



Lausanne-Morges
Est Lausannois

ETUDE PRELIMINAIRE POUR UN DIAGNOSTIC MULTIMODAL DE LA RC 777



Photo : b-plan engineering

CHANTIER D'ETUDE DU SCHEMA DIRECTEUR DE L'EST LAUSANNOIS
JANVIER 2017

Auteur :

Jean-Christophe Birchler

Suivi technique :

Pascale Seghin – Schéma directeur de l'Est lausannois

Laure Tixier – Schéma directeur de l'Est lausannois

Alexandre Machu – Commune de Pully

Fahrad Kehtari – Commune de Paudex

Alfredo Pedretti – Commune de Lutry

Deborah Fabbo – TL

Thomas Baron - TL

Documents associés :

Volet diagnostic - Présentation complète des analyses
(b-plan, janvier 2017)

RC 777-B-P – Diagnostic multimodal – Problématiques et opportunités liées au réaménagement de l'axe, esquisse des marges de manœuvre en vue d'un AVP

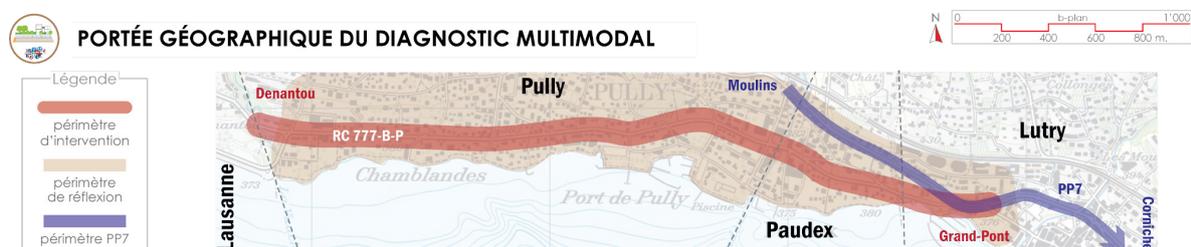
Volet aménagement - Présentation des profils types et des esquisses d'aménagement
(b-plan, janvier 2017)

Plans d'ensemble (b-plan, octobre 2016)

TABLE DES MATIÈRES

1. CONTEXTE ET PORTÉE DE L'ÉTUDE	4
2. SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC « TRANSPORTS MOTORISÉS »	5
PROBLÈMES DE CIRCULATION DES BUS	5
LOCALISATION ET CAUSES DES FILES DE VÉHICULES	6
STATIONNEMENT DANS LE PÉRIMÈTRE DE RÉFLEXION	7
ACCIDENTS ET POINTS NOIRS	8
CONCLUSION CONCERNANT LE TRAFIC MOTORISÉ	8
3. SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC « MODES DOUX »	9
TRAVERSÉES PIÉTONNES	9
AMÉNAGEMENTS CYCLABLES	10
DISTRIBUTION DES ARRÊTS	11
CONCLUSION CONCERNANT LES « MODES DOUX »	11
4. PROFILS TYPES ENVISAGEABLES	12
RÉAMÉNAGEMENT À COURT TERME	12
RÉAMÉNAGEMENT À LONG TERME	13
5. RECOMMANDATIONS EN VUE DE L'AVANT-PROJET	14
COMMUNE DE PULLY	14
DAMATAIRE ET PLACE DE LA VERRIÈRE	17
COMMUNES DE PADEX ET DE LUTRY	19
6. CONCLUSION GÉNÉRALE	20

1. Contexte et portée de l'étude



Le périmètre d'intervention du diagnostic multimodal de la RC 777-B-P s'étend de la limite Ouest de la commune de Pully (Denantou) au carrefour du Grand-Pont, à Lutry, et intègre le raccordement de cet axe routier au Projet partiel n°7 (PP7).

La requalification de la RC 777-B-P est une mesure inscrite dans le PALM. La phase 1, entre Lutry Grand-Pont et l'entrée Est de Paudex, est une mesure A du PALM 2012 (5a-EL-02) ayant obtenu un cofinancement et dont les travaux devraient débuter avant le 31 décembre 2018. La phase 2, allant de l'entrée Est de Paudex à Pully Haldimand, est une mesure B du PALM 2016 (5a-EL-05) et n'est pas cofinancée.

Ce tronçon a fait l'objet de diverses études localisées, portant tant sur l'urbanisation de ses abords que sur des aménagements ponctuels, mais n'a à ce jour jamais fait l'objet d'une réflexion d'ensemble quant à son fonctionnement et à son potentiel réaménagement.

La présente étude vise à combler cette lacune en élaborant une vision coordonnée des problématiques et des opportunités liées à un futur réaménagement de la RC 777-B-P.

Pour répondre à cet objectif, il s'agissait en particulier :

- **de synthétiser les intentions exprimées dans les nombreuses études** en cours ou achevées, notamment en vue d'y déceler d'éventuelles incohérences ;
- **de réaliser une analyse multimodale, complète et critique** du fonctionnement actuel de cet axe routier ;
- **de mettre en évidence les besoins prioritaires de réaménagement et les marges de manœuvre** sur chacun des tronçons, afin d'alimenter le cahier des charges d'une future étude d'avant-projet de réaménagement.

A l'issue du diagnostic, des propositions de réaménagement sont esquissées. Ces dernières n'ont toutefois été développées que du point de vue de l'exploitation multimodale de l'axe et n'ont pas fait l'objet d'une intégration urbanistique et paysagère. Ces éléments devront être développés lors des études ultérieures.

L'étude de « diagnostic multimodal » a été pilotée par le Schéma directeur de l'Est lausannois. Les communes concernées et un représentant des TI ont assuré le suivi et les validations techniques de l'étude. Celle-ci a ensuite été validée par le COPIL Est du 15 décembre 2016.

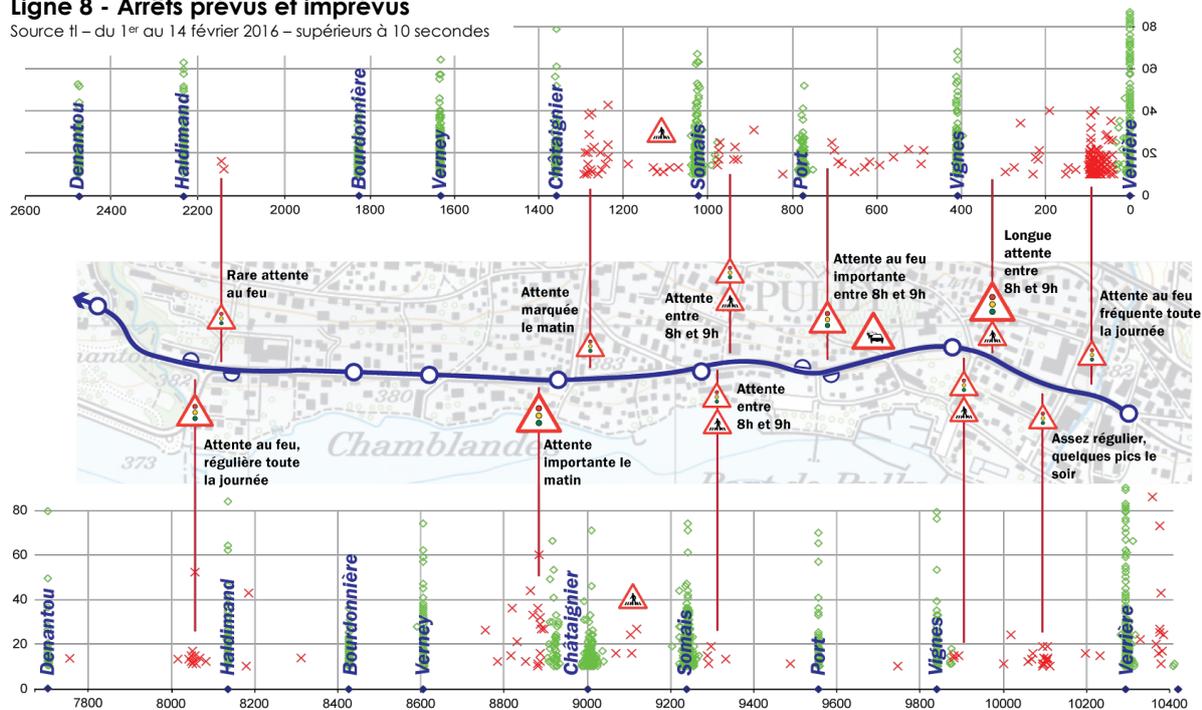
Aucune décision relative au réaménagement de l'axe n'a été prise suite au présent mandat. La pertinence des propositions alternatives présentées ci-après sera à évaluer lors de l'étude d'avant-projet à venir.

2. Synthèse du diagnostic « transports motorisés »

Problèmes de circulation des bus

Ligne 8 - Arrêts prévus et imprévus

Source tl – du 1^{er} au 14 février 2016 – supérieurs à 10 secondes



La ligne n°8 des tl parcourt le périmètre d'étude jusqu'à l'arrêt Verrière, à Paudex. Les données fournies automatiquement par le système d'aide à l'exploitation sont ainsi de bons indicateurs de la fluidité rencontrée le long de la RC 777-B-P. Les principaux constats suivants sont faits :

- **La vitesse commerciale des bus est élevée sur ce tronçon.** En moyenne, elle approche les 25 km/h entre Dentantou et Somais (dans les deux sens), et atteint 19 et 22 km/h entre Somais et Verrière, respectivement en direction de Lutry et de Lausanne.
- **Les temps de parcours sont stables (± 1 minute), à l'exception des pics de fréquentation aux heures d'entrée et de sortie des écoles.**
- **Les carrefours à feux sont peu nombreux et ne provoquent pas de gêne excessive à la circulation des bus** (rarement supérieur à 20 secondes). Néanmoins, la prise en compte des bus pourrait y être nettement améliorée, en particulier à la Damataire.
- **Le carrefour de Villardin doit faire l'objet d'une attention particulière,** car les pertes de temps pourraient s'accroître suite à son réaménagement (ouverture du tourne-à-gauche depuis Villardin risquant d'allonger les temps d'attente et les files de véhicules).
- La régularité des passages aux arrêts est bonne en direction de Lausanne, mais très aléatoire en direction de Paudex (impact de la traversée du centre de Lausanne).
- Les arrêts de bus en baignoire ne facilitent pas l'insertion des bus dans le trafic.

Bien que perfectible, la circulation des bus est jugée bonne et ne représente pas un enjeu majeur en termes de réaménagement de la RC 777-B-P. En l'absence de voie bus, des arrêts prioritaires pourraient être opportuns à l'approche des carrefours à feux provoquant occasionnellement des files de véhicules.

Localisation et causes des files de véhicules

Files de véhicules en périodes de pointe

Source : relevés du 25 et du 29 août 2016

HEURE DE POINTE DU

MATIN

Surcharge de trafic en direction de Lausanne

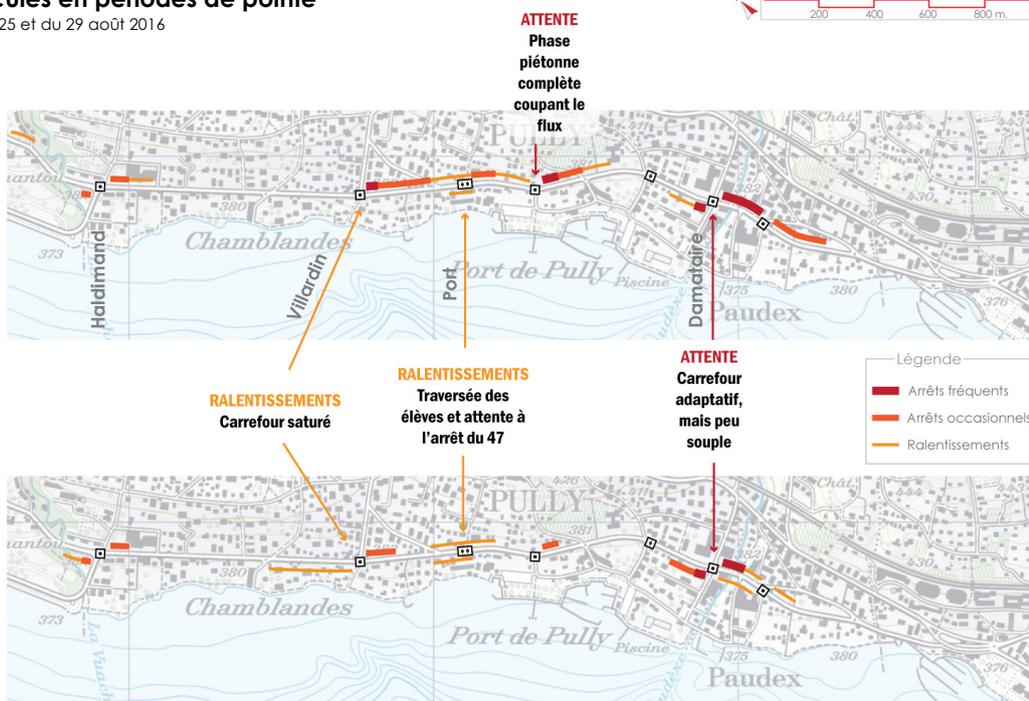
Perturbation régulière du flux de circulation

HEURE DE POINTE DU

SOIR

Meilleure répartition du trafic

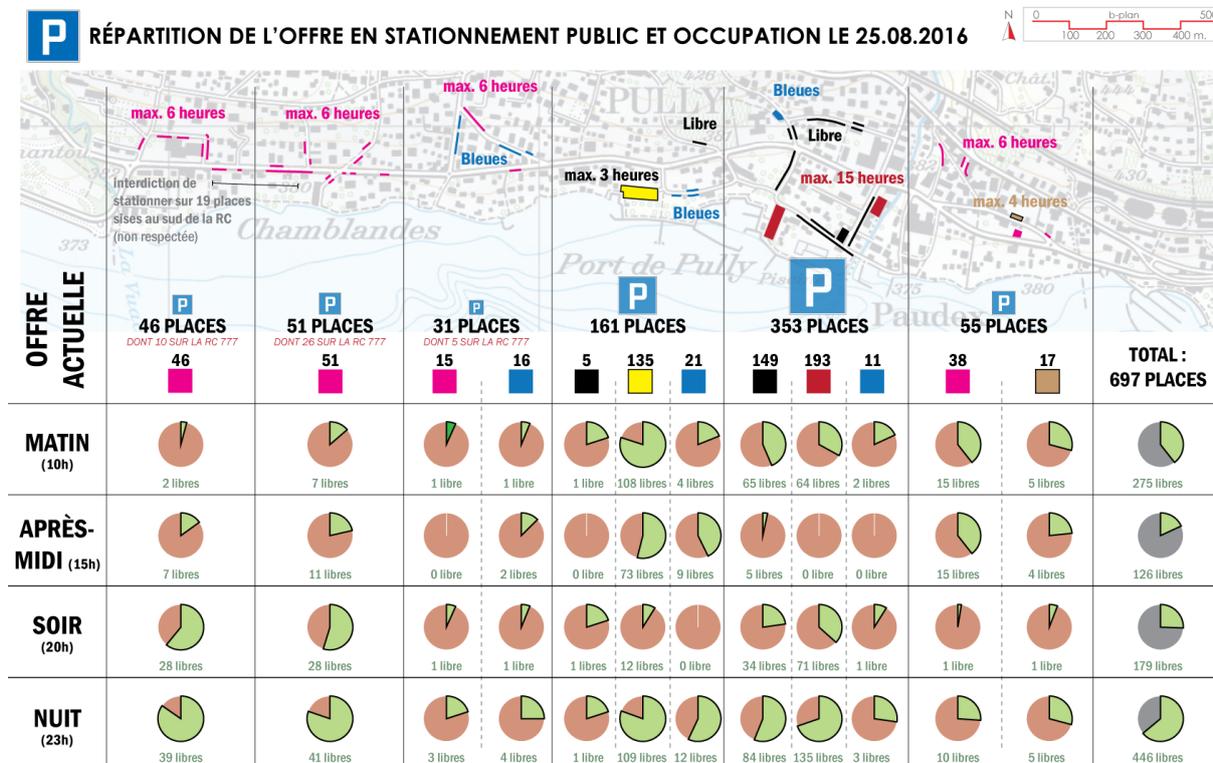
Perturbations ponctuelles de la circulation



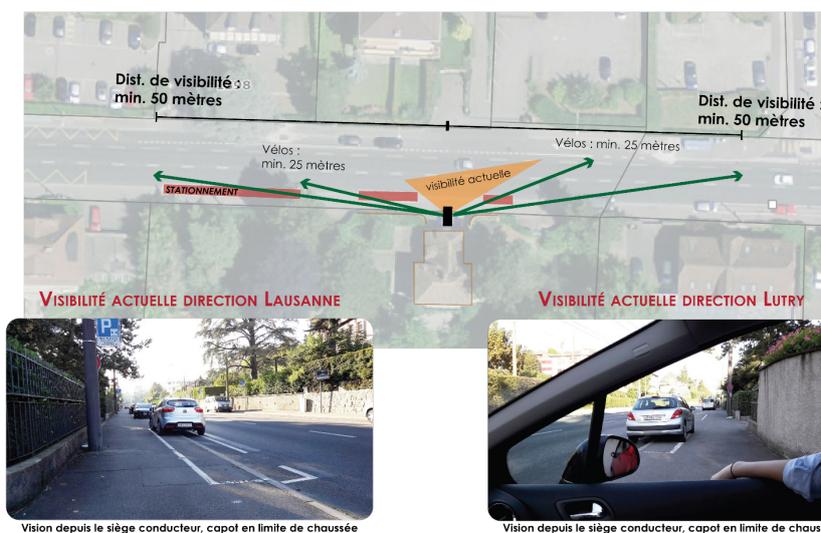
La RC 777-B-P fait partie du réseau routier principal urbain et est une des deux pénétrantes structurantes de l'Est de l'agglomération. Parcourue en 2014 par un trafic compris entre 12'000 et 16'000 véhicules par jour, **son trafic de pointe est très intense** et sa sollicitation approche les 1'100 véh/h le matin en direction de Lausanne. Néanmoins, **à l'exception des hyperpointes, le trafic est très fluide**. Les constats suivants sont faits :

- **Carrefour de la Tour Haldimand :**
Peu de problèmes identifiés. Des files de véhicules se forment occasionnellement, mais sont résorbées en un à deux cycles de feux. Le trafic matinal sur le chemin de Champittet (dépose des élèves) contraint la circulation sur l'axe routier principal.
- **Carrefour de Villardin :**
Ce carrefour est saturé en périodes de pointe et des files de véhicules peuvent occasionnellement remonter jusqu'à Somais. Ce carrefour ne provoque généralement que des ralentissements, mais sa reconfiguration (en cours) risque d'aggraver les files de véhicules sur la route cantonale, en particulier le matin.
- **Carrefour du Port :**
Bien que moins sollicité que les autres, ce carrefour provoque certains ralentissements. Les conflits (piétons-voiture) n'y étant pas autorisés, la route cantonale est bloquée à chaque demande de traversée de la route du Port. Une reconfiguration simple est à envisager.
- **Carrefour de la Damataire :**
Ce carrefour présente la configuration la plus routière du périmètre d'étude. Sollicité sur ses quatre branches, il fonctionne de manière adaptative (évolue selon la demande), mais sa configuration géométrique limite sa souplesse de fonctionnement (traversées piétonnes longues, conflits entre mouvements...). Ne présentant également pas des largeurs de voies suffisantes pour garantir une fluidité optimale du trafic, ce carrefour devrait être revu en profondeur.

Stationnement dans le périmètre de réflexion



Près de 700 places sont offertes aux automobilistes aux abords de l'axe, dont **41 places publiques sur la RC 777-B-P**. Ces places sont aménagées partiellement sur trottoir, dans un secteur à prédominance d'activité administrative. Elles sont essentiellement utilisées par des pendulaires en journée et par les visiteurs des bords du lac en soirée.

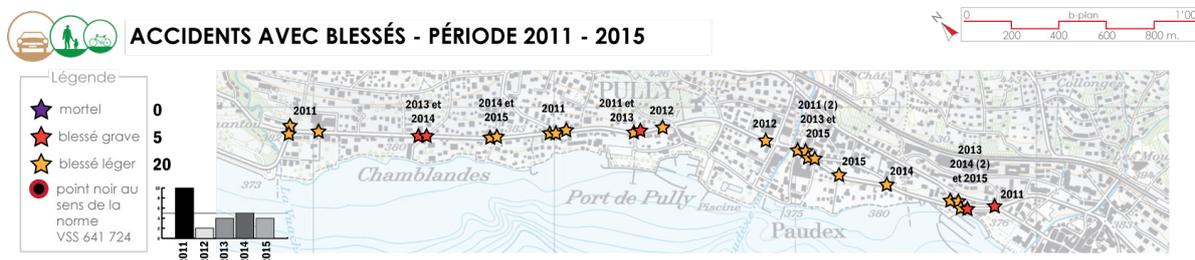


Outre la pertinence relative de ces places au regard de la politique de report modal des pendulaires vers les transports publics, **elles obstruent la visibilité aux nombreux débouchés riverains** qui les bordent et rendent leur utilisation périlleuse.

Faute de place suffisante, **la sécurité des cycles est également péjorée.**

Afin de garantir une sécurité suffisante des accès riverains et des cycles, les places de stationnement publiques présentes le long de la RC 777-B-P devraient être supprimées dans le cadre de son réaménagement.

Accidents et points noirs



En moyenne, quatre à cinq accidents comportant des blessés ont lieu chaque année le long de la RC 777-B-P. Dans près de 45% des cas, un piéton ou un cycle est impliqué.

Près d'un accident sur deux implique des véhicules quittant ou s'engageant sur la RC 777-B-P.

Conclusion concernant le trafic motorisé

Synthèse des perturbations actuelles



Le périmètre d'étude ne présente pas de réels bouchons. La circulation est toutefois très intense et des ralentissements sont possibles, en particulier entre 8h et 8h15 en direction de Lausanne.

A l'horizon 2030, les pronostics d'évolution du trafic tendent vers une stabilisation de la sollicitation de la RC 777-B-P par rapport à 2014, sous réserve de mesures de report spatial du trafic existant (mise à sens unique de la rue de la Poste notamment).

Le carrefour du Port devrait faire l'objet d'une reprogrammation à court terme (autorisation du conflit piéton-voiture), ainsi que d'une amélioration du marquage de la zone d'attente du tourne-à-gauche d'accès à la route du Port. Son fonctionnement en serait assoupli et optimisé.

Le carrefour de la Damataire ne peut pas faire l'objet de mesures légères d'optimisation et doit être traité dans le cadre d'un réaménagement en profondeur de ce secteur.

La pertinence de la régulation de la traversée piétonne présente dans le secteur des Vignes est discutable, notamment en regard de sa faible utilisation et de la prise en considération lacunaire des bus.

3. Synthèse du diagnostic « modes doux »

Traversées piétonnes

La présence piétonne est assez faible le long de la RC 777-B-P, à l'exception des secteurs particuliers de Somais (gymnase de Chamblande) et de Damataire-Verrière (nombreux services, emplois et commerces). Bien que ponctuellement étroits, **les trottoirs disponibles de part et d'autre de la route sont jugés satisfaisants**.

Néanmoins, si les flux Est-Ouest sont limités, **les traversées piétonnes peuvent être passablement fréquentées**, que ce soit pour accéder aux arrêts de transports publics, aux sites scolaires ou au sentier des rives du lac.



Le maillage Nord-Sud à travers les quartiers est satisfaisant, mais des itinéraires pourraient être mieux valorisés, tant du point de vue de leur aménagement (sentier Davel, traversée du gymnase de Chamblande) que de leur lisibilité (signalisation des accès au sentier des rives du lac).

Les traversées piétonnes existantes sur la RC 777-B-P présentent de nombreux défauts d'aménagement : absence d'îlot central, marquage effacé, bordures non abaissées...



Paudex : traversée « tennis »



Pully : traversée « Davel »



Pully : traversée « Verney »

Si l'aménagement d'un îlot central n'est pas obligatoire au sens de la norme VSS 640 241, il est vivement recommandé sur les axes présentant des quantités de trafic aussi importantes.

L'abaissement des bordures est également nécessaire, conformément aux règles d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.

La plupart des traversées piétonnes présentes le long de la RC 777-B-P doivent être remises aux normes, afin d'améliorer leur sécurité et leur accessibilité.

Aménagements cyclables



La RC777-B-P fait partie du **réseau cyclable structurant et de loisir du PALM 2016**, ainsi que du réseau national de cyclotourisme.

Seule pénétrante Est de l'agglomération pratiquement plate, elle est **parcourue en moyenne par plus de 600 cyclistes par jour** (comptages 2014), soit un flux équivalent aux axes structurants du centre-ville de Lausanne (avenue Ruchonnet et rue des Terreaux).

L'axe n'est que **partiellement équipé de bandes cyclables** et propose ainsi un aménagement discontinu, en particulier en direction de Lutry. De plus, les aménagements existants ne répondent pas toujours aux standards actuels en matière de confort et de sécurité des usagers.



Bande cyclable étroite (~1.2 m) et présence de grilles d'évacuation des eaux



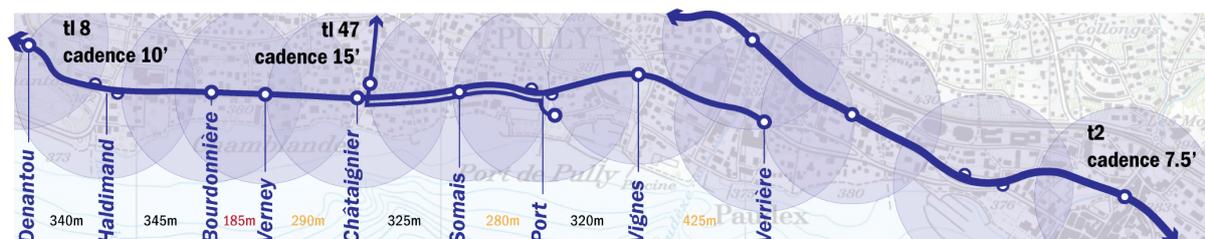
Absence de zone de sécurité le long du stationnement (50cm)

Dans le cadre de son réaménagement, les équipements cyclables doivent être entièrement revus et complétés le long de la RC 777-B-P.

En présence de stationnement, la bande cyclable doit être séparée par une zone de sécurité de 0.5 à 1.0 m, respectivement du stationnement longitudinal et oblique.

Distribution des arrêts

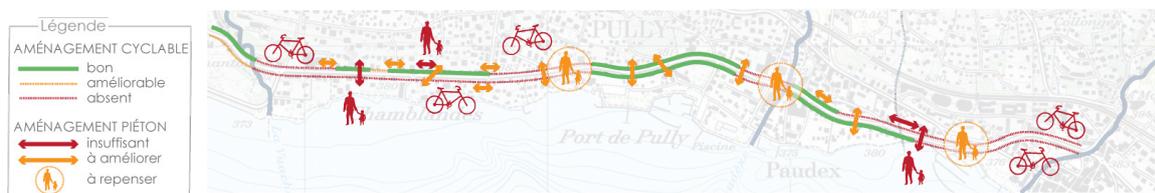
La densité actuelle des arrêts de la ligne n°8 offre une desserte fine aux riverains de la route cantonale. **Leur répartition semble judicieuse, à l'exception des arrêts « Bourdonnière » et « Verney », distants de seulement 185 mètres.** L'opportunité de leur fusionnement est à examiner dans le cadre de l'avant-projet.



Les autres arrêts ne devraient faire l'objet que de modifications mineures pour améliorer leur positionnement vis-à-vis des traversées piétonnes et leur lisibilité (arrêts de type « face à face » préconisés par les TL).

Conclusion concernant les « modes doux »

Synthèse des problématiques actuelles de mobilité douce



Les trottoirs sont généralement suffisants, à l'exception de quelques zones ponctuellement étroites ou inconfortables. **Des améliorations devraient être apportées à la lisibilité des accès au cheminement longeant l'entreprise Tetra-Laval** (secteur Haldimand), ainsi qu'au trottoir extrêmement étroit présent du côté Nord, à la limite des communes de Paudex et de Lutry.

Les traversées piétonnes parallèles ou perpendiculaires à la RC 777-B-P sont presque toute perfectibles, que ce soit par l'absence d'îlot central, d'abaissement de trottoir ou de contraste suffisant vis-à-vis du revêtement de chaussée.

Les secteurs « Somais – Chamblandes », « Damataire – Verrière » et « Grand-Pont » sont des pôles particuliers pour lesquels un aménagement spécifique de l'espace public devrait être étudié.

Les équipements cyclables sont actuellement fortement lacunaires et doivent impérativement être complétés dans le cadre du réaménagement.

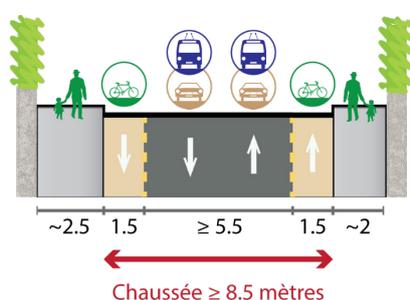
4. Profils types envisageables

Réaménagement à court terme

Dans le cadre d'un réaménagement à court terme de la RC 777-B-P, **seules des modifications légères du profil peuvent être envisagées**. Les coûts devant être limités, les déplacements des bordures de trottoirs existants doivent être exceptionnels.

Dans ces conditions et pour répondre aux enjeux mis en évidence dans le cadre du diagnostic, seuls **deux profils types sont envisageables**.

Le marquage d'une « voie centrale banalisée »



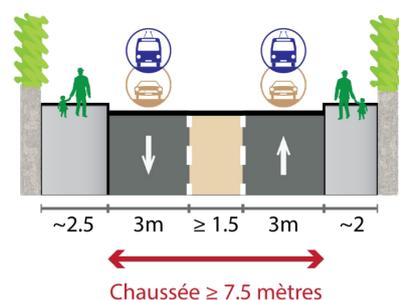
Cet aménagement consiste à marquer systématiquement des bandes cyclables de 1,5m de part et d'autre de l'axe, en laissant un espace libre de circulation de 5,5m au centre de la chaussée, sans ligne centrale de guidage.

Le croisement entre deux poids lourds est effectué par déport des véhicules sur les bandes cyclables.

Un réaménagement de surface de la RC 777-B-P, de type voie centrale banalisée, offrirait un confort appréciable aux cyclistes sans péjorer la fluidité du trafic automobile.

Malheureusement, à ce jour, **de nombreuses sections de la RC 777-B-P présentent une chaussée de largeur totale inférieure à 8,5m**. Sur ces sections, le croisement de voitures devrait être réalisé à vitesse réduite ou en se déportant sur les bandes cyclables. Si la sécurité des cycles n'est pas forcément péjorée, le confort serait diminué et les marquages cyclables présenteraient une usure rapide.

Le marquage d'une « bande centrale polyvalente »



Cet aménagement consiste à réserver des voies de circulation de 3m de part et d'autre de l'axe, et de réserver un espace multifonctionnel au centre de la chaussée.

Les cyclistes ne disposent pas de voies spécifiques et l'espace central est utilisé par les automobilistes pour les devancer.

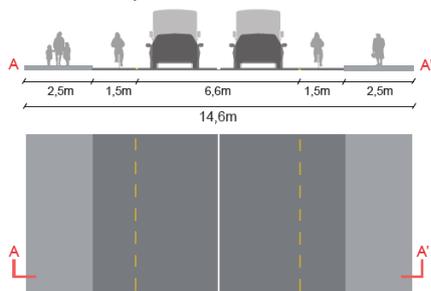
La bande polyvalente sert également à la mise en présélection des véhicules voulant entrer sur les nombreux accès riverains latéraux, à l'accueil des îlots de traversées piétonnes et, en l'absence de passage piéton, à proposer une aide à la traversée.

Malgré le manque regrettable d'aménagements cyclables, le marquage d'une bande centrale polyvalente est compatible avec l'ensemble des sections de la RC 777-B-P et a ainsi été préféré pour les esquisses à court terme présentées en annexe.

Réaménagement à long terme

Suite à de précédentes études, **la Ville de Pully a développé une « Charte des aménagements routiers » émettant diverses prérogatives à suivre dans le cadre des projets routiers.** Cette charte n'a pas été validée à ce jour, mais présente le profil type recommandé suivant pour la RC 777-B-P :

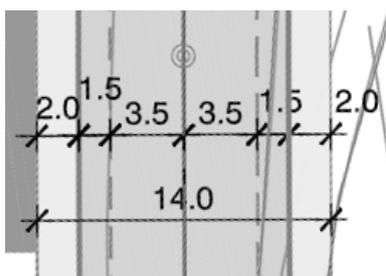
Gabarits optimaux



Dans un gabarit d'espace libre de 14,6m, il intègre les principaux équipements standards actuels :

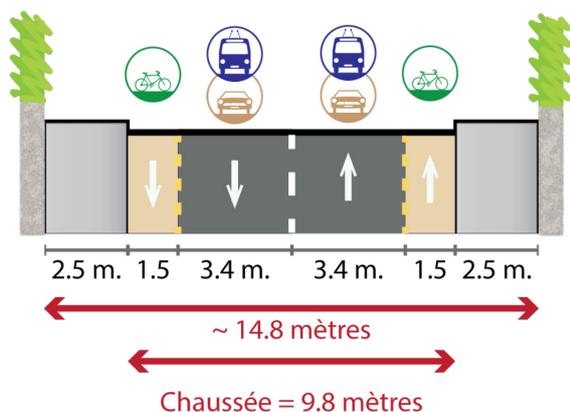
- des trottoirs confortables de 2,5 m
- de larges bandes cyclables de 1,5m
- des voies de circulation de 3,3m par sens

Sur la commune de Lutry, **la RC 777-B-P se raccorde au PP7** qui prévoit un profil similaire, mais intégrant des largeurs de voies de circulation légèrement différentes :



Les aménagements cyclables restent inchangés, mais les trottoirs sont rétrécis à 2m et les voies de circulation élargies à 3,5m.

Les deux profils étant compatibles, leur raccordement n'est pas problématique. Néanmoins, afin de garantir un confort optimal à l'ensemble des usagers, il est recommandé de procéder à un réaménagement de la RC 777-B-P à l'aide du profil intermédiaire suivant :



- **le maintien de trottoirs larges (2,5m)** est préférable, si la place le permet
- **des voies de circulation d'une largeur minimale de 3,4m** sont à prévoir pour permettre le dépassement des cycles par un bus, sans que ce dernier empiète sur les voies adjacentes.

Le domaine public ne présentant pas toujours une largeur de 14,8 mètres, **des expropriations ponctuelles seront nécessaires.**

5. Recommandations en vue de l'avant-projet

Les pistes suivantes d'aménagement seraient à approfondir dans le cadre de l'avant-projet. Les esquisses présentées ne sont à considérer que comme l'illustration d'une des options possibles. Aucun aménagement n'est validé à ce stade.

D'une manière générale, la viabilité des aménagements doit être vérifiée en regard des contraintes de circulation des convois spéciaux de type 2.

Commune de Pully

■ Tronçon 1 – Haldimand :

- l'opportunité et la faisabilité de réaliser un giratoire au croisement Guisan/Haldimand, dans le but d'économiser des emprises le long de la RC 777-B-P (suppression de l'actuelle voie de présélection) ;
- le marquage d'une bande cyclable à la montée, entre le carrefour Haldimand et la limite communale de Lausanne ;
- le marquage d'une bande cyclable à la montée de l'avenue de la Tour Haldimand et l'insertion d'un îlot sur traversée piétonne faisant face de l'entrée du parc ;
- l'amélioration de la lisibilité de l'accès au sentier piétonnier longeant la société Tetra-Laval, ou son remplacement par un trottoir classique ;
- l'aménagement de trottoirs traversants au débouché des axes secondaires (chemin de Champittet et/ou du Manoir).



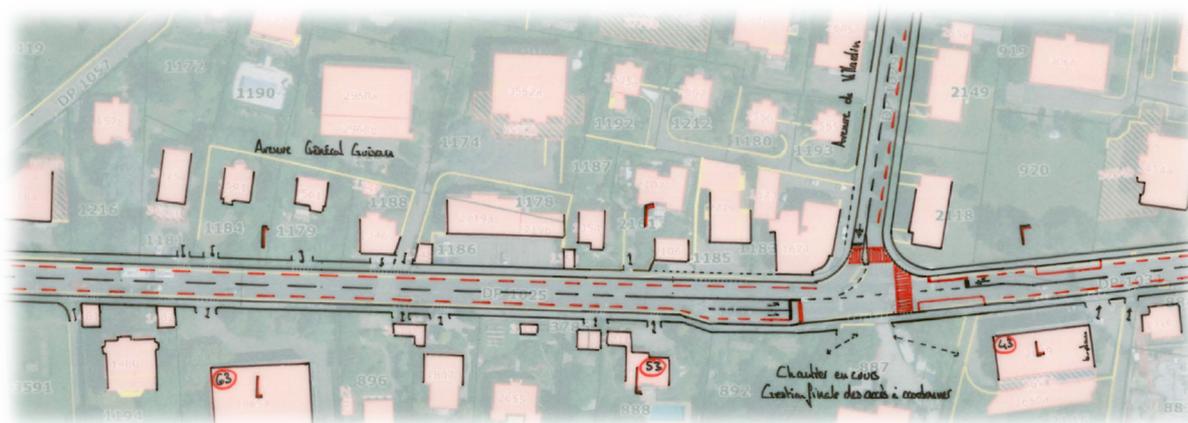
■ **Tronçon 2 – Verney :**

- la pertinence de maintenir deux arrêts de bus ou de fusionner les arrêts « Bourdonnière et Verney » ;
- la suppression du stationnement public le long de la RC 777-B-P ;
- la réalisation d'emprises côté Nord, le long du PQ Chamblandes (environ 1,8 mètre) ;
- l'aménagement systématique de trottoirs traversants au débouché des axes secondaires.



■ **Tronçon 3 – Villardin :**

- la suppression du stationnement public le long de la RC 777-B-P ;
- la localisation des arrêts de bus en regard de leur accessibilité piétonne, de la possibilité d'aménager des quais surélevés et des largeurs de trottoirs disponibles ;
- la possibilité de supprimer le stationnement des véhicules ayant cours, sur fonds privé, mais en dehors de places légalisées (par exemple devant les portes de garage) ;
- la pertinence de la session des emprises obtenues préalablement en vue de réaliser l'arrêt en baignoire au Sud-Ouest du carrefour ;
- l'utilisation des réserves de domaine public disponibles à l'Est du carrefour.



■ **Tronçon 4 – Somais-Chamblandes : Secteur à enjeux urbanistiques**

- la suppression du stationnement public le long de la RC 777-B-P et sa compensation par l'aménagement de stationnement courte durée au bas du chemin de Somais ;
- la création d'un vrai espace public, à aménager et équiper ;
- l'élargissement des trottoirs à proximité du gymnase de Chamblandes ;
- la relocalisation de l'arrêt de bus « nord » dans une zone offrant plus de place pour l'attente ;
- la faisabilité d'un arrêt priorisant en direction de Lausanne, pour favoriser l'approche des bus au carrefour de Villardin ;
- l'éventuel regroupement des deux traversées piétonnes actuelles en une unique traversée élargie (meilleure répartition des piétons).



■ **Tronçon 5 – Port :**

- à l'Ouest du carrefour du Port, la réalisation d'emprises côté Nord ou la négociation d'une convention d'utilisation en vue de déplacer le trottoir existant (env. 1,8 mètre) ;
- à l'Est du carrefour du Port, la réalisation d'emprises côté Sud en vue d'améliorer le confort des aménagements cyclables et élargir le trottoir existant (env. 1,7 mètre) ;
- la reprogrammation du carrefour du Port (autorisation des conflits avec la traversée piétonne du Port) et la mise à disposition d'une zone d'attente suffisante pour stocker les tourner-à-gauche ;
- la pertinence d'un trottoir traversant au débouché de la route du Port, plus élégant, mais contraignant pour la circulation des bus et la lisibilité du carrefour.



■ Tronçon 6 – Vignes :

- l'aménagement de trottoirs traversants au débouché des axes secondaires (route du Port et/ou chemin des Vignes) ;
- la relocalisation de la traversée piétonne au plus près des arrêts de bus ;
- la faisabilité d'un arrêt priorisant en direction de Paudex, pour favoriser l'approche des bus au carrefour de la Damataire ;
- la réalisation d'emprises côté Sud, le long du PQ « Route du port », pour déplacer et élargir le trottoir existant (environ 1,7 mètre) ;
- la faisabilité d'un élargissement des emprises publiques le long des rez d'activité présents entre le chemin de Vigne et la Damataire (environ 2 mètres), par exemple en remplaçant le stationnement perpendiculaire par du stationnement longitudinal.

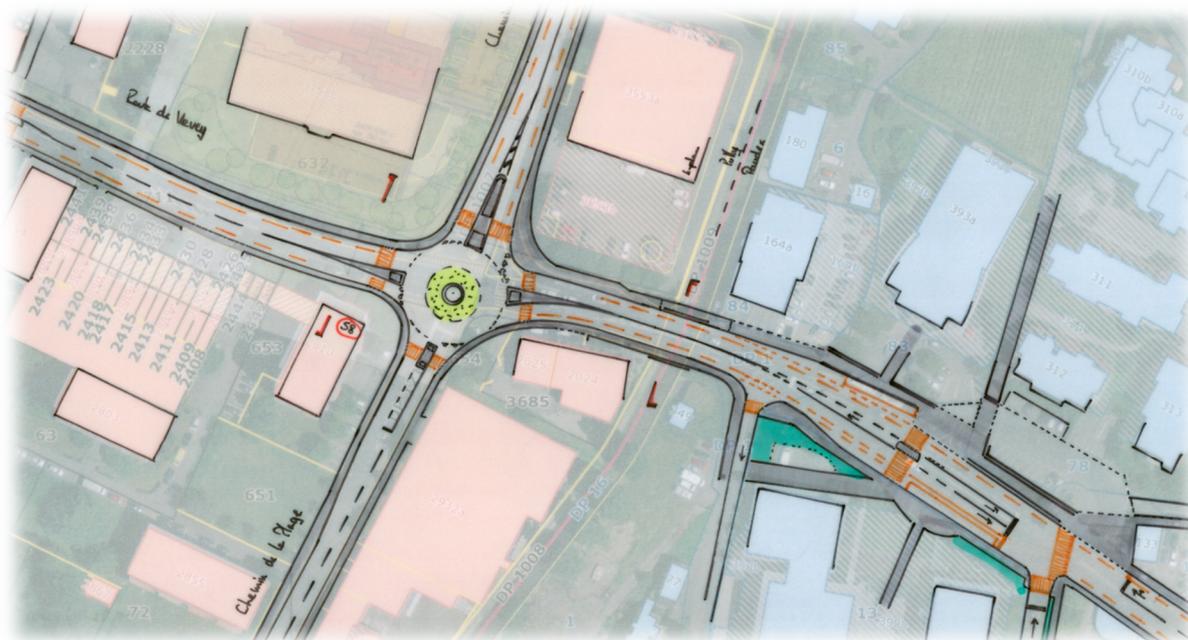


Damataire et Place de la Verrière

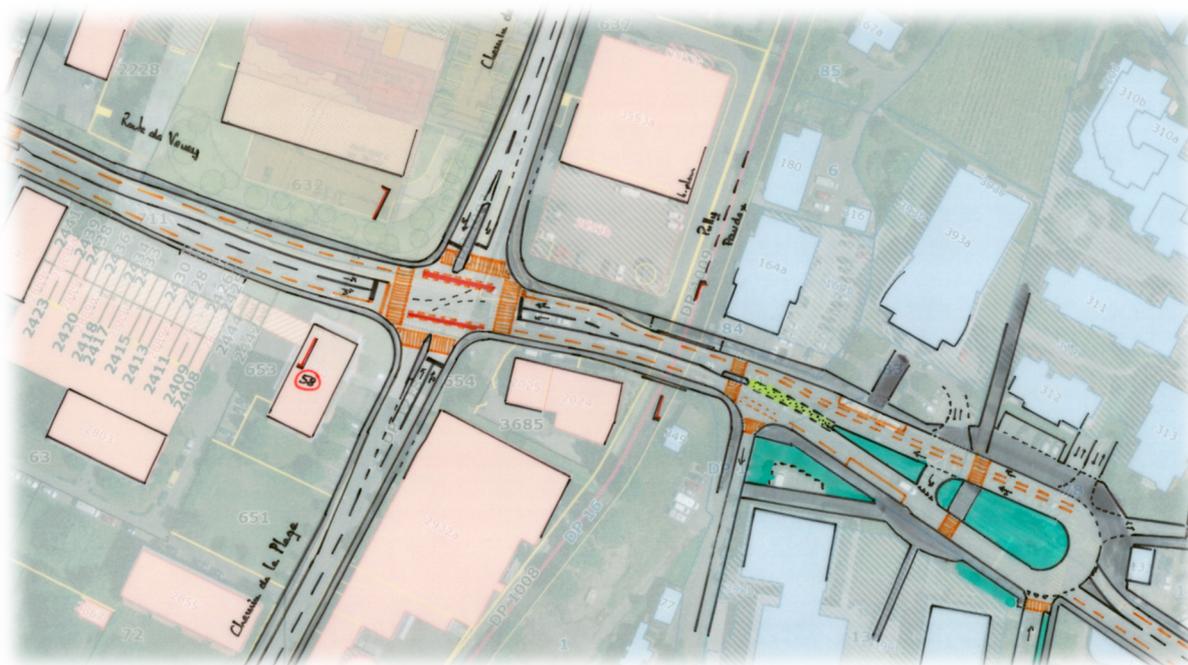
■ Tronçon 7 – Paudèze : Secteur à enjeux urbanistiques

- la récupération des emprises publiques prévues dans le règlement du PQ « Mallieu-Damataire » (environ 4,5 mètres) ;
- l'opportunité et la faisabilité d'un giratoire, permettant d'éviter la réalisation de voies de présélection, ou le réaménagement du carrefour à feux de la Damataire ;
- la faisabilité d'une passerelle piétonne au Nord du pont sur la Paudèze, et l'élargissement du trottoir Sud présent sur ce dernier ;
- le réaménagement ponctuel de la place de la Verrière, afin de marquer son identité et améliorer sa lisibilité, ou sa transformation en place tournante ;
- l'amélioration des continuités piétonnes Nord-Sud, en lien avec les arrêts de bus et les itinéraires existant entre le lac et la route du Simplon (PP7) ;
- l'opportunité de créer un poste de dosage du trafic pénétrant sur la place de la Verrière, en provenance de Lutry (contrôle de l'entrée de ville).

- Options 1 de réaménagement



- Options 2 de réaménagement



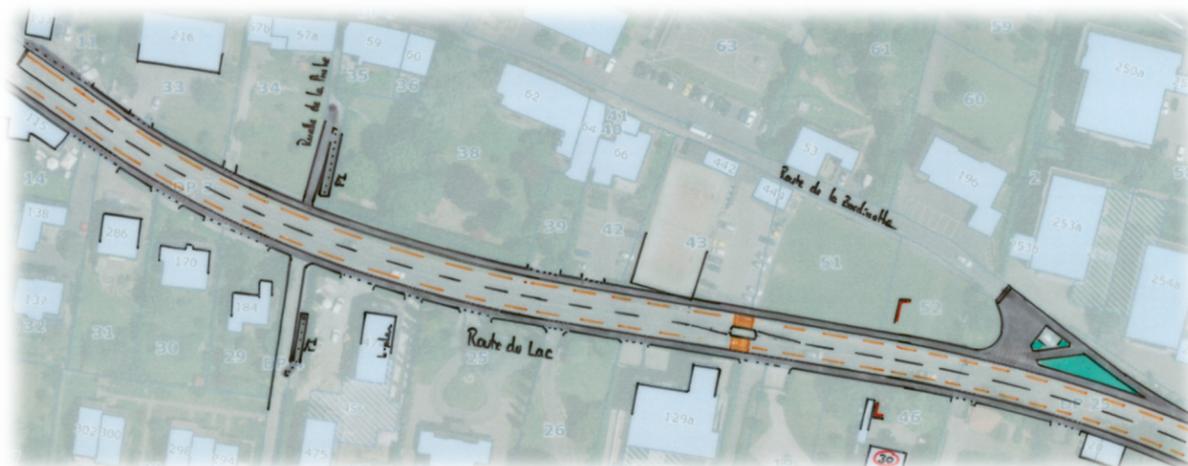
Les réaménagements du carrefour Damataire et de la Place de la Verrière devraient être traités en parallèle, mais sont indépendants.

Le pont sur la Paudèze sert de transition entre les deux périmètres d'intervention technique et urbanistique. Son profil devrait être identique dans toutes les situations.

Communes de Paudex et de Lutry

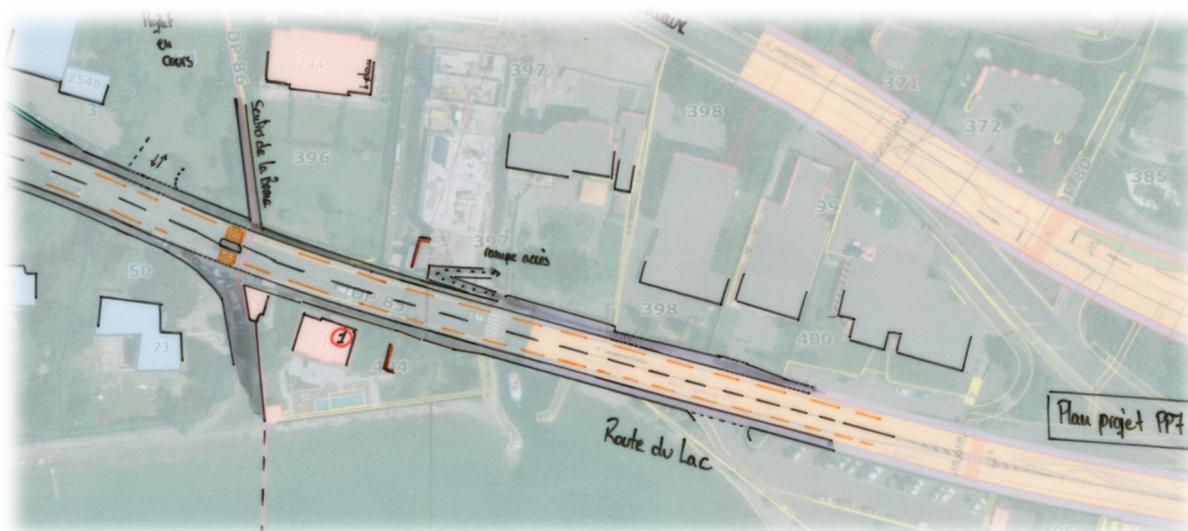
■ Tronçon 8 – Bordinette :

- la réalisation d'emprises au droit du garage de la Bordinette pour déplacer le trottoir existant ;
- la réalisation d'emprises au droit du terrain de sport, pour déplacer et élargir les trottoirs existants (environ 2,8 mètres) ;
- la modification du bas du parking du tennis, pour déplacer la rampe piétonne ;
- la faisabilité d'une adaptation de l'angle Sud du tennis, ou du rétrécissement ponctuel du trottoir.



■ Tronçon 9 – Lutry :

- la faisabilité d'un élargissement du trottoir Nord, entre le sentier de la Borne et le raccordement avec le PP7 ;
- le déplacement de la traversée piétonne au droit du sentier de la Borne, afin d'améliorer la continuité piétonne Nord-Sud et proposer un itinéraire d'évitement en cas d'impossible élargissement du trottoir Nord.



6. Conclusion générale

La RC 777-B-P ne présente actuellement que peu de dysfonctionnements. Ces derniers sont essentiellement liés à la vétusté de ses équipements dont la mise à jour serait souhaitable :

- **Revoir l'aménagement et le marquage des traversées piétonnes** en proposant systématiquement des abaissements de trottoirs de part et d'autre de la traversée, ainsi qu'un îlot central de sécurité.
- **Supprimer le stationnement sur chaussée à proximité des accès riverains** pour garantir une visibilité adéquate et améliorer la sécurité des cycles le long de la RC 777-B-P.
- **Améliorer la continuité et le confort des aménagements cyclables** en proposant, dans la mesure du possible, des bandes cyclables de 1,5 mètre de part et d'autre de la chaussée.
- **Procéder à des réaménagements urbanistiques et paysagers en profondeur des secteurs de « Somais-Chamblandes » et « Damataire-Verrière »**, afin de leur donner une identité en adéquation avec leur fonction de nœuds locaux.
- **Envisager deux arrêts de bus prioritants** à l'approche du carrefour de la Damataire, en direction de Paudex, et à l'approche du carrefour de Villardin, en direction de Lausanne.

Compte tenu de la longueur du tronçon soumis au présent diagnostic (près de 3 km) et de l'homogénéité des recommandations émises pour son réaménagement, la requalification de l'axe peut être envisagée en plusieurs étapes.

Si un réaménagement à court terme devait s'avérer nécessaire, sans permettre la réalisation d'emprises supplémentaires ou le déplacement des bordures actuelles, **un arbitrage devrait être réalisé entre les avantages et inconvénients des deux profils envisageables :**

- **le marquage d'une voie centrale banalisée**, offrant des voies cyclables continues, mais qui devront être ponctuellement empruntées par les automobilistes faute de chaussée suffisamment large pour croiser ;
- **le marquage d'une bande centrale polyvalente**, favorisant la fluidité et la sécurité générale du trafic, mais ne proposant aucun aménagement spécifique à destination des cyclistes.



Jean-Christophe BIRCHLER
Directeur

<http://www.est-lausannois.ch/>

Schéma directeur de l'Est lausannois

Chemin du Closel 15, CP 129

1020 Renens



Photo : b-plan engineering