Le vélo dans l'Ouest lausannois

Propositions pour équilibrer
transports publics, vélos et trafic motorisé

Projet de réseau cyclable en 10 itinéraires

Janvier 2003

ATE Association Transports et Environnement
Cyclic Association pour la promotion du vélo dans la région lausannoise

Le vélo dans l'Ouest lausannois
Propositions pour équilibrer transports publics, vélos et trafic motorisé

Se déplacer dans l'Ouest lausannois : de plus en plus difficile pour les voitures et les poids lourds, de plus en plus détestable pour les piétons et les cyclistes. Congestion, bouchons, retards, pollution, assourdissements : la coupe est pleine. Aucune loi n'impose aux autorités de supprimer les bouchons. Par contre, elles ont l'obligation de veiller à la santé des habitants en leur permettant de respirer un air pas trop pollué et de vivre dans un environnement sonore décent. Dans certains quartiers, on en est loin.

Si le vélo n'est pas la panacée, il est néanmoins un moyen de transport trop oublié : peu coûteux, silencieux, non polluant, peu encombrant, bon pour la santé. La voiture a obtenu la part du lion depuis une cinquantaine d'années. Les routes et les rues ont été aménagées uniquement en fonction de ses besoins, rendant dangereuse la pratique du vélo.

Avec le présent document, l'ATE et Cyclic plaident pour une (re)valorisation du vélo ; en terme de protection de l'environnement et de santé publique, ce moyen de transport a trop d'avantages pour qu'on ne lui réserve pas une meilleure part de la chaussée. De quel cycliste parlons-nous ici ? Ni du cycliste sportif qui souhaite parcourir au moins 50 km ni du touriste qui préfèrera des itinéraires plus bucoliques ou plus longs mais du cycliste quotidien. Pour lui, pour elle, le vélo est un moyen de déplacement urbain, utilisé sur des courtes distances. Sa demande principale est la sécurité, suivie par la rapidité.

Le récent microrecensement des déplacements en Suisse fait remarquer qu'un tiers des trajets effectués en voiture font moins de 3 km. Passer de la voiture au vélo permettrait de réduire les nuisances. C'est aussi ce qu'on peut lire dans une étude d'impact consacré au plan de quartier des Tilleuls à Chavannes. Le Service cantonal de l'environnement et de l'énergie tient à souligner

« que le plan des mesures Opair[1] encourage les aménagements promouvant l'utilisation de la bicyclette et de la mobilité douce en général. Le développement des déplacements cyclistes contribuerait à réduire le trafic individuel motorisé et participerait ainsi à la baisse des émissions de polluants atmosphériques (…). En ce sens, un effort particulier doit être fourni pour que de telles infrastructures soient réalisées et que cette mesure du plan Opair soit également appliquée ». Faut-il rappeler que les coûts des mesures en faveur du vélo sont faibles ? Le vélo représente donc un potentiel important de réduction des nuisances du trafic motorisé. Ce potentiel est d'autant plus intéressant que sur de courtes distances l'effet du catalyseur est nul puisque celui-ci est froid.

Dans sa planification des transports routiers et ferroviaires à l'horizon 2020, le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication fait des constats proches des nôtres et note en particulier : « Il sera de plus en plus difficile de répondre à la demande croissante de mobilité par la construction de nouvelles infrastructures, surtout dans les zones densément peuplées. Il faudra plutôt rechercher des solutions dans l'amélioration du système global de transports et son développement approprié. Les actions à entreprendre pourraient concerner la gestion des flux de trafic, la recherche d'une meilleure complémentarité entre les différents modes de transports ainsi qu'une coordination plus étroite entre l'organisation du territoire et les transports »[2]. Dans sa vision d'un avenir relativement proche, le même département note encore : « Le trafic non motorisé est mis sur un pied d'égalité avec le transport individuel motorisé et les transports publics comme troisième élément indispensable au système global du transport des personnes »[3]

Oskar Balsiger, spécialiste des questions vélos pour le canton de Berne, propose des recettes fort pertinentes : « Au nombre des solutions les plus efficaces, on compte l'extension de la place à disposition du cycliste, la réduction du temps de parcours et l'économie de l'énergie physique, c'est-à-dire des améliorations qui permettraient de donner à ce véhicule, mu par la seule force des mollets, un impact plus fort par rapport à l'engin motorisé (…). Il serait pourtant facile de motiver les gens à prendre leur bicyclette si l'on aménageait des pistes cyclables ou réalisait d'autres mesures de nature organisationnelle, par exemple, un passage au feu vert plus rapide pour les cyclistes que les autres usagers, une circulation à double sens pour les cyclistes dans une rue à sens unique. Une liaison rapide, agréable et sûre, donc une réduction des embûches irait dans le sens d'un encouragement au cyclisme. »[4]

Une politique urbaine des transports nous semble être bien incarnée par le *Masterplan Fiets* néerlandais de 1989-2010, dont l'ambition — pas si modeste, d'ailleurs — est simplement de diminuer l'augmentation du trafic motorisé, c'est-à-dire d'infléchir la courbe de croissance de celui-ci. D'autres objectifs, sur un peu plus de vingt ans, sont notamment la réduction des oxydes d'azote et du gaz carbonique de 75%, du CO_2 d'au moins 10%, la réduction du nombre des morts sur la route de 50%, des blessés de 40%. Le groupe-cible de ce programme est celui des milieux

---

[1] Le plan Opair est l'ensemble des mesures décidées par les autorités cantonales pour appliquer les exigences de l'ordonnance fédérale sur la protection de l'air, exigences qui fixent des limites à ne pas dépasser quant au dioxyde d'azote produit par la combustion des produits pétroliers, notamment essence, diesel et mazout de chauffage.

[2] *Plan sectoriel des routes, projet pour la consultation*, septembre 2002, page 29

[3] *idem*, page 65.

[4] *Réflexions au sujet de l'intégration des deux roues dans le trafic routier*, Berne.

politiques, en particulier les exécutifs communaux, car nulle part ailleurs il est aussi facile d'intervenir activement et efficacement en faveur du vélo. Le programme doit s'articuler sur 5 points :

- Inciter au changement modal : vélo au lieu de voiture. Objectif principal : en 14 ans, augmentation de 30% des kilomètres parcourus en vélo (qui correspondent à une réduction de l'augmentation des kilomètres parcourus en voiture de 8,75%)
- Autre changement modal : transports publics et vélo au lieu de voiture. Objectif principal : amélioration de la connexion entre les transports publics et le vélo, augmentation de 15% des kilomètres-personne.
- Améliorer la sécurité des cyclistes. Objectifs principaux : réduction du nombre des cyclistes tués de 15% sur 10 ans, et de 50% sur 25 ans ; réduction du nombre des cyclistes blessés de 10%, respectivement de 40%.
- Faciliter le stationnement et prévenir le vol. Objectifs principaux : réduction significative des vols de vélo.
- Promouvoir la communication autour des quatre points précédents. Objectif principal : intégration, dans les dix ans, de la politique en faveur des vélos dans tous les plans directeurs à tous les niveaux politiques. Conduite de projets expérimentaux et publication des résultats, dans les mêmes délais.

Ces considérations nous amènent à proposer ici un réseau cyclable pour l'Ouest lausannois et à faire des suggestions aux communes de l'Ouest lausannois. Les mêmes propositions sont faites au Conseiller d'Etat chef du département des infrastructures, parce que plusieurs des itinéraires que nous avons repérés empruntent des routes cantonales. Nous complétons ce projet de réseau par un rappel des conditions générales de sécurité et de confort permettant aux cyclistes de rouler en sécurité.

Le réseau

Le réseau tel qu'il est proposé ici n'est bien entendu pas exhaustif. D'autres itinéraires pourraient être considérés comme plus intéressants ou plus importants. Par contre, nous sommes réservés à l'égard des itinéraires de substitution proposés de manière systématique. Avec ceux-ci, au lieu d'aménager les axes directs et rapides, on ne fait que rejeter les cyclistes sur des itinéraires plus longs, voire plus dénivelés. Sous prétexte de confort ou de sécurité, on procède à une exclusion des cyclistes quotidiens.

Certaines communes ont prévu des itinéraires cyclables dans leur plan directeur. On ne les retrouvera pas ici, principalement parce que nous avons choisi une échelle de région. Nous observons aussi que si certaines communes ont réalisé quelques segments cyclables de leur plan directeur, d'autres n'ont rien fait ou n'y ont pas pensé. Au moment où nous publions ce document, nous savons que l'EPFL réfléchit à la création d'itinéraires cyclables sur son domaine. Nous espérons que l'Université en fera autant. Les autorités cantonales de leur côté ont publié en 1992 une *Planification des aménagements pour les deux roues légers* qui concerne les routes cantonales et dont une partie est réalisée (notamment sur la RC 1).

Enfin nous savons que, suite au moratoire sur les constructions impliquant le trafic routier, moratoire accepté par les communes situées entre la Venoge et la limite de la commune de Lausanne, une réflexion de fond a lieu sur l'urbanisation de la région. Ainsi nous pensons que notre proposition de réseau pourra s'intégrer dans l'ensemble des propositions qui seront prochainement publiées.

Conditions de sécurité et de confort

Question de vocabulaire *: une piste cyclable* est un chemin totalement séparé de la route et réservé aux cyclistes; on y admet parfois une mixité piétons et cyclistes. La *bande cyclable* est un simple marquage de peinture sur le bord de la chaussée, généralement accompagné d'un pictogramme.

Les situations problématiques pour les cyclistes sont :

- tourner à gauche surtout si la chaussée comporte plusieurs présélections ;
- aller tout droit avec le risque d'être fauché par un véhicule qui dépasse le cycliste et qui tourne à droite ;
- passer dans un giratoire[5] où le cycliste qui continue dans le giratoire risque d'être fauché par le véhicule qui le dépasse et qui quitte le giratoire ou qui entre dans le giratoire sans voir le cycliste.

Le vélo est souvent utilisé sur une partie d'un déplacement, notamment quand il se combine avec un transport public. Vélo-bus, vélo-métro, vélo-train. La qualité de l'interface est très importante et nous pensons que quelques interfaces devraient être réalisées. Il ne suffit pas d'appuyer son vélo sur une barrière. Une interface doit comporter au minimum un élément fixe pour attacher les vélos. Des interfaces comme celles des gares de Renens et de Morges devraient aussi être abritées et bien éclairées. Dans l'idéal, elles doivent aussi comporter une surveillance contre le vol ou le vandalisme.

Une suggestion politique

La mise sur pied d'un bon réseau cyclable ne se réalise pas sans moyens ni sans planification. Pour l'instant, les aménagements cyclables ne voient le jour que lorsqu'une occasion se présente et que la problématique n'est pas oubliée. Nous estimons que si cette problématique n'est pas portée par une personne, on ne réalisera presque rien. C'est pourquoi nous préconisons la désignation d'une personne responsable des questions de vélos pour l'Ouest lausannois. Pas simplement un employé à qui l'on demanderait de veiller à ces aménagements en plus des attributions ordinaires

[5] Les giratoires les plus sûrs pour les vélos sont ceux qui ont un diamètre maximum de 24 - 28 mètres et des branches à une seule voie d'entrée. Un petit giratoire à voie unique et à faible trafic est préférable pour les vélos à un carrefour avec prioriés ou réglé ; alors qu'un giratoire de grand diamètre ou à plusieurs voies de trafic est moins sûr pour les cyclistes qu'un carrefour à feux.

de son cahier des charges mais une personne dont la fonction est essentiellement consacré au développement des aménagements cyclables.

Nous imaginons le programme suivant :

- 2003 : l'Etat et les communes prennent connaissance du présent dossier et inscrivent à leur budget 2004 un poste de responsable du vélo dans l'Ouest lausannois : fr. 100'000.- (Etat, Communes) ;
- 2004 : désignation de la personne responsable ;
- Budget 2005 : l'Etat et les communes ont doublé le budget et permettent les premières réalisations.

Remarque financière : Nous sommes parfaitement conscients que le poste que nous demandons de créer et les aménagements à prévoir vont grever les finances publiques. Nous pensons que ces dépenses doivent être prises sur le budget routier des communes et ne doivent pas nécessairement représenter de nouvelles charges. En terme d'équité, il faut rappeler que les taxes et surtaxes sur l'essence vont dans les caisses de la Confédération et au programme des routes nationales et que l'impôt sur les véhicules à moteur encaissé par le Service des automobiles vaudois est affecté à des dépenses cantonales. L'automobiliste comme tel ne paye rien pour l'entretien et les aménagements routiers communaux. Sachant qu'un ménage vaudois sur cinq ne possède pas de voiture mais contribue via les impôts communaux au budget des routes, il nous semble équitable qu'une part de ce budget soit affecté aux aménagements cyclables, donc à la qualité de la vie.

Références

Concernant ce sujet lisez aussi :

- *Vélocôte*. Etude d'un itinéraire couplé à la voie CFF entre Lausanne et Genève. ATE, Brenles 1998.
- *Se déplacer dans l'Ouest lausannois*. Propositions pour éviter l'asphyxie et la paralysie. ATE, Brenles 2002.

Le Service cantonal des routes a publié en 1992 une *Planification des aménagements pour les deux roues légers*.

On trouvera auprès des services techniques des communes les plans des itinéraires cyclables prévus dans le Plan directeur communal.

Ont rédigé ce document Aline CLERC, Karine CROUSAZ, Uli DOEPPER, Florence GERMOND, Georges KOLB et Daniel SENN.

Editeurs : ATE, Association Transport et Environnement, section Vaud, 1683 Brenles
www.ate-vd.ch
CYCLIC, Association pour la promotion du vélo dans la région lausannoise, CP 2387, 1007 Lausanne
www.cyclic.info

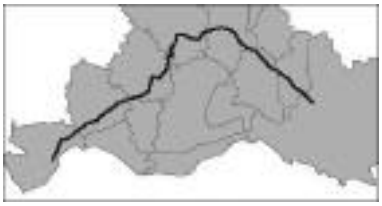
Un réseau cyclable dans l'Ouest lausannois en 10 itinéraires

La cohérence de ce réseau est aussi grande que possible, pour couvrir tout le territoire de l'Ouest lausannois. A quelques centaines de mètres, on trouvera toujours un itinéraire cyclable. Mais cela ne veut pas dire que le cycliste doit être confiné à ce réseau : en vélo, on va de porte à porte. Il est donc permis d'imaginer une ville faite d'espaces où le vélo a sa place partout.

Ces dix itinéraires correspondent à une pratique quotidienne du vélo. Il y aurait bien des besoins spécifiques en matière d'itinéraires « verts », ou « familiaux », mais ceux-ci ne font pas l'objet de ce catalogue. C'est un réseau pour les gens « sérieux », ceux qui se rendent au travail, à l'école, ou qui vont faire leurs achats.

Itinéraire N° 1 : Lausanne —Crissier — Bussigny — Echandens — Lonay — Morges
Itinéraire N° 2 : Lausanne — Hautes Ecoles — Ecublens — Denges — Préverenges
Itinéraire N° 3 : Lausanne — Prilly — Renens — Crissier — Bussigny
Itinéraire N° 4 : Lausanne — Renens — Ecublens — Saint-Sulpice
Itinéraire N° 5 : Lausanne — Chavannes — Ecublens — Bussigny
Itinéraire N° 6 : Lausanne — Saint-Sulpice — Préverenges — Morges
Itinéraire N° 7 : Saint-Sulpice — Denges — Echandens
Itinéraire N° 8 : Saint-Sulpice — Ecublens — Crissier
Itinéraire N° 9 : Saint-Sulpice — Ecublens — Chavannes — Renens — Crissier
Itinéraire N° 10 : Saint-Sulpice — Ecublens — Chavannes — Renens — Prilly

Itinéraire N° 1



Lausanne-Montétan — Prilly — Crissier — Bussigny gare CFF — Venoge — Echandens — Lonay — Morges gare CFF

Parcours longitudinal, qui part de la terrasse de Montétan, prend la direction du sillon de la Venoge, avant de revenir sur Morges par le nord de la voie ferrée. Le développement du chemin, qui s'éloigne du lac pour s'en rapprocher à nouveau, lui donne une pente en général assez douce. Tracé en bordure d'agglomération, qui relie les centres des anciens villages, et qui traverse des zones d'intense activité économique et commerciale.

Points remarquables : beaux coups d'oeil sur le lac depuis les hauts de Renens ou depuis le vignoble des Abbesses ; traversée assez inconfortable entre Crissier et Bussigny, à cause du trafic.

Longueur : environ 13km.

Altitudes : Lausanne Montétan 498m (point culminant) ; Prilly Centre 481m ; Prilly Eglise 474m ; Crissier 456m ; Croix-de-Plan 429m ; Bussigny CFF 408m ; Pont sur la Venoge 388m ; Château d'Echandens 431m ; vignoble des Abbesses 402m ; Lonay 400m ; Morges Beausobre 384m ; temple de Morges 374m (point le plus bas).

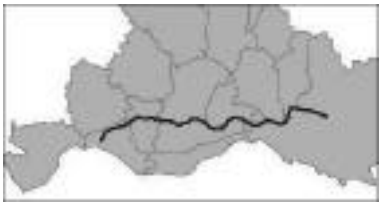
Communes traversées : Lausanne, Prilly, Renens, Crissier, Bussigny, Echandens, Denges, Lonay et Morges.

Entre Crissier et Bussigny, malgré une bande cyclable continue, la situation est détestable.

	Identification du segment	le segment est-il acceptable?	Proposition d'aménagement et de faisabilité	Remarques
1.1	Route de Prilly (Lausanne) – Route de Cossonay (Prilly) jusqu'au carrefour Chasseur - Flumeaux	non	Bande cyclable à la montée (en direction de Lausanne).	Le segment est légèrement en pente montante pour aller sur Lausanne. A la descente, pas de problème vu la vitesse plus élevée du cycliste mais un aménagement est souhaitable à la montée.
1.2	Route de Cossonay (Prilly) depuis Chasseur – Flumeaux jusqu'à Prilly Eglise	non	Bande cyclable.	Chaussée étroite avec stationnement, donc danger lors d'ouverture de portières. Problème de place pour la réalisation : au besoin supprimer des places de parc.
1.3	Prilly Eglise – Route de Cossonay (Renens) – Route de Prilly (Crissier) jusqu'au carrefour de Chisaz	oui	Entretien: peinture, bitume.	Bande cyclable existante. Devant le manège, la peinture devrait être refaite et devant le bâtiment de radio Framboise, sur le trottoir le bitume est en mauvais état.
1.4	Route de Crissier jusqu'au carrefour du Timonet	non	Bande cyclable.	Bande facile à mettre en œuvre. Aménagement important car il y a beaucoup de trafic et permettant de relier deux tronçons satisfaisants. Elément prioritaire de ce parcours.
1.5	Route de Crissier (Crissier et Bussigny) du carrefour du Timonet au carrefour Croix-de-plan	oui	Sur la Route de Crissier à la fin du pont autoroutier voir si on peut revenir à l'aménagement antérieur donnant la priorité aux cyclistes.	La bande cyclable est correcte même si l'endroit n'est pas très plaisant. Point noir problématique en quittant le pont, difficulté de réinsertion. Difficulté pour tourner à gauche sur la Route de Renens à cause des nombreuses présélections et du trafic dense.
1.6	Rue de Lausanne (Bussigny)	non	Bandes cyclables et suppression de la ligne médiane.	Mesures de modération existantes insuffisantes : on y roule trop vite.
1.7	Chemin du Parc (Bussigny)	non	Permettre le transit vélos. Aucun aménagement nécessaire, sinon quelques pictogrammes.	Actuellement impasse, sauf pour les piétons.
1.8	Rue de la Gare (Bussigny)	oui	Zone 30, voire de rencontre. Suppression de la ligne médiane.	Les vitesses sont déjà passablement réduites, il y a notamment déjà des ralentisseurs.
1.9	Gare CFF de Bussigny	non	Parking vélos mieux éclairé et plus sûr.	-

1.10 Gare CFF de Bussigny	oui	-	Passage sous-voie (interdit aux vélos : pied à terre).
1.11 Chemin du Vallon (Bussigny)	non	Bandes cyclables.	-
1.12 Chemin de la Chocolatière (Bussigny)	oui	-	Trafic nul, ne nécessite aucun aménagement.
1.13 Route de la Chocolatière (Échandens)	non	Bandes cyclables, à la fin du segment (le début est trop étroit).	Assez tranquille en général, le trafic présente quand même une certaine disparité (passablement de camions).
1.14 Route d'Écublens (Échandens)	non	Bande cyclable à la montée.	…comme elle existe déjà au bas de la route.
1.15 Rue du Château (Échandens)	oui	-	Des mesures de modération seraient les bienvenues.
1.16 Rue de la Gare (Échandens)	oui	-	Bande à la montée.
1.17 Chemin de Savoie (Échandens)	oui	-	Zone villas, petit chemin de vignes.
1.18 Route d'Echandens (Lonay)	non	Bandes cyclables.	Revêtement en mauvais état, mélangeant béton et bitume.
1.19 Chemin de la Poste (Lonay)	non	Bandes cyclables.	Trafic assez faible, mais abords incertains.
1.20 Sentier de la Gare (Lonay)	non	Rénover le parc à vélos.	Parc assez éloigné de la gare. nécessite un meilleur éclairage et dispositif anti-vol (racks).
1.21 Route des Pressoirs (Lonay)	non	Bandes cyclables.	-
1.22 Avenue de Morges (Lonay)	non	Bandes cyclables.	-
1.23 Avenue de Lonay (Morges)	non	Bandes cyclables.	-
1.24 Passage de Saint-Jean, station CFF (Morges)	non	Parc à vélos avec racks et éclairage.	Excellente liaison entre les quartiers orientaux de Morges et la route du lac.
1.25 Avenue de Plan (Morges)	non	Bandes cyclables.	Au besoin en supprimant la ligne médiane.
1.26 Avenue des Pâquis (Morges)	non	Bandes cyclables.	Particulièrement dangereux à l'embouchure de l'autoroute.

Itinéraire N° 2



Lausanne-Chauderon — Galicien — Bourdonnette — Ecublens — Renges — Denges — Morges

Lausanne – Morges en ligne droite… Le parcours descend du plateau de Chauderon par un ancien chemin vicinal jusqu'à Malley, et rejoint le niveau du lac à la Bourdonnette. Il longe la Sorge, enjambe la moraine d'Ecublens, franchit la Venoge, contourne la colline du Monteiron par le nord et s'approche à nouveau du lac à l'embouchure du Bief.

L'itinéraire dessert notamment les Hautes écoles. La partie ouest est une alternative à la route du lac. Point problématique : le croisement de l'entrée autoroutière Malley-Université. La solution serait de faire traverser l'autoroute par une nouvelle passerelle qui dédouble l'actuel pont du TSOL.

Longueur : environ 9km.

Altitudes : Lausanne Chauderon 496m (point culminant) ; Malley Galicien 435m ; Malley Provence 422m ; Bourdonnette 391m ; Pont sur la Sorge 388m ; Ecublens Motty 430m ; Renges 404m ; Pont sur la Venoge 380m ; Denges 399m ; Route Cantonale 1 380m (point le plus bas).

Communes traversées : Lausanne, Chavannes, Ecublens, Denges, Préverenges.

Le pont du TSOL sur l'autoroute dédoublé pour vélos et piétons, résoudrait bien des problèmes.

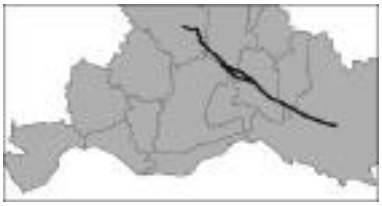
Itinéraire N° 2 : Lausanne-Chauderon — Galicien — Bourdonnette — Ecublens — Renges — Denges — Morges

	Identification du segment	le segment est-il acceptable?	Proposition d'aménagement et de faisabilité	Remarques
2.1	Avenue d'Echallens, de Chauderon au Chemin des Clochetons (Lausanne)	non	-	Situation très difficile
2.2	Chemin des Clochetons (Lausanne)	non	Bande cyclable à contre-sens (descente), se limitant si nécessaire à des pictogrammes.	Rue parfois très étroite, ce qu'aggrave un stationnement latéral systématique.
2.3	Carrefour Clochetons – Recordon – Chemin de Renens (Lausanne)	non	Rond-point, ou bien carrefour avec priorité à droite, ou aménagement spécifique.	Carrefour dangereux et régulièrement encombré par les véhicules.
2.4	Chemin de Renens, partie supérieure (Lausanne)	oui	-	Bande à contre-sens existante. Trop de voitures en stationnement. Stationnement sauvage.
2.5	Chemin de Renens, partie centrale (Lausanne)	oui	-	-
2.6	Chemin de Renens, partie inférieure (Lausanne)	oui	-	Bande à contre-sens existante… serait encore mieux en zone 30.
2.7	Carrefour du Galicien (Lausanne)	oui	-	-
2.8	Avenue du Chablais nord (Lausanne)	oui	-	-
2.9	Avenue du Chablais sud (Prilly)	non	Bandes cyclables	Au besoin en supprimant des places de stationnement.
2.10	Carrefour Chablais – Malley – Usine à Gaz (Lausanne)	non	Présélection pour cyclistes, avec permission de tourner à gauche (chemin de Malley et Vallée de la Jeunesse).	-
	Giratoire Chablais - Provence (Lausanne)	non		D'un point de vue cycliste ce giratoire est trop large.

2.11 Bas de l'Avenue du Chablais	non	A la descente supprimer une voie de circulation pour faire une bande cyclable bien plus large.	De nombreuses grilles et irrégularités sur la bande cyclable à la descente. Vitesse et volume très élevés du trafic motorisé qui exigent une meilleure protection des cyclistes.
2.12 Carrefour de la Bourdonnette jusqu'à l'entrée dans l'UNIL	non	A la descente commencer plus tôt la bande cyclable qui protège les cyclistes des automobilistes qui veulent s'engager sur l'autoroute. Situation chaotique avec la sortie d'autoroute et l'entrée de l'université A la montée créer une bande cyclable continue de la station Esso jusqu'au carrefour de la Bourdonnette.	La passerelle proposée en 2.13 résoudrait en bonne part problèmes d'accès à l'UNIL et à l'EPFL
2.13 Carrefour de la Boudonnette jusqu'au nord du BFSH 2, UNIL	non	Passerelle piétons-cyclistes en parallèle à celle du Tsol (M1).	Une alternative osée, certes coûteuse mais qui serait fantastique pour les usagers de l'UNIL, de l'EPFL et pour les habitants du quartier de la Bourdonnette.
2.14 Route de la Sorge, du chemin de la Chamberonne à l'avenue Forel (Chavannes-Ecublens)	non	Bandes cyclables, éclairage nocturne, éventuellement seulement des bords.	Ces mesures rendront un peu moins difficile le respect de la limitation de vitesse à 50km/h.
2.15 Route de la Sorge, de l'avenue Forel à l'avenue du Tir Fédéral (Écubl.)	non	Bandes cyclables, au besoin avec suppression de la ligne médiane.	-
2.16 Carrefour Route de la Sorge et avenue du Tir fédéral (Écublens)	non	Giratoire.	-
2.17 Nouvelle connexion en face de la route de la Sorge vers le chemin. de la Raye (Écublens)	oui	Créer cette nouvelle connexion piéton-cyclistes.	Terrain appartenant à l'EPFL. Actuellement, le cycliste emprunte une bande cyclable sur le Tir Fédéral (satisfaisante), mais la présélection pour tourner est dangereuse.

2.18 Chemin de la Raye – Chemin de la Colline (Écublens)	non	Bande cyclable à la montée de ces deux chemins.	-
2.19 Route de Vallaire (Écublens)	non	Prolonger la b. cyclable à la montée.Eventuellement déplacer la ligne médiane ou prendre de l'espace sur la bande herbeuse.	-
2.20 Traversée de Renges (rue de Renges et sentier de Denges)	oui	-	Signaliser l'itinéraire cyclable. Une zone 30 km/h serait très facilement aménageable.
2.21 Sentier de Denges (Écublens)	oui	-	Route agricole goudronnée.
2.22 Petit sentier goudronné, traversée de la Venoge	non	Améliorer les deux passerelles (travaux légers d'entretien). Améliorer le revêtement. Eventuellement élargir légèrement le sentier. Poser des catadioptres pour indiquer le virage à la descente.	Signaler la mixité piétons-cyclistes.
2.23 Sentier de Renges (Denges)	oui	-	-
2.24 Route de la Plaine	oui	-	-
2.25 Carrefour route de la Plaine et route de Préverenges	oui	-	-
2.26 Route de Préverenges (Denges)	non	A la descente, baliser une bande cyclable.	A la montée, la piste cyclable est satisfaisante.
2.27 Route de Denges, jusqu'au mur de soutènement (Préverenges)	non	Baliser une bande cyclable en direction de Bussigny.	Les segments 2.27 à 2.29 doivent être continus. L'idéal serait de pouvoir réaliser une piste à la montée (direction Bussigny) mais les travaux pourraient être lourds. Une bande est indispensable.
2.28 Route de Denges dans le virage (Préverenges)	non	Elargir la chaussée, de manière à baliser une bande cyclable en direction de Bussigny.	-
2.29 Route de Denges, tronçon jusqu'à la route cantonale n°1	non	Baliser une bande cyclable en direction de Bussigny	-

Itinéraire N° 3



Lausanne-Flon — Galicien — Renens — Bussigny village

Lausanne – Bussigny en ligne droite, en passant par la gare de Renens. Le parcours suit le coteau nord de la vallée du Flon jusqu'à Malley, puis longe le domaine ferroviaire au nord. Il se dédouble pour la traversée de Renens, se réunifie pour franchir la cuvette de la Sorge et monte à l'ancien village de Bussigny.

L'itinéraire ne pose aucun problème de dénivelé, mais emprunte des voiries souvent excessivement chargées. La traversée du centre de Renens, notamment, subira prochainement des transformations, ce qui laisse espérer que la situation actuelle, très hostile aux cyclistes, sera corrigée. Le parcours relie de nombreux générateurs de trafic, centres commerciaux et récréatifs, écoles, industries etc.

Longueur : environ 6km.

Altitudes : Lausanne-Flon 470m (point culminant) ; Malley Galicien 435m ; Renens Croisée 428m ; Renens 14 Avril 422m ; Pont sur la Sorge 416m (point le plus bas) ; Croix-de-Plan 429m ; Bussigny village 460m.

Communes traversées : Lausanne, Prilly, Renens, Crissier et Bussigny.

Renens, avenue du 14 Avril. Où est la place du cycliste ?

	Identification du segment	le segment est-il acceptable?	Proposition d'aménagement et de faisabilité	Remarques
3.1	Rue de Genève, du pont Chauderon à Boston (Lausanne)	non	Bandes cyclables.	Possibilité de piste cyclable au sud. Ascenseur public avec prise en charge des vélos à la tête nord du pont Chauderon, symétrique à l'ascenseur de la tête sud (TSOL).
3.2	Rue de Genève, de Boston à Sévelin (Lausanne)	non	Bandes cyclables.	-
3.3	Rue de Genève, de Sévelin à la Confrérie (Lausanne)	non	Bandes cyclables.	-
3.4	Avenue de Morges, de Confrérie au Galicien (Lausanne)	oui	-	A la montée, la mixité vélos-piétons sur le trottoir existe déjà.
3.5	Carrefour du Galicien (Lausanne)	oui	-	-
3.6	Avenue de Morges (Lausanne)	oui	-	-
3.7	Route de Renens (Prilly)	non	Arrêt avancé aux feux (sas), bande cyclable dans la présélection.	-
3.8	Rue de Lausanne, de Florissant à la Croisée (Renens)	non	Piste ou bande cyclable au sud. Arrêts avancés aux feux (sas).	-
3.9	Rue de Lausanne, de la Croisée au 14-Avril (Renens)	non	Piste ou bande cyclable au sud, bande cyclable au nord.	-

L'itinéraire se sépare en deux : au nord, par l'avenue du 14 Avril et la rue du Jura, pour le sens est-ouest…

3.10	Rue du 14-Avril (Renens)	non	Bande cyclable, arrêts avancés aux feux.	Sens unique à deux pistes.

Rue de l'Avenir (Renens)	non	Bande cyclable à contre-sens, entre le 14 Avril et la sortie du parking de l'administration communale.	Itinéraire de liaison pour se rendre à la gare CFF. Au besoin en sacrifiant une voie de présélection, dont le nombre est exagéré.
3.11 Rue du 14 Avril (Renens)	non	Bande cyclable. Simplification / suppression d'une présélection.	Rue totalement saturée malgré son surdimensionnement, ce qu'aggrave la confusion due à la desserte du parking souterrain.
3.12 Rue du Jura (Crissier)	non	Bande cyclable.	La bande existe pour l'instant seulement au voisinage du rond-point

…et au sud, par la rue de Lausanne, la rue du Terminus et la route de Bussigny, dans le sens ouest-est…

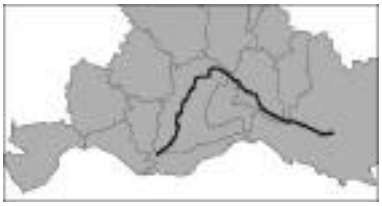
3.13 Rue de Lausanne (Renens)	non	Bande cyclable au sud et au nord, au besoin en supprimant la ligne médiane.	-
3.14 Rue de Lausanne (Renens) et gare CFF	non	Parc à vélos à améliorer. Racks, couverture, éclairage nocturne.	Il paraît indispensable de dédoubler le passage sous-voie, entre le terminus TL et l'ouest du bâtiment de la gare CFF. Pourquoi ne pas y faire passer des vélos ? A étudier en complément avec la problématique du Pont bleu (8.5).
3.15 Rue du Terminus (Renens)	oui	-	Bande existante.
3.16 Route de Bussigny (Crissier)	oui	-	Bande existante.

…avant de se rejoindre à nouveau.

3.17 Route de Bussigny, de la rue du Jura à la rue de la Vernie (Crissier)	non	Bandes cyclables, présélections et sas aux feux.	Trafic très fort sur quatre pistes, aucune précaution pour la présélection vers la Vernie. L'accès au centre commercial « Léman-Centre », qui pourrait être très facile, est une insulte aux piétons et aux cyclistes.
3.18 Route de Bussigny, de la Vernie à la rue de Morges (Crissier)	oui	-	Bandes existantes. Présélections et sas aux feux souhaitables.

3.19 Route de Renens (Bussigny)	non	-	Bandes existantes, ainsi qu'une présélection au carrefour de la Croix-de-Plan. Toutefois le rond-point de la zone industrielle est extrêmement problématique.
3.20 Carrefour de la Croix-de-Plan (Bussigny)	non	-	Malgré la présence de bandes cyclables il est difficile de changer de direction, les présélections sont dangereuses.
3.21 Terrain des services communaux (voirie – pompiers de Bussigny)	non	Signalisation, notamment pictogrammes.	Permet la communication entre la rue de Lausanne et la route de Sullens. Très peu fréquenté, car finit en impasse. Permet de rejoindre l'ancienne route de Sullens.
3.22 Route de Sullens (Bussigny)	non	Signalisation, notamment pictogrammes. Indiquer aux cyclistes qu'ils ont le droit de passer.	Rue très tranquille, riverains autorisés.
3.23 Rue de Alpes (Bussigny)	oui	Pictogrammes.	Zone 30, peu de transit.

Itinéraire N° 4



Lausanne-Chauderon sud — Provence — Longemalle — Renens CFF — Ecublens — Renges — Saint-Sulpice

Un parcours sur les crêtes. Il descend de la moraine latérale de Montbenon, longe le vallon du Flon et remonte sur la moraine à Longemalle. Après la dépression de la Mèbre et de la Sorge, l'itinéraire remonte sur la moraine frontale d'Ecublens qu'il longe jusqu'à l'extrémité méridionale de celle-ci.

C'est peut-être le plus « vert » des dix itinéraires, de part et d'autre de la gare de Renens, mais il dessert de nombreuses écoles et des quartiers dont le potentiel de développement est loin d'être épuisé.

Longueur : environ 8km.

Altitudes : Chauderon 496m (point culminant) ; Malley Provence 422m ; Renens Censuy 414m ; Renens CFF 412m ; Ecublens Crochy 417m ; Ecublens Crêts 441m ; Ecublens Route de la Pierre 418m ; Renges 404m ; Route cantonale 1 (Castolin — point le plus bas) 393m.

Communes traversées : Lausanne, Renens, Chavannes, Ecublens et Saint-Sulpice.

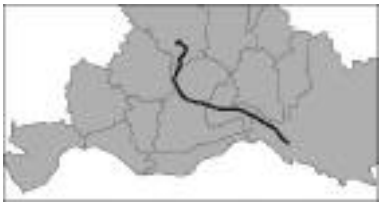
Lausanne, chemin des Croix-Rouges, un itinéraire de substitution pour Tivoli, l'enfer des cyclistes.

Itinéraire N° 4 : Lausanne-Chauderon sud — Provence — Longemalle — Renens gare CFF — Ecublens — Renges — Saint-Sulpice

	Identification du segment	le segment est-il acceptable?	Proposition d'aménagement et faisabilité	Remarques
4.1	Chemin des Croix-Rouges (Lausanne)	oui	-	La traversée pied à terre au sud du Pont Chauderon n'est pas satisfaisante. Variante Avenue de Tivoli retenue en descente seulement.
4.2	Avenue du Belvédère (Lausanne)	non	Bandes cyclables. A la descente remaniement des présélections et sas avancé aux feux. A la montée présélection vélos à gauche.	-
4.3	Carrefour Tivoli – Provence, y compris les avenues du Bel-védère, de Séve-lin et de Montoie (Lausanne)	non	Remaniement général du carrefour.	Ce carrefour ne tient aucunement compte des cyclistes.
4.4	Avenue de Provence (Lausanne)	non	A la montée bande plus large et continue. A la descente, marquages rouges sur la bande cyclable aux débouchés de la zone commerciale.	-
4.5	Carrefour Chablais-Provence (Lausanne)	non	-	Cf. 2.10
4.6	Avenue de Longemalle (Renens)	non	Bandes cyclables à la montée.	-
4.7	Chemin des Côtes et rue du Lac (Renens)	oui	Signalisation simple.	-
4.8	Liaison rue du Lac et avenue du Censuy (Renens)	non	Accorder la mixité piétons-cyclistes sur le chemin existant et créer une liaison cycliste sur le chemin privé.	Permet d'éviter le fort trafic de la rue du Lac.
4.9	Avenue du Censuy à côté terrains sport (Renens)	oui	-	Sens unique avec contre-sens vélo autorisé.

4.10 Avenue du Censuy, de la piscine à la rue du Silo (Renens)	non	Bandes cyclables.	-
4.11 Avenue de Préfaully (Renens)	non	Bandes cyclables.	-
4.12 Avenue de la Gare (Renens)	non	Contresens à autoriser.	-
4.13 Avenue d'Epenex, chemin de la Forêt, route du Bois jusqu'au chemin du Parc (Ecublens)	non	Bandes cyclables.	Trafic parasite, mais petite vitesse.
4.14 Chemin du Parc, chemin des Vignes (Ecublens)	oui	Signalisation simple.	-
4.15 Chemin. du Coteau (Ecublens)	oui	-	-
4.16 Route Neuve	oui	-	-
4.17 Route de Vallaire, de Renges au chemin de la Venoge	oui	-	Piste cyclable et bande à l'est.
4.18 Route de Vallaire, du chemin de la Venoge à la Route cantonale n° 1 (St-Sulpice)	non	Bandes cyclables.	Possibilité de traverser la route cantonale par un passage souterrain existant.

Itinéraire N° 5



Lausanne-Maladière — Bourdonnette — Chavannes — Ecublens — Bussigny gare CFF

Une diagonale entre Vidy et la Venoge. Le parcours longe la moraine à la Bourdonnette, traverse la plaine de Chavannes, franchit la moraine d'Ecublens, puis longe la Venoge jusqu'à Bussigny.

Sur un axe dépourvu de transports publics directs, une liaison intéressante entre Bussigny et les Hautes écoles.

Longueur : environ 5,5km.

Altitudes : Lausannne Maladière 383m (point le plus bas) ; Bourdonnette 391m ; Chavannes Plaine 398m ; Le Pontet 397m ; Ecublens Route de la Pierre 418m (point culminant) ; Route de la Pierre, voies CFF 387m ; Bussigny CFF 408m.

Communes traversées : Lausanne, Chavannes, Ecublens et Bussigny.

Au sommet de la moraine d'Ecublens, la route est difficile même pour les piétons

Itinérarire N° 5 : Lausanne-Maladière — Bourdonnette — Chavannes — Ecublens — Bussigny gare CFF

	Identification du segment	le segment est-il acceptable?	Proposition d'aménagement et faisabilité	Remarques
5.1	Maladière – Bourdonnette, par la route de Chavannes (Lausanne)	non	Bandes cyclables.	Les bandes cyclables permettraient de réduire visuellement la chaussée et de faciliter le respect du 50km/h.
5.2	Bourdonnette – Pont sur l'autoroute, route de Chavannes (Lausanne - Chavannes)	non	a. nécessite quelques élargissements derrière la Bourdonnette b. ensuite, il n'y a plus de piétons - donc trottoir (à améliorer) ou piste mixte mais goulet sur l'autoroute.	Trafic important et rapide. Segment 5.2b et 5.3 : le trottoir est un peu étroit. A l'Ouest du quartier de la Bourdonnette, il y a de la place (pas de constructions).
5.3	Pont de l'autoroute – giratoire avenue de la gare de Chavannes, route de la Maladière (Chavannes)	non	Mixité piétons – cyclistes.	Segment difficile.
5.4	Giratoire – carrefour Tir fédéral route de la Maladière (Chavannes)	non	Créer des bandes cyclables.	Segment difficile : souvent 3 voies. Peu de marge, attention à l'entrée vers la Cerisaie !
5.5	Rue du Villars jusqu'au giratoire route Neuve (Ecublens)	Douteux	Bande cyclable indispensable à la montée.	1ère partie : zone indéfinie 2ème partie : en chantier
5.6	Route de la Pierre, du giratoire de la route Neuve– chemin du Dévent (Ecublens)	non	Restructurer toute la chaussée y compris pour les piétons.	Difficulté au col où la route est encaissée et sans trottoir (mais plus de piétons).
5.7	Route de la Pierre, du chemin du Dévent – sous l'autoroute (Ecublens)	oui/non	Piste cyclable en montée. A la descente, situation satisfaisante en utilisant le chemin de Prévenoge	Une piste cyclable (site propre) en montée est indispensable vu les nombreux poids lourds. (Problème : bouquet d'arbres au droit des Larges Pièces). Facile à réaliser : pas de constructions.

5.8	Route de la Pierre au niveau des voies CFF, de l'autoroute et de la Venoge (Ecublens)	non	La route passe sous 3 viaducs CFF et sous l'autoroute. Il y a partout la place pour prolonger le chemin cyclable qui relie le ch. de Prévenoge et la route de Reculan sauf sous le viaduc central. Il faut faire une percée à côté de la pile Nord (au sud il y a la Venoge !)	La proposition mentionnée permettrait de mettre les vélos en site propre jusqu'au chemin de Larges Pièces et éviterait (partiellement) la construction de la piste cyclable en montée. Mais problème de réinsertion.
5.9	Route de Reculan jusqu'au giratoire de Reculan (Ecublens)	oui	La signalisation est insuffisante dans la zone industrielle avant Conforama.	-
5.10	Giratoire de Reculan –gare de Bussigny via le chemin de Cuderex et la route de l'Industrie (Bussigny)	oui	La signalisation doit être sérieusement améliorée !	Sous la voie ferrée, en montée, le trottoir mixte doit être élargi en gagnant sur le talus (env. 1 m).

Itinéraire N° 6

Lausanne-Maladière — Dorigny — Saint-Sulpice — Préverenges — Morges gare CFF

La route du lac, forcément en bordure d'agglomération, et forcément plate !

L'itinéraire souffre cependant de l'intense trafic sur la Route cantonale N° 1, qui ne dispose parfois d'aucun équipement, alors que les vitesses qui y sont tolérées sont (encore) élevées. Même si le chemin proposé ici ne se veut pas une promenade familiale (nécessaire aussi et n'existant encore que fragmentairement entre Lausanne et Morges), le risque encouru et l'inconfort subi par le cycliste sur la route du lac sont intolérables.

Cet itinéraire est en outre une desserte majeure du site des Hautes Ecoles.

Longueur : environ 9km.

Altitudes : Lausannne Maladière 383m ; pont sur la Chamberonne 377m ; route cantonale 1 (EPFL) 398m ; Saint-Sulpice village 394m ; route cantonale 1 (Castolin) 393m ; pont sur la Venoge 382m ; Etoile de Préverenges 403m (point culminant) ; pont sur le Bief 376m ; temple de Morges 374m ; Morges CFF 378m.

Communes traversées : Lausanne, Saint-Sulpice, Ecublens, Denges, Préverenges et Morges.

Route Cantonale 1 à Préverenges. Le parcours le long du lac est insuffisant (route ET promenade)

	Identification du segment	le segment est-il acceptable?	Proposition d'aménagement et de faisabilité	Remarques
6.1	Route de Vidy (Lausanne)	oui	-	L'efficacité de la zone 30 est toute relative car elle constitue un raccourci permettant aux automobilistes d'éviter la Maladière et le carrefour de la Bourdonnette. Il faut mieux contrôler le respect du 30 km/h.
6.2	Carrefour Vidy – Route Cantonale 1	oui	Rond-point (en cours de réalisation).	Fonction de ralentissement, de canalisation et de redistribution de la priorité à un endroit très dangereux.
6.3	Route Cantonale 1, entre Vidy et l'avenue Forel	oui	-	Pistes cyclables existantes. Revêtement à améliorer, surtout du côté sud. Mériteraient un meilleur éclairage.
6.4	Carrefour avenue Forel - Route Cantonale 1	non	Compléter la bande cyclable nord, avec perte de priorité claire pour ceux qui bifurquent sur Forel.	Carrefour très difficile pour ceux qui viennent de l'avenue Forel. Une étude Transitec de 2001 propose un rond-point. Un éclairage conséquent est indispensable.
6.5	Route Cantonale 1, entre l'avenue. Forel et le chemin du Pâqueret	oui	-	Bifurcation à gauche nécessitant une présélection (dangereuse) ou une attente sur le côté, avant de traverser en une fois.
6.6	Chemin du Pâqueret (St-S.)	oui	-	Bandes de part et d'autre.
6.7	Chemin du Bochet (St-S.)	oui	-	Bandes de part et d'autre.
6.8	Rue du Centre (St-Sulpice)	oui	-	Bandes, puis, au centre du village bonnes mesures de modération qui rendent inutiles des bandes.
6.9	Rue du Centre, entre l'auberge communale et le chemin des Chantres	non	Bandes cyclables.	L'aménagement, incomplet, hésite entre une solution sans ou avec bandes, du type de ce qu'il y a à l'extérieur du village : il faut choisir.
6.10	Rue du Centre du chemin des Chan-tres jusqu'à la Route Cantonale	oui	-	-

6.11 Carrefour rue du Centre – Route Cantonale 1	non	Bandes à compléter sur la rue du Centre, sas au feu.	La boucle d'un ancien terminus de bus au sud permettrait l'aménagement d'une bifurcation plaisante pour les cyclistes. L'usage du tunnel sous-route, aménagé principalement pour les cavaliers (!) n'est pas intéressant, vu la présence de feux.
6.12 Route Cantonale, de la rue du Centre à la route du Lac (Denges)	non	Bandes ou pistes cyclables.	-
6.13 Route de Genève, de la route du Lac à la rue de Lausanne (Préverenges)	non	Bandes ou pistes cyclables, réduction de la vitesse autorisée.	La vitesse limitée à 70km/h est excessive. Au sud cohabitation éventuellement possible, mais problématique, avec les piétons (assez nombreux) sur le trottoir.
6.14 Route de Genève, de la rue de Lausanne à la route d'Yverdon (Préverenges)	non	Bandes cyclables des deux côtés.	Actuellement, il n'y a qu'une bande au nord — ce qui est sans doute très bien à Préverenges. Suppose-t-on que les vélos utilisent le trottoir au sud ? A discuter…
6.15 Route de Genève, entre la route d'Yverdon et le Bief (Préver.)	non	A la montée mixité piétons-vélos sur trottoir existant ou une bande cyclable.	Bande cyclable à la descente existante. Le trottoir est sous-utilisé, il n'y a pas de riverains, ce qui n'est pas le cas au nord.
6.16 Rue de Lausanne (Morges)	oui	Achèvement des bandes là où elles sont inter-rompues*. Construction d'un parc à vélos à la halte CFF de Saint-Jean.	*(à la hauteur de la présélection pour la rue Saint-Dominique).
6.17 Place Saint-Louis (Morges)	non	Présélection pour vélos.	-
6.18 Rue Saint-Louis (Morges)	non	Contre-sens pour vélos.	-
6.19 Rue du Sablon (Morges)	non	Contre-sens pour vélos.	-
6.20 Rue du Centre	non	Contre-sens pour vélos.	-
6.21 Place de la Gare (Morges)	non	Amélioration des conditions de stationnement vélo : abris couverts, systèmes anti-vol, éclairage.	-

Itinéraire N° 7

Route cantonale N° 1 — Denges — Echandens

Itinéraire sur la rive droite de la Venoge, prolongé par l'itinéraire N° 1 en direction de Bussigny.

Ce parcours se comprend comme parcours de vélo quotidien, de l'écolier, du client de la poste d'Echandens ou du pendulaire embarquant à la station CFF ; c'est en connaissance de cause que nous n'avons pas systématiquement intégré certains tronçons, charmants au demeurant, de l'itinéraire n° 5 « Mittelland » de *La Suisse à Vélo*.

Longueur : environ 2km.

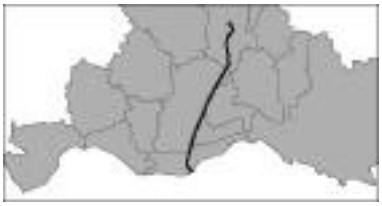
Altitudes : pont sur la Venoge 382m (point le plus bas) ; Denges 398m ; pont sur l'A1 (station CFF) 407m ; Château d'Echandens 431m (point culminant).

Communes traversées : Préverenges, Denges et Echandens.

Gare de Denges-Echandens. Le vélo et le train sont parfaitement complémentaires.

	Identification du segment	le segment est-il acceptable?	Proposition d'aménagement et de faisabilité	Remarques
7.1	Route du Lac (Denges)	non	Bandes cyclables.	-
7.2	Route de la Gare (Denges)	oui	-	Bandes existantes.
7.3	Route de la Gare, sur le pont ferroviaire	non	Accès à la station de Denges – Échandens. Amélioration de la station, avec notamment un parc à vélos sûr. Il faut également un parc à vélo couvert et éclairé près du giratoire de la route d'Yverdon.	-
7.4	Rue de la Gare (Échandens)	oui	-	Bande à la montée existante.

Itinéraire N° 8



Saint-Sulpice — Tir-Fédéral — Marcolet — Crissier

Ligne médiane nord-sud, et axe structurant fort, donc nécessairairement très fréquenté, également par les cyclistes. Axe le plus pollué de l'Ouest lausannois. L'itinéraire longe la Sorge, puis grimpe sur la légère crête entre Mèbre et Sorge où se trouve le nouveau quartier de la Fontaine, à Crissier.

L'avenue du Tir-Fédéral au sud de la voie ferrée, et le tunnel du Marcolet au nord — interdit et impraticable pour les cyclistes — drainent un trafic important qui se concentre sur l'unique possibilité de franchissement du train entre Renens et Bussigny, ce qui fait de ce pont un endroit très problématique.

Longueur : environ 5,5km.

Altitudes : Saint-Sulpice lac 374m (point le plus bas) ; le Pontet 397m ; pont sur l'A1 410m ; pont sur la voie ferrée (pont Bleu) 427m ; Marcolet 434m ; Crissier, route de Prilly 456m (point culminant).

Communes traversée : Saint-Sulpice, Ecublens et Crissier.

Tir-Fédéral, Pont Bleu et Marcolet sont un axe important — et problématique — pour les vélos.

	Identification du segment	le segment est-il acceptable?	Proposition d'aménagement et faisabilité	Remarques
8.1	Chemin du Crêt et rue du Centre, du débarcadère à la Route Cantonale 1 (St-Sulpice)	oui	-	-
8.2	Avenue du Tir Fédéral de la Route Cantonale 1 à route de la Sorge (Ecublens)	non	-	Les bandes sont souvent interrompues à cause des présélections Sens Nord-Sud : utiliser éventuellement les chemins des Clos et de Ruchoz ; nécessite un raccordement du ch. des Clos sur l'av. du Tir fédéral (cf. 2.17).
8.3	Avenue du Tir Fédéral de la route de la Sorge à la route de la Maladière (Ecublens)	oui	-	Bande cyclables existantes de chaque côté. Carrefour du Pontet : problème pour tourner à gauche.
8.4	Av. du Tir Fédéral de la route de la Maladière à la station Epenex du M1 (Ecublens)	non	Diminuer le nombre des voies de circulation motorisée Côté est : utilisation possible de la contre-allée mais elle manque entre la route de la Maladière et le chemin Champ-fleuri. Côté ouest vu l'importance du trafic, il faut au minimum une bande cyclable continue.	Bande cyclable existante côté est mais l'arrêt Crochy du M1 fait goulet
8.5	Pont bleu (Ecublens-Crissier)	non	Construire une ou deux passerelles cyclables.	Ce pont est inutilisable pour les cyclistes car les deux voies de circulation motorisée sont séparées des deux trottoirs (190 cm) par un muret Un des points les plus difficiles du réseau.

			Autre proposition pour Pont-Bleu – Marcolet : La route de Marcolet (à ne pas confondre avec la route du Pont-Bleu qui se prolonge dans le tunnel du Marcolet) pourrait être prolongée vers le sud en un seule passerelle cyclable. Etudier son insertion sur le route du Pont-Bleu en aval du pont lui-même.	
8.6	Route du Pont Bleu (Crissier)	non	Sens Sud-Nord : passer à l'est de la Route Cantonale. Créer un chemin piéton-cycliste sur le terrain agricole.	-
8.7	Quartier de la Fontaine et route de la Carrière jusqu'à Chisaz (Crissier)	oui	Pouvoir traverser le quartier de la fontaine jusqu'au rond point de la route de la carrière qui est en montée avec bande cyclable.	-

Itinéraire N° 9

Les Pierrettes — EPFL — Chavannes — Renens CFF — Crissier

Un autre axe nord-sud, en passant par la gare CFF de Renens, très important par des générateurs de trafic situés sur le parcours, ainsi que la densité d'habitation. A Chavannes, dont la densité en établissements scolaires est notoirement élevée, on peut voir un collège «intercommunal» avec un parc à vélos de plusieurs centaines de places en totale déréliction.

Point particulièrement problématique : ici aussi, c'est le franchissement de la voie ferrée à la gare de Renens. Ce problème, aisni que celui du stationnement des vélos trouveront peut-être leur solution avec une restructuration générale de la gare CFF, à la suite du Schéma directeur de l'Ouest lausannois, réflexion sur l'urbanisme et sur la suite à donner au moratoire en matière de nouveaux générateurs de trafic.

Longueur : environ 5,5km.

Altitudes : les Pierrettes 374m (point le plus bas) ; EPFL 396m ; pont sur la Sorge 388m ; Chavannes Plaine 398m ; Renens CFF 412m ; Crissier Beau-Site 441m ; Crissier, route de Prilly 456m ; Crissier village 467m (point culminant).

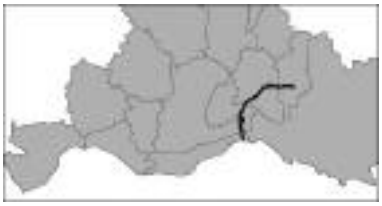
Communes traversées : Saint-Sulpice, Ecublens, Chavannes, Renens et Crissier.

Le parc à vélos du collège intercommunal de la Planta, un jour ou tous les élèves sont à l'école…

	Identification du segment	le segment est-il acceptable?	Proposition d'aménagement et faisabilité	Remarques
9.1	Chemin des Sauges (St-Sulpice)	oui	-	-
9.2	Traversée de la route cantonale pour accéder à l'avenue Forel	non	-	Cf. 6.4.
9.3	Avenue Forel – route de la Sorge (Ecublens)	non	Bandes cyclables sur l'avenue Forel et la route de la Sorge.	Cf. 2.15.
9.4	Route de Praz-Véguey jusqu'au cimetière (Chavannes)	non	Contre-sens vélo à autoriser sur la route de Praz-Véguey.	-
9.5	route de Praz-Véguey du cimetière de Chavannes jusqu'au giratoire de la route de la Maladière (Chavannes)	non	Mettre des bandes cyclables des deux côtés ou classer la rue en zone 30 km/h.	-
9.6	Avenue de la Gare jusqu'à Préfaully (Chavannes)	non	Tracer des bandes cyclables sur toute l'avenue de la Gare en supprimant la ligne médiane.	-
9.7	Avenue de la Gare de Préfaully à la place de la gare de Renens (Chavannes)	non	Mettre un contre-sens cyclistes au début de l'avenue de la Gare (près de la gare de Renens).	-
9.8	Place de la Gare (Renens) — ainsi qu'au nord de la gare CFF	non	Parc à vélo sûr, couvert et bien éclairé.	Solution idéale encore à trouver, dans le cadre d'une restructuration globale de la gare CFF.

9.9	Gare de Renens, liaison nord-sud (Renens)	non	Trois variantes : 1) Création d'une nouvelle liaison entre le nord et le sud de la voie ferrée 2) Aménager le passage sous voie (bas de la rue de Crissier) existant de façon à faciliter le passage des vélos sans gêner les piétons. 3) Tunnel routier à la rue du Simplon : suppression de la ligne médiane et création de bandes cyclables avec éclairage latéral spécifique.	Il faut une étude globale entre pour le passage nord-sud de la voie ferrée, du Marcolet à la rue du Simplon.
9.10	Rue de Lausanne (Renens)	non	Bandes cyclables.	Le centre-ville de Renens est très problématique et fait l'objet d'études de réaménagement.
9.11	Rue de Crissier (Renens)	non	Bande cyclable continue à la montée, en supprimant la ligne médiane avec vitesse limitée à 30 km.	Bande existante par endroit mais sans continuité. Le haut de l'avenue des Alpes est déjà aménagé comme cela.
9. 12	Avenue des Alpes (Crissier)	oui	-	-
9.13	Partie supérieure de l'Avenue des Alpes – traversée de la route de Prilly	non	Pour le sens descente, aménager le pont situé à la sortie du giratoire et sécuriser la bifurcation à gauche des vélos par le chemin de Chisaz. Il faudra veiller à la cohabitation piétons-cyclistes.	A la montée l'itinéraire emprunte de la route de Prilly (feux et sas vélos existants).
9.14	Rue du Centre (Crissier)	oui	La présence de vélos pourraient être signalée (pictogrammes).	Zone 30 existante.

Itinéraire N° 10



Dorigny — Renens-Piscine — Renens-Croisée — Prilly

Itinéraire le plus oriental de notre réseau ; à Lausanne, on en trouverait d'autres. On pourrait ainsi se rendre de Vidy à Prilly par un parcous « vert », en passant par la Vallée de la Jeunesse et les parkings de Bobst. Le rapprochement de Lausanne entraîne aussi un accroissement de la déclivité : il y a quelques petites côtes à gravir.

On relie ici l'extrémité orientale des Hautes écoles (c'est-à-dire où la densité de cyclistes est la plus forte), la zone sportive, scolaire, commerciale et artisanale du sud de Renens, avec les quartiers d'habitation de Renens-Village et de Prilly. Le point le plus difficile est, ici aussi, le franchissement de la voie ferrée.

Longueur : environ 3,5km.

Altitudes : plage de Dorigny 374m (point le plus bas) ; château de Dorigny 380m ; piscine de Renens 404m ; Renens Croisée 428m ; château de Renens 455m ; Prilly Centre 481m (point culminant).

Communes traversées : Saint-Sulpice, Ecublens, Chavannes, Renens et Prilly.

Rue du Léman à Renens. Les traversées de la voie ferrée sont particulièrement difficiles.

	Identification du segment	le segment est-il acceptable?	Proposition d'aménagement et faisabilité	Remarques
10.1	A travers l'UNIL	oui	Autoriser pour les vélos la traversée de la zone de l'UNIL (actuellement en interdiction générale de circuler, ayants droit exceptés, mais ce n'est pas vraiment dangereux). Limite générale à 30km/h.	L'UNIL, en collaboration avec l'EPFL, devrait s'atteler à une réflexion globale pour rendre la circulation et le stationnement des vélos plus attractifs, sur le site universitaire et aux alentours.
10.2	Av. du Léman entre la rte de la Sorge et rte de la Maladière (Ch.)	non	Bandes cyclables sas vélo au feux de la route de la Maladière.	-
10.3	Avenue du Léman de la route de la Maladière à la rue du Censuy (Chav. et Renens)	non	Prolonger la bande cyclable.	Bande existante sur la commune Chavannes, mais pas sur Renens.
10.4	Rue du Léman de la rue du Censuy au Caudray (Ren)	non	Mettre un contre-sens dans toute la longueur de la rue du Léman.	Contre-sens existant sur une partie de la rue.
10.5	Carrefour rues du Léman, du Chêne, du Caudray et du Lac et le passage sous-voies CFF ainsi que la réintroduction des vélos arrivant depuis le contre-sens de la rue du Léman (Renens)	non	Créer une bande cyclable éclairée latéralement traversant aussi le passage sous voie en rétrécissant les voies pour les voitures et pourquoi pas en supprimant la bande blanche centrale Aménager le carrefour soit en petit giratoire, soit mettre un feu pour les vélos à l'arrivée de la rue du Léman.	Réaménagement global du carrefour à étudier. Plus largement, étudier le passage Nord-Sud de Renens-Croisée à Renens-Léman, pour les cyclistes et les enfants.
10.6	Chemin des Airelles - av. du Château - chemin Du Martinet (R.)	non	Permettre le passage dans les deux sens pour les vélos.	Actuellement sens unique et/ou uniquement pour les résidents.
10.7	Avenue Floréal (Renens)	non	Bandes cyclables.	Sur la route de Cossonay, en venant de Lausanne, présélection pour cyclistes au milieu de la chaussée.