

Mobilité douce dans le PALM

Propositions concrètes d'infrastructures liées à la mobilité douce dans le cadre du Projet d'Agglomération Lausanne-Morges (PALM)

Document de travail élaboré par PRO VELO Région Lausanne-Morges

Août 2007

Table des matières

1	Remarques préliminaires	3
1.1	Schémas descriptifs.....	3
1.2	Signalisation.....	3
1.3	Eclairage	3
2	Morges.....	4
2.1	Traversée de Morges.....	4
2.2	Franchissement de l'autoroute et des voies CFF.....	4
2.3	Itinéraire de St-Prex aux Hautes Ecoles.....	4
3	Ouest lausannois	6
3.1	Itinéraire pour relier l'avenue du Chablais aux Hautes Ecoles.....	6
3.2	Réaménagement du giratoire de la Maladière	6
3.3	Itinéraire pour relier l'entrée de Bussigny (route de Lausanne) à la RC 251 au niveau du franchissement de la Mèbre.....	7
3.4	Franchissement de l'autoroute et des voies CFF pour relier Bussigny à Ecublens ..	8
3.5	Franchissement des voies CFF à Renens	8
3.6	Franchissement du Pont Bleu.....	8
4	Accès à Lausanne	10
4.1	Itinéraire proche des voies CFF de Renens à Lausanne	10
4.2	Itinéraire depuis l'est de l'agglomération.....	10
4.3	Itinéraire sur l'avenue d'Echallens	10
5	Liaisons horizontales liées au m2.....	12
5.1	Liaison entre le quartier de Bellevaux et celui des Plaines-du-Loup.....	12
5.2	Passerelle sur le Vallon du chemin des Falaises à la Fondation de l'Hermitage....	12
5.3	Passerelle le long du pont de l'autoroute entre la route de la Clochette et le chemin des Abeilles.....	13
6	Stationnement : construction de vélostations	14
7	Annexe.....	15
7.1	Calcul du nombre de places de stationnement nécessaires dans les gares.....	15

Ont participé à la rédaction de ce document Stéphane Bolognini, Mathilde Geiges, Florence Germond, Francesco Gilardi et Roger Nordmann.

Editeur: PRO VELO Région Lausanne-Morges, Association pour la promotion du vélo dans la région Lausanne-Morges, CP 7170, 1002 Lausanne

www.pro-velo-lausanne.ch

1 Remarques préliminaires

1.1 Schémas descriptifs

Dans la mesure du possible, des schémas descriptifs des itinéraires proposés sont ajoutés au présent document pour illustrer les propositions et permettre une clarification des itinéraires. Quand cela est possible, le fond de carte est repris de la carte vélo de la Ville de Lausanne afin de bien mettre en évidence les passages actuellement difficiles (pointillé rouge) ainsi que les aménagements cyclistes existants. Les propositions sont ajoutées sous la forme de traits de couleur violette. Il s'agit clairement de suggestions de travail dont le tracé exact doit être affiné.

1.2 Signalisation

La création d'un ou plusieurs de ces itinéraires doit s'accompagner d'une signalisation adéquat sur le terrain afin de faire connaître et de favoriser l'utilisation de ces aménagements.

1.3 Eclairage

Dans le cas d'ouvrages autonomes à l'écart des routes existantes, un dispositif d'éclairage adéquat doit être prévu. Ce point souvent négligé ne doit pas être oublié lors des réalisations.

2 Morges

2.1 Traversée de Morges

Cet itinéraire propose une traversée de Morges depuis la route de Lonay jusqu'à la Gottaz. Une traversée autonome du carrefour de Beausobre est indispensable dans toutes les directions. Le passage du Pâquis doit être en site propre. Un cheminement au nord des voies CFF doit permettre de rejoindre le quai militaire au nord de la gare qui peut être adapté à la mobilité douce. Une passerelle le long du pont du BAM permet de rejoindre la Gottaz. Une attention toute particulière doit être apportée au retour dans le trafic au niveau de la sortie de Zizelettes.

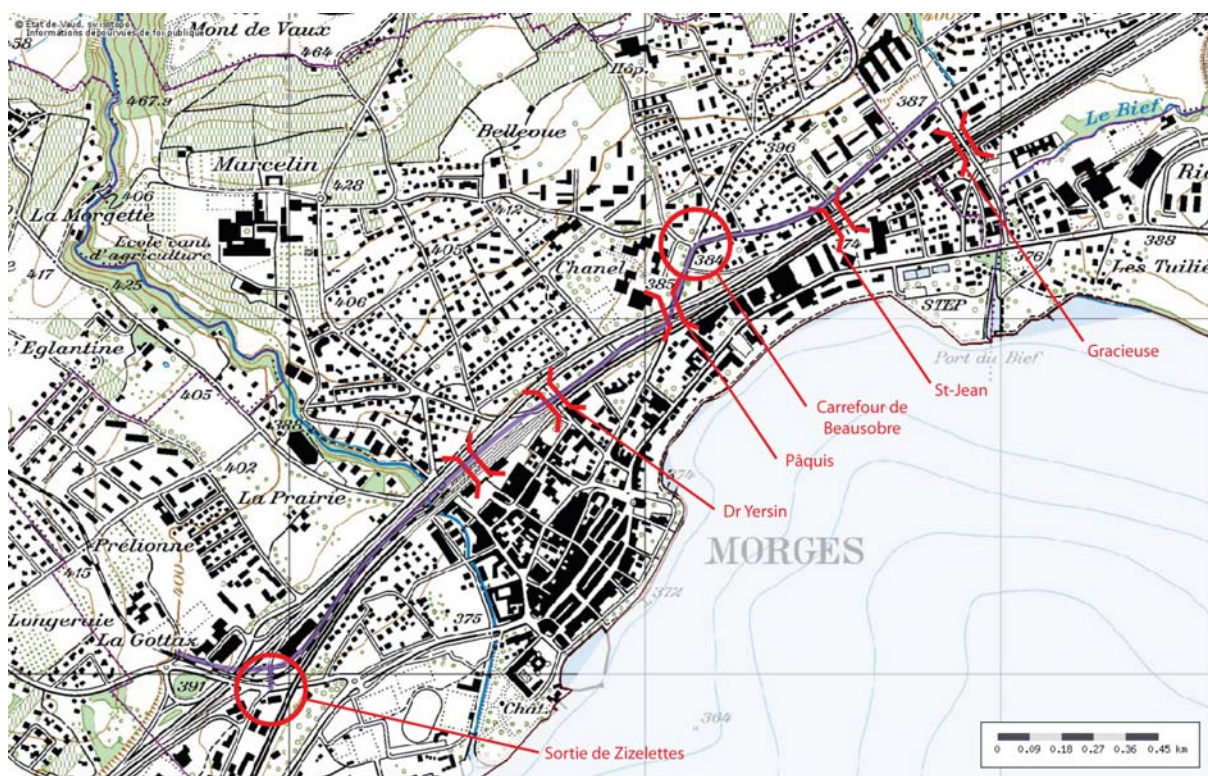


Figure 1: Traversée de Morges par le quai militaire.

Objectif: Cet itinéraire permet une traversée à plat et autant que possible en site propre de la ville de Morges.

2.2 Franchissement de l'autoroute et des voies CFF

Les passages sous-voies actuels doivent être améliorés au niveau de la sécurité pour les cyclistes: Dr Yersin, Pâquis, St-Jean, Pont de la Gracieuse. Des passages supplémentaires peuvent être ajoutés, par exemple pour les quartiers de Prellionnaz en direction des Uttins.

Objectif: Il s'agit d'améliorer le transit entre nord et sud des voies CFF avec des ouvrages adaptés à la mobilité douce.

2.3 Itinéraire de St-Prex aux Hautes Ecoles

Une piste cyclable entièrement sécurisée sur la RC1 est souhaitable de l'entrée de St-Prex aux Hautes Ecoles. Cela nécessite notamment de prévoir une passerelle sur la Venoge entre St-

Sulpice et Préverenges. Il faut également prévoir le franchissement du Boiron à la gare de Tolochenaz pour rejoindre St-Prex indépendamment de la RC1.



Figure 2: Itinéraire sécurisé de St-Prex aux Hautes Ecoles.

Objectif: Cet itinéraire sécurise l'accès aux Hautes Ecole depuis l'ouest. Il revêt également d'un intérêt touristique important puisqu'il se trouve sur les routes nationales n°1 et n°5 de "La Suisse à vélo". En Suisse allemande, les routes principales des neuf routes nationales à vélo sont totalement sécurisées.

3 Ouest lausannois

3.1 Itinéraire pour relier l'avenue du Chablais aux Hautes Ecoles

Un trafic cycliste important se rend sur le site des Hautes Ecoles en empruntant l'avenue du Chablais. Trois options sont proposées pour améliorer le croisement de la route de Chavannes puis de l'autoroute.

1. Les voies montantes et descendantes sont groupées au nord de l'avenue du Chablais avec ajout d'une passerelle le long du pont du m1 entre la route de Chavannes et celle de la Chamberonne.
2. Un aménagement au sud de l'avenue du Chablais regroupe les voies montantes et descendantes avec croisement autonome de la route de Chavannes puis passage le long de l'autoroute sous l'avenue du Chablais. Une passerelle le long du pont du m1 entre la Route de Chavannes et celle de la Chamberonne termine l'itinéraire.
3. Un aménagement au sud de l'avenue du Chablais regroupe les voies montantes et descendantes avec croisement autonome de la route de Chavannes puis passage au dessus de l'autoroute au sud-est de la bretelle autoroutière pour rejoindre la route de Vidy.



Figure 3: Itinéraire pour relier l'avenue du Chablais aux Hautes Ecoles selon trois options.

Objectif: Cet aménagement permet un accès au site des Hautes Ecoles depuis le centre-ville (pour les cyclistes empruntant l'avenue de Provence) et depuis Prilly (avenue du Chablais) en croisant de manière sûre et agréable le carrefour de la Bourdonnette.

3.2 Réaménagement du giratoire de la Maladière

Une partie importante du trafic cycliste à destination et en provenance des Hautes Ecoles passe par la route de Vidy et le giratoire de la Maladière. Une amélioration des connexions en direction et en provenance des avenues de Rhodanie, des Figuiers, de Montoie ainsi que de la Vallée de la Jeunesse est proposée. Des passages sous le giratoire devraient être ajoutés afin d'obtenir un carrefour cycliste autonome et performant.



Figure 4: Réaménagement du giratoire de la Maladière en vue de créer des liaisons cyclistes fluides.

Objectif: Les connexions cyclistes entre les différentes avenues débouchant sur le giratoire de la Maladière doivent permettre une traversée sûre et confortable de l'ouvrage pour se rendre au site des Hautes Ecoles et pour en revenir. La situation actuelle pousse les cyclistes à prendre des risques pour ne pas être contraints à de nombreux détours.

3.3 Itinéraire pour relier l'entrée de Bussigny (route de Lausanne) à la RC 251 au niveau du franchissement de la Mère

Cet itinéraire propose de relier par une piste cyclable autonome le carrefour route de Crissier / route de Renens au pont d'autoroute de la rue de Morges avec une passerelle sur la Sorge. Une seconde partie relie le chemin de Mongevon au chemin des Fleurs puis à la route de Prilly au niveau de la Mère.

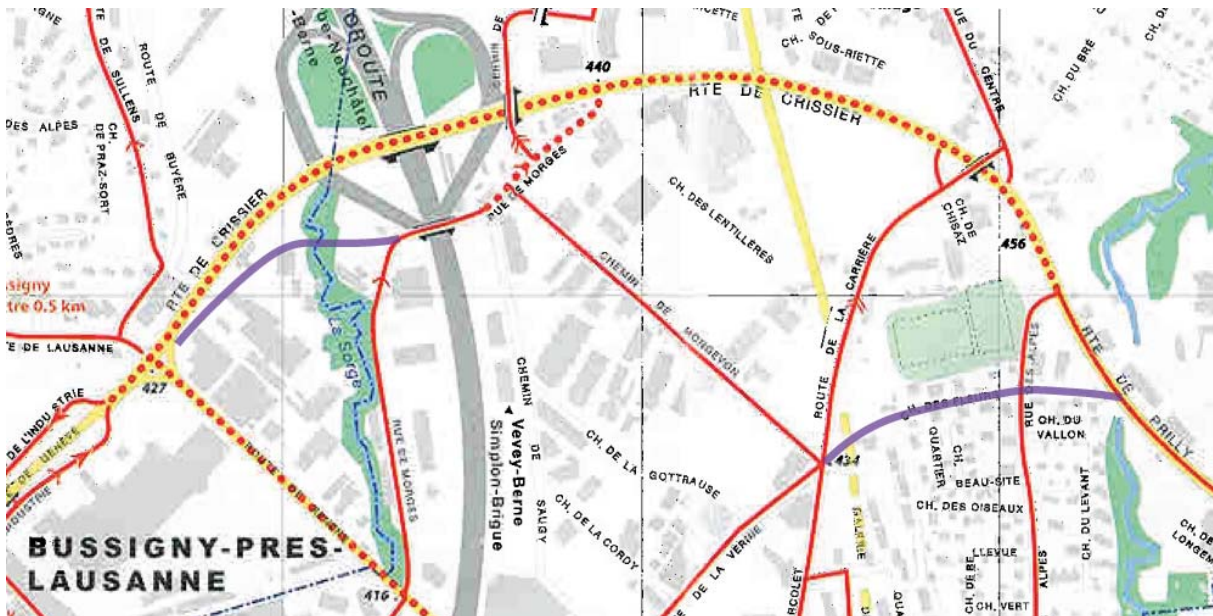


Figure 5: Itinéraire pour relier l'entrée de Bussigny (route de Lausanne) à la RC 251 au niveau du franchissement de la Mère.

Objectif: Cet itinéraire relie Bussigny à Renens, Prilly puis Lausanne en évitant l'axe à grand trafic de la route de Crissier, particulièrement désagréable à vélo.

3.4 Franchissement de l'autoroute et des voies CFF pour relier Bussigny à Ecublens

Le prolongement de la rue de l'Arc-en-Ciel sous l'autoroute puis le franchissement des voies de chemin de fer permet de rejoindre le chemin des Trois-Ponts.

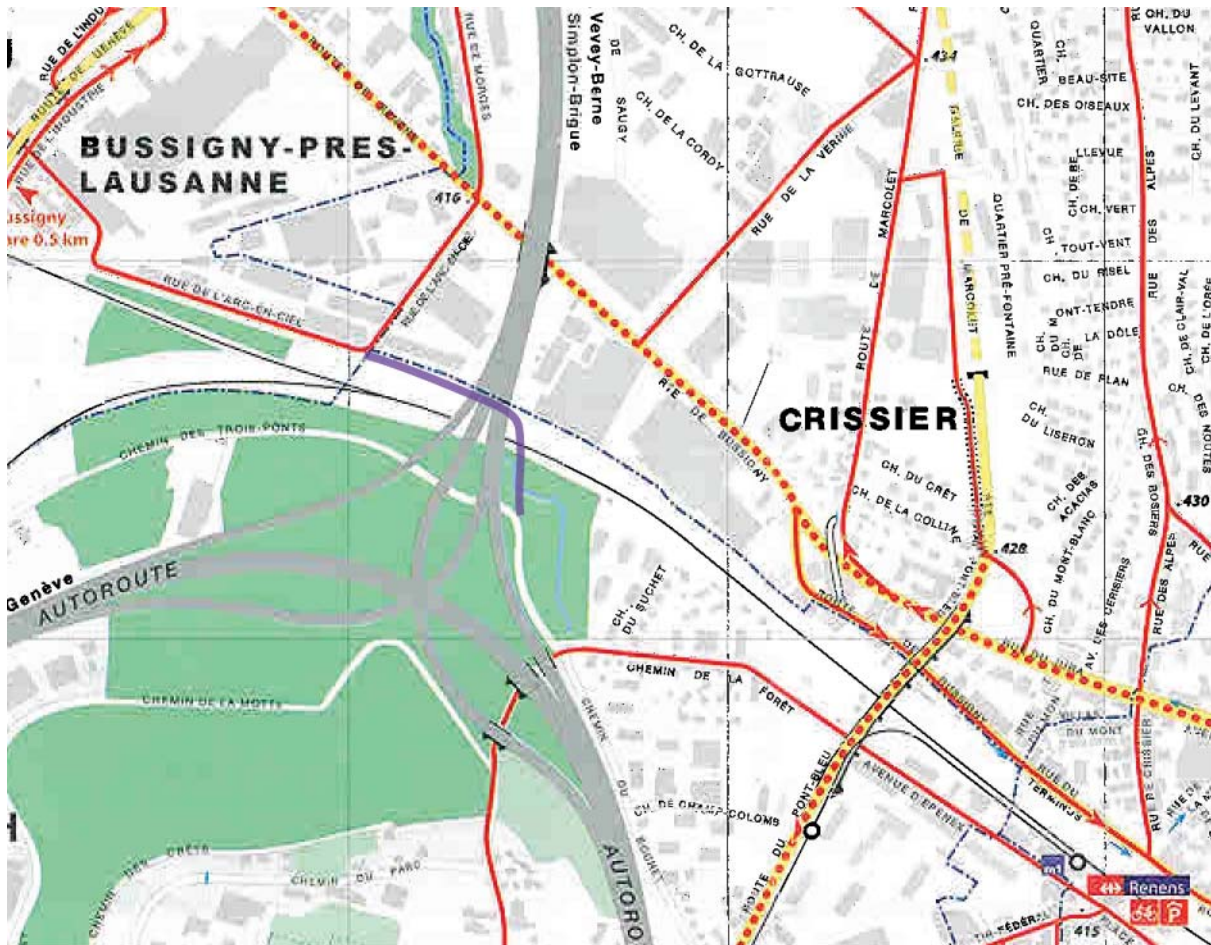


Figure 6: Franchissement de l'autoroute et des voies CFF pour relier Bussigny à Ecublens.

Objectif: Cet ouvrage permet de relier Bussigny au site des Hautes Ecoles en évitant les axes à grand trafic que sont les routes de Renens, de Bussigny et du Pont-Bleu. Il offre également une connexion aisée avec le m1 depuis Bussigny.

3.5 Franchissement des voies CFF à Renens

Il faut améliorer le franchissement des voies CFF à la gare de Renens ainsi qu'à l'avenue du Léman car la situation actuelle n'est pas adaptée aux besoins des cyclistes ou des piétons. La promiscuité avec les voitures engendre l'insécurité ou le danger.

Objectif: Il s'agit d'améliorer le transit entre nord et sud des voies CFF avec des ouvrages adaptés à la mobilité douce.

3.6 Franchissement du Pont Bleu

L'élargissement du pont ou la construction d'une nouvelle passerelle séparée piéton/vélo est proposée depuis l'avenue du Tir-Fédéral jusqu'au franchissement des voies CFF avec accès par des rampes à la route de Bussigny et au chemin de la Forêt / avenue d'Epenex. Lors de la réalisation de cet ouvrage, il semble important de prévoir des aménagements cyclistes autonomes afin de prolonger cet itinéraire jusqu'à la RC1 le long de l'avenue du Tir-Fédéral.

En plus des Hautes Ecoles, plusieurs collèges sont situés dans les environs immédiats de cet axe.

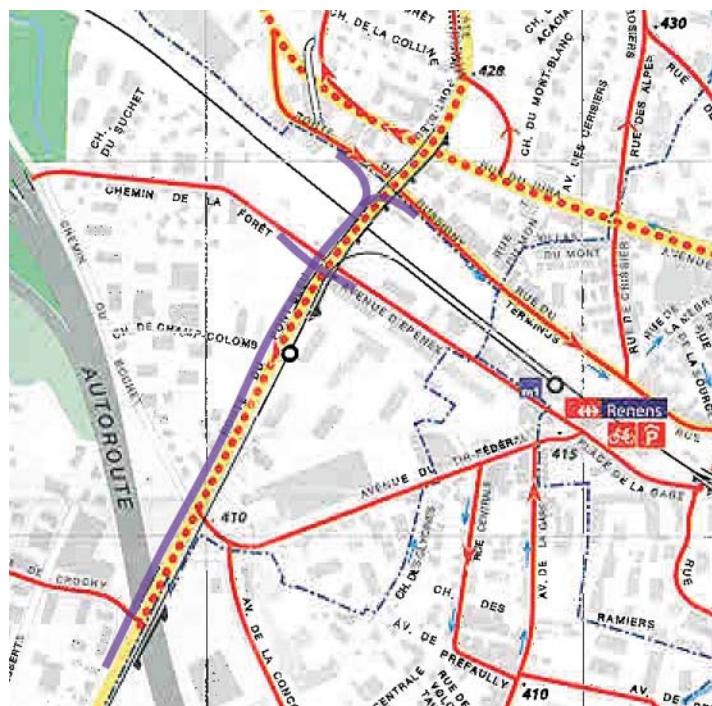


Figure 7: Franchissement du Pont-Bleu.

Objectif: Cet ouvrage permet le franchissement des voies CFF depuis Renens et Crissier en direction des Hautes Ecoles en évitant l'actuel Pont-Bleu peu adapté au trafic cycliste et piéton.

4 Accès à Lausanne

4.1 Itinéraire proche des voies CFF de Renens à Lausanne

Il est proposé de créer un itinéraire cyclable au sud des voies CFF depuis la gare de Renens jusqu'à la gare de Lausanne ainsi qu'au centre de Lausanne. Un aménagement à travers la zone industrielle conduit de la gare CFF de Renens jusqu'au chemin des Bouchers. Un cheminement en site propre le long des voies CFF conduit de la future station CFF de Malley jusqu'au chemin de Fontenay par dessous le carrefour de Tivoli. Pour rejoindre le centre-ville, une passerelle en direction de Sévelin est prévue avant le croisement avec les voies du m1.

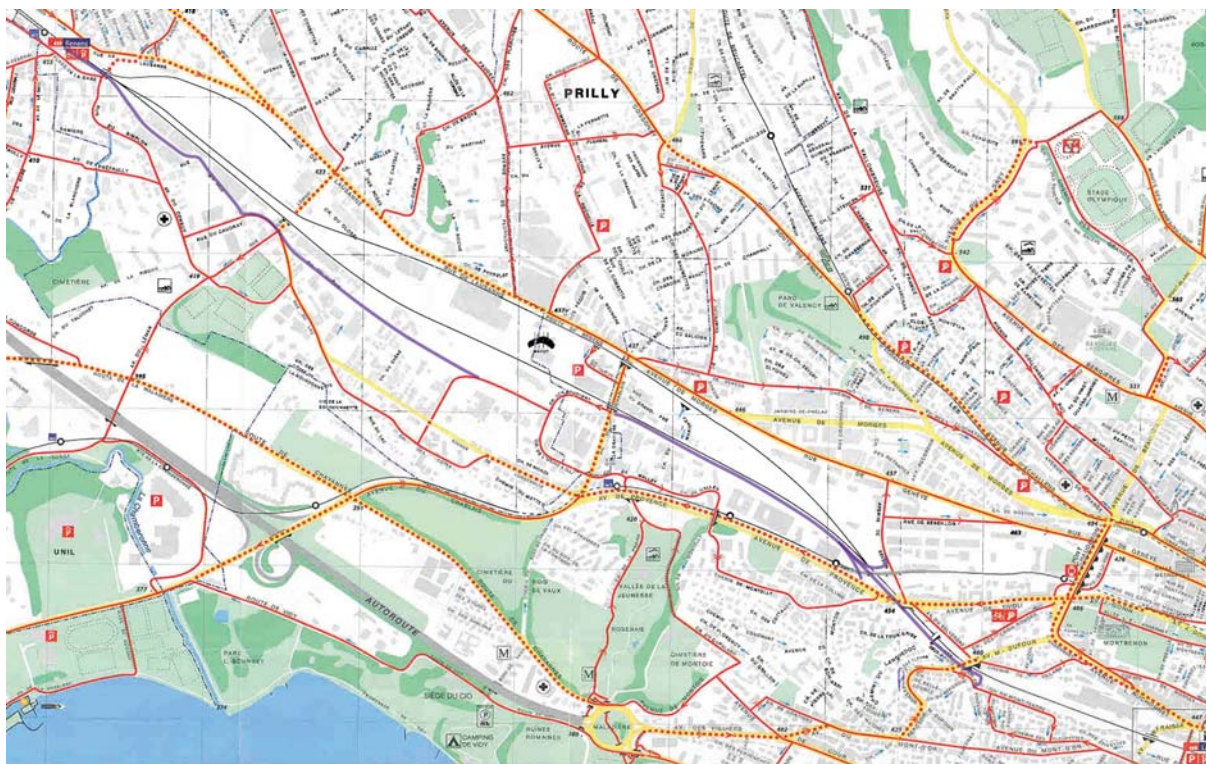


Figure 8: Itinéraire proche des voies CFF de Renens à Lausanne.

Objectif: Cet itinéraire permet de desservir trois gares (Renens, Malley et Lausanne) ainsi que de créer un itinéraire à plat entre Renens et Lausanne (gare et centre).

4.2 Itinéraire depuis l'est de l'agglomération

Il faut absolument aménager l'avenue du Léman à la montée depuis Lutry.

Objectif: Cet itinéraire permet de rejoindre le centre-ville depuis l'est de l'agglomération avec une pente régulière et pas trop prononcée.

4.3 Itinéraire sur l'avenue d'Echallens

Cet itinéraire permet d'éviter toute traversée des voies du LEB depuis Prilly en direction de Lausanne. Un agrandissement du trottoir est nécessaire entre le chemin de Montétan et la Migros de l'avenue d'Echallens. Ensuite, les contre-allées doivent être utilisées pour le trafic cycliste puis le trottoir au sud de la trémie du LEB doit être agrandi pour rejoindre le haut du chemin des Clochetons.



Figure 9: Itinéraire sur l'avenue d'Echallens.

Objectif: Cet itinéraire est idéal pour rejoindre Lausanne depuis Crissier, Renens, Prilly et Jouxens-Mézery. Le manque d'aménagement actuel dissuade beaucoup de cyclistes d'entrer dans la ville par cette avenue. En effet, les cyclistes sont coincés entre le trafic automobile et les rails du LEB.



Figure 11: Passerelle sur le Vallon entre le chemin des Falaises et la Fondation de l’Hermitage.

Objectif: Cette passerelle permet de relier le m2 aux logements et emplois situés à l’ouest du Vallon (quartiers de Bellevaux et de la Rouvraie). De plus, cette proposition revêt d’un intérêt touristique important en reliant la Fondation de l’Hermitage au m2.

5.3 Passerelle le long du pont de l’autoroute entre la route de la Clochette et le chemin des Abeilles

Une passerelle est proposée le long du pont autoroutier entre le quartier de la Clochette et le chemin des Abeilles (station Fourmi du m2).



Figure 12: Passerelle le long du pont de l’autoroute entre la route de la Clochette et le chemin des Abeilles.

Objectif: Cette liaison permet aux habitants du Mont-sur-Lausanne et du quartier de la Clochette de rejoindre le m2 à l’arrêt Fourmi en limitant le dénivelé.

6 Stationnement : construction de vélostations

Il manque cruellement de possibilités de stationnement sécurisé aux abords des interfaces de transports publics, principalement dans les gare de Renens, Morges et Lausanne. Des vélostations doivent être prévues en plus d'une augmentation du nombre de places en surface. L'annexe 7.1 permet le calcul du nombre souhaitable de places selon la norme VSS 640 065.

Une vélostation (www.velostation.ch) est un local fermé, surveillé et éclairé, aménagé pour le stationnement de vélos. Les vélostations garantissent un degré relativement élevé de sécurité contre le vol grâce à un contrôle d'accès électronique ou humain et une surveillance directement par du personnel ou par le biais d'un système de caméras vidéo. L'utilisation des vélostations est généralement payante. Des services annexes peuvent être proposés aux utilisateurs (réparation, location, vente, douches).

Les critères principaux à prendre en considération lors de la construction de places de stationnement vélo sont:

- proximité maximale de l'interface;
- sécurité du stationnement permettant de cadener le vélo à un support fixe (arceaux ou racks à vélos).

Objectif: *Les vélostations permettent aux travailleurs pendulaires et aux cyclistes occasionnels de se rendre à vélo à la gare en étant sûr d'y trouver une place sécurisée à l'abri des vols et des déprédations.*

7 Annexe

7.1 Calcul du nombre de places de stationnement nécessaires dans les gares

Selon la norme VSS 640 065, la catégorie de la ville doit être définie en fonction du tableau 1.

Tab. 1
Classification des communes dans la zone d'attraction
en fonction d'indicateurs

Indicateur	Conditions communales			
	Classe A	Classe B	Classe C	Classe D
Description	La topographie dans la zone habitée est peu favorable aux deux-roues légers, les infrastructures pour deux-roues légers sont peu développées et/ou le deux-roues léger n'est pas un moyen de transport généralement accepté. Les conditions de la classe A se rencontrent en particulier dans les zones habitées situées en région montagneuse ou vallonnée.	Toutes les conditions de la classe C ne sont pas remplies.	Les conditions de la classe C sont réalisées lorsque la topographie de la zone habitée est plate, les infrastructures pour deux-roues légers sont bien développées et le deux-roues léger est très populaire. Ces conditions se rencontrent souvent dans les petites et moyennes villes du Plateau suisse alémanique.	Les conditions de la classe D n'existent pratiquement pas en Suisse à l'heure actuelle, mais elles pourraient l'être. Elles peuvent être choisies comme objectifs à atteindre.

Selon la catégorie de la ville, les normes sont les suivantes:

- Classe A: 1 à 2 places / 10 voyageurs partants;
- Classe B: 2 à 3 places / 10 voyageurs partants;
- Classe C: 3 à 4 places / 10 voyageurs partants;
- Classe D: 4 à 6 places / 10 voyageurs partants.