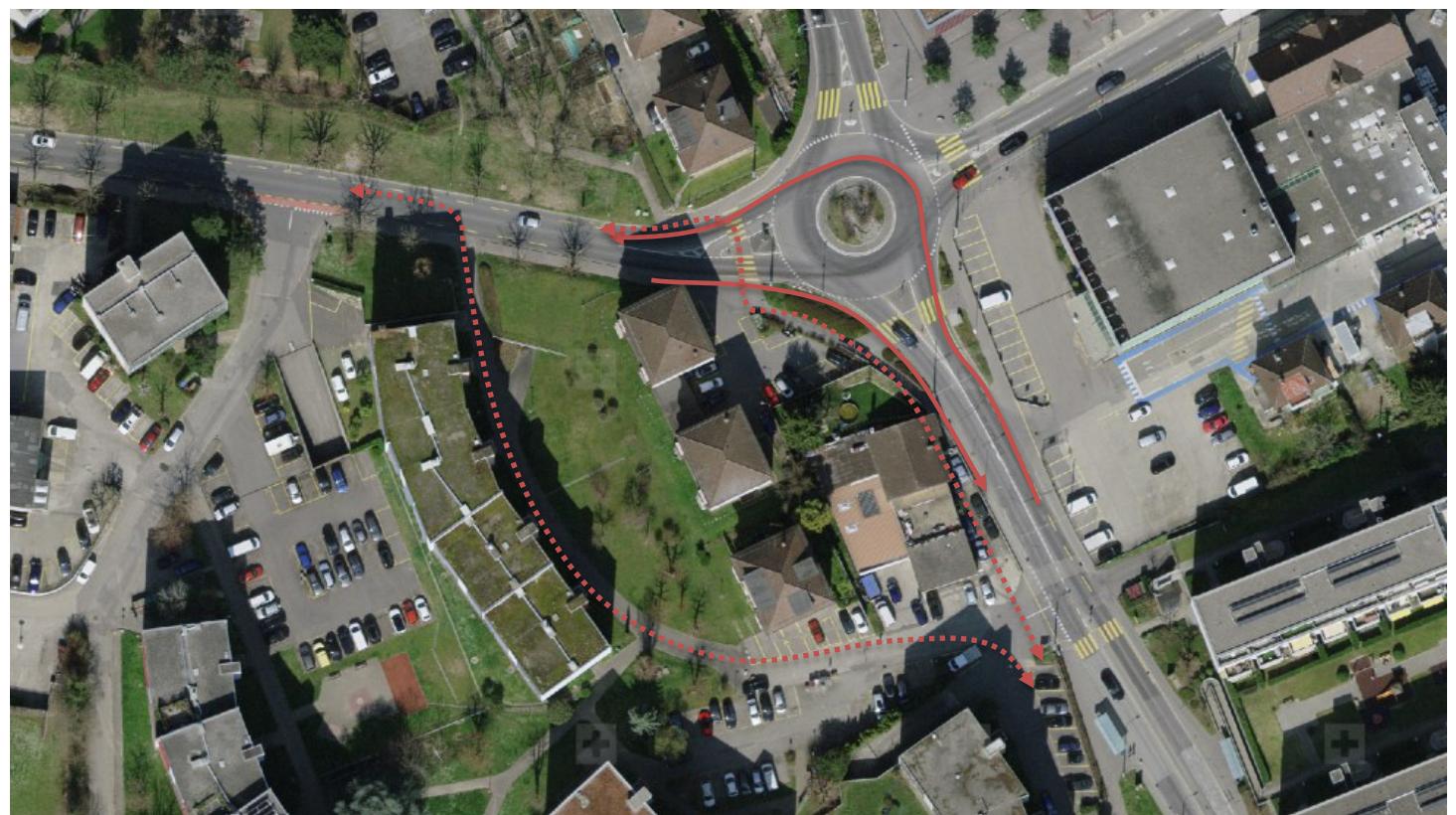
Exemple de bypass pour vélo



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

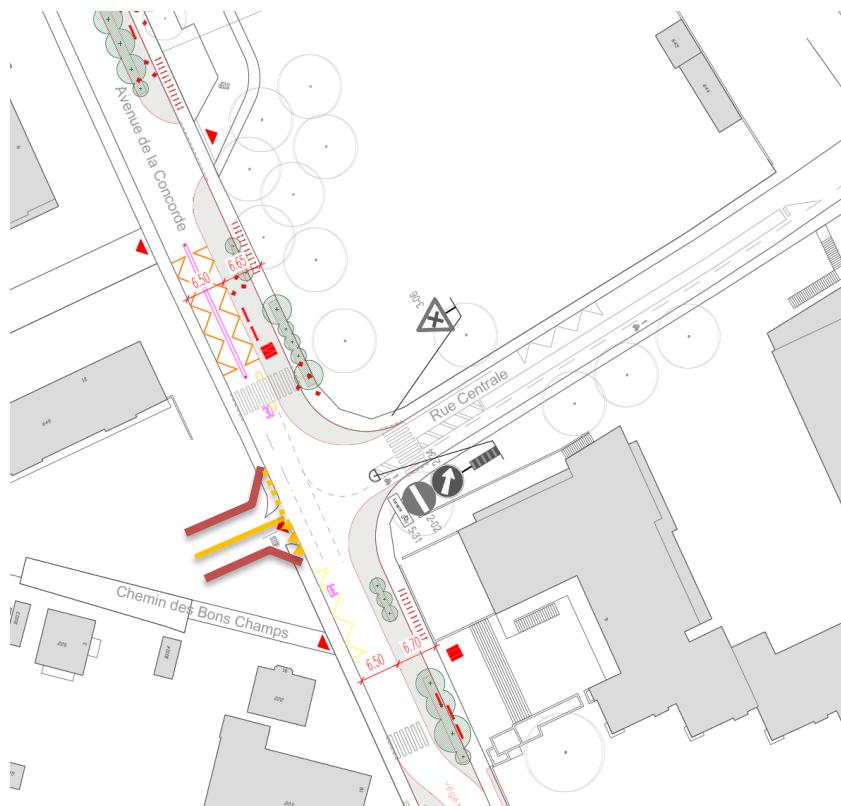
Date de mise à jour : 07.11.2022

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

Proposition d'intervention

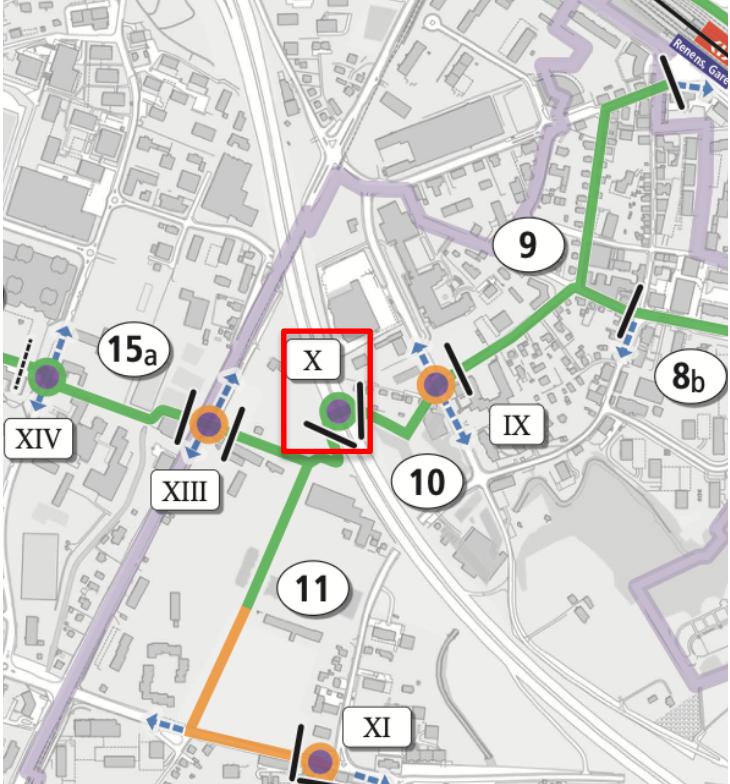
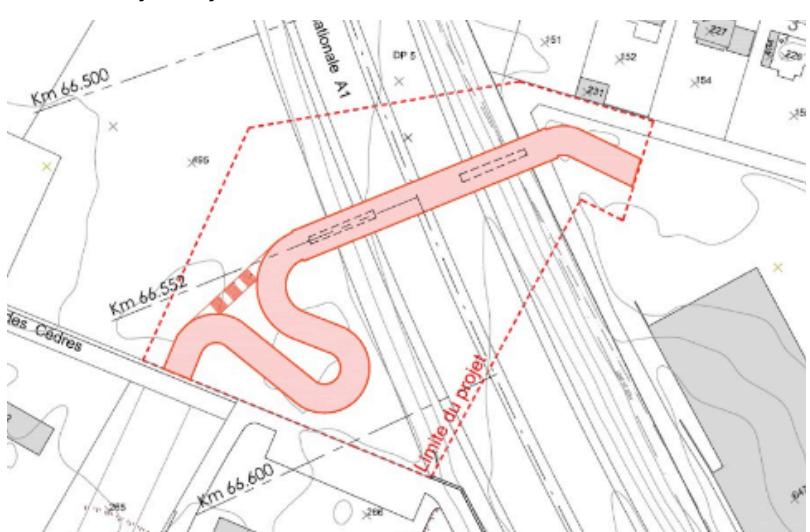
Une nouvelle branche uniquement cyclable viendra faire face à la Rue Centrale (projet « Majestic-Alco »). Au vu des modérations de trafic projetées, il n'est pas prévu de réaliser des aménagements spécifiques. L'arrivée de cette nouvelle branche, bien qu'uniquement cyclable, soulève la question de lui 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.

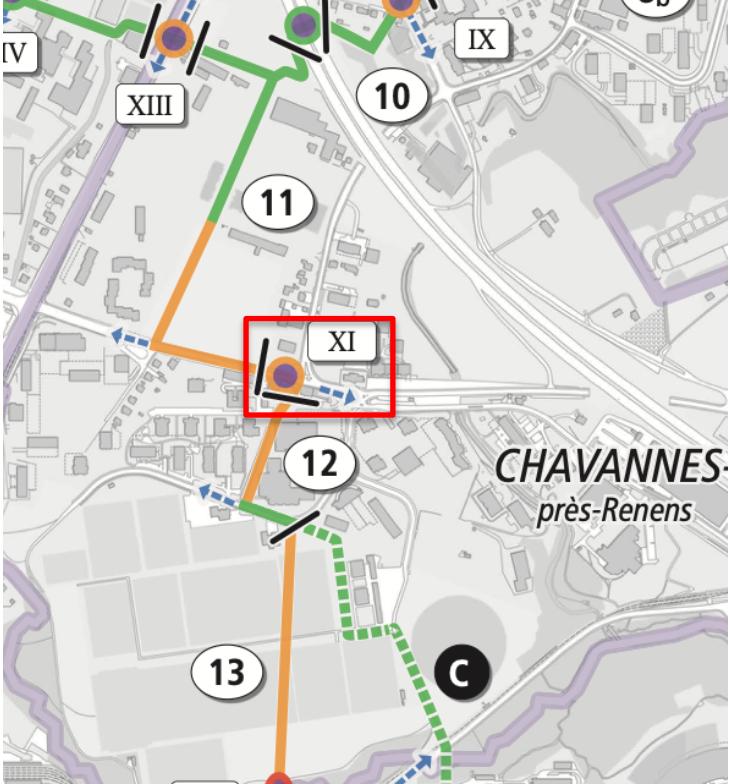
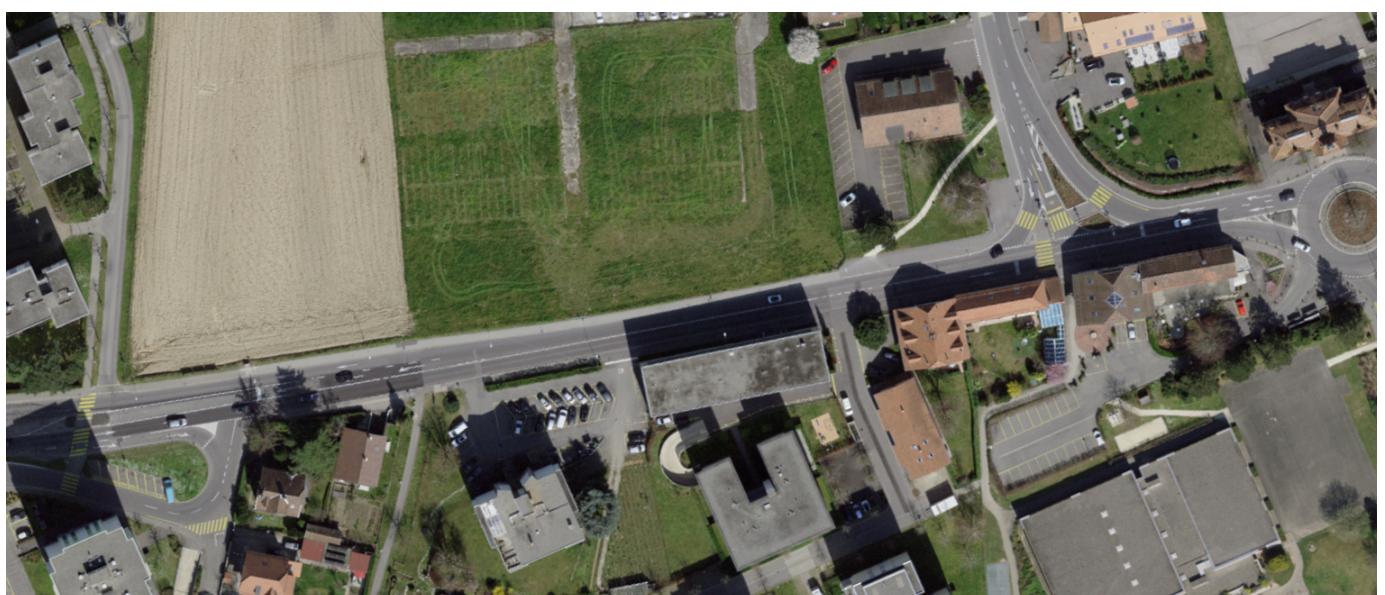


Date de mise à jour : 07.11.2022

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

Localisation	Commune(s) territoriale(s) et localisation
	<p>Chavannes-près-Renens</p> <p>Porteur(s) du projet</p> <p>Commune de Chavannes-près-Renens</p> <p>Type de franchissement</p> <p>Passerelle, dite « des Cèdres », en site propre piétons et vélos pour le franchissement de l'autoroute A1 (env. 50m de large).</p> <p>Connexion entre deux nouveaux quartiers.</p>
Horizon de réalisation du projet définitif	Itinéraire transitoire à prévoir
<p>Enquête publique terminée, préavis de crédit d'ouvrage validé par le Conseil Communal en mai 2022</p> <p>Mise en service estimée à 2025</p>	<p>Aucun</p>
État des lieux	
Aucun aménagement existant - Projet déjà bien avancé.	
	<p><i>Plan de la passerelle des Cèdres</i></p>
Proposition d'intervention	
<p>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.</p>	
Éclairage à prévoir et végétalisation à aménager de part et d'autre des accès du franchissement.	
Date de mise à jour : 07.11.2022	 <p>Christe & Gygax Ingénieurs Conseils SA</p>

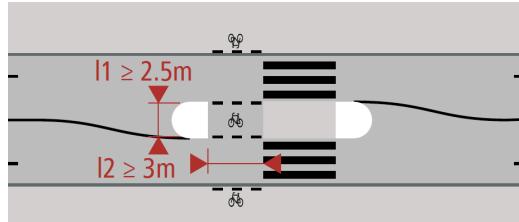
FICHE N° XI – FRANCHISSEMENT (lié aux fiches n°11 et 12)

Localisation	Commune(s) territoriale(s) et localisation
	<p>Chavannes-près-Renens</p> <p>Porteur(s) du projet</p> <p>Commune de Chavannes-près-Renens</p> <p>Type de franchissement</p> <p>Traversée d'un axe routier important (RC 76 – Route de la Maladière).</p>
Horizon de réalisation du projet définitif	Itinéraire transitoire à prévoir
Dès que possible	Aucun
État des lieux	
<p>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.</p>	<p>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.</p>
<p>Présence de plusieurs accès privés au Sud de la chaussée.</p>	<p>Absence de bandes cyclables.</p>
	
<p><i>État actuel du carrefour</i></p>	

Proposition d'intervention

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

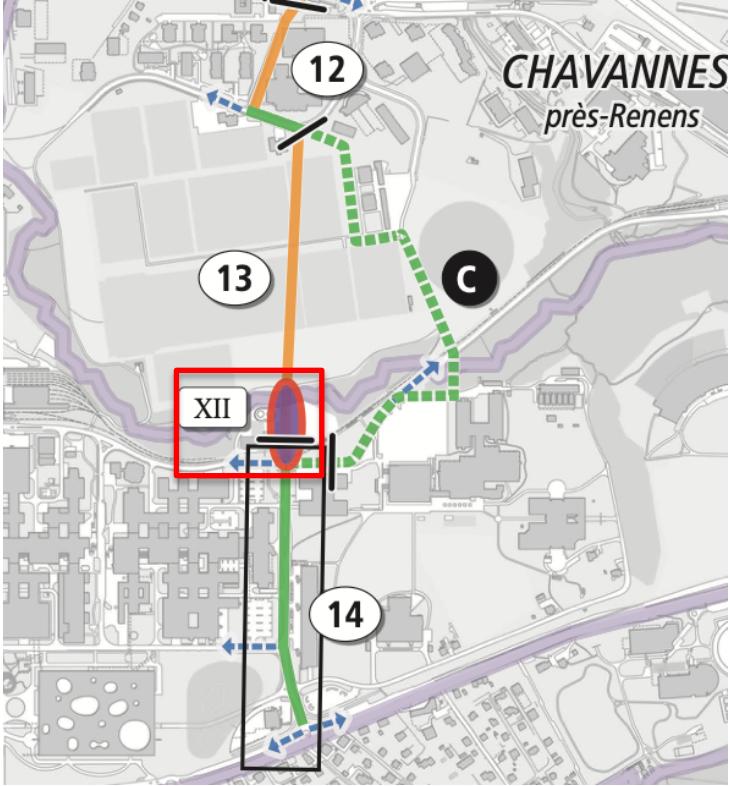
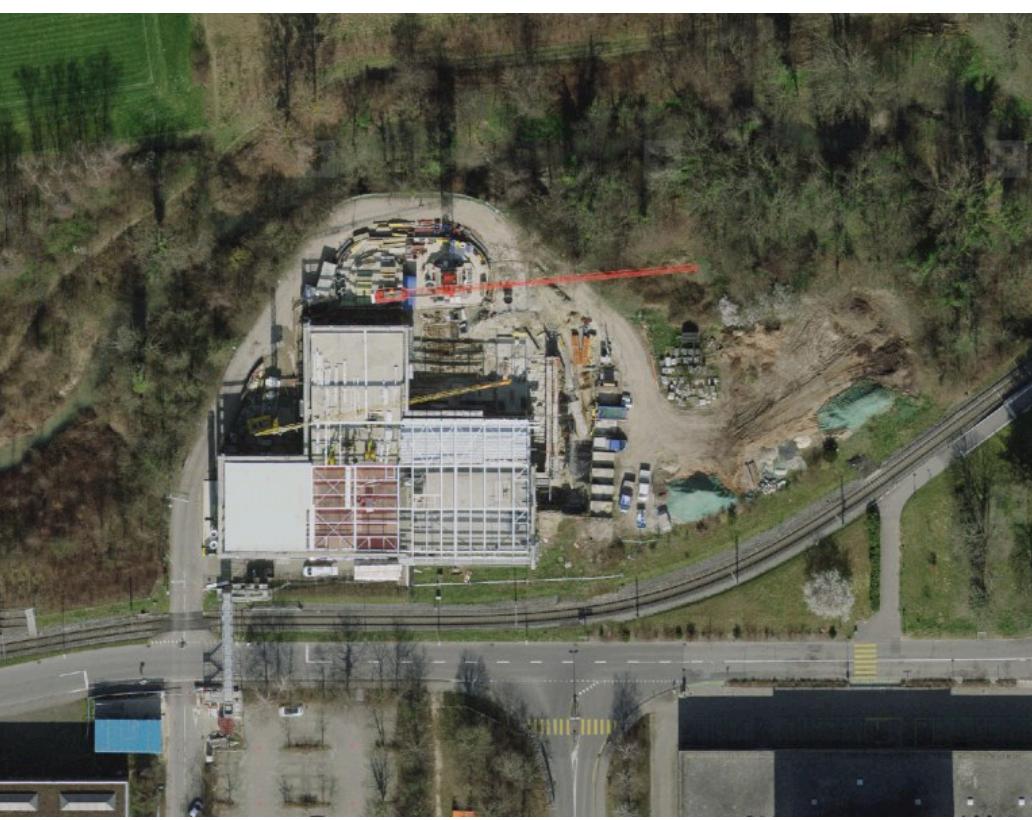
La localisation exacte de la traversée de la route sera précisée dans la phase d'étude.



*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

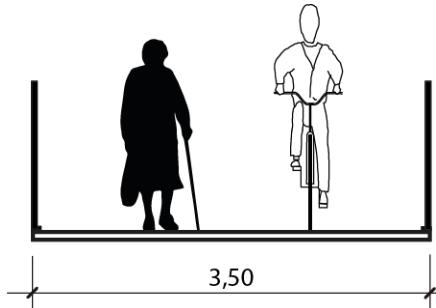
FICHE N° XII – FRANCHISSEMENT (lié aux fiches n°13 et 14)

Localisation	Commune(s) territoriale(s) et localisation
	<p>Chavannes-près-Renens et Ecublens</p> <p>Porteur(s) du projet Communes de Chavannes-près-Renens et d'Ecublens</p> <p>Type de franchissement Cours d'eau et cordon boisé. Métro M1.</p>
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
Etat des lieux	
Aucun aménagement existant.	
<i>État actuel</i>	

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.



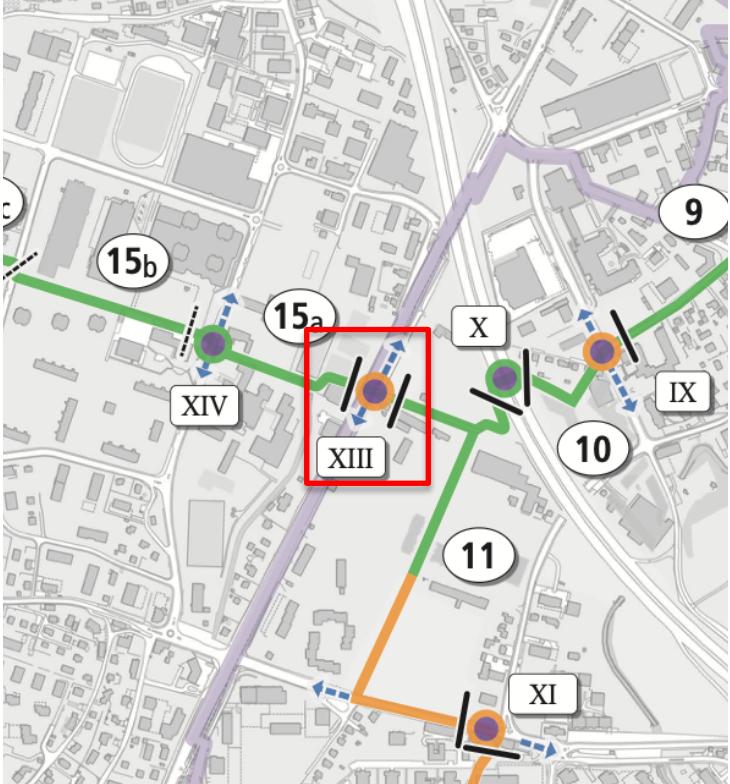
Gabarit minimum (selon norme VSS 40 247a) sans prendre en compte les flux liés aux Hautes Écoles

Minimale lichte Breiten B der Brücke in Abhängigkeit von Begegnungsfall und Verkehrsaufkommen für Mischverkehr und punktuell getrennten Verkehr <i>Largeurs libres minimales B du pont en fonction du cas de croisement et du volume de trafic en présence de circulation mixte ou de trafic séparé ponctuellement</i>		
Verkehrsaufkommen Volume de trafic [$\lambda + \frac{\lambda}{\lambda + \lambda_0}$ /Spitzenstunde] / [$\lambda + \frac{\lambda}{\lambda + \lambda_0}$ /heure de pointe]	Minimale lichte Breiten Largeurs libres minimales [m]	Minimaler massgebender Begegnungsfall Cas de croisement déterminant minimal
< 100	$\geq 3,5$	$\lambda - \frac{\lambda}{\lambda + \lambda_0}$
100...500 ($\lambda > \frac{\lambda}{\lambda + \lambda_0}$)	$\geq 4,2$	$\lambda - \lambda - \frac{\lambda}{\lambda + \lambda_0}$
100...500 ($\lambda \leq \frac{\lambda}{\lambda + \lambda_0}$)	$\geq 4,5$	$\lambda - \frac{\lambda}{\lambda + \lambda_0} - \frac{\lambda}{\lambda + \lambda_0}$
> 500 ¹⁾	$\geq 5,5$	$\lambda - \lambda - \frac{\lambda}{\lambda + \lambda_0} - \frac{\lambda}{\lambda + \lambda_0}$

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
	<p>Chavannes-près-Renens et Ecublens</p> <p>Porteur(s) du projet Communes de Chavannes-près-Renens et d'Ecublens</p> <p>Type de franchissement Métro m1 et route cantonale 82 (Av. du Tir-Fédéral) à fort trafic (9'000-10'000 V/J).</p>
<p>Horizon de réalisation du projet définitif</p> <p>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)</p>	<p>Itinéraire transitoire à prévoir</p> <p>Aucun</p>
<p>État des lieux</p> <p>Simple passage à niveau du m1, relativement étroit.</p> <p>Passage piétons régulé pour la traversée de la RC82.</p> <p>Présence d'un trottoir de 2m au Nord-Ouest de l'Avenue du Tir-Fédéral.</p> <p>Aucun aménagement pour les cycles.</p>	 <p><i>État actuel</i></p>

Proposition d'intervention

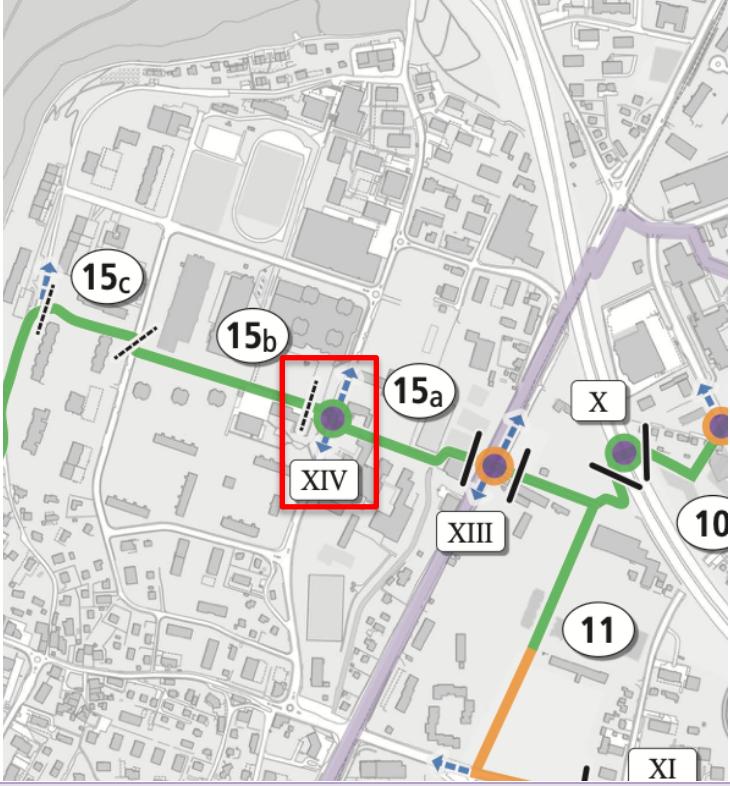
Le franchissement de la RC82 et du métro m1 pour la mobilité douce pourrait prendre la forme d'un passage inférieur en remplacement de la traversée en surface ou d'une amélioration de la traversée existante en surface. Le choix de la variante retenue est fortement dépendant de l'avenir du m1 et de son 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.



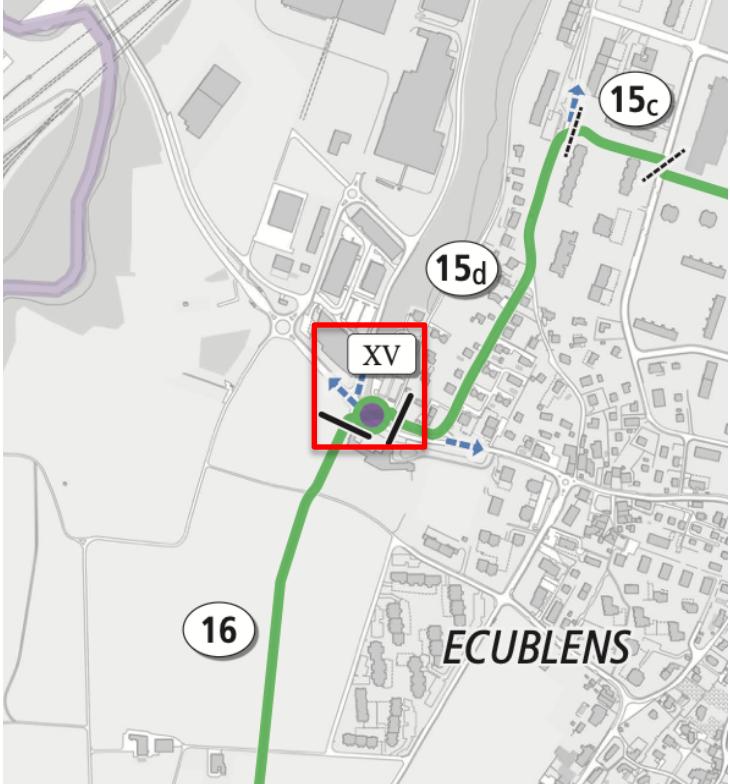
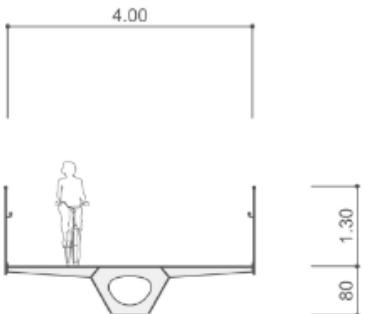
Exemples de franchissements inférieurs ou en surface (extrait fiche PDI OS7 CHA/ECU 1)

Date de mise à jour : 07.11.2022

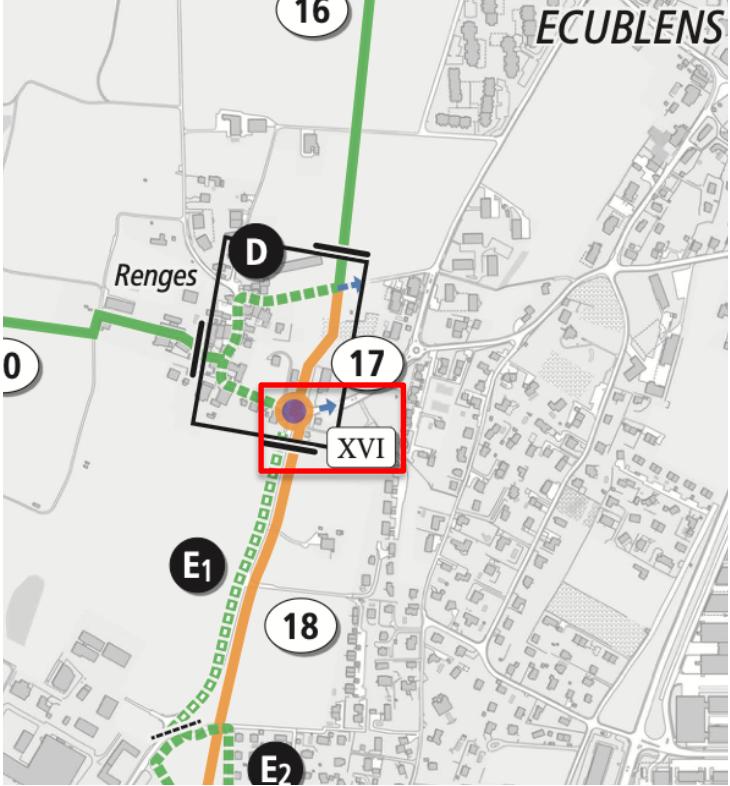
FICHE N° XIV – FRANCHISSEMENT (lié aux fiches n° 15a et 15b)

Localisation	Commune(s) territoriale(s) et localisation
	<p>Ecublens</p> <p>Porteur(s) du projet</p> <p>Commune d'Ecublens</p> <p>Type de franchissement</p> <p>Traversée d'une route en localité (Route du Bois).</p>
<p>Horizon de réalisation du projet définitif</p> <p>2024-2026 en lien avec le réaménagement de la Plaine du Croset</p>	<p>Itinéraire transitoire à prévoir</p> <p>Aucun</p>
<p>Etat des lieux</p> <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><i>État actuel du carrefour</i></p>	
<p>Proposition d'intervention</p> <p>Élargissement de l'aide à la traversée pour les cycles et mise en place d'une signalétique « Voie Verte ».</p>	<p>Date de mise à jour : 07.11.2022</p>

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

Localisation	Commune(s) territoriale(s) et localisation
	<p>Ecublens</p> <p>Porteur(s) du projet</p> <p>Commune d'Ecublens</p> <p>Type de franchissement</p> <p>Passerelle sur la Route de la Pierre.</p>
Horizon de réalisation du projet définitif	Itinéraire transitoire à prévoir
Déjà réalisé	Aucun
État des lieux	
<p>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.</p> <p><i>Passerelle sur la Route de la Pierre</i></p> 	<p><i>Coupe transversale de la passerelle existante</i></p> 
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.	
	
<i>État actuel</i>	

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.

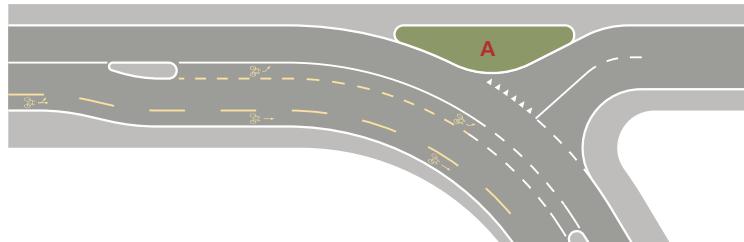


Fig. 422 Voie de tourner-à-gauche protégée par un îlot; le débouché de la route secondaire est à angle droit

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

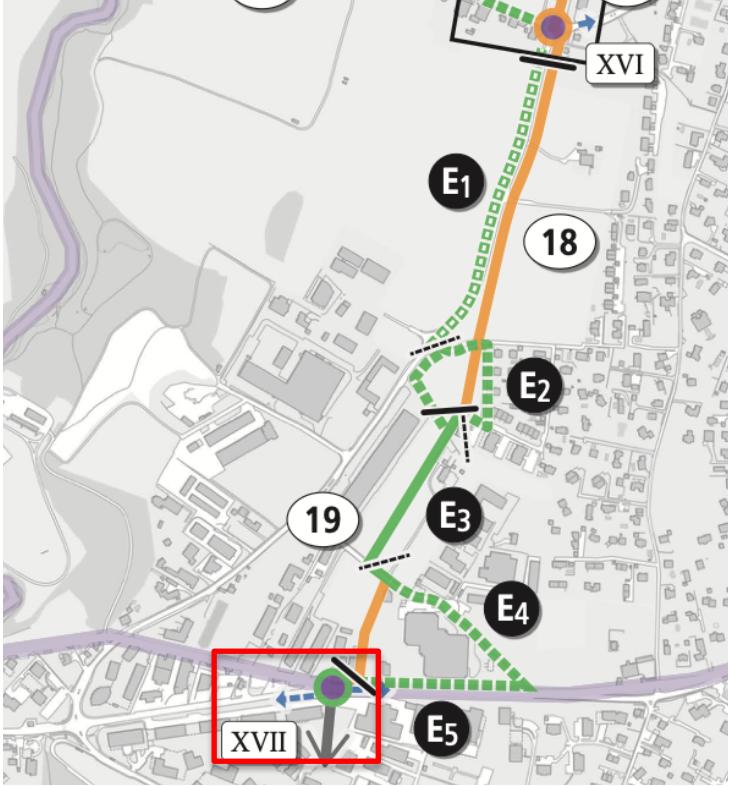
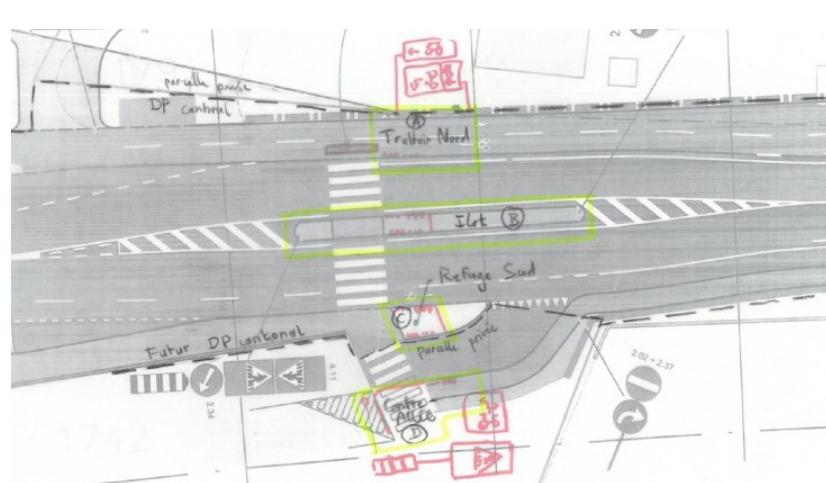
Exemple de réaménagement

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

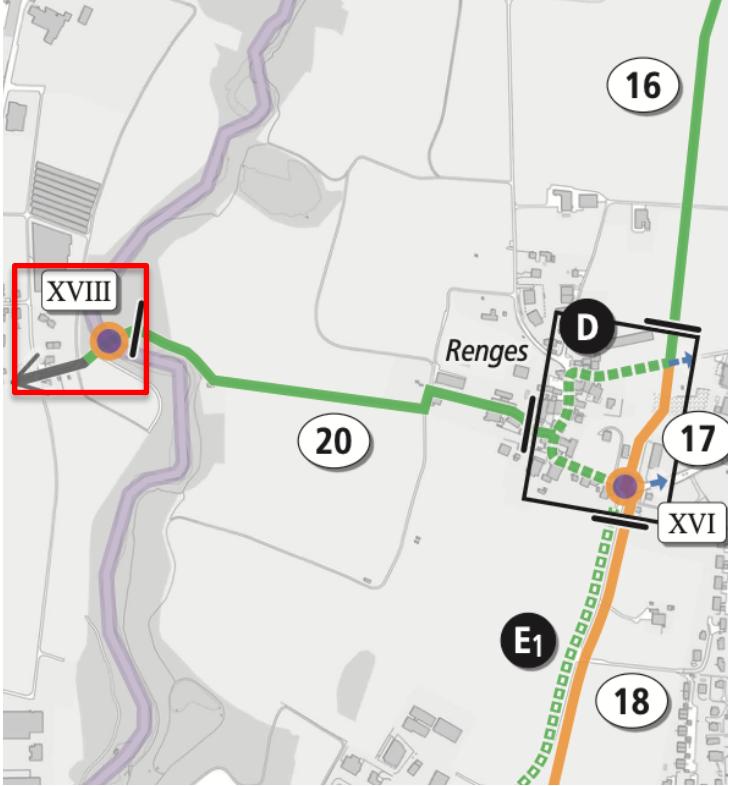
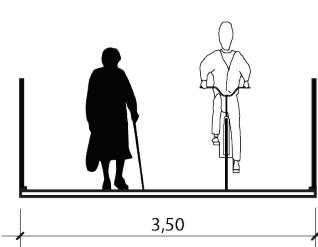
Une alternative consisterait à réguler le carrefour pour permettre une traversée sécurisée pour les cycles et les piétons (lien avec le nouveau quartier appelé à se développer au Sud).

Date de mise à jour : 08.11.2022

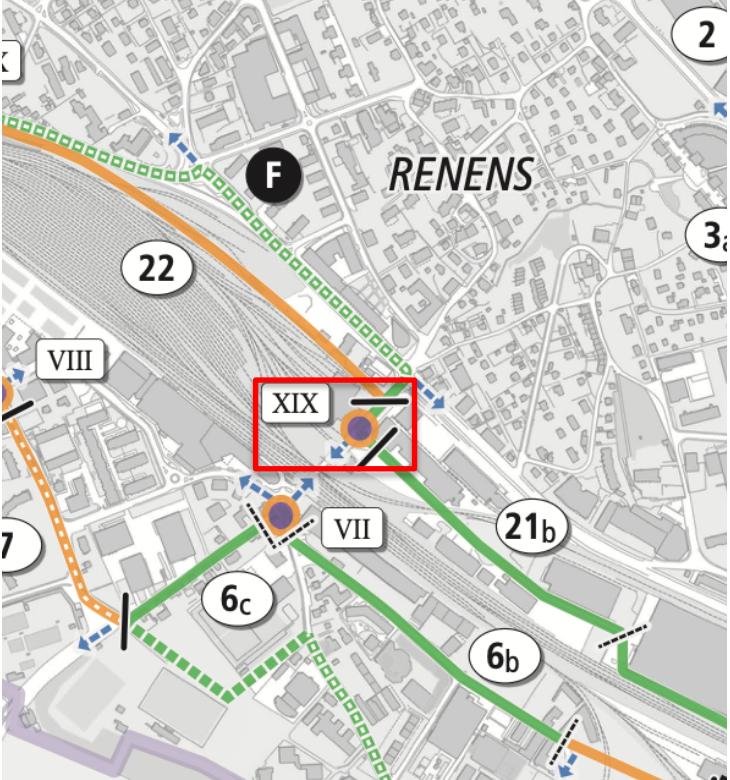
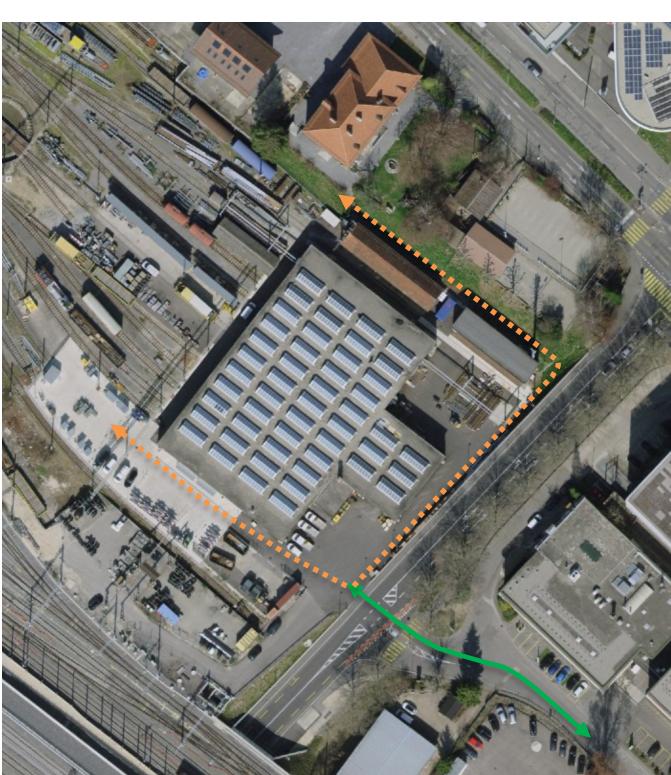
FICHE N° XVII – FRANCHISSEMENT (lié aux fiches n° 19 et E)

Localisation	Commune(s) territoriale(s) et localisation
	<p>Ecublens et St-Sulpice</p> <p>Porteur(s) du projet</p> <p>Commune d'Ecublens et DGMR</p> <p>Type de franchissement</p> <p>Traversée d'une route cantonale (RC 1 – Route Suisse) à très fort trafic (12'000-13'000 V/J).</p>
<p>Horizon de réalisation du projet définitif</p> <p>Traversée en cours de réalisation (2022)</p>	<p>Itinéraire transitoire à prévoir</p> <p>Oui, tronçon E4</p>
<p>État des lieux</p> <p>Présence de deux voies de circulation à traverser. Passage piétons avec îlot existant.</p> <p>Présence au Nord de la chaussée d'un trottoir séparé piétons/vélos et au Sud d'une bande cyclable sur chaussée.</p> <p>Une aide à la traversée pour les cycles est présente (voir esquisse ci-dessous).</p>	
<p>Proposition d'intervention</p> <p>Accès pour rejoindre la traversée (depuis le Nord) à créer et zone d'attente pour les piétons à sécuriser.</p>	
<p>Croquis avant réalisation (source Commune de Saint-Sulpice)</p> <p>Date de mise à jour : 08.11.2022</p>	

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

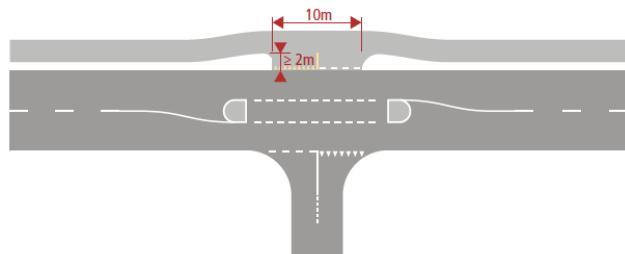
Localisation	Commune(s) territoriale(s) et localisation
	<p>Ecublens</p>
	<p>Porteur(s) du projet</p>
	<p>Commune d'Ecublens</p>
	<p>Type de franchissement</p>
	<p>Cours d'eau et cordon boisé.</p>
<p>Horizon de réalisation du projet définitif</p>	<p>Itinéraire transitoire à prévoir</p>
<p>Dès que possible</p>	<p>Aucun</p>
<p>État des lieux</p>	
<p>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).</p>	
	
	<p><i>État actuel du petit pont (~1.50m)</i></p>
<p>Proposition d'intervention</p>	
<p>Élargissement de l'ouvrage plus étroit et du cheminement d'accès à 3.5m de large.</p>	
<p>Pas d'éclairage, ni d'arborisation à prévoir.</p>	
	<p><i>Gabarit recommandé (selon norme VSS 40 247a)</i></p>
<p>Date de mise à jour : 07.11.2022</p>	

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

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

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)*

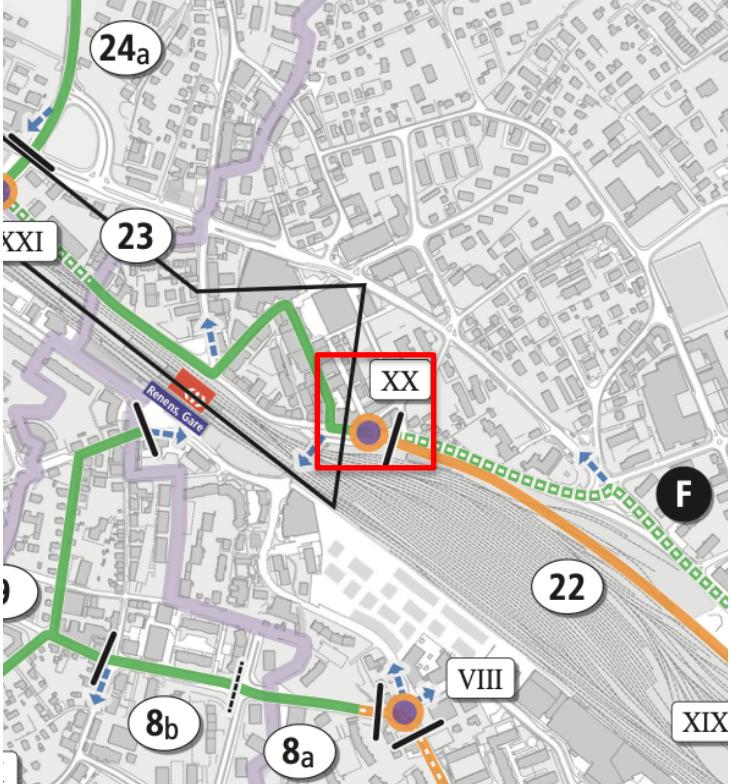
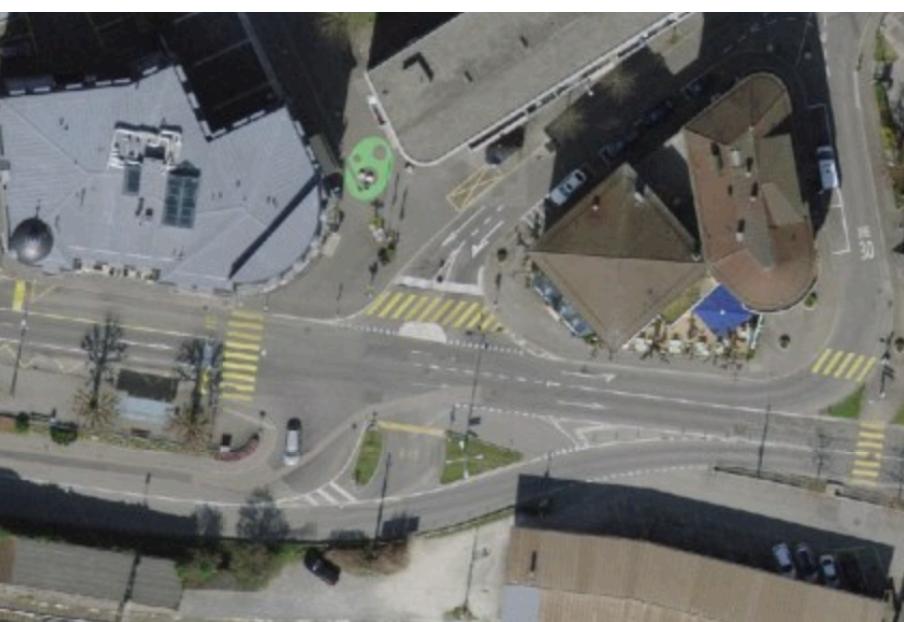
Une variante de traversée via la réalisation d'un passage supérieur parallèle aux voies CFF pourrait être envisagée. Toutefois, la topographie en creux devra être bien prise en compte (hauteur libre sous l'ouvrage) et des discussions avec le propriétaire foncier (CFF) situé à l'Est du passage sont nécessaires.



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)

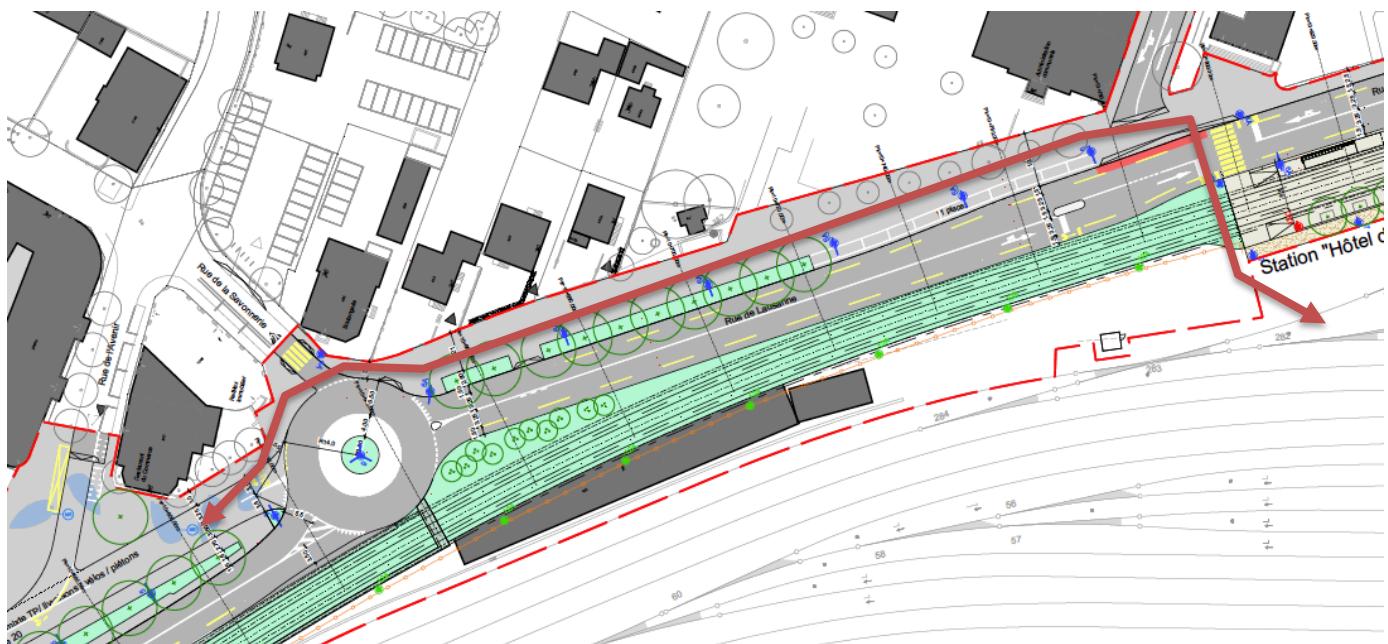
Localisation	Commune(s) territoriale(s) et localisation
	<p>Renens – Rue de Lausanne</p> <p>Porteur(s) du projet</p> <p>Commune de Renens</p> <p>Type de franchissement</p> <p>Traversée de plusieurs carrefours (Rue de Lausanne/Rue du Simplon/Rue de l'Avenir/Rue de la Savonnerie) dont fort trafic sur la Rue de Lausanne – TJM 2014 10'650 V/J.</p>
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). 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). Rue de la Savonnerie et de l'Avenir en zone 30. 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> <div data-bbox="341 1410 1245 2032">  </div> <p><i>État actuel du carrefour</i></p>

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.

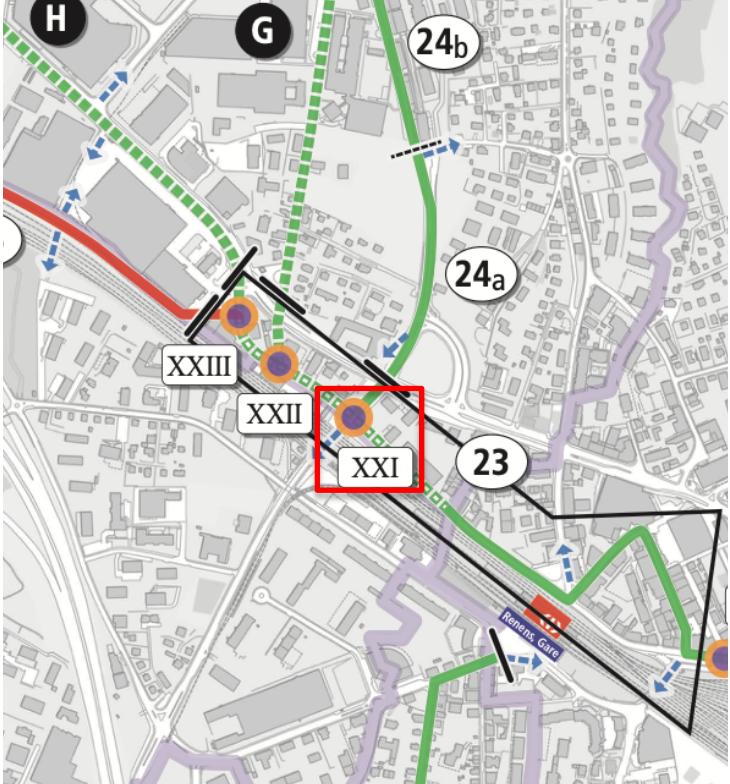
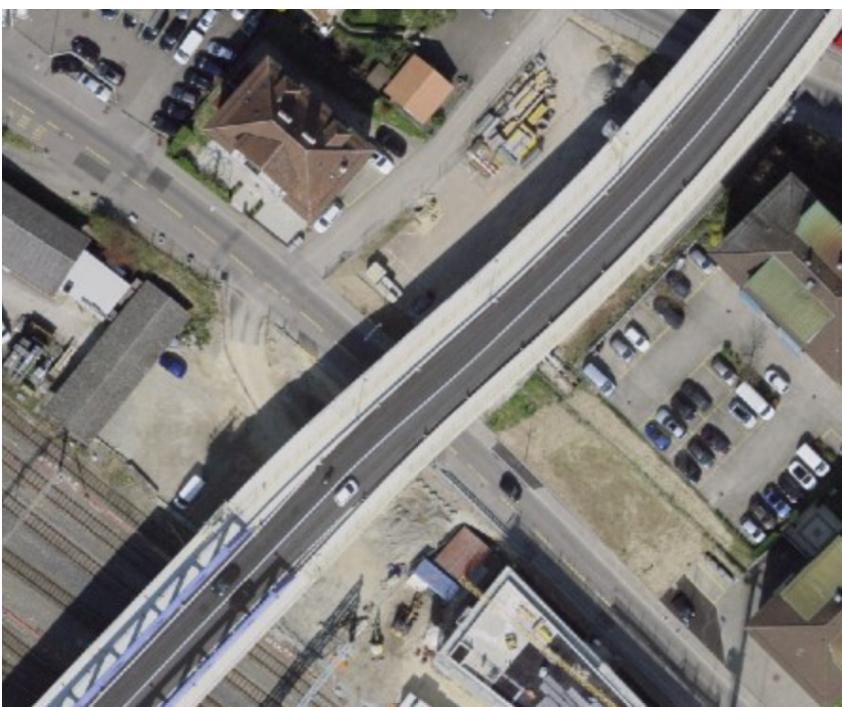
En fonction de l'évolution des charges de trafic sur la Rue de Lausanne (dépend de différentes études et mesures qui y seraient liées), et dans le cas où il n'y aurait pas de baisse de trafic, il peut être envisagé de maintenir les cycles sur la partie Nord de la chaussée et de décaler la traversée au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



Réaménagement projeté (tram PP2)

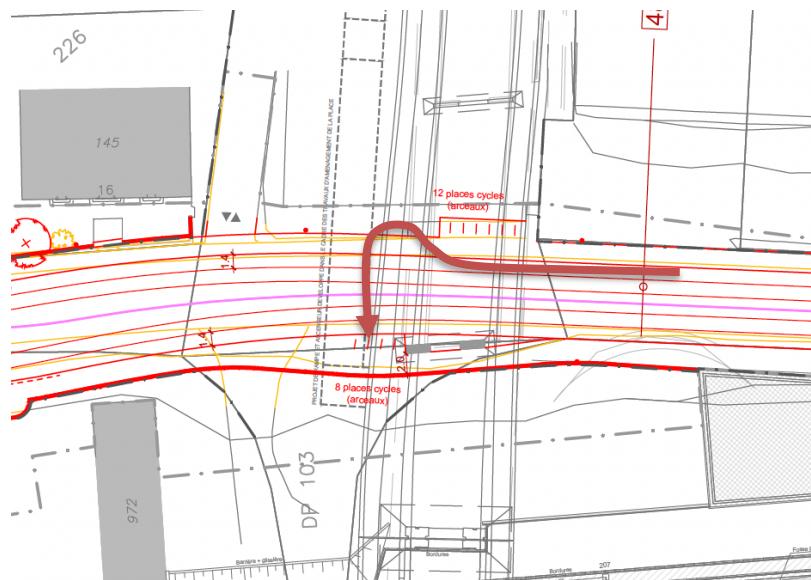
Date de mise à jour : 07.11.2022

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

Localisation	Commune(s) territoriale(s) et localisation
	Crissier et Ecublens
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	<p>Pont existant (Pont Bleu), pas de moyen de rejoindre la Route de Bussigny en contrebas.</p>  <p>État actuel</p>

Proposition d'intervention

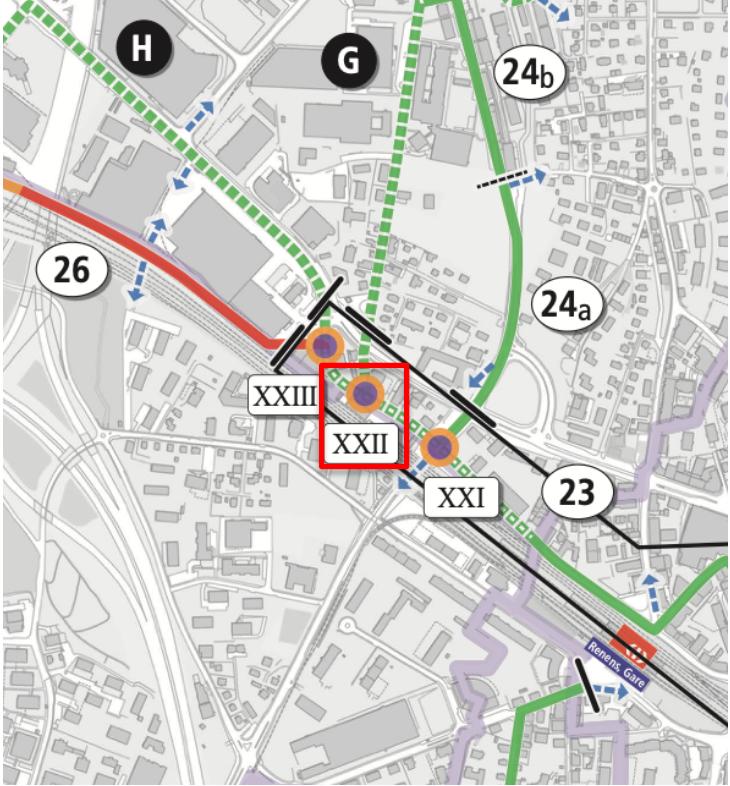
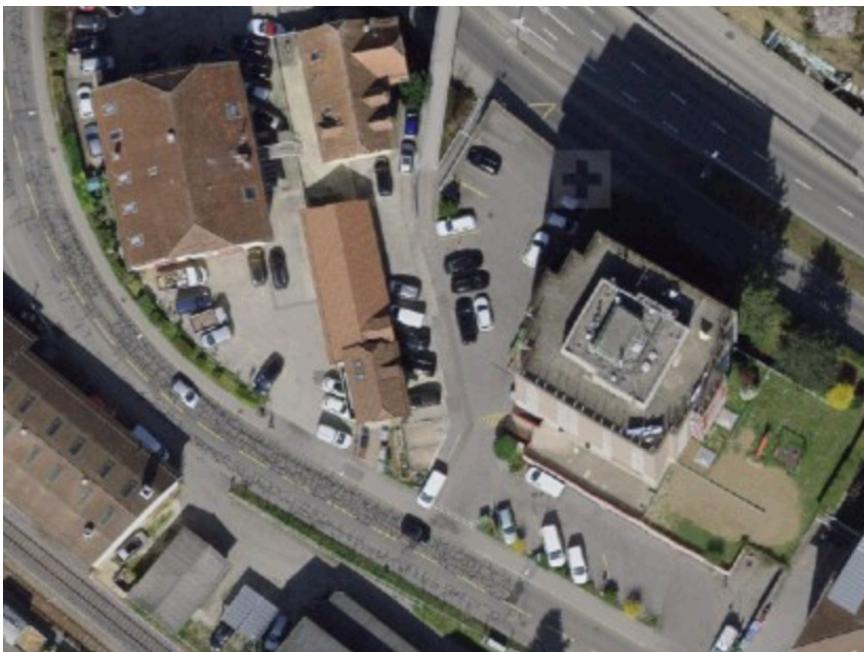
La création d'ascenseurs et/ou d'escaliers et/ou de rampes sont à l'étude, afin de relier le Pont Bleu et la Route de Bussigny. L'insertion des cycles dans le trafic de la Route de Bussigny ainsi que la manière de traverser les voies de tram (dans le cas où il n'y aurait un ascenseur que d'un côté) sont 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
	<p>Crissier</p> <p>Porteur(s) du projet</p> <p>Commune de Crissier</p> <p>Type de franchissement</p> <p>Franchissement routier (Route de Bussigny) pour rejoindre la passerelle existante qui surplombe la Rue du Jura et rejoint la Route de Marcolet.</p>
Horizon de réalisation du projet définitif	Itinéraire transitoire à prévoir
2025 (horizon tram)	Aucun
État des lieux	<p>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.</p>  <p>État actuel</p>

Proposition d'intervention

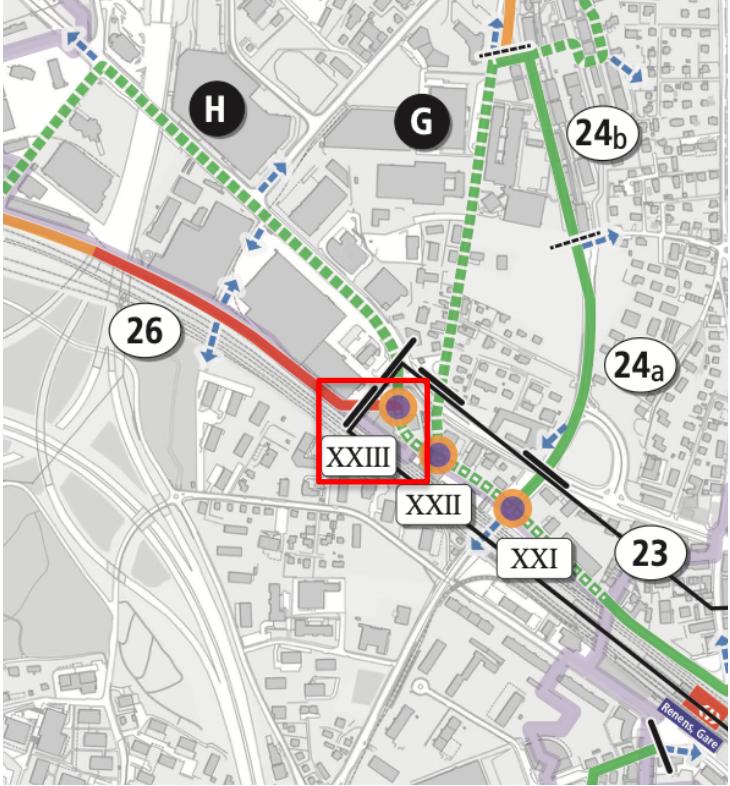
Modification du projet de tram pour permettre aux cycles en lien avec la passerelle de la Rue du Jura de se réinsérer dans le trafic de la Route de Bussigny ou d'accéder à la passerelle.



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
	<p>Crissier</p> <p>Porteur(s) du projet</p> <p>Commune de Crissier</p> <p>Type de franchissement</p> <p>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.</p>
Horizon de réalisation du projet définitif	Itinéraire transitoire à prévoir
2025 (horizon tram)	Aucun
État des lieux	
<p>Le carrefour actuel ne prévoit pas d'aménagements cyclable. Il est appelé à être modifié avec le projet de tram.</p>  <p><i>État actuel du carrefour</i></p>	

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 (voir 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)

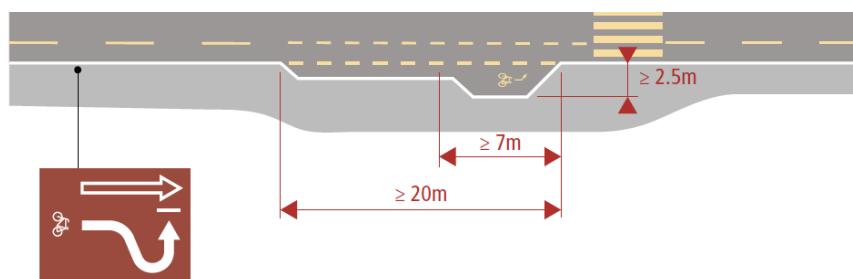
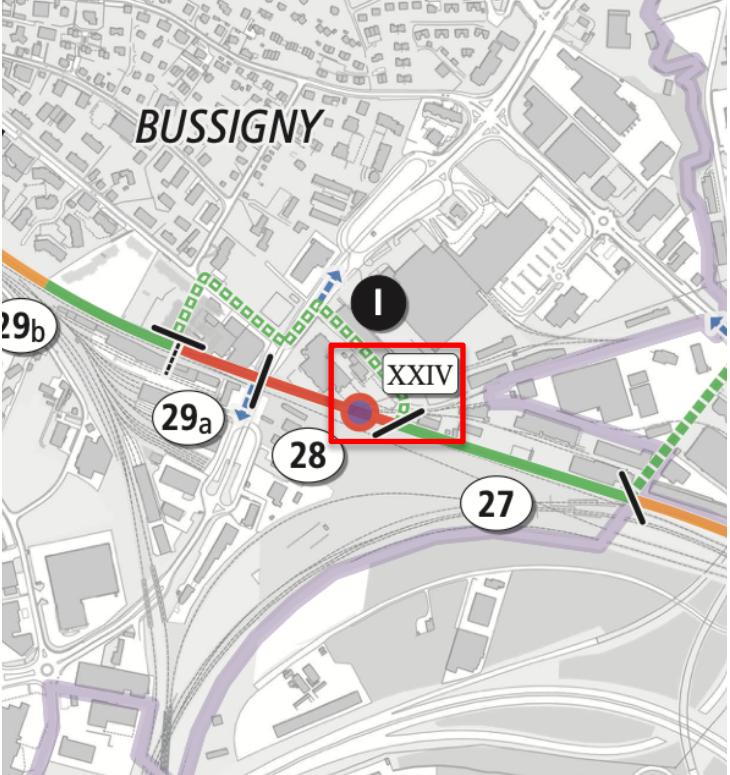
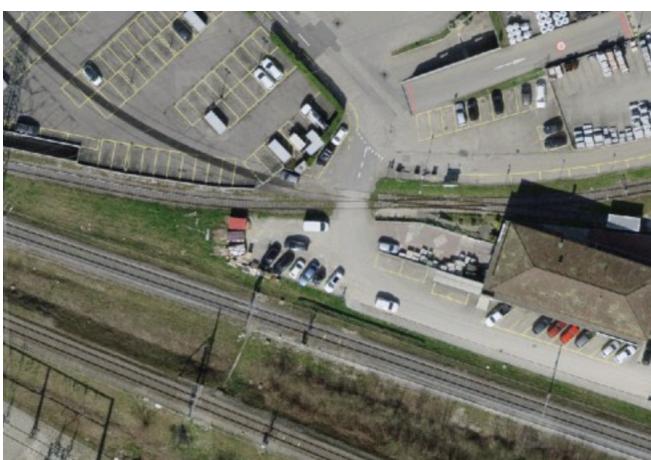


Fig. 411 Tourner-à-gauche indirect sans régulation lumineuse

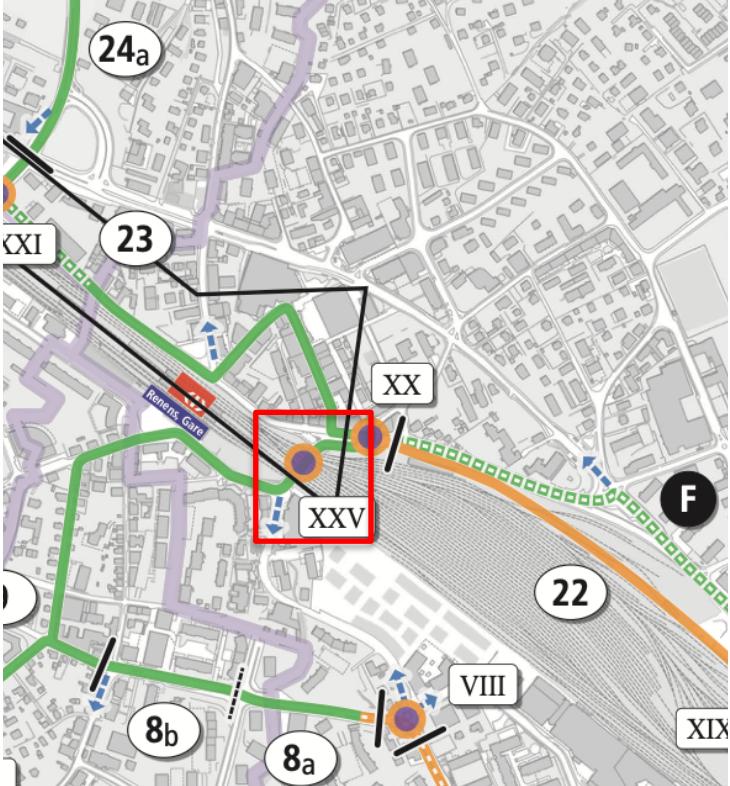
*Exemple de tourner à gauche indirect permettant de traverser perpendiculairement une voirie
(Ref : Gestion des cycles aux carrefours, OFROU et Conférence Vélo Suisse 2021)*

Date de mise à jour : 07.11.2022

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

Localisation	Commune(s) territoriale(s) et localisation
	<p>Bussigny</p> <p>Porteur(s) du projet</p> <p>Commune de Bussigny</p> <p>Type de franchissement</p> <p>Franchissement de voies ferrées qui desservent le secteur industriel.</p>
Horizon de réalisation du projet définitif	Itinéraire transitoire à prévoir
Incertain (long terme)	Oui, tronçon I
État des lieux	<p>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.</p> 
	<p><i>État actuel du carrefour</i></p>
Proposition d'intervention	<p>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.</p> <p>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.</p>
Date de mise à jour : 07.11.2022	

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

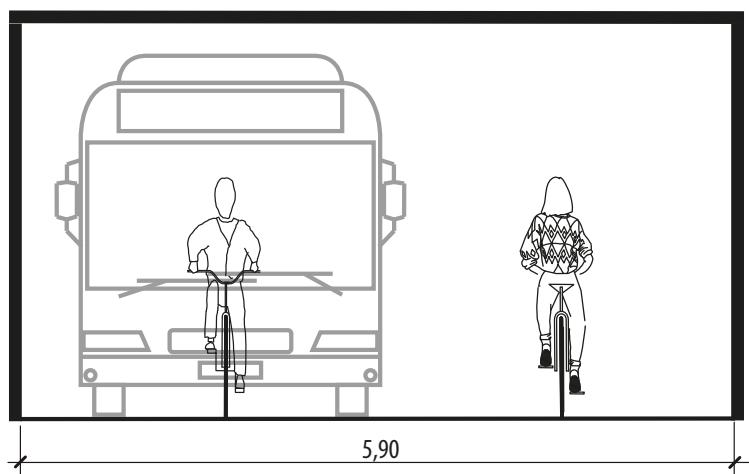
Localisation	Commune(s) territoriale(s) et localisation
	<p>Renens – Passage inférieur du 1^{er} Août</p> <p>Porteur(s) du projet</p> <p>Commune de Renens</p> <p>Type de franchissement</p> <p>Traversée des voies CFF dans le secteur de la Gare de Renens (passage inférieur)</p>
Horizon de réalisation du 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	<p>Le secteur de la gare de Renens dispose de trois traversées principales des voies CFF</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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) <p>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.</p>  <p><i>État actuel du passage sous-voies</i></p>

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
sdo@ouest-lausannois.ch
www.ouest-lausannois.ch