



Lausanne-Morges
Est Lausannois



IMAGE DIRECTRICE DES MOBILITÉS ACTIVES DE L'EST LAUSANNOIS



©Ville de Pully

Janvier 2025

IMPRESSUM

Groupe décisionnel :

Membres du COPIL Est

Commune de Pully, présidence
Commune de Belmont
Commune de Lutry
Commune de Paudex
Commune de Pully
Canton, DGMR

M. Gil Reichen, Syndic
Mme Catherine Schiesser, Conseillère municipale
M. Patrick Sutter, Conseiller municipal
M. Jean-Philippe Chaubert, Syndic
M. Marc Zolliker, Conseiller municipal
M. Federico Molina

Groupe de suivi technique :

Bureau du SDEL :

Commune de Belmont
Commune de Lutry
Commune de Paudex
Commune de Pully
Canton, DGMR

Mme Pascale Seghin
Mme Floriane Viroux
M. Andrea Da Campo
Mme Noémie Urfer
M. Jean-Philippe Chaubert
Mme Cindy Freudenthaler
Mme Deborah Fabbo

Mandataire :

Christe & Gygax Ingénieurs Conseils SA

M. Antoine Poltier,
Mme Viviane Lacroix,
Mme Aurore Crettenand

Rue du Lac 6
Case postale
1401 Yverdon-les-bains
T +41 24 425 33 44
www.cgingenieurs.ch

Les partenaires ci-dessous prennent acte du contenu de la présente étude et se déclarent favorables à poursuivre les démarches destinées à atteindre les objectifs formulés dans le document.

Pour la commune de Belmont-sur-Lausanne, le 07.05.2025

Au nom de la Municipalité



Le Syndic : N. Greiner



Le secrétaire : G. Vagnières

Pour la commune de Lutry, le 12/05/2025

Au nom de la Municipalité



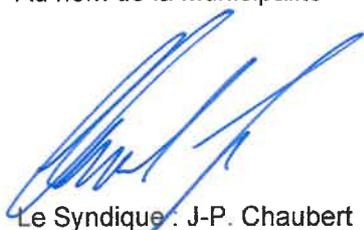
Le Syndic : C. Monod



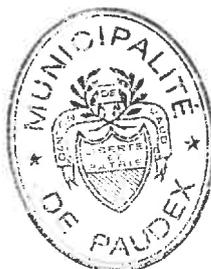
Le secrétaire : P. Csikos

Pour la commune de Paudex, le 14.05.2025

Au nom de la Municipalité



Le Syndic : J-P. Chaubert



Le secrétaire : N. Chamorel

Pour la commune de Pully, le 2.2.MAI 2025

Au nom de la Municipalité

Le Syndic : G. Reichen



Le secrétaire : P. Steiner

Pour l'Etat de Vaud,
Département de la culture, des infrastructures et des ressources humaines (DCIRH),
le 8.05.2025

Au nom de la Direction générale de la mobilité et des routes

Le Directeur général : P-Y Gruaz





Table des matières

1.	CADRE, BUTS, ET PÉRIMÈTRE DE L'ÉTUDE	1
1.1.	Contexte et buts de l'étude	1
1.2.	Périmètre de l'étude	2
1.3.	Pilotage et accompagnement de l'étude	4
1.4.	Portée du document	4
1.5.	Méthodologie de travail	5
2.	DIAGNOSTIC, ENJEUX ET OBJECTIFS	6
2.1.	Mobilité active - Généralités et avantages	6
2.2.	Projets en cours et planifiés en lien avec la mobilité active - SDEL	9
2.3.	Pôles générateurs de déplacements piétons et vélos (actuels et futurs)	10
2.4.	Répartition modale - Agglomération de Lausanne - Morges	12
2.5.	Planifications supérieures (SDEL, PALM, Canton de Vaud)	14
2.6.	Synthèse du diagnostic et enjeux	16
3.	ORIENTATIONS STRATÉGIQUES	18
3.1.	Rôle futur de la marche et du vélo dans le SDEL - Horizon 2040-2045	18
3.2.	Objectifs généraux et spécifiques	19
3.2.1.	Objectifs généraux	19
3.2.2.	Objectifs pour le vélo	20
3.2.3.	Objectifs pour la marche	20
4.	RÉSEAU PIÉTON PROJETÉ	21
4.1.	Méthodologie	21
4.2.	Besoins de liaisons	21
4.3.	Réseau piétonnier projeté du SDEL	21
4.3.1.	Définitions	21
4.3.2.	Réseau piétonnier projeté - Horizon 2040-2045	23



4.4.	Analyse de conformité des aménagements actuels	25
4.4.1.	Niveau de conformité - Éléments et valeurs seuils	25
4.4.2.	Niveau de conformité actuel	27
5.	RÉSEAU CYCLABLE PROJETÉ	29
5.1.	Méthodologie	29
5.2.	Connexions du SDEL au périmètre avoisinant	29
5.3.	Besoins de liaisons	31
5.4.	Réseau cyclable projeté du SDEL	33
5.4.1.	Définitions	33
5.4.2.	Réseau cyclable projeté du SDEL - Horizon 2040-2045	33
5.5.	Réseau cyclable - Analyse de conformité	35
5.5.1.	Éléments et valeurs-seuils pour carrefours et aménagements en tronçons	35
5.5.2.	Niveau de conformité des carrefours existants	38
5.5.3.	Niveau de conformité des aménagements en tronçons existants	40
5.5.4.	Conformité des aménagements - Synthèse	40
5.6.	Réseau cyclable projeté - Indice de pénibilité à la montée	42
6.	MESURES	44
6.1.	Paramètres d'actions	44
6.2.	Mesures infrastructurelles	47
6.2.1.	Identification et plan des mesures	47
6.2.2.	Niveau d'opportunité de la mesure	49
6.2.3.	Pesée d'intérêt technique des mesures infrastructurelles	53
6.2.4.	Tableau des mesures	53
6.2.5.	Fiches thématique	60
6.3.	Mesures de promotion de la marche et du vélo	66



6.3.1. Fiches thématiques	66
6.3.2. Tableau des mesures	69
7. SYNTHÈSE ET CONCLUSION	72



Liste des figures

- Figure 01 : Périmètre de l'étude
- Figure 02 : Méthodologie de travail
- Figure 03 : Pôles générateurs de déplacements piétons et vélos (actuels)
- Figure 04 : Parts modales - Agglomération Lausanne-Morges
- Figure 05 : Superposition des réseaux cyclables issus des planifications supérieures
- Figure 06 : Mobilités actives - Synthèse du diagnostic et enjeux
- Figure 07 : Besoins de liaisons pour piétons
- Figure 08 : Réseau piétonnier projeté - Horizon 2040-2045
- Figure 09 : Éléments et valeurs seuil pour aménagements piétons
- Figure 10 : Réseau piétonnier projeté - Niveau de conformité des aménagements existants
- Figure 11 : Accroches au réseau cyclable des communes limitrophes au SDEL
- Figure 12 : Besoins de liaisons pour les déplacements à vélo
- Figure 13 : Réseau cyclable projeté - Horizon 2040-2045
- Figure 14 : Éléments et valeurs seuil pour dans carrefours
- Figure 15 : Éléments et valeurs seuil pour aménagements cyclables en tronçons
- Figure 16 : Réseau cyclable projeté - Niveau de conformité des carrefours existants
- Figure 17 : Réseau cyclable projeté - Niveau de conformité des aménagements en tronçons existants
- Figure 18 : Réseau cyclable projeté - Indice de pénibilité à la montée



-
- Figure 19 : Images de visualisation "Infrastructure pour tous" - Source : Revue de la Conférence Vélo Suisse - "LE FUTUR EST MAINTENANT" - 02/23
- Figure 20 : Numéro des mesures infrastructurelles
- Figure 21 : Méthode d'évaluation du niveau d'opportunité
- Figure 22 : Évaluation du niveau d'opportunité des mesures
- Figure 23 : Réseau cyclable projeté - Évaluation de la pesée d'intérêt technique des projets de mise en conformité cyclable
- Figure 24 : Tableau de synthèse des mesures infrastructurelles
- Figure 25 : Zone de rencontre dans les centralités de quartier
- Figure 26 : Mesures de signalisation pour les piétons et les cycles
- Figure 27 : Amélioration des itinéraires cyclables alternatifs
- Figure 28 : Stationnement vélo
- Figure 29 : Aménagements adaptés aux personnes à mobilité réduite
- Figure 30 : Promotion de la marche
- Figure 31 : Promotion du vélo
- Figure 32 : Tableau de Mesures - Promotion pour la marche
- Figure 33 : Tableau de Mesures - Promotion pour vélos

Liste des annexes

- Annexe 01 : Densité population (2021) et population résidente (2022)
- Annexe 02 : Densité emplois (2021) et nombre d'emplois (2022)
- Annexe 03 : Ruptures infrastructurelles et naturelles
- Annexe 04 : Hiérarchie actuelle du réseau routier



Annexe 05 :	Réseau des transports publics
Annexe 06 :	PALM - Jalonnement vélo (utilitaire)
Annexe 07 :	Réseau de loisirs existants
Annexe 08 :	Part des flux pendulaires (tous modes) selon relevé structurel
Annexe 09 :	Accidents impliquant des piétons
Annexe 10 :	Accidents impliquant des vélos
Annexe 11 :	Accidentologie
Annexe 12 :	Obstacles et freins à / Leviers pour l'utilisation du vélo
Annexe 13 :	Offre stationnement vélos
Annexe 14 :	Offre stationnement vélos - Pully-Gare
Annexe 15 :	Offre stationnement vélos - Lutry-Gare
Annexe 16 :	Déficit Réseau piétonnier actuel - Photos
Annexe 17 :	Déficit Réseau piétonnier actuel - Rabattement Transports publics - Photos
Annexe 18 :	Déficit Carrefours - SDEL - Photos
Annexe 19 :	Réseau cyclable - Lausanne
Annexe 20 :	Valeurs seuils vitesse légale et trafic journalier moyen
Annexe 21 :	Tableau détaillé - Niveau de conformité des aménagements actuels réseau piétons projeté
Annexe 22 :	Tableau détaillé - Niveau de conformité des carrefours actuels réseau cyclable projeté
Annexe 23 :	Tableau détaillé - Niveau de conformité des aménagements actuels réseau cyclable projeté



Lexique

BT :	Bureau technique du schéma directeur de l'Est Lausannois.
COFIL :	Comité de pilotage Est Lausannois
CHF :	Francs suisses
DGMR-P :	Direction générale de la mobilité et des routes du Canton de Vaud, division planification
DGMR :	Direction générale de la mobilité et des routes du Canton de Vaud
GSM :	Groupe de suivi mobilité
LVC :	Loi sur les voies cyclables
MA :	Mobilité active
MRMT :	Microrecensement mobilité et transports
OFS :	Office fédéral de la statistique
PMR :	Personnes à mobilité réduite
PALM :	Projet d'agglomération Lausanne-Morges
PALM 2025 :	Projet d'agglomération Lausanne-Morges de 5ème génération
RC :	Route cantonale
SDEL :	Schéma directeur de l'Est Lausannois
TIM :	Trafic individuel motorisé
TP :	Transports publics
VAE :	Vélo à assistance électrique



1. CADRE, BUTS, ET PÉRIMÈTRE DE L'ÉTUDE

1.1. Contexte et buts de l'étude

En 2011, le rapport « mobilité et urbanisme » du schéma directeur de l'Est Lausannois (SDEL) a permis d'identifier les principaux enjeux en matière de mobilité piétonne et cyclable pour les quatre communes du SDEL, avec, entre autres, des réseaux discontinus et peu sûrs. Un chantier thématique « Modes doux », désigné le chantier 3, a alors été proposé, dont les buts étaient les suivants :

- élaborer un réseau cyclable et un réseau piétonnier intégré et cohérent à l'échelle du SDEL et sans discontinuité ;
- coordonner les objectifs en matière de modes doux avec les autres chantiers du SDEL, les projets (inter-)communaux et avec le projet d'agglomération Lausanne-Morges de 5ème génération (PALM 2025) ;
- assurer la continuité et la qualité des itinéraires pédestres de loisirs (berges du lac, cours d'eau et liaisons reliant les principales entités paysagères et patrimoniales).

Depuis les analyses réalisées il y a une dizaine d'années, le contexte a évolué. Les préoccupations liées au réchauffement climatique, aux îlots de chaleur et à l'approvisionnement énergétique se sont intensifiées. Cela entraîne des besoins et des attentes plus fortes en matière de report modal vers des modes de déplacement dits « actifs », principalement la marche à pied et le vélo, y compris le vélo à assistance électrique (VAE).

Les modes actifs incluent également d'autres engins assimilés à la marche, comme les trottinettes, les skateboards ou encore les rollers. Cependant, la présente étude se concentre spécifiquement sur la marche et le vélo (y compris le VAE), en tenant compte des différents groupes d'utilisateurs.

Sur le plan légal, la loi sur les voies cyclables (LVC), entrée en vigueur le 1er janvier 2023, ainsi que la stratégie cantonale vélo, fixent des exigences précises en matière de planification cyclable. Cette étude y répond.

Enfin, cette démarche s'inscrit dans une stratégie intercommunale de mobilité active (MA), portée par les quatre communes du SDEL, et issue de la planification SDEL / PALM.

Au moment de l'élaboration de l'étude, des demandes de cofinancement par la Confédération par le biais du (PALM 2025) sont en cours d'établissement, sur la base des études territoriales en cours ou à réaliser.

Dans ce contexte, et en vue d'alimenter le PALM 2025, le bureau technique (BT) du SDEL a chargé le bureau Christie & Gygax Ingénieurs Conseils SA, spécialiste en études de mobilité et basé à Yverdon-les-Bains, de réaliser l'étude d'une Image directrice des mobilités actives (MA) du SDEL.

Les **but**s de l'étude sont de :

- mettre à jour l'état des lieux de l'offre et de la demande en déplacements piétons et cyclables, en tenant compte des caractéristiques du territoire, des mesures planifiées et des documents directeurs établis ;
- identifier les enjeux en matière de MA et les objectifs à atteindre ;
- établir une vision future des déplacements piétons et cyclables, ainsi qu'une stratégie pour sa mise en œuvre ;
- identifier les mesures nécessaires à la mise en œuvre de la stratégie, en relevant celles pouvant faire l'objet d'un cofinancement dans le cadre du PALM 2025.

1.2. Périmètre de l'étude

Fig. 01

Le **périmètre d'intervention** de l'étude concerne les quatre communes du SDEL, soit Belmont-sur-Lausanne, Pully, Lutry et Paudex.

Ce périmètre se distingue des autres secteurs de l'agglomération Lausanne- Morges par une physionomie, des enjeux et des besoins particuliers, qui orientent et délimitent le contenu de la présente étude. L'Est lausannois se caractérise par la complexité de son relief, déployé sur près de 500 mètres de dénivelé, entre monts et lac. À l'origine de son identité et de la typicité de ses paysages, la topographie a conditionné fortement les pratiques territoriales quotidiennes ou

occasionnelles, favorisant généralement les liaisons Est-Ouest.



Figure 01 : Périmètre de l'étude

Le périmètre de réflexion (liaisons externes et relation avec les communes limitrophes) est étendu au périmètre compact de l'agglomération Lausanne-Morges, ainsi que les communes situées à l'Est et au Nord (Savigny et Bourg-en-Lavaux).

1.3. Pilotage et accompagnement de l'étude

Le **pilotage** de l'étude a été assuré par le BT du SDEL.

Le **suivi** de l'étude a été assuré par le groupe de suivi mobilité (GSM) composé de :

- le bureau technique du SDEL ;
- des représentants techniques des 4 communes du SDEL ;
- la représentante de la Direction générale de la mobilité et des routes du Canton de Vaud, division planification (DGMR-P) ;
- le bureau Christe & Gygax Ingénieurs Conseils SA.

De plus, une **coordination** a été réalisée avec la partie « mobilité active » du volet mobilité du PALM 2025, menée par la Direction générale de la mobilité et des routes du Canton de Vaud (DGMR).

Les trois phases de l'étude ont été **validées** par le Comité de pilotage Est (COFIL) lors de la séance du 20 février 2024 et par circulation en novembre 2024. Ainsi, les phases 1 et 2 (diagnostic et stratégie) s'appuient sur les données et analyses réalisées jusqu'au début de l'année 2024. Les éléments pour élaborer la phase 3 (mesures) ont été pris en compte jusqu'à l'automne 2024. Tous les potentiels changements depuis ces dates ne sont pas pris en compte.

1.4. Portée du document

Le présent document est à usage des autorités communales et cantonales. Non contraignants pour les tiers, les principes définis dans cette étude ont valeur d'engagement entre les autorités et s'inscrivent comme base commune de travail. Les diverses parties signataires prennent ainsi un engagement réciproque dans le but de poursuivre les démarches destinées à atteindre les recommandations formulées.

Cette étude a une valeur de référence, étant destinée principalement à orienter l'élaboration des projets compris dans le territoire du SDEL. A l'occasion de chaque projet de planification directrice, d'affectation ou de réalisation, les rôles et responsabilités des différents acteurs devront être définis et les recommandations devront être affinées par des études de détail.

1.5. Méthodologie de travail

Fig. 02 Ce document est structuré en quatre parties, qui reflètent les différents buts assignés à l'étude.

Le **diagnostic** de la situation actuelle et des planifications, tenant compte notamment des caractéristiques territoriales, des réseaux et de la demande en mobilité, a permis de définir les **objectifs à viser** pour les mobilités actives au SDEL, en cohérence avec les objectifs du PALM 2025. Les **réseaux piétons et cyclables projetés** ont ensuite pu être définis sur la base des objectifs, le réseau viaire existant, les connexions du SDEL au périmètre avoisinant, les réseaux issus des planifications supérieures et des besoins de liaisons. Ensuite, les aménagements existants ont fait l'objet d'une **analyse de conformité** selon des critères spécifiques permettant ainsi de comparer le réseau planifié et l'infrastructure réelle. Enfin, les résultats de cette analyse ont permis d'identifier **les besoins d'actions et les mesures** à mettre en œuvre pour atteindre les objectifs fixés par cette étude.

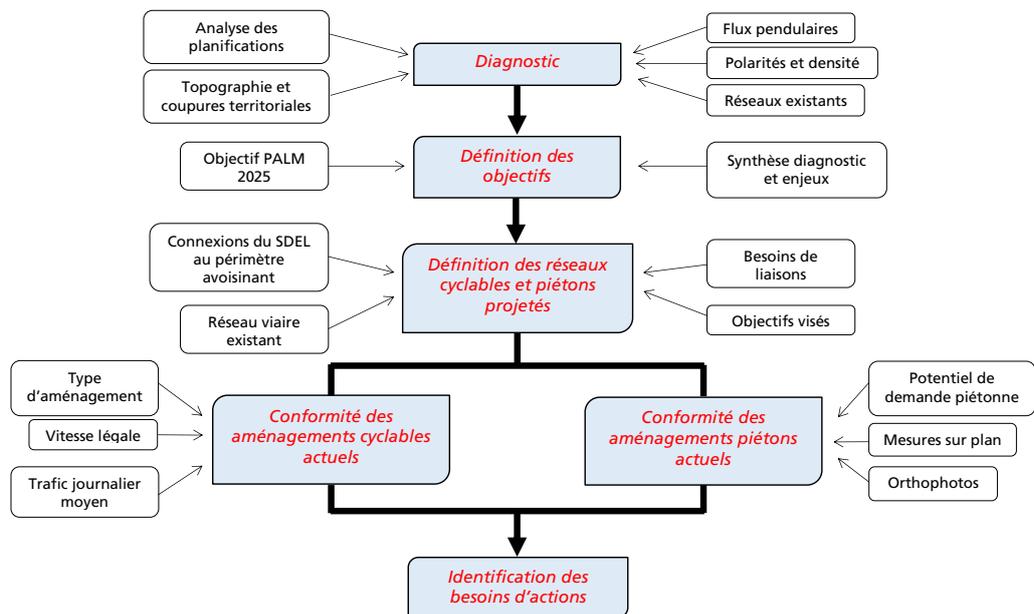


Figure 02 : Méthodologie de travail



2. DIAGNOSTIC, ENJEUX ET OBJECTIFS

2.1. Mobilité active - Généralités et avantages

Différents groupes d'usagers ont été pris en compte dans cette présente étude :

• Piétons

Les piétons se répartissent en plusieurs catégories : les enfants, les adultes, les personnes à mobilité réduite (PMR), les randonneurs, etc. Leur prise en compte est relativement simple et uniforme: en cherchant à réaliser des aménagements conformes pour les usagers les plus vulnérables (enfants et PMR), les besoins de tous les usagers sont couverts.

• Cyclistes

Les cyclistes se répartissent en plusieurs catégories : les pendulaires expérimentés, les enfants, les seniors utilisant des vélos à assistance électrique (VAE), les utilisateurs de vélos pour personnes à mobilité réduite (PMR), etc.

L'objectif dans la stratégie cantonale vélo est de permettre à toutes les tranches d'âge, de 8 à 80 ans, d'utiliser le vélo pour leurs déplacements quotidiens et leurs loisirs.¹ La stratégie cantonale vélo se déploie en parallèle à l'entrée en vigueur de la LVC qui vise à planifier des réseaux de voies cyclables de qualité d'ici 2027 pour le trafic cycliste de loisir et quotidien, y compris les installations de stationnement .

Dans le cadre d'une volonté de promotion du vélo, il faut évidemment viser toutes les catégories d'usagers précités. Dans le manuel "Radverkehr in der Kommune" de Thimeo Graf², celui-ci utilise une autre approche et répartit la population générale en trois groupes cibles, vis-à-vis de leur intérêt à la pratique du vélo:

- **Le groupe des indifférents** (environ 30 % de la population): Celui-ci regroupe des personnes qui n'ont pas d'intérêt particulier pour l'utilisation du vélo.
- **Le groupe des intrépides** et des habitués (environ 10 % de la

1
2

Source : Stratégie cantonale vaudoise de promotion du vélo - horizon 2035
Source: Radverkehr in der Kommune, Thimeo Graf, 2016

population): Ce groupe est principalement constitué d'hommes, qui présentent une tolérance élevée au stress et une faible exigence en matière de sécurité subjective. Ces individus cherchent avant tout à se déplacer rapidement, avec peu de préoccupations concernant leur sécurité. Ils sont donc prêts à utiliser le vélo dans des conditions de circulation moins sécurisées et ne demandent que peu d'infrastructures.

- **Le groupe des intéressés** (environ 60 % de la population): Ce groupe représente la majorité de la population, avec une tranche d'âge qui va de 8 à 80 ans (ce qui rejoint la stratégie cantonale). Ces personnes sont potentiellement intéressées par l'usage du vélo pour leurs trajets quotidiens et leurs loisirs, mais elles ont des réticences en raison de la peur ou du manque de confort ressenti à vélo. Leur tolérance au stress est faible, et elles ressentent un besoin important de sécurité. Leur principal souhait est de pouvoir rouler à l'écart du trafic motorisé (TIM), avec une séparation physique, notamment sur les tronçons et particulièrement aux carrefours. Pour ce groupe, la continuité du parcours est essentielle pour favoriser l'utilisation du vélo.

Le but de cette étude est de viser le groupe des intéressés (donc env. 60% de la population), en planifiant de cette manière le groupe des intrépides et habitués (env. 10%) pourront également profiter des nouvelles infrastructures.

Les avantages du vélo et de la marche comme moyens de transports sont indéniables :

- **Sur le plan environnemental**, les émissions d'équivalent CO₂ sont nettement inférieures pour le vélo, avec une réduction de 6 (VAE) à 11 (vélo classique) fois par rapport à une voiture électrique³. De plus, les dépenses énergétiques sont bien plus faibles, étant de 50 à 200 fois moins importantes que pour une voiture⁴ ;
- **En termes d'efficacité et de coûts**, les temps de parcours à vélo sont compétitifs pour les déplacements urbains, et les coûts pour l'usager restent faibles. Les avantages monétaires nets de la mobilité

3

4

Source : <https://www.wwf.ch/fr/vie-durable/mon-empreinte-mobilite>

Sources :

<https://www.velosuisse.ch/fr/politische-positionen/>

<https://blogs.letemps.ch/romande-energie/2022/06/20/le-velo-electrique-une-reelle-alternative-a-la-voiture/>



douce se chiffrent à 0,3 milliard de francs suisses par an (CHF), en soustrayant 1,1 milliard CHF (coûts externes) des 1,4 milliard CHF (bénéfices de santé)⁵. De plus, sur une même surface, le transport individuel motorisé (TIM) prend 5 à 6 fois plus de place qu'un vélo ou un.e piéton.e⁶ ;

- **Sur le plan de la santé**, la pratique régulière d'une activité physique a un effet positif sur de nombreuses fonctions physiques, le bien-être psychique et la qualité de vie⁷ ;
- Enfin, en **matière de mobilité urbaine**, les modes actifs jouent un rôle clé dans l'amélioration de la qualité de vie et le renforcement de l'attractivité des centralités secondaires, tout en favorisant le développement d'une ville de proximité. En réduisant les nuisances (bruit, pollution) et les besoins en emprise sur l'espace public, la marche et le vélo libèrent du potentiel pour requalifier les espaces urbains et créer des espaces publics de qualité, conviviaux et agréables à vivre. Cette dynamique contribue à rendre les centres-villes et les quartiers plus attractifs, tout en soutenant une mobilité durable et apaisée.

5 Source : Coûts et bénéfices externes des transports en Suisse - Transports par la route et le rail, par avion et par bateau 2020 - ARE
6 Source : "Und wir bewegen uns doch" metron 2013
7 Sources :
Document de base - "Activité physique et santé" 2013 - OFSPO)
Séminaire Mobilité des seniors 2023 - ATE.



2.2. Projets en cours et planifiés en lien avec la mobilité active - SDEL

L'étude a pris en compte des projets en cours et planifiés en lien avec la mobilité douce sur le périmètre du SDEL. Les documents ont été transmis par le BT du SDEL et les Communes concernées.

• A l'échelle intercommunale

- Rapport technique « Mobilité et urbanisme » du SDEL ;
- Étude de stratégie d'évolution du paysage de l'Est lausannois ;
- Image directrice des transports publics (TP) du SDEL ;
- Étude de faisabilité Passerelle de mobilité douce sur le viaduc de Rochettaz ;
- Étude préliminaire pour un diagnostic multimodal de la RC 777/ Rives du Lac ;
- Guide des balades de l'Est lausannois « Tous à l'Est » ;
- Étude stratégique de développement du secteur de Corsy/La Conversion ;
- Étude sur la requalification de la RC770, actuellement en suspens;
- Sondage sur l'utilisation du vélo dans l'Est lausannois ;

• A l'échelle communale

- Sentier du Coteau à Pully ;
- Liaison de mobilité active : La Conversion Aire de repos Lavaux Sud ;
- L'avant-projet pour la requalification de la RC 780 à Lutry.

2.3. Pôles générateurs de déplacements piétons et vélos (actuels et futurs)

Fig. 03

Les pôles générateurs de déplacements piétons et vélos actuels sont présentés en figure 03.

Le territoire du SDEL s'articule autour des centralités et polarités suivantes :

- centralité principale d'agglomération à Pully, qui se distingue par une densité de services importantes, l'interface de la gare, un pôle culturel ainsi que des établissements scolaires ;
- polarité d'équipements collectifs de loisirs comprenant divers sites, tels que le port de Pully avec un gymnase à l'Ouest, le port de Lutry, le centre sportif de Rochettaz, etc ;
- polarité d'activités tertiaires à la Verrière, sur la commune de Paudex ;
- centralité secondaire comprenant le bourg de Lutry et la gare de Lutry ;
- centralités du quotidien de la Conversion (en cours de développement, chantier du SDEL) et de La Croix ;
- interfaces TP comme Pully, Val-Vert, Lutry Landar, etc. ;
- autres générateurs de demande répartis dans le périmètre (tissus historiques villageois, écoles, etc.).

Pour le futur, à l'échelle du SDEL, certains pôles existants sont prévus d'être renforcés, notamment le Collège secondaire Arnold Reymond, le Collège provisoire de Chamblandes 2, ainsi que les bâtiments administratifs situés à l'avenue C.F. Ramuz 73a et 43. Le développement du secteur de Corsy a également commencé. Un nouveau pôle est prévu avec la construction du Collège de la Combe, situé dans le bourg de Lutry.

2.4. Répartition modale - Agglomération de Lausanne - Morges

Fig. 04

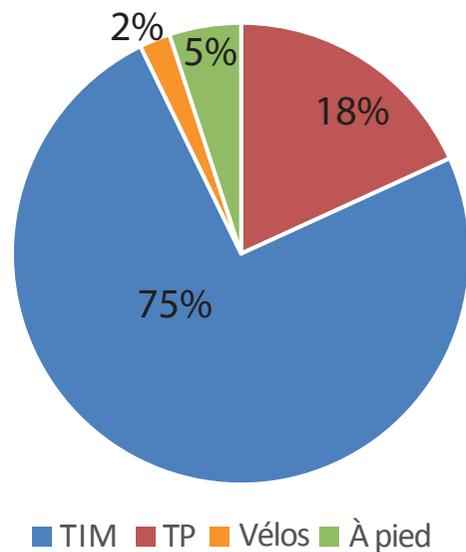
Sur la base des données du microrecensement mobilité et transports (MRMT) 2021⁸, réalisé par l'Office fédéral de la statistique (OFS), la répartition modale des déplacements quotidiens des habitants de l'agglomération Lausanne-Morges est présentée dans la figure 04. Cette figure met en évidence la part dominante de la voiture dans les trajets quotidiens. En effet, 75 % de la distance parcourue quotidiennement par les habitants est réalisée en trafic individuel motorisé, tandis que les parts modales de la marche (5 %) et du vélo (2 %) restent faibles.

Cependant, il convient de nuancer ces chiffres. Lorsqu'on considère les parts modales en termes de nombre de trajets ou de déplacements, les modes actifs, en particulier la marche, présentent généralement des parts bien plus élevées.

Au niveau du SDEL, aucune donnée n'a pu être collectée. Selon l'OFS, le processus de stratification et de pondération de l'échantillon du MRMT ne permet pas d'obtenir des estimations fiables à une échelle plus précise que celle de l'agglomération.

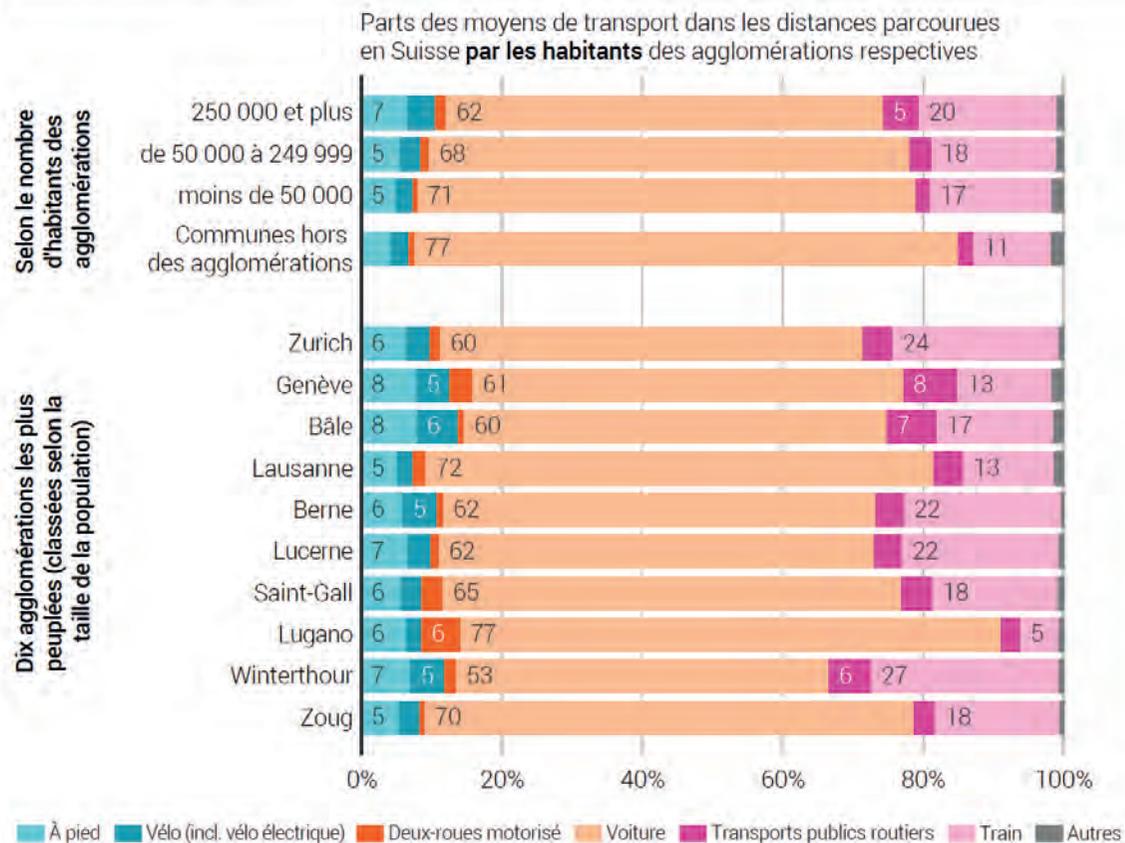
8 Ces données sont issues d'un recensement ayant eu lieu pendant la période COVID

Parts modales exprimées en distance journalière des habitants de l'agglomération Lausanne - Morges selon le moyen de transport



Importance des moyens de transport dans les agglomérations, en 2021

Selon le principe de résidence et selon le principe de territorialité



Remarques:

- Agglomération Lausanne - Morges : Faibles parts modales de la marche et du vélo dans la distance journalière

Source:

- MRMT 2021, figure G3.6.2, p.61 du rapport intitulé "Comportement de la population en matière de mobilité "

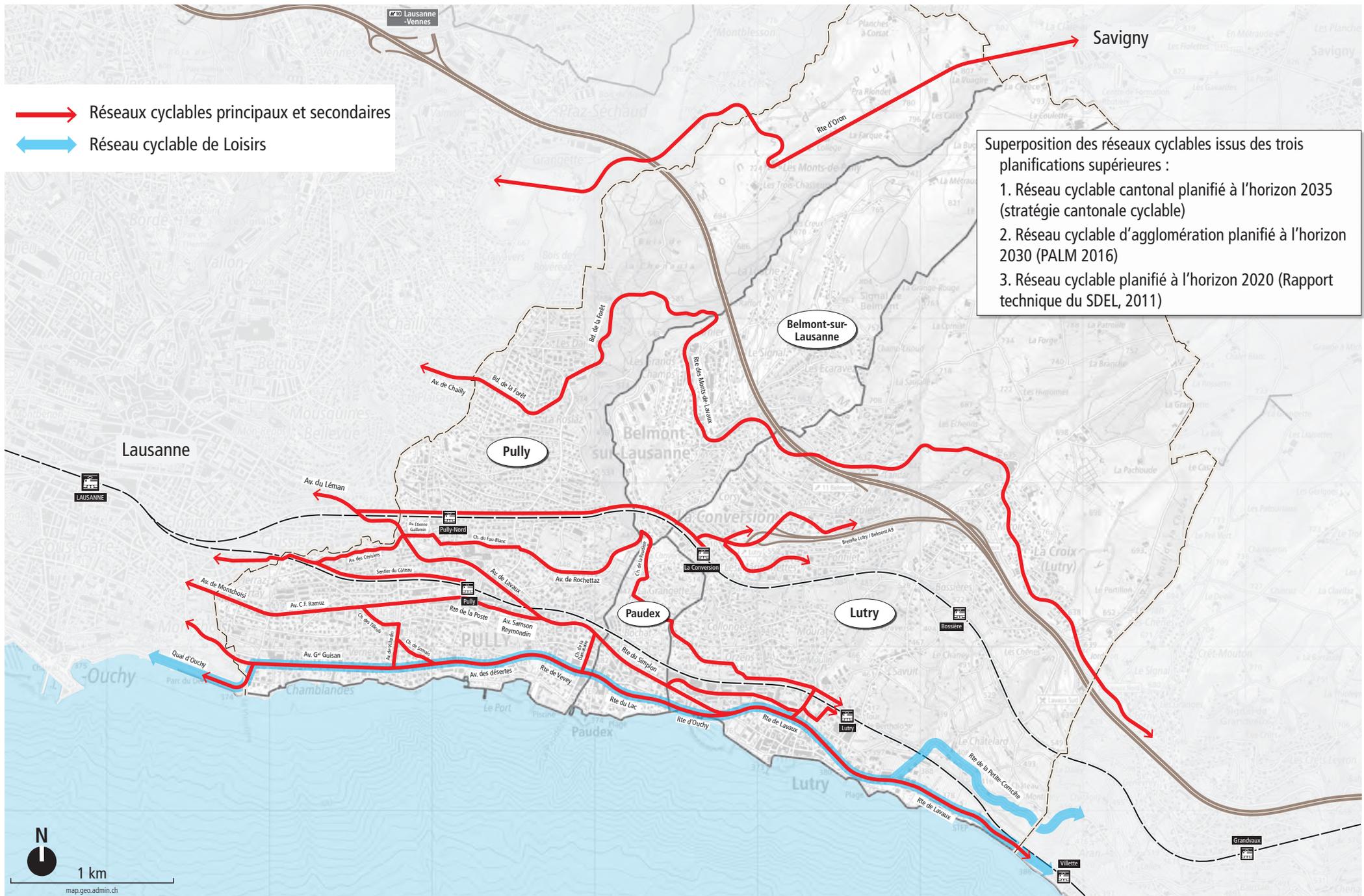
2.5. Planifications supérieures (SDEL, PALM, Canton de Vaud)

Fig. 05

La figure 05 illustre la superposition des réseaux cyclables issus des trois planifications supérieures suivantes :

- Réseau cyclable cantonal planifié à l'horizon 2035 issu de la stratégie cantonale cyclable du canton de Vaud. Dans le périmètre du SDEL, il s'agit du réseau structurant utilitaire qui se base sur le réseau cyclable planifié du PALM 2016. Cette stratégie a pour objectif d'augmenter à 10% au moins la part modale du vélo en termes de distances à l'horizon 2035 (contre 2.2% en 2015) ;
- Réseau cyclable d'agglomération planifié à l'horizon 2030 issu du PALM 2016. À l'échelle du SDEL, la majorité des axes appartiennent au réseau structurant. Parmi eux, on trouve :
 - Le Sentier du Coteau, qui fait partie de la vision de la "Voie verte" prolongée en direction de l'est lausannois ;
 - Le Viaduc de la Rochettaz, qui assure la liaison entre les deux gares de Pully-Nord et de La Conversion.
- Réseau cyclable planifié à l'horizon 2020 issu du rapport technique du SDEL en 2011.

Les trois études mentionnées ci-dessus concluent à l'absence de connexions principales Nord-Sud dans le périmètre du SDEL, en raison de la topographie du territoire et d'une absence de prise en compte de l'évolution du VAE au moment de l'élaboration des planifications.





2.6. Synthèse du diagnostic et enjeux

Ann. 01-18 D'autres éléments du diagnostic ont été étudiés, tels que les flux pendulaires, la hiérarchie du réseau routier, le réseau des transports publics, le réseau de loisirs existants, la densité de la population et des emplois, l'accidentologie et le stationnement vélos. Ils se trouvent en annexe.

Fig. 06 La synthèse du diagnostic, présentée en figure 06, révèle que le territoire du SDEL manque d'aménagements de qualité pour les MA (piétons et vélos), avec une faible connectivité cyclable et des infrastructures peu attractives. Les connexions cyclables Nord-Sud sont absentes dans les planifications supérieures et la mise en œuvre des mesures planifiées accuse un retard.

	CONSTATS	ENJEUX
TERRITOIRE	<ul style="list-style-type: none"> • Nombreuses coupures naturelles et infrastructurelles • Forte densité humaine et proximité des pôles générateurs dans le Sud du territoire 	<ul style="list-style-type: none"> • Traitement des coupures • Valorisation du potentiel de mobilités actives dans le Sud du SDEL
RÉSEAUX ET AMÉNAGEMENT	<ul style="list-style-type: none"> • Espace important occupé par le TIM (en mouvement et à l'arrêt) • Aménagements cyclables actuels peu sûrs et peu attractifs • Besoins des différents types d'utilisateurs piétons/vélos peu pris en compte (PMR, enfants, etc.) • Faible qualité des rabattements piétons et vélos sur les interfaces et offre en stationnement vélo insuffisante • Réseau cyclable de loisirs peu dense malgré un contexte favorable (lac, Lavaux) 	<ul style="list-style-type: none"> • Efficacité du système de transport urbain, concurrence avec les besoins des autres modes • Attractivité du réseau cyclable • Inclusion dans l'espace public et place de la mobilité active dans un espace urbain limité • Traitement des interfaces et multimodalité • Potentiel de cyclotourisme
PRATIQUE / COMPORTEMENT	<ul style="list-style-type: none"> • Parts modales TIM élevées et parts modales piétons/vélos faibles • Démocratisation des VAE 	<ul style="list-style-type: none"> • Rôle de la marche, du vélo, des transports publics et du TIM dans le système de transports • Cohabitation entre VAE et cycles sans assistance et cohabitation avec les piétons
POLITIQUE / INSTITUTIONNEL	<ul style="list-style-type: none"> • Absence des connexions cyclables principales Nord-Sud dans les planifications supérieures • Mise en œuvre des mesures planifiées très retard 	<ul style="list-style-type: none"> • Densité et connectivité du réseau cyclable dans les planifications • Portage politique

3. ORIENTATIONS STRATÉGIQUES

3.1. Rôle futur de la marche et du vélo dans le SDEL - Horizon 2040-2045

Au regard de leurs nombreux avantages — tels que leur faible impact environnemental, leurs bienfaits pour la santé, leur faible coût, ainsi que l'amélioration de la qualité de vie — il est fortement recommandé de renforcer le rôle de la marche à pied et du vélo dans le système de transport du SDEL. Ces modes de déplacement jouent un rôle crucial dans l'optimisation de la mobilité au sein de la région.

La marche à pied et le vélo ne sont pas seulement des moyens de transport, mais possèdent également des fonctions variées et complémentaires :

- Modes de déplacement à part entière : Ils permettent de répondre aux besoins quotidiens de mobilité, tout en étant facilement accessibles à tous.
- Compléments aux autres moyens de transport : La marche et le vélo complètent harmonieusement le réseau de transports publics, mais également d'autres infrastructures de mobilité (P+R, etc.), offrant ainsi une mobilité multimodale optimale.
- Activités de loisirs : La marche et le vélo sont également des activités récréatives et de bien-être, favorisant une meilleure qualité de vie et encourageant les habitants à pratiquer une activité physique régulière. De plus, ils offrent la possibilité de découvrir la région sous un autre angle, en toute liberté, et en préservant l'environnement.

La marche à pied joue un rôle fondamental dans la mobilité quotidienne. Elle constitue le maillon de base de tous les déplacements et permet de relier les différents pôles urbains proches. Elle est particulièrement efficace pour la notion de ville du quart d'heure, qui correspond à une distance de 1 km, soit un trajet facilement réalisable à pied. Cette approche favorise l'accessibilité aux services de proximité et encourage les habitants à privilégier la marche pour des déplacements courts.

Le vélo joue un rôle central dans les déplacements internes aux communes du SDEL, ainsi que pour les trajets entre communes limitrophes et au-delà. Toutefois, la distance réalisable de manière

confortable varie en fonction du type de vélo utilisé et du relief à franchir.

Pour un vélo classique, les distances couramment parcourues dans le cadre de déplacements quotidiens se situent autour de 5 km, parfois jusqu'à 10 km lorsque le relief est favorable (terrain plat ou faible dénivelé). Cependant, en présence de pentes importantes, l'effort requis augmente et limite la distance réalisable pour la majorité des usagers.

En outre, le vélo VAE permet de franchir ces obstacles et de couvrir un territoire plus large dans le SDEL. Grâce à l'assistance motorisée, il lisse en grande partie les effets des pentes, ce qui facilite les trajets sur des terrains vallonnés. Le VAE rend ainsi crédibles des distances plus longues, de l'ordre de 10 à 15 km pour les déplacements quotidiens, en particulier sur des axes offrant de bonnes conditions de sécurité et de confort. Cette capacité accrue de franchissement ouvre de nouvelles possibilités de liaisons, notamment entre les zones Nord-Sud du SDEL, où le relief constitue un enjeu important.

Ainsi, pour répondre aux enjeux de mobilité durable et de qualité de vie, il est essentiel d'encourager le report modal des transports individuels motorisés vers la marche et le vélo. Cela doit concerner l'ensemble du périmètre du SDEL et être intégré dans tous les projets touchant à l'aménagement de l'espace public, ainsi que dans la gestion de la demande en déplacement.

3.2. Objectifs généraux et spécifiques

Dans le cadre de ces orientations stratégiques visant à renforcer le rôle de la marche et du vélo dans le SDEL à l'horizon 2040-2045, plusieurs objectifs généraux et spécifiques ont été définis.

3.2.1. Objectifs généraux

- Réduire la part modale du trafic individuel motorisé (TIM) à 40% d'ici 2050 (en distances parcourues, objectif du PALM 2025) ;
- Créer des franchissements pour les mobilités actives là où il en manque ;
- Garantir l'accessibilité et l'accueil des MA aux interfaces TP et



aux pôles générateurs, notamment à travers une bonne offre de stationnement vélo ;

- Améliorer le portage politique en faveur des mobilités actives.

3.2.2. Objectifs pour le vélo

- Planifier et aménager des itinéraires attrayants, sécurisés, homogènes, denses et directs ;
- Compléter le réseau, notamment en créant des liaisons Nord-Sud de qualité ;
- Améliorer la qualité des aménagements cyclables aux franchissements inadaptés aux cyclistes ;
- Compléter le réseau cyclable de loisirs ;
- Assurer une bonne cohabitation entre les différents types d'usagers (avec/sans assistance, seniors, etc.).

3.2.3. Objectifs pour la marche

- Planifier des itinéraires attrayants, sécurisés, homogènes, denses et directs ;
- Mettre en œuvre les principes de la ville des courtes distances (principalement au Sud du SDEL) ;
- Prendre en compte les besoins de tous les types d'usagers (PMR, seniors, enfants, etc.).

4. RÉSEAU PIÉTON PROJETÉ

4.1. Méthodologie

La démarche suivante a permis d'établir le réseau piéton projeté :

- Identification des densités d'habitants/emplois et des polarités (voir annexes 01 et 02 et figure 03) ;
- Appréciation des potentiels de demande (pour les piétons) et identification des besoins de liaisons pour piétons ;
- Établissement du réseau projeté pour piétons selon les besoins de liaisons et le contexte de l'itinéraire (p. ex : le long d'une route principale ou à l'intérieur d'un quartier).

4.2. Besoins de liaisons

Fig. 07

En se basant sur la carte des pôles générateurs de déplacements pour piétons et vélos (figure 03) et sur les densités d'habitants/emplois (annexes 01 et 02), les principaux besoins de liaisons pour piétons ont été identifiés entre les polarités et les quartiers de l'Est lausannois. Ces axes stratégiques assurent le rabattement vers les gares et les arrêts de TP, formant ainsi l'ossature d'un réseau piétonnier futur. Les besoins de desserte locale n'ont pas été représentés sur cette carte.

4.3. Réseau piétonnier projeté du SDEL

4.3.1. Définitions

Dans la continuité des objectifs de planification d'itinéraires attractifs pour les piétons, sécurisés et adaptés à tous les types d'usagers, la définition du réseau piétonnier futur joue un rôle clé. Ce réseau s'articule autour de plusieurs composantes adaptées aux besoins variés des usagers et aux caractéristiques du territoire :

- Le réseau piéton le long du réseau routier (en annexe 04) comprend tout itinéraire permettant de répondre aux besoins de liaisons entre les pôles principaux et secondaires du périmètre et nécessitant une attention particulière en raison des charges de trafic élevées (pour les déplacements longitudinaux et les traversées) ;



Besoins de liaisons pour piétons

- Le réseau piéton en poche complète le maillage du réseau piéton le long du réseau routier principal avec des besoins de sécurisation différenciés (charges de trafic limitées) et assure la desserte à la parcelle ;
- Le réseau piéton en site propre (ou en mixité avec les cycles) représente des itinéraires piétons à l'écart du trafic motorisé, empruntant des cheminements dédiés ou partagés avec les cycles. La fonction principale est de proposer des liaisons agréables, sûres et continues, adaptées aux déplacements quotidiens, mais aussi à la mobilité de loisirs de proximité, favorisant le délasserment et la qualité de l'expérience piétonne. Ce réseau encourage une pratique apaisée de la marche, en assurant confort et accessibilité pour tous les publics ;
- Le réseau de loisirs englobe itinéraires situés dans un environnement de qualité (paysage, patrimoine) et connectant si possible des pôles de loisirs (plage, restaurants, etc.).

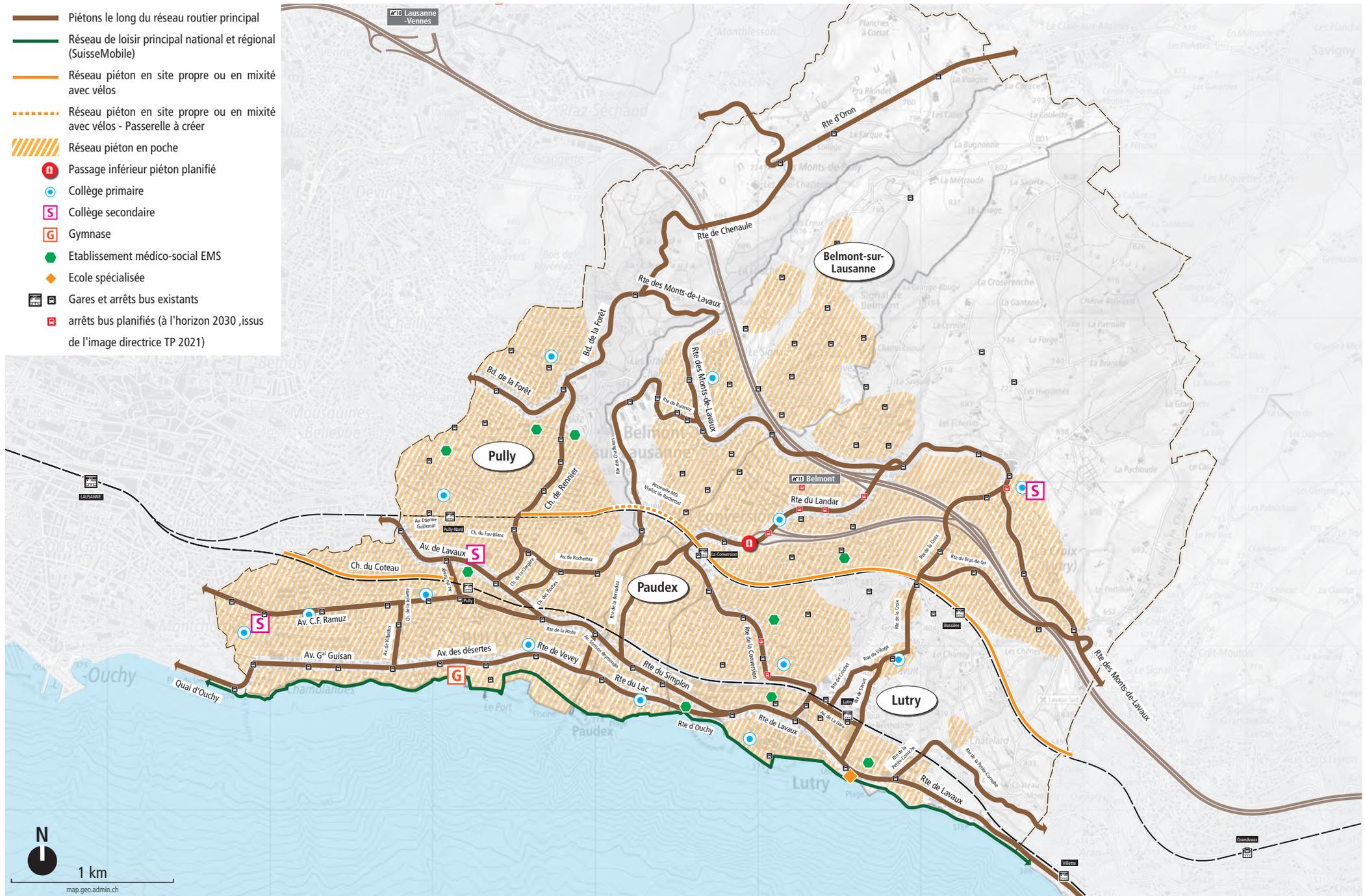
4.3.2. Réseau piétonnier projeté - Horizon 2040-2045

Fig. 08

Pour combler les ruptures infrastructurelles et naturelles pour les piétons (voir annexe 04) et à partir de la carte des besoins de liaison pour piétons, le réseau piétonnier projeté à l'horizon 2040-2045 a été défini et est présenté dans la figure 08 selon trois catégories, basées sur la fonction et les distances :

- Réseau piéton le long du réseau routier principal assurant les liaisons entre les polarités ;
- Réseau piéton en poche assurant un complément de maillage du réseau et la desserte fine ;
- Réseau de loisirs principal au bord du lac, de la Vuachère et dans les vignes à l'Est.

-  Piétons le long du réseau routier principal
-  Réseau de loisir principal national et régional (SuisseMobile)
-  Réseau piéton en site propre ou en mixité avec vélos
-  Réseau piéton en site propre ou en mixité avec vélos - Passerelle à créer
-  Réseau piéton en poche
-  Passage inférieur piéton planifié
-  Collège primaire
-  Collège secondaire
-  Gymnase
-  Etablissement médico-social EMS
-  Ecole spécialisée
-  Gares et arrêts bus existants
-  arrêts bus planifiés (à l'horizon 2030, issus de l'image directrice TP 2021)



Réseau piétonnier projeté – Horizon 2040-2045



4.4. Analyse de conformité des aménagements actuels

4.4.1. Niveau de conformité - Éléments et valeurs seuils

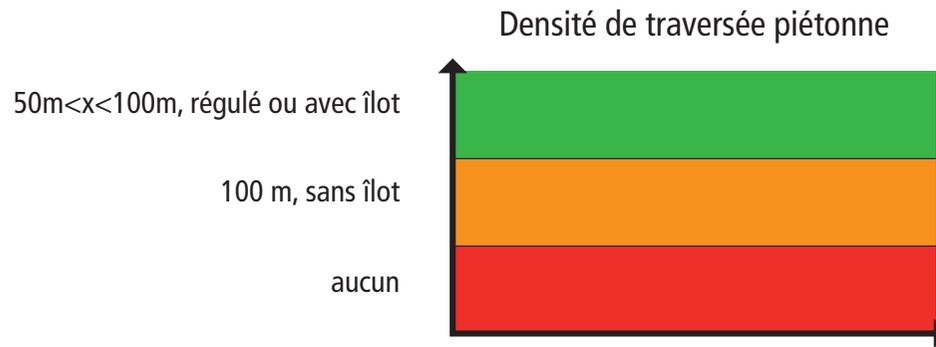
Fig. 09, Ann.21-23 La méthode d'analyse du niveau de conformité a été établie spécifiquement pour cette étude :

- définir les standards relatifs à ces aménagements (voir la figure 09) ;
- comparer le réseau planifié et l'infrastructure réelle. Pour ceci, les aménagements existants du réseau piéton ont fait l'objet d'un relevé (gabarit, vitesse légale, etc.) ;
- attribuer un niveau de conformité à chaque tronçon.

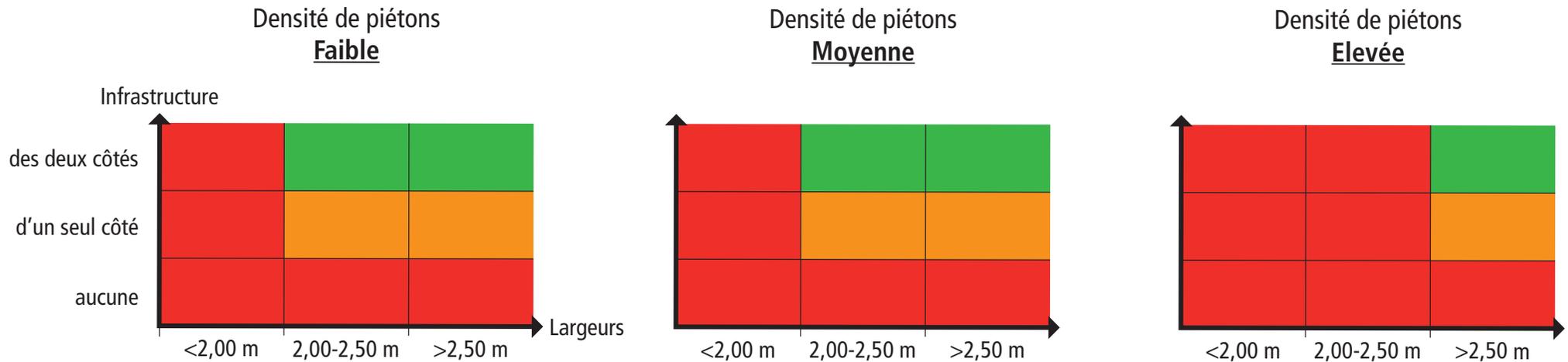
Un tronçon est considéré comme ayant :

- un "**bon**" niveau de conformité (couleur vert) ;
- un "**moyen**" niveau de conformité (couleur orange) ;
- un "**faible**" niveau de conformité (couleur rouge).

Cette analyse a permis d'identifier les insuffisances et les points problématiques de l'infrastructure existante.



Evaluation des traversées piétonnes selon leur densité et leur aménagement



Evaluation de l'aménagement piétons selon la densité de piétons et les caractéristiques des trottoirs

Remarque:

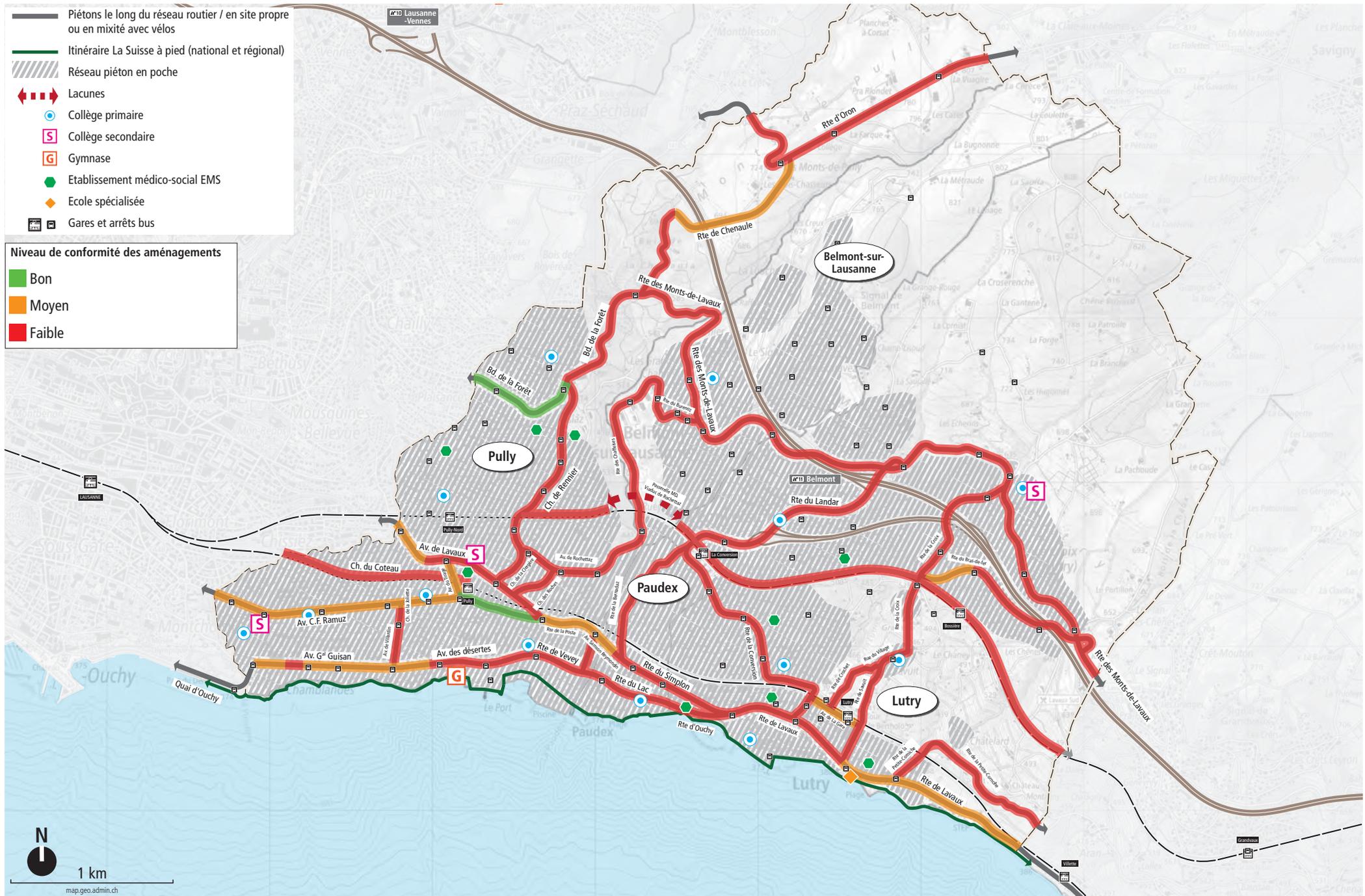
- La densité des piétons est définie en fonction de la carte des pôles générateurs (figure 3) et de la densité population et emplois (annexes 1 et 2)

Source:

- Méthodologie établie sur la base des normes VSS 40 070, 40 241 et 40 075 et guide piéton OFROU 2015

4.4.2. Niveau de conformité actuel

Fig. 10 La carte du niveau de conformité actuel des aménagements piétons met en évidence les principales lacunes et insuffisances dans l'infrastructure existante. Une grande partie des aménagements existants sur la majorité du réseau piéton le long du réseau routier est faiblement conforme. Quelques aménagements sont jugés moyennement conformes (largeur trottoir supérieure à 2,50 mètres). Seuls, certains tronçons sont jugés conformes, comme par exemple la Rue de la Poste et le Boulevard de la Forêt à Pully. Cela révèle un besoin d'action significatif sur le réseau piéton projeté.



Réseau piétonnier projeté - Niveau de conformité des aménagements existants



5. RÉSEAU CYCLABLE PROJETÉ

5.1. Méthodologie

La démarche suivante a permis d'établir le réseau cyclable projeté :

- Identification des densités d'habitants/emplois et des polarités (voir annexes 01 et 02 et figure 03) ;
- Appréciation des potentiels de demande (pour les cycles) et identification des besoins de liaisons pour vélos ;
- Mise en évidence des accroches aux réseaux des communes limitrophes ;
- Compléter les réseaux issus des planifications supérieures ;
- Établissement du réseau futur.

5.2. Connexions du SDEL au périmètre avoisinant

Fig.11

La figure 11 met en évidence, à l'aide de flèches, les principaux points de connexion entre le périmètre du SDEL et les communes limitrophes, notamment Lausanne, Savigny, Forel, Grandvaux et Cully. Ces points constituent les accroches stratégiques avec le réseau cyclable existant de Lausanne, ainsi qu'avec le réseau cantonal cyclable en cours de développement. Ils permettent également une articulation avec le réseau routier principal, assurant ainsi une continuité des itinéraires cyclables à l'échelle régionale.

5.3. Besoins de liaisons

Fig. 12

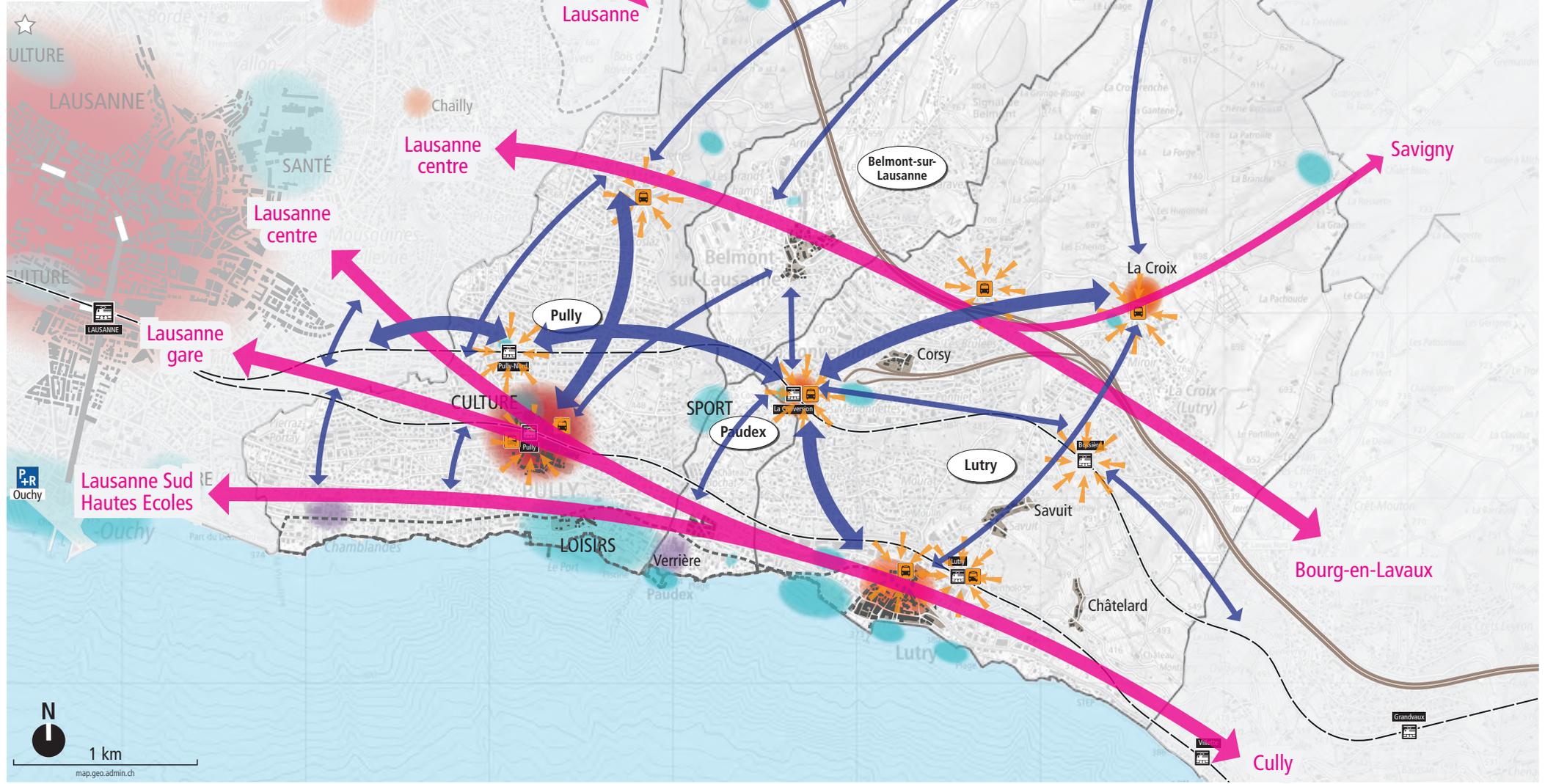
L'identification des secteurs urbanisés et des polarités et l'appréciation des potentiels de demande pour vélos ont permis d'identifier les principaux besoins de liaisons pour les déplacements à vélo. La carte, illustrée en figure 12, sert de guide pour structurer le réseau cyclable projeté. Elle met en lumière deux types de liaisons :

- **lignes longue distance** reliant les communes limitrophes en traversant le SDEL ;
- **lignes internes** complémentaires qui assurent la connexion entre les différentes polarités du SDEL.

Ces liaisons peuvent présenter un potentiel d'utilisation fort ou moyen, en fonction de l'appréciation des potentiels de demande basée sur la densité de population et d'emplois ainsi que les flux structurants entrants et sortants du SDEL (voir les annexes 01, 02 et 08).

- Tissu bâti historique villageois
- Centralité principale d'agglomération
- Centralité secondaire
- Centralité locale
- Polarité d'équipements collectifs
- Polarité à prédominance d'activités tertiaires
- Parc d'agglomération
- Interface transports publics
- Gares

- Potentiel d'usagers fort
- Potentiel d'usagers moyen
- Liaisons longues distances
- Liaisons internes complémentaires
- Rabattement sur les gares et Interfaces TP



Besoins de liaisons pour les déplacements à vélo

5.4. Réseau cyclable projeté du SDEL

5.4.1. Définitions

Le réseau cyclable projeté du SDEL a été défini selon les besoins des usagers et les connexions entre les différents pôles :

- Le réseau structurant répond aux besoins quotidiens avec des itinéraires les plus directs possibles entre les pôles majeurs du périmètre (bourg de Lutry, Paudex-Verrière, centre de Belmont, Pully-Clergère, etc.), avec un potentiel d'usagers élevé ;
- Le réseau secondaire complète le maillage du réseau structurant avec des itinéraires les plus directs possibles entre les pôles principaux et secondaires, avec un potentiel d'utilisateur moyen ;
- Le réseau de desserte a une fonction d'accessibilité locale à assurer, avec un potentiel d'usagers plus faible ;
- Le réseau de loisirs comprend les itinéraires situés dans un environnement de qualité (paysage, patrimoine) et connectant si possible des pôles de loisirs (plage, restaurants).

À noter que le VAE permet de surmonter des dénivelés importants. De ce fait, la contrainte de pente n'a pas été prise en compte dans l'élaboration du réseau cyclable projeté.

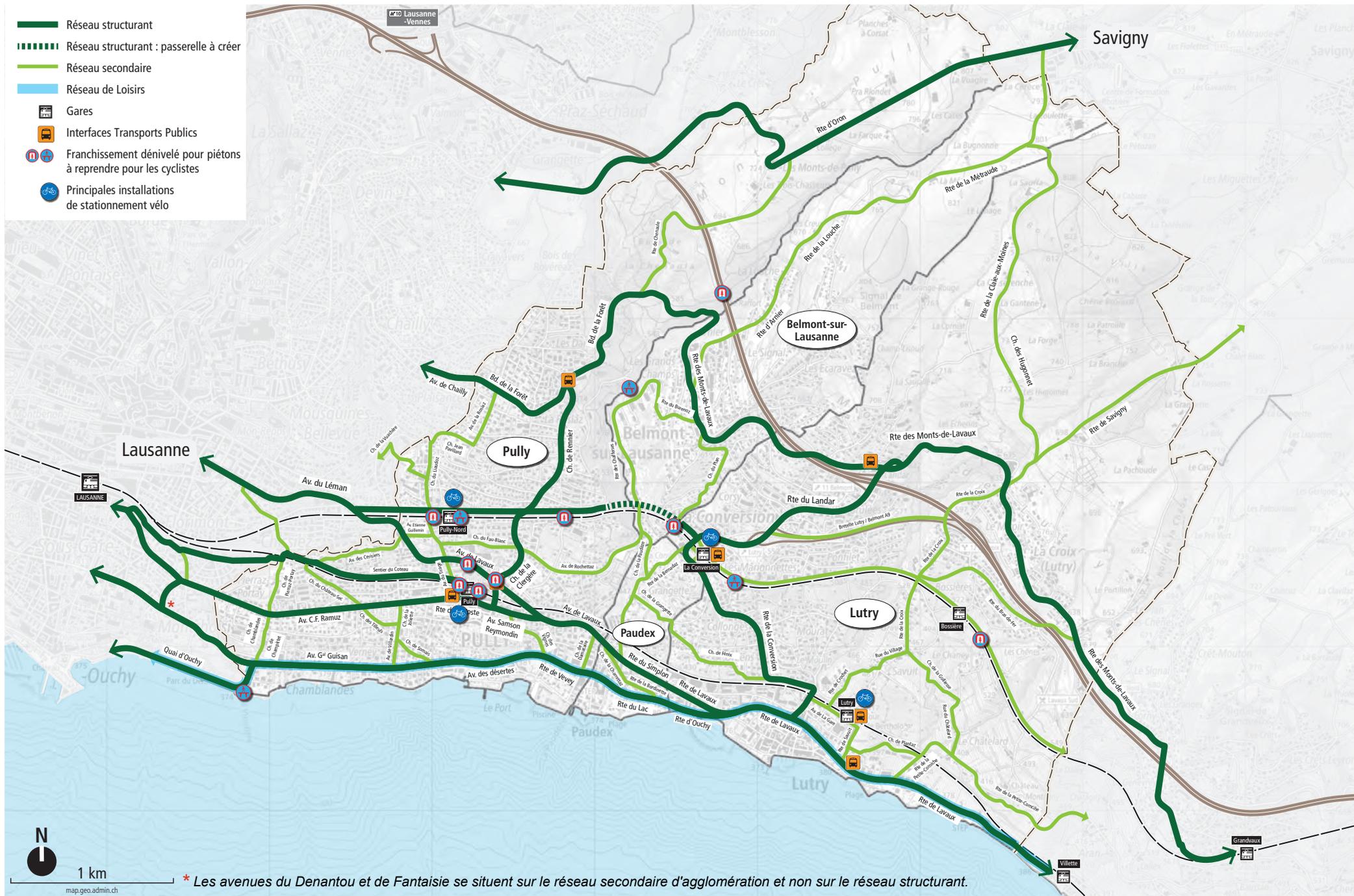
5.4.2. Réseau cyclable projeté du SDEL - Horizon 2040-2045

Fig. 13 A partir de la définition ci-dessus, le réseau cyclable projeté du SDEL à l'horizon 2040-2045 est illustré en figure 13, et se décline comme suit:

- Réseau structurant basé sur les planifications supérieures (stratégie cantonale vélo, etc.) et complété pour assurer des connexions Nord-Sud ;
- Réseau secondaire assurant un complément de maillage du réseau structurant ;
- Réseau de loisirs proche du lac.

À noter que le réseau de desserte n'est pas représenté sur cette carte.

- Réseau structurant
- - - - - Réseau structurant : passerelle à créer
- Réseau secondaire
- Réseau de Loisirs
- Gares
- Interfaces Transports Publics
- Franchissement dénivelé pour piétons à reprendre pour les cyclistes
- Principales installations de stationnement vélo



* Les avenues du Denantou et de Fantaisie se situent sur le réseau secondaire d'agglomération et non sur le réseau structurant.

5.5. Réseau cyclable - Analyse de conformité

5.5.1. Éléments et valeurs-seuils pour carrefours et aménagements en tronçons

Fig. 14 et fig. 15 La méthode d'analyse du niveau de conformité a été établie spécifiquement pour cette étude :

- définir les standards relatifs aux carrefours (voir figure 14) et aux aménagements en tronçons (voir figure 15) ;
- comparer le réseau planifié et l'infrastructure réelle. Pour ceci, les carrefours et les aménagements en tronçons existants du réseau cyclable ont fait l'objet d'un relevé (type de carrefour, type d'infrastructure, gabarit, vitesse légale, etc.) ;
- attribuer un niveau de conformité à chaque carrefour et chaque tronçon.

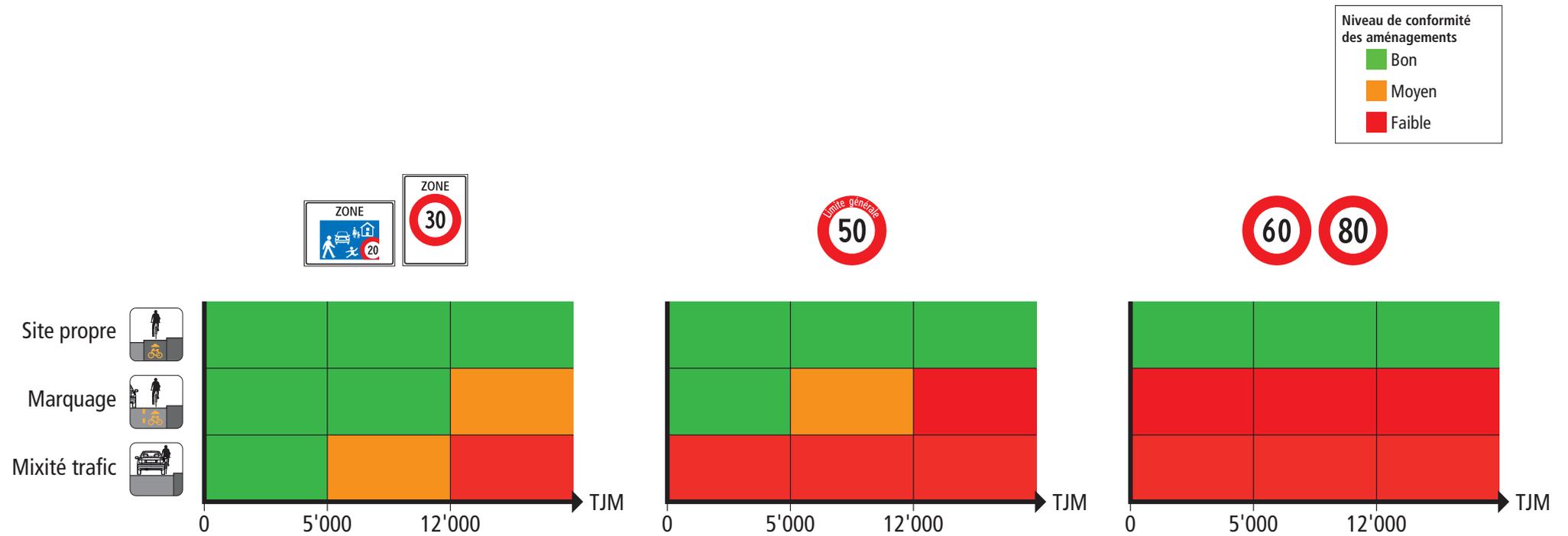
Un carrefour ou un tronçon est considéré comme ayant :

- un "**bon**" niveau de conformité (couleur vert) ;
- un "**moyen**" niveau de conformité (couleur orange) ;
- un "**faible**" niveau de conformité (couleur rouge).

Cette analyse a permis d'identifier les insuffisances et les points problématiques de l'infrastructure existante.

		<u>Bon</u>	<u>Moyen</u>	<u>Faible</u>
	Accidents Accidentologie	✓	≈	✗
	Carrefour régulé Pistes cyclables Bandes cyclables Sas vélos Tourner à gauche indirect Tourner à droite feu rouge	✓	≈	✗
	Carrefour giratoire Bypass vélo hors trafic Cyclocomptable (largeur anneau, nombre de voies à l'entrée et à l'anneau, charges de trafic)	✓	≈	✗
	Perte priorité Priorité aux vélos sur l'itinéraire Aménagement pour vélo pour tourner à gauche se préselectionner, remonter les files de voiture	✓	≈	✗

Relation entre les caractéristiques d'un carrefour et la conformité d'aménagement



Relation entre l'aménagement cyclable, le TJM et la vitesse légale

Source:

- adaptation C&G à partir du Guide vélo "MESURES DE PROMOTION DU VÉLO" - UNIL et büro für mobilität, soutenu notamment par les Cantons de Vaud, Fribourg, Luzern et Zürich (2023)



5.5.2. Niveau de conformité des carrefours existants

Fig. 16 La figure 16 révèle un faible niveau d'aménagement cyclable sur la majorité des carrefours du réseau principal. Quelques carrefours présentent un aménagement moyen, en raison de la présence de bandes cyclables, mais aucun carrefour n'atteint un niveau jugé satisfaisant. Chaque carrefour demande une planification minutieuse pour sa mise en conformité, des exemples et bonnes pratiques sont disponibles dans le guide OFROU "Gestion des cycles aux Carrefours"⁹.

9

Manuel sur la gestion des cycles aux carrefours, Office fédéral des routes OFROU, 2013–2021

5.5.3. Niveau de conformité des aménagements en tronçons existants

Fig. 17

La carte du niveau de conformité des aménagements cyclables en tronçons (voir figure 17) met en évidence les principales lacunes dans l'infrastructure actuelle. La majorité des aménagements existants du réseau cyclable projeté présente un faible niveau de conformité. Quelques tronçons du réseau principal disposent d'aménagements moyennement conformes, tels que des bandes cyclables, tandis que certaines portions du réseau secondaire, situées dans des quartiers à faible trafic ou en zone 30, sont jugées conformes. Certains tronçons ont été requalifiés récemment mais sont quand même jugés moyennement conformes car cela répondait à des standards d'aménagement antérieurs (Boulevard de la Forêt).

5.5.4. Conformité des aménagements - Synthèse

En résumé, l'analyse de la conformité des aménagements existants du réseau cyclable met en lumière plusieurs déficits nécessitant des actions importantes sur le réseau cyclable projeté, tant au niveau des carrefours que des tronçons.

5.6. Réseau cyclable projeté - Indice de pénibilité à la montée

Fig. 18

Les niveaux de pénibilité sont déterminés sur la base des déclivités des routes relevé (voir annexe). La carte d'indice de pénibilité à la montée pour le réseau cyclable projeté, illustrée en figure 18), met en évidence les points suivants :

- Comme identifié dans le diagnostic, les déclivités sont globalement importantes sur les itinéraires Nord-Sud ;
- Les itinéraires Est-Ouest présentent des déclivités généralement inférieures à 4%.

Des mesures particulières doivent être mises en place sur les tronçons à forte pente, notamment afin de prendre en compte les besoins des vélos sans assistance.

6. MESURES

6.1. Paramètres d'actions

Pour la mise en œuvre des plans des réseaux projetés, piéton et cyclable (voir figures 08 et 13), de multiples mesures ont été définies et ont fait l'objet d'une pesée d'intérêts.

Par ailleurs, des paramètres d'action, tels que les paramètres du choix modal et les paramètres d'action au sein du SDEL, ont permis de guider la définition des mesures.

Les principaux **paramètres du choix modal**, du point de vue de l'utilisateur, sont :

- Temps de parcours (y compris risque et durée de retard) ;
- Sécurité objective (mesurable : accidents) et subjective (ressenti) ;
- Confort (cadre agréable, effort minimum, stationnement vélo adapté, etc.) ;
- Coûts pour l'utilisateur ;
- Perception et représentations individuelles ;
- Compétences individuelles.

Les principaux **paramètres d'action** au sein du SDEL sont :

- Suppression de coupures (nouveau tracé, franchissement horizontal ou vertical contresens cyclable, etc.) ;
- Rééquilibrage de l'espace à disposition en faveur des piétons et des vélos ;
- Reconfiguration des carrefours (modification de l'exploitation, priorisation des cycles/piétons, création de by-pass cyclables, etc.) ;
- Diminution de la vitesse (modification de la vitesse légale, modération du trafic, etc.) ;
- Diminution des charges de trafic motorisé (contrôle d'accès, déclassement hiérarchique, fermeture, gestion de stationnement, plans de mobilité, etc.) ;
- Aménagement de stationnement vélo qualitatif ;

- Promotion de la marche et du vélo et portage politique (communication, cours, subventions, etc.) ;
- Autres mesures favorisant le report modal (maîtrise du TIM et du report modal).

Fig. 19

Des images de la Conférence Vélo Suisse montrent quel pourrait être le visage de la nouvelle infrastructure dans différents types d'espaces-rues en Suisse et sont applicables dans le territoire du SDEL. Chaque image est basée sur une situation de départ réelle et sur la largeur de l'espace-rue correspondante. Ces images doivent être considérées comme une boussole : elles montrent la direction à suivre et le standard souhaité. À noter que ces images n'intègrent pas la question de qualité et d'arborisation des rues.

État Existant

État Futur

LOCALITÉ ÉTROITE (CHAUSSÉE ET TROTTOIR 11.50 m)



BOULEVARD



EN VILLE (CHAUSSÉE 11.00 m SANS TROTTOIR, AVEC TRAM)



HORS LOCALITÉ (CHAUSSÉE ET TROTTOIR 11.50 m)



Figure 19 : Images de visualisation "Infrastructure pour tous" - Source : Revue de la Conférence Vélo Suisse - "LE FUTUR EST MAINTENANT" - 02/23

6.2. Mesures infrastructurelles

Les mesures infrastructurelles concernent des projets d'infrastructures et d'aménagements routiers qui ont pour but de garantir les itinéraires piétons et cyclables en réseau et d'améliorer leur sécurité, le confort et leur attractivité.

Les mesures infrastructurelles sont représentées spatialement sur un plan et numérotées par tronçon. Chaque mesure est retranscrite dans un tableau de synthèse qui détaille et affine son contenu.

Sur la base d'une méthode préétablie, le niveau d'opportunité de réalisation de la mesure a été évalué pour chacune des mesures infrastructurelles. Une analyse a également été faite par les communes pour évaluer la pesée d'intérêt technique de chaque mesure. Les résultats de ces évaluations sont synthétisés sur un plan.

6.2.1. Identification et plan des mesures

Fig. 20

Le plan de la figure 20 spatialise et numérote les tronçons nécessitant des mesures infrastructurelles. Les emplacements et les numéros de mesures pour le stationnement B+R sont également identifiés. La numérotation est reprise dans le tableau où les mesures sont détaillées.

L'identification des mesures a été réalisée selon les planifications et les analyses suivantes :

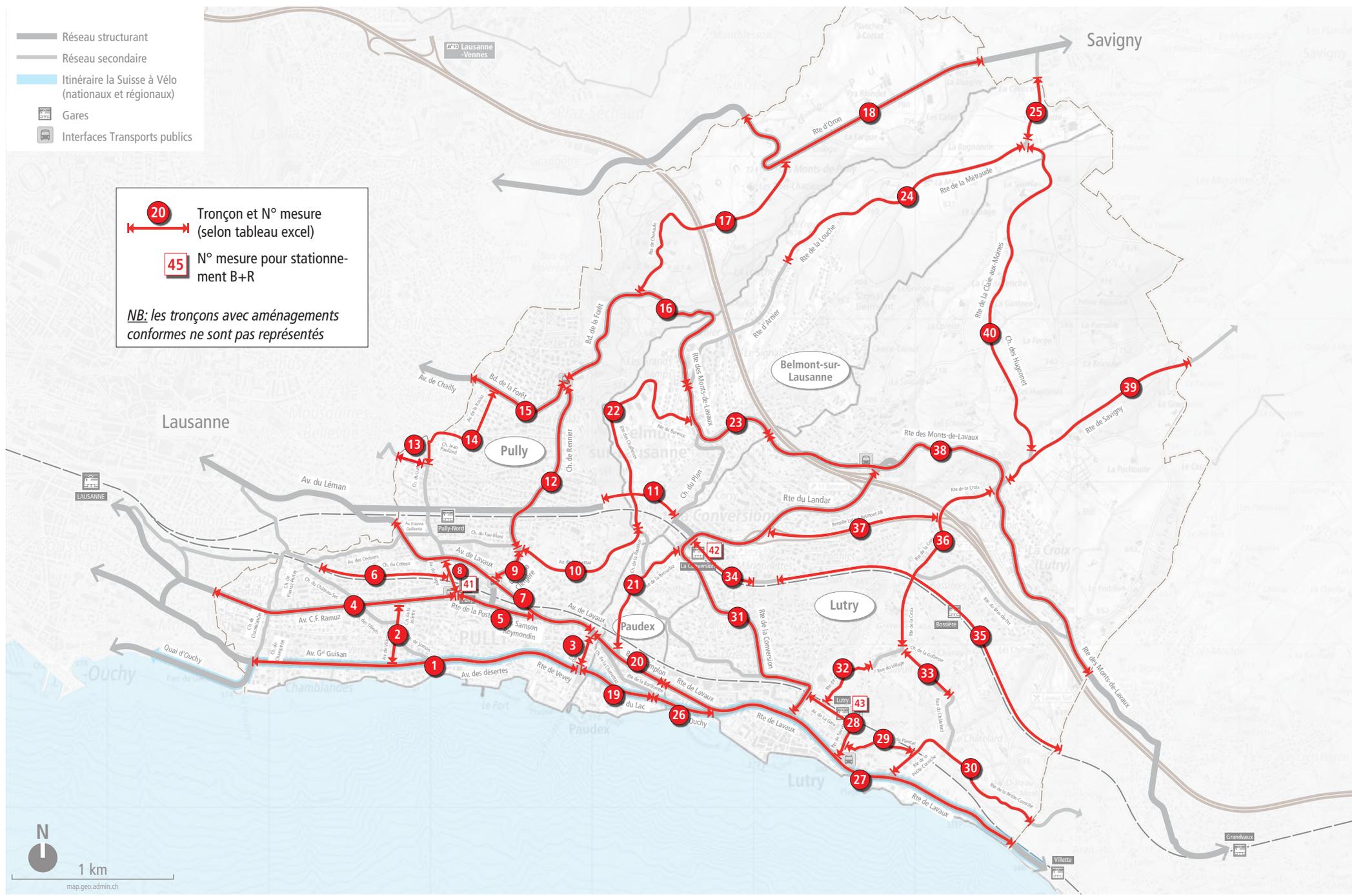
- Selon la liste de mesures inscrites dans le PALM 2025 et qui correspondent au territoire du SDEL ;
- Selon l'analyse de conformité des aménagements par tronçon réalisés dans le cadre de cette étude (voir ch. 4.3 et 5.5). Dans ce cas, hormis les tronçons qui ont été évalués avec un bon niveau de conformité, tous les autres tronçons ont été identifiés comme nécessitant des mesures dans l'idée de parvenir à un niveau de conformité supérieur;
- Selon l'analyse de l'offre en B+R de l'étude du CIL.

-  Réseau structurant
-  Réseau secondaire
-  Itinéraire la Suisse à Vélo (nationaux et régionaux)
-  Gares
-  Interfaces Transports publics

 Tronçon et N° mesure (selon tableau excel)

 N° mesure pour stationnement B+R

NB: les tronçons avec aménagements conformes ne sont pas représentés



N° des mesures infrastructurelles

20
Figure

6.2.2. Niveau d'opportunité de la mesure

Chaque mesure a fait l'objet d'une évaluation d'opportunité. Le niveau d'opportunité définit le niveau de pertinence de mise en œuvre de la mesure. Le niveau d'opportunité n'est pas à confondre avec le « niveau de faisabilité ». En effet, l'évaluation du niveau de faisabilité d'une mesure relève d'une étude d'avant-projet où toutes les contraintes (territoriales, de circulations, financières, etc.) ont été identifiées au préalable et que des variantes d'aménagement (gestion du trafic, gabarit de chaussée, types d'aménagements) ont été évaluées. C'est pourquoi, dans le cadre de cette étude, seul le niveau d'opportunité peut être considéré. La méthode d'évaluation du niveau d'opportunité est schématisée sur la figure 21 et expliquée ci-après.

Méthode d'évaluation du niveau d'opportunité

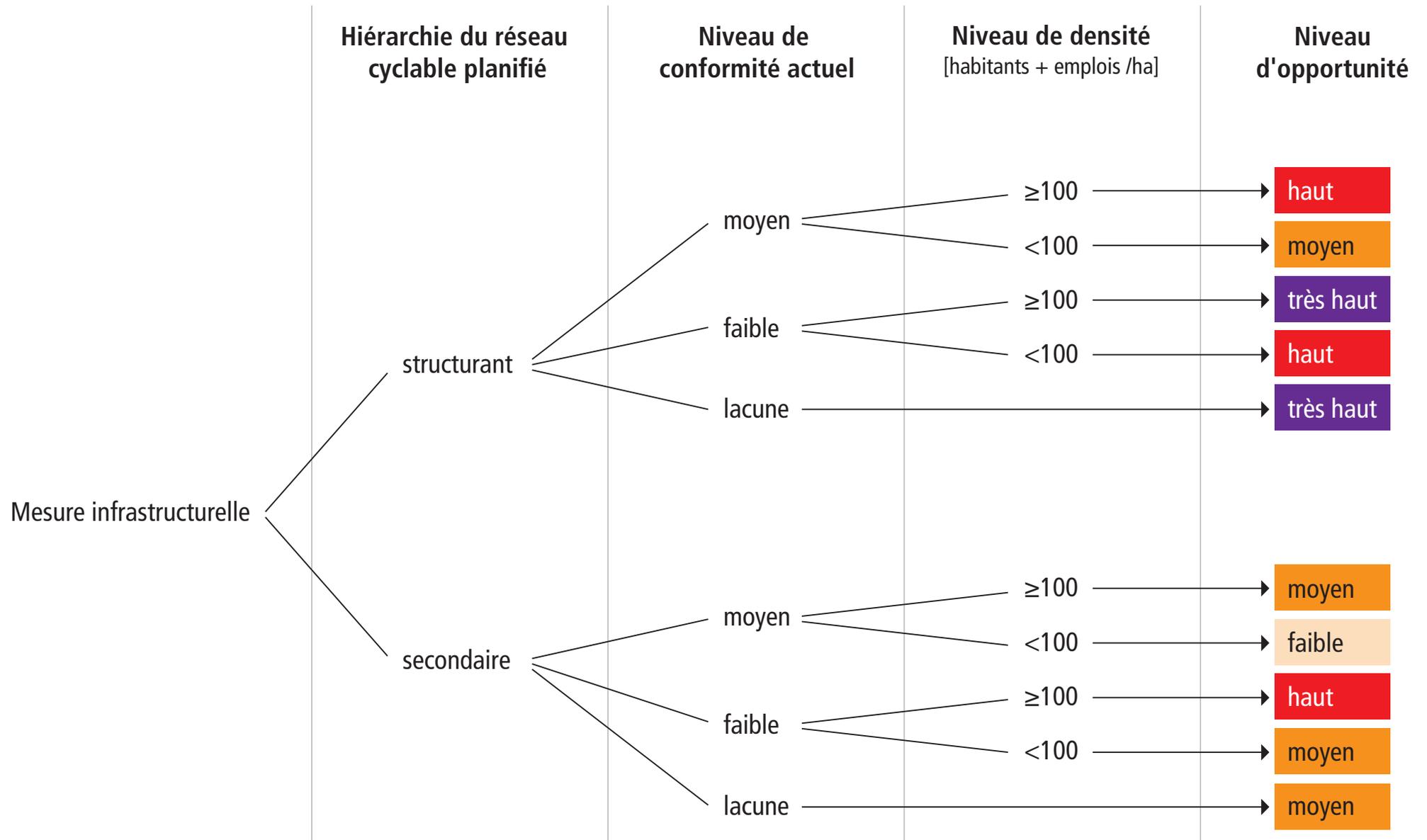
Fig. 21

Une méthode d'évaluation d'opportunité a été définie pour pouvoir établir un classement mettant en évidence les tronçons où la pertinence de mise en œuvre est élevée ou non.

L'évaluation du niveau d'opportunité (très haut, haut, moyen et faible) pour un tronçon est définie et pondérée selon les critères suivants :

- **Le type de hiérarchie du réseau cyclable planifié** (structurant ou secondaire) : le niveau d'opportunité sera plus élevé si le tronçon se trouve sur un axe structurant ;
- **Le niveau de conformité actuel** : dans le cas d'une infrastructure lacunaire, le niveau d'opportunité sera le plus élevé. Puis, plus le niveau de conformité est faible, plus il est important de réaliser une mesure infrastructurelle qui permettent d'élever la conformité du tronçon ;
- **Le niveau de densité d'habitants et d'emplois à l'hectare** : le niveau d'opportunité est plus important si le tronçon est directement localisé dans une zone à forte densité car la demande est d'autant plus forte ;

Par exemple, un tronçon sur le réseau structurant avec un aménagement cyclable faiblement conforme dans une zone urbaine à forte densité verra son niveau d'opportunité fixé au maximum puisque celui-ci représente un maillon important du réseau avec une forte demande. À



l'inverse, un tronçon sur un axe secondaire du réseau, dont le niveau de conformité est considéré comme moyen et qui ne connecte pas de zone dense, aura un faible niveau d'opportunité puisque la demande sera nettement plus faible.

Plan du niveau d'opportunité des mesures

Figure 22

Les résultats de l'évaluation d'opportunité est illustrée sur le plan de la figure 22.

La spatialisation de ces résultats montre principalement que les tronçons du réseau structurant au Sud du territoire, là où la densité est élevée en termes d'habitants et d'emplois, ressortent comme étant très opportuns dans la mise en œuvre. La mesure 11 « Franchissement Leisis (Pully) - Landar (Lutry) » et la mesure 6 « Itinéraire de mobilité douce sur le chemin du Coteau » sont des lacunes dans le réseau cyclable structurant et leur niveau d'opportunité est donc représenté comme étant très élevé également.

La lecture de ce plan peut renvoyer à une notion de catégorisation des mesures dans un sens de priorisation. Cependant, tout comme la notion de faisabilité, la notion de priorisation ne doit pas être confondue avec le niveau d'opportunité. En effet, la priorisation d'une mesure est à évaluer par la commune elle-même puisqu'elle détient des informations plus précises quant à la pesée d'intérêt technique des mesures (récent réaménagement, situations bloquantes, procédures et/ou négociations compliquées, rapport coûts/bénéfices, etc.).

- Réseau structurant
- Réseau secondaire
- Itinéraire la Suisse à Vélo (nationaux et régionaux)
- Gares
- Interfaces Transports publics

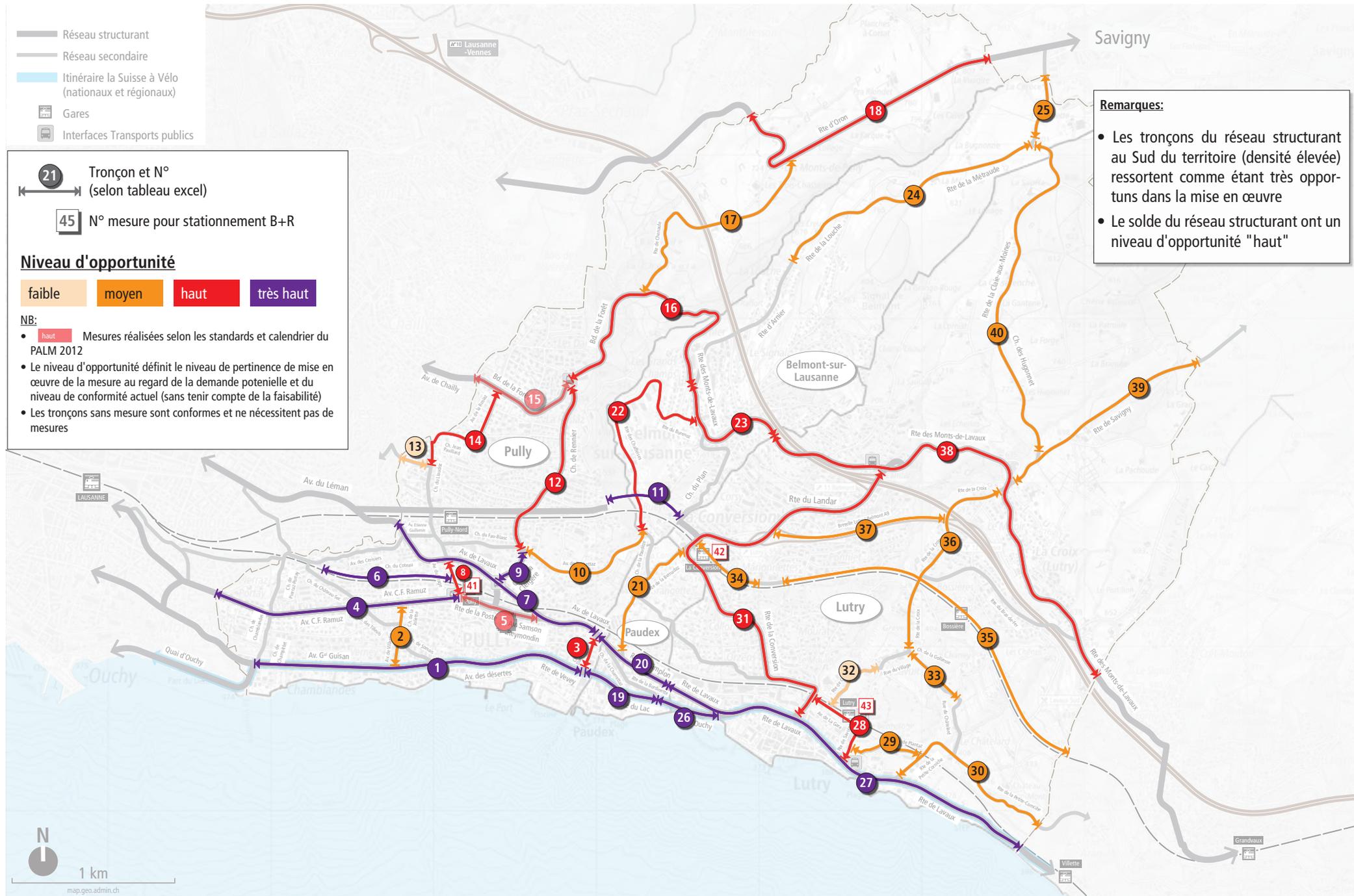
- Tronçon et N° (selon tableau excel)
- N° mesure pour stationnement B+R

Niveau d'opportunité

- faible
- moyen
- haut
- très haut

- NB:**
- haut Mesures réalisées selon les standards et calendrier du PALM 2012
 - Le niveau d'opportunité définit le niveau de pertinence de mise en œuvre de la mesure au regard de la demande potentielle et du niveau de conformité actuel (sans tenir compte de la faisabilité)
 - Les tronçons sans mesure sont conformes et ne nécessitent pas de mesures

- Remarques:**
- Les tronçons du réseau structurant au Sud du territoire (densité élevée) ressortent comme étant très opportuns dans la mise en œuvre
 - Le solde du réseau structurant ont un niveau d'opportunité "haut"



Evaluation du niveau d'opportunité des mesures

6.2.3. Pesée d'intérêt technique des mesures infrastructurelles

Fig.23 Dans le cadre des séances de travail avec les communes, il a été relevé que les mesures nécessitaient d'être évaluées par chaque commune selon une pesée d'intérêt prenant en compte certaines réalités de terrain, les contraintes de planification, de décisions politiques ou de financements. Ce pourquoi chaque commune a évalué les mesures de son territoire par rapport à leur mise en œuvre. Les résultats sont représentés sur la figure 23.

Il est à préciser que chaque commune a effectué l'évaluation selon ses propres critères et selon sa propre interprétation de la mesure de mise en conformité suggérée. Ce pourquoi la lecture de ce plan doit être complétée par les informations supplémentaires et disponibles dans le tableau de mesures.

6.2.4. Tableau des mesures

Fig. 24 Le tableau de mesures en figure 24 répertorie toutes les mesures spatialisées sur la figure 20 et donne des informations supplémentaires. Pour chaque intitulé de colonne, voici une brève explication :

- **Commune** : nom de la commune à laquelle appartient la mesure ;
- **N° de mesure** : numérotation permettant de retrouver la mesure sur les plans ;
- **Nom de la mesure** : dans certains cas, l'intitulé de la mesure évoque avec plus de précision en quoi consiste l'aménagement prévu. Dans d'autres cas, l'intitulé évoque « mise en conformité cyclable et piétonne ». La mise en conformité peut être obtenue en agissant sur plusieurs paramètres de manière isolée ou combinée : la vitesse, l'exploitation, les charges de trafic, les gabarits à disposition, l'aménagement, etc.. Il s'agit d'une définition large puisqu'il n'a pas été question dans cette étude de faire une analyse tronçon par tronçon pour définir l'aménagement et l'exploitation adéquats ;
- **Porteur de projet** : désigne si la mise en œuvre de la mesure et l'exploitation relèvent d'une compétence communale, intercommunale ou cantonale ;
- **Description de la mesure** : de manière générale, lorsque la mesure fait partie de la stratégie du PALM 2025 ou d'un projet à court-moyen

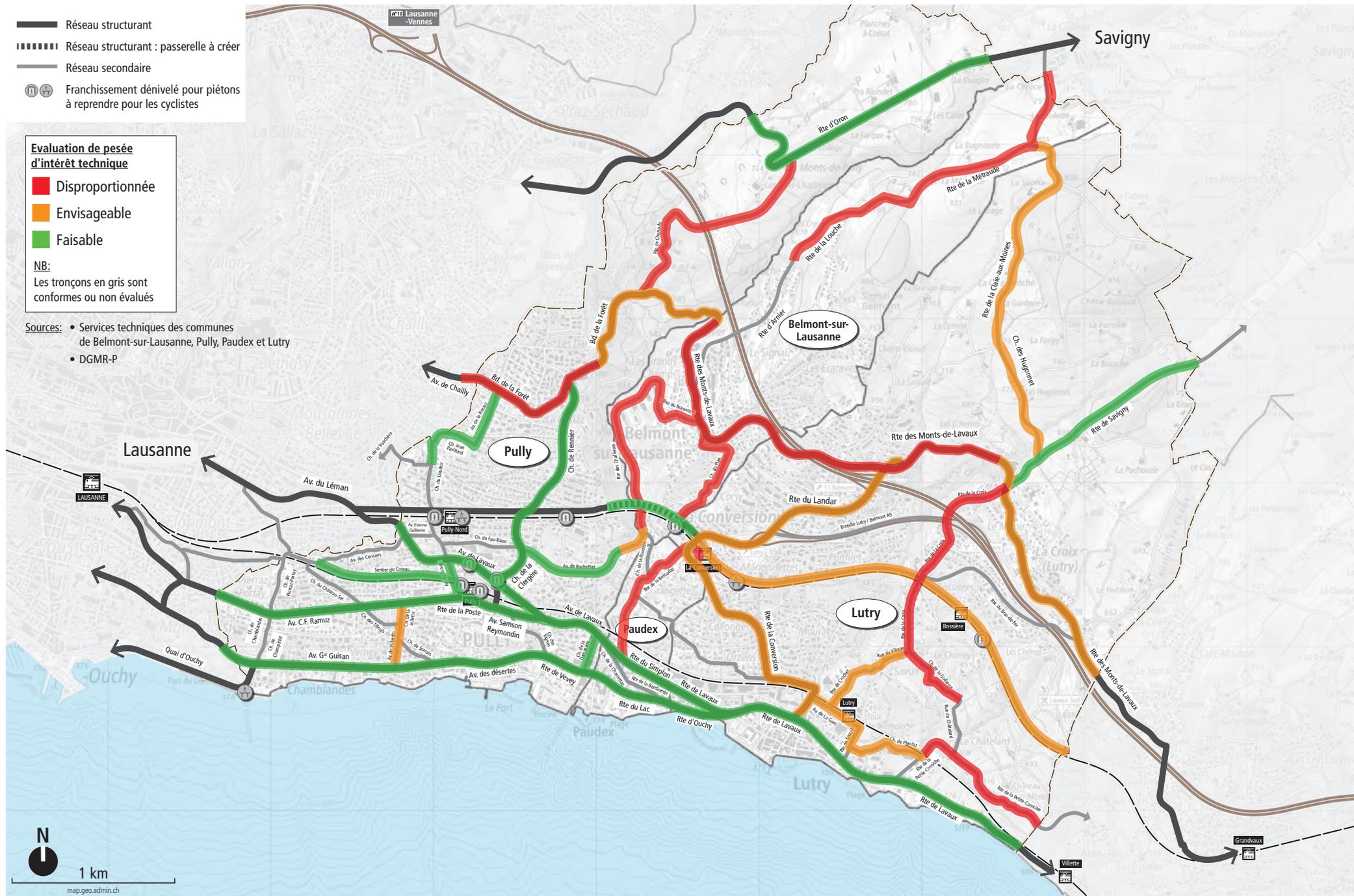
-  Réseau structurant
-  Réseau structurant : passerelle à créer
-  Réseau secondaire
-  Franchissement dénivelé pour piétons à reprendre pour les cyclistes

Evaluation de pesée d'intérêt technique

-  Disproportionnée
-  Envisageable
-  Faisable

NB:
Les tronçons en gris sont conformes ou non évalués

- Sources:**
- Services techniques des communes de Belmont-sur-Lausanne, Pully, Paudex et Lutry
 - DGMR-P



Réseau cyclable planifié – Evaluation de la pesée d'intérêt technique des projets de mise en conformité cyclable

termes de la commune, l'information est plus précise. Lorsque la mesure nécessite une étude, elle est à évaluer par la commune ;

- **Coûts de la mesure** : l'estimation du coût de la mesure est indiquée quand l'information est disponible notamment pour certaines mesures du PALM 2025 ;
- **Hiérarchie du réseau cyclable projeté** : désigne si le tronçon de la mesure appartient à un axe structurant ou secondaire du réseau cyclable projeté et défini dans cette étude dans le ch. 5.4 ;
- **Liaison de polarités intercommunales** : désigne, selon l'itinéraire, quelles sont les polarités (selon la figure 03) concernées par la mise en œuvre de la mesure ;
- **Rabatement TP** : désigne la gare ou l'interface la plus proche de la mesure ;
- **Densité actuelle habitants + emplois** : estimation de la densité en termes d'habitants et d'emplois par hectare le long du tronçon sur la base des données disponibles sur le Géoportail de la Confédération (ann. 01 et 02) ;
- **Évolution prévue de la densité** : l'intitulé « densification » est attribué aux secteurs où des projets de développement sont prévus, l'intitulé « faible densification » est attribué aux secteurs qui se trouvent dans le périmètre centre sans projets précis et l'intitulé « pas de densification » désigne les secteurs hors centre ;
- **Niveau de conformité actuel** : selon les analyses de conformité effectuées sur le réseau cyclable (ch. 5.5), le réseau piéton (ch. 4.3) et les carrefours (ch. 5.5.1) ;
- **Niveau d'opportunité** : indication du niveau d'opportunité conformément à la méthode d'évaluation expliquée précédemment (ch. 6.1.2) ;

Commune	N° mesure	Nom de la mesure	Porteur de projet	Descriptif de la mesure	Hiérarchie réseau cyclable projeté	Liaison de polarités intercommunales	Rabattement TP	Densité actuelle habitants + emplois	Evolution prévue de la densité	Niveau de conformité actuel	Niveau d'opportunité	Pesée d'intérêt technique
								C&G	C&G	C&G	C&G	C&G
[nom]	[N°]	[intitulé]	[Commune, Canton, Autre...]	[Contenu et localisation de la mesure, aménagements prévus]				[hab/ha, empl./ha]	[densification = projet de développement prévu faible densification = dans le périmètre de centre sans projet précisé]			
Pully	1	Mise en conformité cyclable Av. Général-Guisan, Av. des Désertes et Rte de Vevey	Commune de Pully	Requalification routière de la RC 777	Réseau structurant	Lausanne-Ouchy - Paudex-centre - Bourg de Lutry	Gare de Lutry, station de métro d'Ouchy	env. 100 hab/ha et 50 empl./ha	densification	vélo : faible carrefour : faible piéton : moyenne	très haut	faisable
Pully	2	Mise en conformité cyclable et piétonne Av. De Villardin	Commune de Pully	à évaluer par la commune	Réseau secondaire	Pully gare - Pully Port	Gare de Pully	env. 100 hab/ha et 20 empl./ha	densification	vélo : tronçon moyen carrefour : faible/moyen piéton : faible	moyenne	envisageable
Pully	3	Réaménagement du ch. de la Damataire pour la mobilité douce	Commune de Pully	Création d'aménagements cyclables, amélioration des chemins piétonniers, y compris les traversées.	Réseau secondaire	Pully Port - Paudex - centre sportif Rochettaz	Pully gare	env. 100 hab/ha et 50 empl./ha	densification	vélo : faible carrefour : faible piéton : faible	haut	faisable
Pully	4	Création d'aménagements cyclables à l'av. C-F Ramuz	Commune de Pully	Création d'aménagements cyclables, amélioration des chemins piétonniers, y compris les traversées.	Réseau structurant	Lausanne gare - Pully gare - Paudex	Pully gare - Lausanne Gare	env. 100 hab/ha et 10 empl./ha	densification	vélo : faible carrefour : faible piéton : moyenne	très haut	faisable
Pully	5	Mise en conformité cyclable Rte de la Poste et Av. Samson Reymondin	Commune de Pully	Modification du schéma de circulation et mise à double-sens de l'av. du Tirage (baisse du trafic projetée)	Réseau structurant	Lausanne gare - Pully gare - Paudex	Gare de Pully	env. 100 hab/ha et 100 empl./ha	densification	vélo : tronçon moyen carrefour : faible/moyen piéton : bonne	haut	faisable
Pully	6	Itinéraire de mobilité douce sur le chemin du Coteau	Commune de Pully	Aménagement d'un itinéraire de mobilité douce sur le chemin de coteau (axe structurant des PALM 2007, 2012 et 2016)	Réseau structurant	Pully - Lausanne	Pully gare - Lausanne Gare	env. 100 hab/ha et 10 empl./ha	densification	vélo : lacune carrefour : non identifié piéton : moyenne	très haut	faisable
Pully	7	Mise en conformité cyclable RC 780 Av. de Lavaux (entre carrefour Av. De Lavaux/ Av. du Léman et carrefour Av. de Lavaux/Ch. De la Damataire)	Commune de Pully	Requalification de l'av. de Lavaux dans le but de favoriser les transports publics (BHNS), sécuriser les modes doux et réaménager les espaces publics (traversée du centre de Pully)	Réseau structurant	Lausanne-centre - Pully-centre - Paudex-centre - Bourg de Lutry	Gare de Pully - arrêt de bus Pully-Clergère	env. 100 hab/ha et 50 empl./ha	densification	vélo : tronçon faible carrefour: faible/moyen piéton : faible	très haut	faisable
Pully	8	Requalification de l'avenue du Tirage pour la mobilité douce	Commune de Pully	Mise à double sens avec création d'une piste cyclable à la montée. Création d'un trottoir. Mise en place d'une limitation à 30 km/h	Réseau structurant	Pully nord - Pully centre - Pully gare - Savigny	Pully gare	env. 100 hab/ha et 50 empl./ha	densification	vélo : faible carrefour :moyenne /faible piéton : moyenne	haut	faisable
Pully	9	Mise en conformité cyclable et piétonne du Chemin de la Clergère	Commune de Pully	Réaménagement du ch. de la Clergère dans le cadre du projet de BHNS sur l'av. de Lavaux (périmètre complémentaire)	Réseau structurant	Pully-centre - Pully gare - Collège Arnold Reymond	Gare de Pully - arrêt de bus Pully-Clergère	env. 100 hab/ha et 50 empl./ha	densification	vélo : tronçon faible carrefour: faible piéton : faible	très haut	faisable
Pully	10	Mise en conformité piétonne et cyclable Av. De Rochettaz	Commune de Pully	à évaluer par la commune	Réseau secondaire	Pully-centre - Pully gare - Centre sportif Rochettaz - La Conversion	Gare de Pully - Gare La Conversion	env. 50 hab/ha et 10 empl/ha	densification	vélo : tronçon faible carrefour : faible piéton : faible	moyenne	faisable / envisageable
Lutry, Pully	11	Franchissement Leisis (Pully) - Landar (Lutry)	Commune de Belmont-sur-Lausanne, Commune de Lutry, Commune de Paudex, Commune de Pully	Passerelle de mobilité douce sur le viaduc CFF de Rochettaz entre Pully et Lutry	Réseau structurant	Lausanne-centre - Pully-Nord - La Conversion - Bossières	gare de Pully-Nord, gare de la Conversion et gare de Bossières	De part et d'autre du viaduc, forte densité d'habitants et d'emplois. Côté ouest: toute l'agglomération, côté Est: secteur de Corsy-La Conversion = secteur au plus fort développement de l'Est lausannois.	pas de densification prévue	vélo : lacune carrefour : NA piéton : lacune	très haut	faisable

Commune	N° mesure	Nom de la mesure	Porteur de projet	Descriptif de la mesure	Hiérarchie réseau cyclable projeté	Liaison de polarités intercommunales	Rabatement TP	Densité actuelle habitants + emplois	Evolution prévue de la densité	Niveau de conformité actuel	Niveau d'opportunité	Pesée d'intérêt technique
								C&G	C&G	C&G	C&G	C&G
[nom]	[N°]	[intitulé]	[Commune, Canton, Autre...]	[Contenu et localisation de la mesure, aménagements prévus]					[densification = projet de développement prévu faible densification = dans le périmètre de centre sans projet précisé]			
Pully	12	Réaménagement du ch. de Rennier pour la mobilité douce	Commune de Pully	Création d'aménagements cyclables, diminution de la capacité routière, nouvelles plantations	Réseau structurant	Pully nord - Pully centre - Pully gare	Interface bus de Val-Vert - Pully Nord gare - Pully gare	env. 50 hab/ha et env. 10 empl/ha	faible densification	vélo : faible carrefour : faible piéton : faible	haut	faisable
Pully	13	Mise en conformité cyclable du chemin de la Vuachère	Commune de Pully	Elargissement du cheminement mixte	Réseau secondaire	Pully nord - Lausanne centre	Gare Pully-Nord	partiellement bâti, env. 10 hab/ha et >5 empl/ha	faible densification	vélo : tronçon moyen carrefour : pas identifié piéton : moyen	faible	Pas évalué
Pully	14	Mise en conformité cyclable du Ch. Jean Pavillard et Av.de la Rosiaz	Commune de Pully	Mise en zone 30 et réaménagement pour la ligne TL 48	Réseau secondaire	Pully-Nord gare - Collège de Fontanettaz - Loisirs Bois de la Chenaule	Gare Pully-Nord	env. 100 hab/ha et 10 empl./ha	faible densification	vélo : tronçon faible carrefour : faible/moyen piéton : pas identifié	haut	faisable
Pully	15	Mise en conformité cyclable RC 773 Bd. de la Forêt tronçon ouest	Commune de Pully	à évaluer par la commune	Réseau structurant	Chailly-centre - Pully-Val-Vert - Belmont-centre - Croix-sur-Lutry	Interface bus de Val-Vert et interface bus Landar	env. 100 hab/ha et 10 empl./ha	faible densification	vélo : moyen carrefour : faible/moyen piéton : bon	haut	Disproportionné
Pully et Belmont-sur-Lausanne	16	Requalification de la RC 773 (Bd. De la Forêt, Rte des Monts-de-Lavaux)	DGMR	Requalification de la RC 773 (Route des Monts-de-Lavaux) dans le but de sécuriser les piétons et les vélos	Réseau structurant	Chailly-centre - Pully-Val-Vert - Belmont-centre - Croix-sur-Lutry	Interface bus de Val-Vert et interface bus Landar	majoritairement non bâti	pas de densification prévue	vélo : tronçon faible carrefour : faible piéton : faible	haut	envisageable
Pully	17	Mise en conformité cyclable et piétonne de la Route de Chenaule	Commune de Pully	à évaluer par la commune	Réseau secondaire	Mont-de-Pully - Loisirs Bois de la Chenaule - Pully-Val-Vert	Interface bus de Val-Vert	partiellement bâti, env. 10 hab/ha et >5 empl/ha	pas de densification prévue	vélo : tronçon faible carrefour : faible piéton : faible / moyen	moyenne	Disproportionné
Pully	18	Aménagements cyclables le long de la RC 701, Rte d'Oron	Majoritairement DGMR et secondairelement Commune de Pully	Aménagement d'un itinéraire cyclable le long de la RC 701	Réseau structurant	La Sallaz - Savigny	Arrêts de bus régionaux Pully Trois-Chasseurs et Mont-de-Pully	très faiblement bâti, >5 hab/ha et >5 empl/ha	pas de densification prévue	vélo : tronçon faible carrefour : faible piéton : faible	haut	faisable
Paudex	19	Requalification de la RC 777	Commune de Paudex	Requalification de la RC 777 dans le but de favoriser la circulation des transports publics, la sécurisation des piétons et des vélos et pour mieux valoriser les espaces publics existants.	Réseau structurant	Lausanne-Ouchy - Paudex-centre - Bourg de Lutry	Gare de Lutry et station de métro d'Ouchy	env. 100 hab/ha et 100 empl./ha	densification	vélo : tronçon faible carrefour : faible piéton : faible	très haut	faisable
Paudex	20	Requalification de la RC 780	Commune de Paudex	Requalification de la RC 780 dans le but de favoriser la circulation des transports publics, la sécurisation des piétons et des vélos et pour mieux valoriser les espaces publics existants.	Réseau structurant	Lausanne-centre - Pully-centre - Paudex-centre - Bourg de Lutry	Gare de Lutry et gare de Pully	env. 100 hab/ha et 50 empl./ha	densification	vélo : tronçon faible carrefour : faible piéton : faible	très haut	faisable
Paudex	21	Mise en conformité piétonne et cyclable de la Route de la Bernadaz	Commune de Paudex	à évaluer par la commune	Réseau secondaire	La Conversion - Paudex-centre - Paudex-Plage - Pully	La Conversion gare	env. 50 hab/ha et 10 empl/ha	densification	vélo : tronçon faible carrefour : faible piéton : faible	moyenne	Disproportionné
Belmont-sur-Lausanne	22	Mise en conformité piétonne et cyclable de la Route du Burenos et Route des Chaffeises	Commune de Belmont-sur-Lausanne	à évaluer par la commune	Réseau secondaire	Belmont-sur-Lausanne - Pully-Nord	Interface bus Landar - La Conversion gare	env. 100 hab/ha et 10 empl./ha	densification	vélo : tronçon faible carrefour : faible piéton : faible	haut	Disproportionné

Commune	N° mesure	Nom de la mesure	Porteur de projet	Descriptif de la mesure	Hiérarchie réseau cyclable projeté C&G	Liaison de polarités intercommunales C&G	Rabattement TP C&G	Densité actuelle habitants + emplois C&G	Evolution prévue de la densité C&G	Niveau de conformité actuel C&G	Niveau d'opportunité C&G	Pesée d'intérêt technique Evaluation SDEL/Commune/DGMR-P
								[hab/ha, empl./ha]	[densification = projet de développement prévu faible densification = dans le périmètre de centre sans projet précisé]			
[nom]	[N°]	[intitulé]	[Commune, Canton, Autre...]	[Contenu et localisation de la mesure, aménagements prévus]								
Belmont-sur-Lausanne	23	Requalification de la RC 773	Commune de Belmont-sur-Lausanne	Requalification de la RC 773 (Route des Monts-de-Lavaux) dans le but de sécuriser les piétons et les vélos	Réseau structurant	Chailly-centre - Pully-Val-Vert - Belmont-centre - Croix-sur-Lutry	Interface bus de Val-Vert et interface bus Landar	env. 50 hab/ha et 20 empl/ha	densification	vélo : tronçon faible carrefour : faible piéton : faible	haut	Disproportionné
Belmont-sur-Lausanne	24	Mise en conformité cyclable des Route de la Louche et Route de la Métraude	Commune de Belmont-sur-Lausanne	à évaluer par la commune	Réseau secondaire	Savigny - ZI Claie-aux-Moines - Belmont-sur-Lausanne		très faiblement bâti, >5 hab/ha et >5 empl/ha	pas de densification prévue	vélo : tronçon faible carrefour : pas identifié piéton : pas identifié	moyenne	Disproportionné
Belmont-sur-Lausanne	25	Mise en conformité cyclable de la Route de la Cérèce	Commune de Belmont-sur-Lausanne	à évaluer par la commune	Réseau secondaire	Savigny - ZI Claie-aux-Moines - Belmont-sur-Lausanne - Lutry		très faiblement bâti, >5 hab/ha et >5 empl/ha	pas de densification prévue	vélo : tronçon faible carrefour : faible piéton : pas identifié	moyenne	Disproportionné
Lutry	26	Requalification de la RC 777 (en lien avec la requalification de la RC 780)	Commune de Lutry	Requalification de la RC 777, dans le but de favoriser la circulation des transports publics sur la RC 780, l'écoulement du trafic, le développement des modes doux et pour valoriser les espaces publics existants.	Réseau structurant	Lausanne-Ouchy - Paudex-centre - Bourg de Lutry	Gare de Lutry, arrêt bus Grand-Pont (Lutry) et station de métro d'Ouchy	env. 50 hab/ha et 70 empl./ha	densification	vélo : faible carrefour : faible piéton : faible	très haut	faisable
Lutry	27	Requalification de la RC 780	Commune de Lutry	Requalification de la RC 780 dans le but de favoriser la circulation des transports publics, l'écoulement du trafic, le développement des mobilités douces et pour mieux valoriser les espaces publics existants.	Réseau structurant	Lausanne-centre - Pully-centre - Paudex-centre - Bourg de Lutry	Gare de Lutry et gare de Pully	env. 100 hab/ha et 50 empl./ha	densification	vélo : faible carrefour faible piéton : faible	très haut	faisable
Lutry	28	Mise en conformité piétonne et cyclable de l'Av. de la Gare et de la Rte de Savuit	Commune de Lutry	à évaluer par la commune	Réseau secondaire	Lutry gare - Lutry Plage	Lutry gare	env. 100 hab/ha et 10 empl./ha	densification	vélo : tronçon faible carrefour : faible piéton : moyenne/faible	haut	envisageable
Lutry	29	Mise en conformité cyclable du Ch. De Plantaz	Commune de Lutry	à évaluer par la commune	Réseau secondaire	Lutry gare - Le Châtelard Itinéraire Suisse à Vélo	Lutry gare	env. 50 hab/ha et 10 empl/ha	faible densification	vélo : tronçon faible carrefour : faible piéton : pas identifié	moyenne	envisageable
Lutry	30	Mise en conformité cyclable de la Route de la Petite-Corniche	Commune de Lutry, DGMR	à évaluer par la commune	Réseau secondaire	Lutry gare - Le Châtelard - Grandvaux Itinéraire Suisse à Vélo	Lutry gare	partiellement bâti, env. 10 hab/ha et >5 empl/ha	faible densification	vélo : tronçon faible carrefour : faible piéton : faible	moyenne	Disproportionné
Lutry	31	Requalification de la RC 770	DGMR, Commune de Lutry et Commune de Paudex	Requalification de la RC 770, dans le but de favoriser la circulation des transports publics, l'écoulement du trafic, le développement des modes doux et pour valoriser les espaces publics existants.	Réseau structurant	Bourg de Lutry - La Conversion - Corsy - La Croix - Belmont-sur-Lausanne	La Conversion gare - Interface bus Landar, Gare de Lutry, arrêt Voisinand	env. 50 hab/ha et 20 empl/ha	densification	vélo : faible carrefour : faible piéton : faible	haut	envisageable
Lutry	32	Mise en conformité cyclable Rte de Crochet	Commune de Lutry	à évaluer par la commune	Réseau secondaire	Lutry - La Croix	Lutry gare	partiellement bâti, env. 10 hab/ha et >5 empl/ha	faible densification	vélo : tronçon moyen carrefour : faible piéton : faible	faible	envisageable
Lutry	33	Mise en conformité cyclable et aménagement d'un franchissement sur le Ch. De la Golliesse et la Rue du Châtelard	Commune de Lutry	à évaluer par la commune	Réseau secondaire	Lutry - Savuit - Le Châtelard	Lutry gare	partiellement bâti, env. 10 hab/ha et >5 empl/ha	pas de densification prévue	vélo : faible carrefour : pas identifié piéton : pas identifié	moyenne	Disproportionné

Commune	N° mesure	Nom de la mesure	Porteur de projet	Descriptif de la mesure	Hiérarchie réseau cyclable projeté	Liaison de polarités intercommunales	Rabattement TP	Densité actuelle habitants + emplois	Evolution prévue de la densité	Niveau de conformité actuel	Niveau d'opportunité	Pesée d'intérêt technique
					C&G	C&G	C&G	C&G	C&G	C&G	C&G	Evaluation SDEL/Commune/DGMR-P
[nom]	[N°]	[intitulé]	[Commune, Canton, Autre...]	[Contenu et localisation de la mesure, aménagements prévus]				[hab/ha, empl/ha]	[densification = projet de développement prévu faible densification = dans le périmètre de centre sans projet précisé]			
Lutry	34	Mise en conformité cyclable du sentier au Nord des voies CFF entre la gare de la Conversion et le Ch. de Creux-de-Corsy	Commune de Lutry	à évaluer par la commune	Réseau secondaire	La Conversion - Lutry Grandvaux	La Conversion gare - Bossière Gare	env. 50 hab/ha et 10 empl/ha	densification	vélo : faible carrefour : pas identifié piéton : pas identifié	moyenne	envisageable
Lutry	35	Aménagement d'un itinéraire de mobilité douce le long des voies CFF	Commune de Lutry	à évaluer par la commune	Réseau secondaire	La Conversion - Lutry Grandvaux	La Conversion gare - Bossière Gare	partiellement bâti, env. 10 hab/ha et >5 empl/ha	densification (chantier 6 du SDEL Corsy - La Conversion)	vélo : lacune carrefour : pas identifié piéton : pas identifié	moyenne	envisageable
Lutry	36	Mise en conformité piétonne et cyclable de la Route de la Croix	Commune de Lutry	à évaluer par la commune	Réseau secondaire	La Croix - Lutry	Bossière Gare - Interface bus Landar et interface de la Croix	env. 50 hab/ha et 10 empl/ha	densification	vélo : tronçon faible carrefour : faible piéton : faible	moyenne	Disproportionné
Lutry	37	Aménagement d'un itinéraire de mobilité douce sur la bretelle autoroutière de Corsy	Commune de Lutry	Aménagement d'un itinéraire de mobilité douce sur la chaussée sud de la bretelle autoroutière de Corsy, afin de permettre une continuité avec le réseau cyclable planifié dans l'Est, dont la passerelle de Rochettaz, de traverser d'Est en Ouest la Commune de Lutry et de rejoindre Bourg en Lavaux .	Réseau secondaire	La Conversion - Corsy - La Croix	La Conversion gare - Interface bus Landar	env. 50 hab/ha et env. 10 empl/ha	densification	vélo : lacune carrefour : faible/non identifié piéton : lacune	moyenne	Pas évalué
Lutry	38	Requalification de la RC 773	Majoritairement DGMR et secondairement Commune de Lutry	Requalification de la RC 773 (Route des Monts-de-Lavaux) dans le but de sécuriser les piétons et les vélos	Réseau structurant	Chailly-centre - Pully-Val-Vert - Belmont-centre - Croix-sur-Lutry	Interface bus de Val-Vert, interface bus Landar et interface de la Croix	partiellement bâti, env. 10 hab/ha et >5 empl/ha	faible densification	vélo : tronçon faible carrefour : faible piéton : faible	haut	Disproportionné
Lutry	39	Mise en conformité cyclable de la Route de Savigny	DGMR	à évaluer par la commune / DGMR	Réseau secondaire	Savigny - La Croix - Lutry	Interface bus Landar et de la Croix	très faiblement bâti, >5 hab/ha et >5 empl/ha	pas de densification prévue	vélo : tronçon faible carrefour : pas identifié piéton : pas identifié	moyenne	faisable
Lutry	40	Mise en conformité cyclable de la Route de la Claie-aux-Moines et Ch. des Hugonnet	Commune de Lutry	à évaluer par la commune	Réseau secondaire	Savigny - ZI Claie-aux-Moines - Belmont-sur-Lausanne - La Croix	Interface bus Landar	très faiblement bâti, >5 hab/ha et >5 empl/ha	pas de densification prévue	vélo : tronçon faible carrefour : pas identifié piéton : pas identifié	moyenne	envisageable
Pully	41	Renforcement de l'offre en stationnement B+R à la halte ferroviaire de Pully	Commune de Pully	à évaluer par la commune	Réseau structurant	NA	NA	NA	NA	NA	haut	Pas évalué
Lutry	42	Mise en oeuvre de l'offre B+R à la halte ferroviaire de la Conversion	Commune de Lutry, CFF	50 places vélos suggérées par l'étude B+R du CIL	Réseau secondaire	NA	NA	NA	NA	NA	haut	Pas évalué
Lutry	43	Mise en oeuvre de l'offre B+R à la halte ferroviaire de Lutry	Commune de Lutry, CFF	70 places vélos suggérées par l'étude B+R du CIL	Réseau secondaire	NA	NA	NA	NA	NA	haut	Pas évalué

6.2.5. Fiches thématiques

Fig. 25-29

Il a été convenu avec les communes que certaines mesures infrastructurelles nécessitaient d'être développées à l'aide de fiches de référence. Les fiches ont été réalisées de manière synthétique afin d'avoir les informations essentielles en une page (contexte, enjeux, mise en œuvre, exemples, sources et références). Ces fiches sont destinées aux aménagistes et décideurs et mettent en évidence les points clés relatifs aux différentes thématiques. Les thématiques développées et choisies par les communes du SDEL sont les suivantes :

- Zone de rencontre dans les centralités de quartiers ;
- Mesures de signalisation pour les piétons et les cycles ;
- Amélioration des itinéraires cyclables alternatifs ;
- Stationnement vélo ;
- Aménagements adaptés aux personnes à mobilité réduite.

FIGURE
25

FICHE THÉMATIQUE
ZONE DE RENCONTRE DANS LES CENTRALITÉS DE QUARTIER

CONTEXTE ET ENJEUX

Les zones de rencontre dans les centralités de quartier (école, place publique, église, etc.) peuvent permettre de **renforcer la vie sociale et l'identité du quartier**. La vitesse de circulation est limitée à 20 km/h et les piétons sont prioritaires dans ces zones. Ils peuvent ainsi se réapproprier l'espace public, moyennant un équipement adéquat (assise, jeux, éclairage, arborisation, fontaine). Ces espaces offrent des lieux de séjours privilégiés pour les piétons, en particulier pour les usagers vulnérables (seniors, enfants), avec des niveaux de bruits plus faibles et une meilleure qualité de l'air. Lors de leur conception et de leur réalisation, l'implication de la population peut être sollicitée.

MISE EN OEUVRE

La mise en oeuvre d'une zone de rencontre doit suivre une procédure de légalisation avant de pouvoir être mise en place. Les rues de quartiers étant généralement des route "non affectées à la circulation générale" au sens de l'Ordonnance sur la circulation routière, une **procédure simple avec publication FAO** est requise.

Une zone de rencontre peut être **aménagée de manière provisoire**, avec des aménagements déplaçables et des marquages temporaires. Cela permet d'une part de faire participer la population au montage du mobilier et aux travaux de peinture et d'autre part de confirmer les aménagements proposés et de les adapter si besoin.

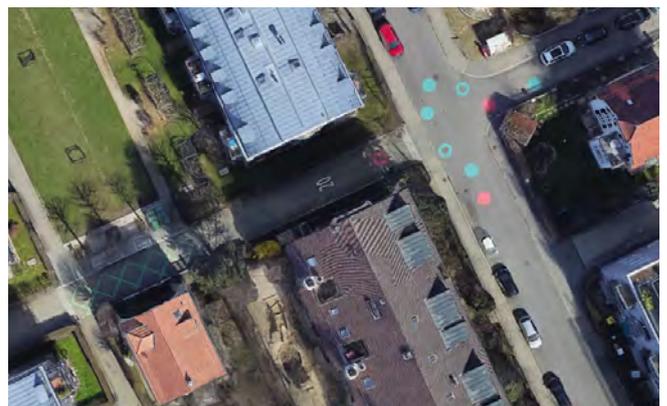
Afin de favoriser son appropriation, les zone de rencontre peuvent être **équipée d'assises** en suffisance, arborisées dans la mesure du possible et munies de zones de jeux (marelle peinte au sol, parcours d'obstacles pour enfants, terrain de pétanque, etc.).

L'**animation** de la zone est souhaitable afin de maintenir son attractivité (fête des voisins, concert en plein air, etc.).

EXEMPLES ET ILLUSTRATIONS



Lausanne - Route Aloys-Fauquez



Berne - Stockerenweg



Yverdon - Rue du Canal - Aménagements participatifs provisoires



2.59.5 Zone de rencontre
(art. 2a et 22b)



2.59.6 Fin de la zone de rencontre
(art. 2a)

Signaux OSR

SOURCES ET RÉFÉRENCES

- Canton de Vaud, Directive sur la mise en place des zone 30 et des zones de rencontre, janvier 2023
- Mobilité piétonne, Animer les zones de rencontre, Guide pour des rues de quartier vivantes, 2024
- Site internet <https://zonederencontre.ch/> proposé par Mobilité piétonne suisse avec le soutien de l'OFROU, présentant des exemples de réalisation et des recommandations de mise en oeuvre

FIGURE
26

FICHE THÉMATIQUE
MESURES DE SIGNALISATION POUR LES PIÉTONS ET LES CYCLES

CONTEXTE ET ENJEUX

Le temps de parcours ainsi que le caractère direct des itinéraires sont des critères importants pour le choix du mode de déplacement. Les piétons et les cycles étant particulièrement **sensibles aux détours**, il est nécessaire de mettre en oeuvre toutes les mesures pour rendre plus directs et plus lisibles leurs déplacements.

Des mesures légères de signalisation et de marquage permettent de **favoriser la perméabilité du territoire** pour les piétons et les cycles (signal impasse avec exceptions), tout en diminuant les distances à parcourir (contresens cyclable) et en améliorant la lisibilité des itinéraires. Attention, ces mesures ne suffisent pas à corriger un aménagement déficitaire.

MISE EN OEUVRE

Les mesures suivantes de signalisation favorisent les déplacements piétons et cyclables :

- impasse avec exception : désigne les routes sans issues débouchant à leur fin sur un chemin piéton et/ou cyclable. L'utilisateur est ainsi informé que la continuité de son itinéraire est possible.
- contresens cyclable : permet d'assurer la circulation bidirectionnelle des cycles tout en maintenant le sens unique obligatoire pour le transport individuel motorisé. Les conditions de sécurité sont à assurer (gabarits, visibilité, etc.)
- tourner-à-droite au feu rouge : les cycles sont autorisés à tourner à droite au feu rouge en accordant la priorité aux piétons qui traversent et aux véhicules (de bonnes conditions de visibilité sont nécessaires)
- de manière générale, il s'agit d'encourager une signalisation la plus parcimonieuse possible en favorisant un bon guidage par l'aménagement (revêtement, marquage au sol, itinéraire explicite et bien visible, etc.)



4.09.1 Impasse avec exceptions
(exemple)
(art. 46)



4.08.1 Sens unique avec circulation de cyclistes en sens inverse (exemple)
(art. 46)



Feu avec plaque complémentaire
sation d'obliquer à droite pour les
s

EXEMPLES ET ILLUSTRATIONS



Exemple - Impasse avec exceptions - (Mobilité piétonne)



Lutry - Ch. de Burquenet - Contresens cyclable



Vevey - Rue du Clos - tourner-à-droite vélo au feu rouge

SOURCES ET RÉFÉRENCES

- OFROU et Conférence Vélo Suisse, Gestion des cycles aux carrefours, manuel d'infrastructure, 2021
- OFROU et Mobilité piétonne, Diagnostic et aménagements piéton, Manuel de planification des mesures, 2019
- Guide-velo.ch
- Guide de la DGMR, Faciliter les déplacements à vélo, pour une mobilité multimodale durable, 2021

FIGURE
27

FICHE THÉMATIQUE
AMÉLIORATION DES ITINÉRAIRES CYCLABLES ALTERNATIFS

CONTEXTE ET ENJEUX

Le réseau structurant cyclable se base principalement sur les axes routier principaux, généralement directs et prioritaires. La requalification de ces axes est toutefois complexe et nécessite de longues durées jusqu'à la mise en oeuvre. Dès lors, l'**amélioration des itinéraires cyclables alternatifs** dans les quartiers peut constituer une **solution intermédiaire efficace** pour compléter le réseau.

Attention, la mise en place d'itinéraires alternatifs ne remplace pas la réalisation d'aménagement qualitatifs sur les axes principaux.

MISE EN OEUVRE

Les aspects et mesures suivants sont à examiner dans le cadre de l'amélioration des itinéraires cyclables alternatifs :

- évaluation de la pertinence de l'itinéraire envisagé dans les deux sens : détour acceptable (généralement max. 400 m), sécurité, continuité (dont minimisation des pertes de priorité), homogénéité et confort satisfaisant (ou possible avec la mise en place de mesures d'aménagement ou d'exploitation), conflits acceptables avec les piétons
- insertion depuis le réseau principal et débouché sur le réseau principal facilités : mise en oeuvre de tourner-à-gauche indirect ou insertion protégée avec un îlot
- modération du tronçon en zone 30 km/h voire mise en oeuvre d'une rue cyclable (priorité à l'axe mais pas aux vélos) ou mise en place de restriction d'accès au TIM
- soigner les aménagements en limitant le conflit avec le stationnement (manoeuvre, ouverture de portière), en garantissant de bonnes conditions de visibilité, en sécurisant les éventuels conflits piétons-vélos ou en supprimant du stationnement
- adapter le guidage
- communiquer publiquement sur l'itinéraire alternatif mis en place (site internet de la commune)

EXEMPLES ET ILLUSTRATIONS



Yverdon-les-Bains - Rue des Cygnes - Fermeture d'axe au TIM et site propre vélo



Gland - Rue de la Gare - Rue cyclable

SOURCES ET RÉFÉRENCES

- OFROU et Conférence Vélo Suisse, Gestion des cycles aux carrefours, manuel d'infrastructure, 2021
- Canton de Vaud, Directive sur la mise en place des zone 30 et des zones de rencontre, janvier 2023

FIGURE
28

FICHE THÉMATIQUE
STATIONNEMENT VÉLO

CONTEXTE ET ENJEUX

Les installations de stationnement cyclables jouent un rôle important dans l'essor du vélo puisque qu'elles conditionnent le début et la fin d'un déplacement. L'absence de stationnement ou des installations inadaptées peuvent amener certaines personnes à renoncer à l'utilisation du vélo comme moyen de déplacement. Dans cette perspective, toute nouvelle construction privée ou public doit être équipée de stationnement pour les vélos selon les normes en vigueur qui définissent **les besoins** (en fonction de la demande et du potentiel nombre d'usager), **les types d'installation** (installation couverte ou non), et **l'emplacement** (accessibilité, proximité).

MISE EN OEUVRE

Lors de projets de mise à l'enquête, les services de la commune doivent se référer au plan d'affectation communal et aux normes VSS pour contrôler la prise en compte de l'offre en stationnement vélo

Pour les établissements déjà construits n'offrant pas de stationnement vélo, les communes peuvent encourager les propriétaires privés à créer des emplacements. Dans les cas spécifiques, lorsqu'il n'y a pas de place à disposition (vieux quartiers), les communes peuvent néanmoins prévoir des abris vélos collectifs sur l'espace public pouvant répondre à une demande avérée (exemple Vélobox).

Voici les **points importants** à prendre en compte lors de la mise en place d'infrastructure de stationnement vélo :

- Le nombre de places : déterminé sur la base de la demande à satisfaire
- Le choix du support : doit permettre d'accrocher le cadre du vélo pour limiter le risque de vol et d'éviter les chutes
- Le choix de l'emplacement : à proximité des entrées et des itinéraires cyclables, accessibles et bien visibles
- L'aménagement : protection contre les intempéries, dimensions entre les supports, l'éclairage, places pour les vélos spéciaux
- Le type d'usager : s'il s'agit d'usagers de "courte durée" (clients et visiteurs), couvrir les places est souhaitable mais pas obligatoire. Pour les usagers de longue durée (habitants, pendulaires, écoliers), un abri doit être mis à disposition
- Un entretien doit être assuré
- Evaluer si l'infrastructure doit également assurer une offre pour les autres modes de déplacement comme les trottinettes et les deux roues motorisées (qui ont tendance à occuper les places vélo)

EXEMPLES ET ILLUSTRATIONS



Le système avec arceau permettant d'attacher le cadre et la roue avant à un point fixe est flexible en termes d'espacement (0,50 à 2,00m) et s'adapte à tous types de vélos spéciaux (vélo cargo, charrette) (image: AggloY)



Projet pilote, les « Vélobox » installés en Ville de Lausanne, ont pour objectifs de pallier au manque de stationnement fermés et sécurisés des quartiers du centre-ville, là où les habitations ne disposent pas de local à vélo. (image : Commune de Lausanne)

SOURCES ET RÉFÉRENCES

- VSS 40 065 Trafic des deux-roues légers ; Installations de stationnement, détermination du besoin
- VSS 40 066 Trafic des deux-roues légers ; Installations de stationnement, géométrie et équipement
- Stationnement des vélos ; Recommandation pour la planification, la réalisation et l'exploration, OFROU, 2008
- Liens répertoriés sur le site forum vélo station suisse vers des guides pratiques ou d'autres informations utiles de mise en œuvre (liste de distributeurs) : <https://www.velostation.ch/fr/documentation/stationnement-velo>
- Fiches de recommandations destinés aux propriétaires (ville de Bulle : https://www.bulle.ch/_docn/1474913/Bulle_fiche_de_recommandation_P_velo_2017_A4.pdf)

FIGURE
29

FICHE THÉMATIQUE

AMÉNAGEMENTS ADAPTÉS AUX PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE

CONTEXTE ET ENJEUX

Aménager un environnement urbain adapté aux **personnes à mobilité réduite** (PMR) demande d'appliquer les principes d'aménagement et de construction **sans obstacles**. Le profil d'une PMR est très varié, il peut s'agir d'une personne en fauteuil roulant, une personne malvoyante ou aveugle, une personne malentendante ou sourde, un parent en poussette, une personne transportant une charge encombrante ou une personne âgée se déplaçant en déambulateur. Construire sans obstacles signifie de prendre en considération les besoins de déplacement de ces personnes. D'ici à 2045 près d'un tiers de la population suisse seront des seniors, l'accessibilité universelle est donc un **enjeu de société** qui mérite d'être traité dès la planification.

MISE EN OEUVRE

La norme VSS des espaces de circulations sans obstacles traite de divers domaines et aspects qui ont attiré à l'aménagement et la construction : revêtement, type d'accès, équipement d'orientation et d'éclairage, signalétique, dimensionnement de la voie de circulation, places de stationnement, délimitation des espaces piétonniers, franchissement des différents niveaux, etc.

Ci-après quelques **points importants** tirés de la norme à respecter dans la conception d'un espace public accessible (liste non exhaustive) :

- Les surfaces piétonnes doivent être dimensionnées en garantissant des espaces de circulation convenables et confortables (largeur minimum, hauteur libre suffisante, avec des dévers les plus faibles possible, etc)
- Les franchissements de différences de niveaux sont construits à l'aide de rampe sans seuil. Dans le cas de liaisons au moyen d'escaliers, des tracés alternatifs sans marches doivent être assurés
- Les places de stationnement PMR sont localisées au plus proche des entrées des bâtiments en respectant des dimensionnements adéquats (largeur et longueur de la place, surface de manœuvre, accès sans contraintes)
- Un système de marquage tactilo-visuel est à prévoir lorsque les éléments de construction servant de guidage ne suffisent pas et dans les endroits importants et exigeant plus d'attention pour les personnes aveugles et malvoyantes (gare, grande place publique)
- Les traversées piétonnes sont aménagées en prévoyant au cas par cas : des abaissements de trottoir, la création de refuge délimité pour les piétons, des signaux acoustiques et tactiles comme aide à la traversée, des feux de circulation réglés avec un temps suffisamment long pour la traversée à pied d'une PMR, un marquage tactilo-visuel au sol (expl : trottoir traversant), etc.
- Les escaliers et les fortes pentes sont équipées de mains-courantes et les escaliers sont signalés par du marquage contrasté

EXEMPLES ET ILLUSTRATIONS



Signalisation d'un trottoir traversant avec des marquages tactilo-visuels (image : Architecture sans obstacles)



Exemple de refuge pour piéton et abaissement de trottoir (images: Mobilité Piétonne, manuel de planification)

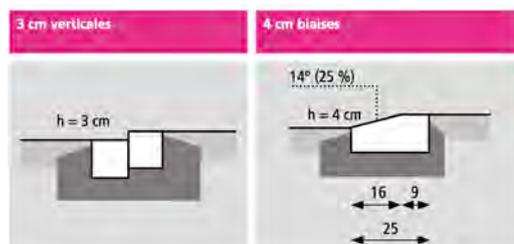


Schéma type de bordures franchissables

SOURCES ET RÉFÉRENCES

- VSS 640 075 Espace de circulation sans obstacles
- VSS 640 852 Marquages tactilo-visuels pour piétons aveugles et malvoyants
- SIA 500 Construction sans obstacles
- Le site d'architecture sans obstacles : <https://architecturesansobstacles.ch> et leurs fiches techniques

6.3. Mesures de promotion de la marche et du vélo

Outre les aménagements infrastructurels qui se rapportent au territoire, les mesures de promotion et d'incitation à la pratique de la marche et du vélo sont complémentaires et permettent d'encourager et d'interpeller les usagers et usagères via différents canaux (formation, communication, évènement, campagne de sensibilisation). L'objectif de la mise en place des mesures de promotion est double :

- Susciter l'intérêt de la population pour les modes actifs et faciliter le passage à l'acte ;
- Légitimer le vélo et la marche comme moyen de transport à part entière.

Les mesures de promotion se rapportent à des actions diverses développées dans les fiches et retranscrites dans le tableau de synthèse.

6.3.1. Fiches thématiques

Fig. 30, 31

Dans une optique similaire aux fiches des mesures infrastructurelles, les fiches des mesures de promotion sont réalisées de manière synthétique afin d'avoir les informations essentielles en une page (contexte, enjeux, mise en œuvre et actions, exemples, sources et références). Les thématiques développées et choisies par les communes du SDEL selon leurs besoins sont la marche et le vélo.

Les mesures de promotion de la marche proposées (liste non exhaustive) tiennent compte, autant que possible, de la diversité des profils d'usagers (enfants, jeunes, adultes, seniors, personnes en situation de handicap) et leurs besoins. Dans la même optique, les mesures de promotion du vélo considère également la diversité des profils de personnes pouvant se déplacer à vélo (seniors, écoliers, pendulaires, familles, cyclistes confiants ou cycliste réfractaires) tout en se focalisant particulièrement sur les personnes "intéressées mais inquiètes de se déplacer à vélo". Un profil très représenté dans la population (60% de la population).

FIGURE
30

FICHE THÉMATIQUE
PROMOTION DE LA MARCHÉ

CONTEXTE ET ENJEUX

La marche constitue **le mode de déplacement le plus utilisé**. En effet, nous devenons toutes et tous piétons après avoir parqué son vélo, son scooter, son véhicule ou en sortant du train. En Suisse, une personne se déplace en moyenne 30 minutes à pied par jour. Ce qui fait de la marche **un mode de transport essentiel à prioriser** dans les zones urbaines. Le potentiel de la marche dépend également du territoire, de la densité et de la diversité des lieux de destination possibles. Plus les communes adoptent le concept de marchabilité - urbanisme rendant les lieux le plus favorable possible à la marche - et celui des quartiers des courtes distances - urbanisme limitant le recours aux transports individuels motorisés - plus la marche devient un mode de transport attrayant.

MISE EN OEUVRE

Tout comme les mesures infrastructurelles, les mesures de promotion de la marche auprès du public doivent tenir compte de la diversité des profils d'usagers (enfants, jeunes, adultes, seniors, personnes en situation de handicap) et leurs besoins. Voici quelques exemples d'actions par domaines :

EVENEMENTS ET SERVICES

- Mettre en place des balades thématiques favorisant la pratique de la marche pour tous les publics. Exemple : Tous à l'Est ! du SDEL
- Créer ou renforcer les actions encourageant les seniors à marcher. Exemple : Etre et rester mobile (ATE)
- Créer ou renforcer les actions encourageant les enfants à marcher sur le trajet domicile-école et sur les trajets de loisirs. Exemple : Les lignes Pédibus (ATE), Concours à pied à l'école (APE Lutry)
- Mettre au calendrier communal et organiser des événements en lien avec les mobilités actives. Exemple : Journée des mobilités, Journée internationale À pied à l'école, Semaine européenne de la mobilité, LavauxUp

FORMATION ET CAMPAGNES

- Former le personnel des administrations aux thématiques de la mobilité piétonne. Exemple : Formation à l'accessibilité universelle (id-Geo), Journée d'étude (Rue de l'Avenir)
- Organiser ou commanditer des cours/initiatives préventives de bon comportement sur la voie publique et en lien avec la sécurité routière. Exemple : Cours sur les risques de la route (TCS)

MONITORING

- Mettre en place, coordonner et exploiter des comptages de piétons sur les secteurs à enjeux. Exemple : saisie manuelle, système automatique, infrarouge, caméra temporaire ou permanente, etc.
- Encourager la réalisation d'un diagnostic participatif et assurer une veille des informations. Exemple : Plateforme Walkable (récolte participative de données de marchabilité), diagnostic piéton, enquête auprès de la population

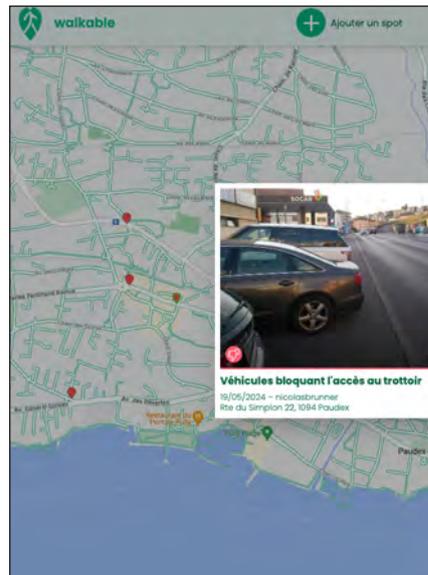
EXEMPLES ET ILLUSTRATIONS



Catalogue Observatoire de la mobilité



Pédibus genevois se rendant à l'école



Extrait du site Walkable

SOURCES ET RÉFÉRENCES

- Sites internet : mobilitepietonne.ch walkable.ch vevelavauxup.ch pedibus.ch tcs.ch
veveysengage.ch/evenements id-geo.ch/formations-sensibilisation mobilsein-mobilbleiben.ch/fr
- Rapport Marchabilité et santé - Editeurs : actif-trafiC, Mobilité piétonne Suisse, HES sciences techniques Rapperswill, 2020
- Plateforme d'échange sur le monitoring mobilité douce : monitoring-pietonvelo.ch

FIGURE
31

FICHE THÉMATIQUE
PROMOTION DU VÉLO

CONTEXTE ET ENJEUX

En tant que moyen de transport à part entière, **le vélo est encore loin d'être exploité dans tout son potentiel**. À l'échelle de la Suisse seuls env.7% des trajets quotidiens sont effectués à vélo et env. 3% en Suisse romande (Microrecensement Mobilité et Transport, 2021). Pourtant le vélo présente de **nombreux atouts**. C'est un mode de déplacement sain, économe en surface, silencieux, sans émissions de CO2 à l'usage, abordable et accessible au plus grand nombre. Considérer le vélo à égalité voir le prioriser par rapport aux transports individuels motorisés et faciliter le passage à l'acte des usagers demandent des actions concrètes sur les plans infrastructurel, stratégique et promotionnel.

MISE EN OEUVRE

La promotion du vélo auprès du public commence par la prise en compte de la diversité des profils de personnes se déplaçant à vélo (seniors, écoliers, pendulaires, familles, cyclistes confiants ou cycliste réfractaires). Afin d'encourager le plus grand nombre de personne à se mettre en selle, l'objectif est de viser particulièrement les personnes "intéressées mais inquiètes de se déplacer à vélo" qui représentent env. 60% de la population. Voici quelques exemples d'action de promotion du vélo par domaines :

EVENEMENTS ET SERVICES

- Organiser ou commanditer des évènements encourageant la pratique le vélo : Exemple : Lavaux up, Journée sans voiture, KidicalMass
- Proposer des aides ou commanditer des évènements pour l'achat/la réparation d'un vélo. Exemple : subventions communales pour l'achat d'un nouveau vélo, bourses aux vélos organisées par ProVelo ou l'ATE, atelier de réparation
- Mettre en service un jardin de circulation (temporaire ou définitif) pour l'apprentissage des règles de la circulation aux enfants : Exemple : Jardin de la circulation à Lausanne, Vevey, Bex, Yverdon-les-Bains
- Mettre en place des services en libre accès dédiés au vélo. Exemple : vélo en libre service, pompe, location vélo-cargo (carvelo)

FORMATION ET CAMPAGNES

- Encourager et/ou communiquer sur des cours de conduite vélo pour différents âges. Exemple : Cours de conduite donné par ProVelo, Etre et rester mobile (ATE)
- Organiser et/ou communiquer sur des campagnes de sensibilisation en lien avec la pratique du vélo. Exemple : Bike to work, Cyclomania, Bike2school, DéfiVélo

MONITORING

- Mettre en place, coordonner et exploiter des comptages de vélos sur les secteurs à enjeux. Exemple : boucle à induction, capteurs, radars, caméra temporaire ou permanente
- Encourager la réalisation d'un diagnostic participatif et assurer une veille des informations. Exemple : bikeable, Velobserver, enquête auprès des usagers

EXEMPLES ET ILLUSTRATIONS



Affiche du challenge Cyclomania 2022



Manifestation LavauxUp



Jardin de circulation au Mouret (FR)

SOURCES ET RÉFÉRENCES

- Sites internet : bikable.ch biketowork.ch pro-velo.ch ate.ch cyclomania.ch velobserver.ch
defi-velo.ch bike2school.ch carvelo.ch
- Guide vélo : www.guide-velo.ch
- Plateforme d'échange sur le monitoring mobilité douce : monitoring-pietonvelo.ch



6.3.2. Tableau des mesures

Fig. 32, 33 Toutes les actions de promotion pour la marche et le vélo proposées dans les fiches sont numérotées et introduites dans le tableau de mesures.

Commune	N° mesure C&G	Nom de la mesure	Porteur de projet
[nom]	[N°]	[intitulé)	[Commune, Canton, Autre...]
Toutes	44	Mettre en place des balades thématiques favorisant la pratique de la marche pour tous les publics	Commune, SDEL
Toutes	45	Créer ou renforcer les actions encourageant les seniors à marcher	Commune, SDEL
Toutes	46	Créer ou renforcer les actions encourageant les enfants à marcher sur le trajet domicile-école et sur les trajets de loisirs	Commune, SDEL
Toutes	47	Mettre au calendrier communal et organiser des évènements en lien avec les mobilités actives	Commune, SDEL
Toutes	48	Former le personnel des administrations aux thématiques de la mobilité piétonne	Commune, SDEL
Toutes	49	Organiser ou commanditer des cours/initiatives/campagnes préventives de bon comportement sur la voie publique et en lien avec la sécurité routière	Commune, Police Est Lausannois, Police Lavaux
Toutes	50	Mettre en place, coordonner et exploiter des comptages de piétons sur les secteurs à enjeux	Commune, SDEL
Toutes	51	Encourager la réalisation d'un diagnostic participatif et assurer une veille des informations	Commune, SDEL

Commune	N° mesure C&G	Nom de la mesure	Porteur de projet
[nom]	[N°]	[intitulé)	[Commune, Canton, Autre...]
Toutes	52	Organiser ou commanditer des évènements encourageant la pratique le vélo	Commune, SDEL
Toutes	53	Proposer des aides ou commanditer des évènements pour l'achat/la réparation d'un vélo	Commune
Toutes	54	Mettre en service un jardin de circulation (temporaire ou définitif) pour l'apprentissage des règles de la circulation aux enfants	Commune, Police Est Lausannois, Police Lavaux
Toutes	55	Mettre en place des services en libre accès dédiés au vélo	Commune, SDEL
Toutes	56	Encourager et/ou communiquer sur des cours de conduite vélo pour différents âges	Commune, SDEL
Toutes	57	Organiser et/ou communiquer sur des campagnes de sensibilisation en lien avec la pratique du vélo	Commune, SDEL, Police Est Lausannois, Police Lavaux
Toutes	58	Mettre en place, coordonner et exploiter des comptages de vélos sur les secteurs importants à enjeux	Commune, SDEL
Toutes	59	Encourager la réalisation d'un diagnostic participatif et assurer une veille des informations	Commune, SDEL

7. SYNTHÈSE ET CONCLUSION

La présente étude s'inscrit dans le cadre du Chantier 3 - Mobilité active du SDEL a pour objectif de définir l'image future des mobilités piétonnes et cyclables dans cette région et d'établir les principes de mise en œuvre de la stratégie.

L'étude a pris en compte les différents projets en cours de développement au sein du SDEL, en lien avec la mobilité douce (voir ch. 1.5) ainsi que l'évolution de la demande.

Dans un premier temps, l'étude a passé en revue les planifications supérieures et il a été constaté que les réseaux planifiés demeurent incomplets, avec l'absence notable des connexions cyclable Nord-Sud (voir ch. 2.4), désormais franchissables avec les vélos à assistance électrique malgré leur dénivelé important.

Dans un deuxième temps, afin de compléter les réseaux des planifications supérieures et sur la base d'une appréciation qualitative des besoins de liaisons piétons et cyclables et du potentiel de la demande, l'étude a permis de développer les réseaux piétonnier et cyclable projetés à l'échelle du SDEL pour l'horizon 2040-2045. Ces éléments ont permis d'alimenter le PALM 2025 en vue des demandes de cofinancement par la Confédération.

Une fois les réseaux projetés définis, une analyse de leur conformité a été menée, afin d'identifier les besoins d'actions. En collaboration avec le GSM, une méthode d'évaluation a ainsi été développée spécifiquement pour ce mandat (voir ch. 4.3 et 5.4). Cette dernière a défini des standards d'aménagements piétons et cyclables à atteindre en tenant compte de la demande et du contexte (voir figures 09, 14 et 16). Elle a permis de :

- cartographier les tronçons du réseau cyclable en comparaison avec ces standards ;
- aboutir ainsi à un état des lieux objectif de la conformité actuelle des réseaux piétons et cyclables.

Sur la base des analyses de conformité et des orientations stratégiques développées dans cette étude, l'identification des mesures permet de relever les tronçons nécessitant des aménagements afin d'élever le

niveau de conformité attendu. Outre les mesures infrastructurelles, les mesures de promotion complètent le panel d'action à mettre en œuvre pour favoriser le déploiement de la pratique de la marche et du vélo.

Chaque mesure infrastructurelle a fait l'objet d'une évaluation du niveau d'opportunité. Ce qui a permis de mettre en évidence les tronçons où la pertinence de mise en œuvre est élevée ou non. Le niveau d'opportunité « très élevé » concerne principalement les tronçons se trouvant sur les axes structurants au sud du territoire là où la demande est importante et où la conformité des aménagements n'est pas suffisante (RC 777, RC 780, Av. C.F.Ramuz, Ch. de la Clergère). Des tronçons représentant de fortes lacunes dans le territoire sont également évalués avec un niveau d'opportunité « très élevé » (franchissement Leisis- Landar et chemin du Coteau).

La classification de ces résultats est à mettre en relation avec la pesée d'intérêts technique évaluée par les communes. Elle permet aux communes du SDEL de disposer d'un outil de planification complémentaire aux planifications supérieures et sert d'aide à la décision dans la priorisation de mise en œuvre de futurs projets de mobilité active.

Il est à souligner que les objectifs de l'étude ne pourront être atteints qu'avec la mise en œuvre volontariste des mesures identifiées. En effet, le nombre effectif d'usagers piétons et cyclables futur dépendra du type et de la qualité des mesures d'aménagement et d'exploitation mises en œuvre. La continuité des réseaux piétons et cyclables est également cruciale. Chaque Commune du SDEL a ainsi son rôle à jouer dans la constitution des cheminements piétons et des itinéraires cyclables attractifs, sécurisés, homogènes, denses et directs.

Christe & Gyax
Ingénieurs Conseils SA



A. Poltier



A. Crettenand



V. Lacroix

Yverdon-les-Bains, le 21.03.2025
12123/AP/AC/VL/ac, vl



ANNEXES

Population (habitants)

- 1-3 habitants par ha
- 4-6 habitants par ha
- 7-15 habitants par ha
- 16-40 habitants par ha
- 41-120 habitants par ha
- plus de 120 habitants par ha

Commune

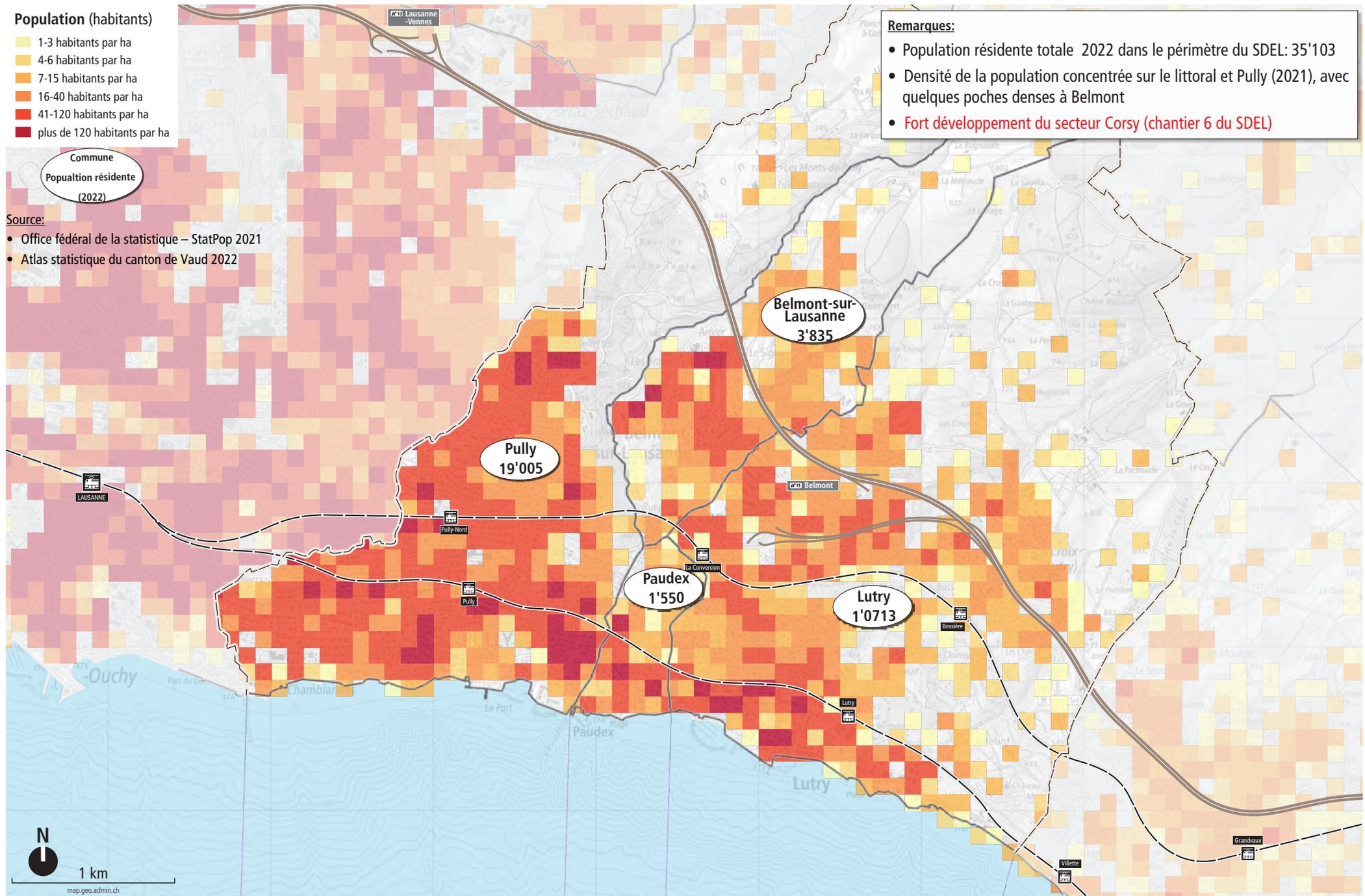
Population résidente
(2022)

Source:

- Office fédéral de la statistique – StatPop 2021
- Atlas statistique du canton de Vaud 2022

Remarques:

- Population résidente totale 2022 dans le périmètre du SDEL: 35'103
- Densité de la population concentrée sur le littoral et Pully (2021), avec quelques poches denses à Belmont
- Fort développement du secteur Corsy (chantier 6 du SDEL)**



Densité population (2021) et Population résidente (2022)

01
Annexe

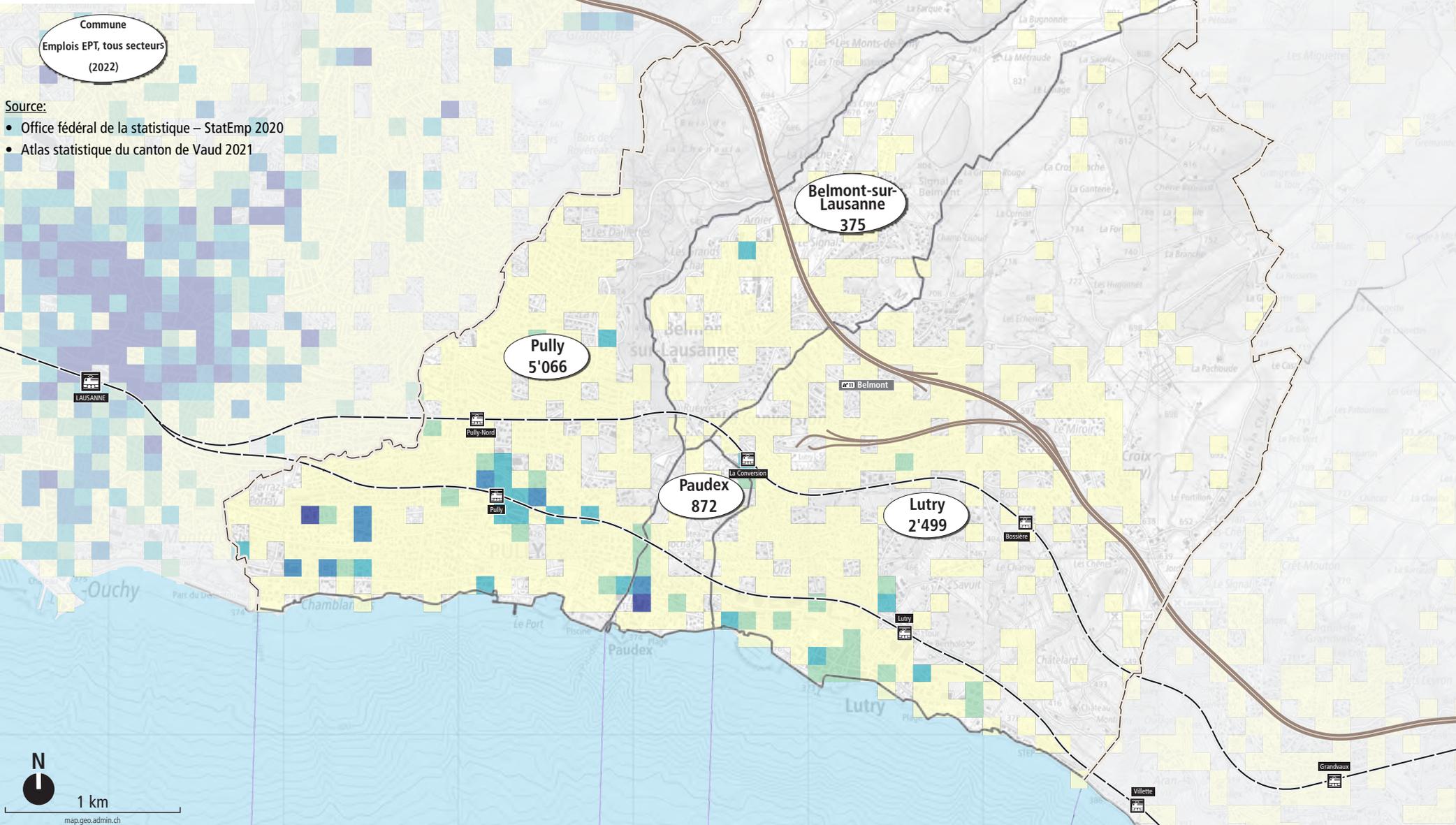
SDEL – Image directrice des mobilités actives (piétons et vélos)

Emplois (EPT)

- 0,1-40 équivalents plein temps par ha
- 40,1-75 équivalents plein temps par ha
- 75,1-150 équivalents plein temps par ha
- 150,1-300 équivalents plein temps par ha
- plus de 300 équivalents plein temps par ha

Remarques:

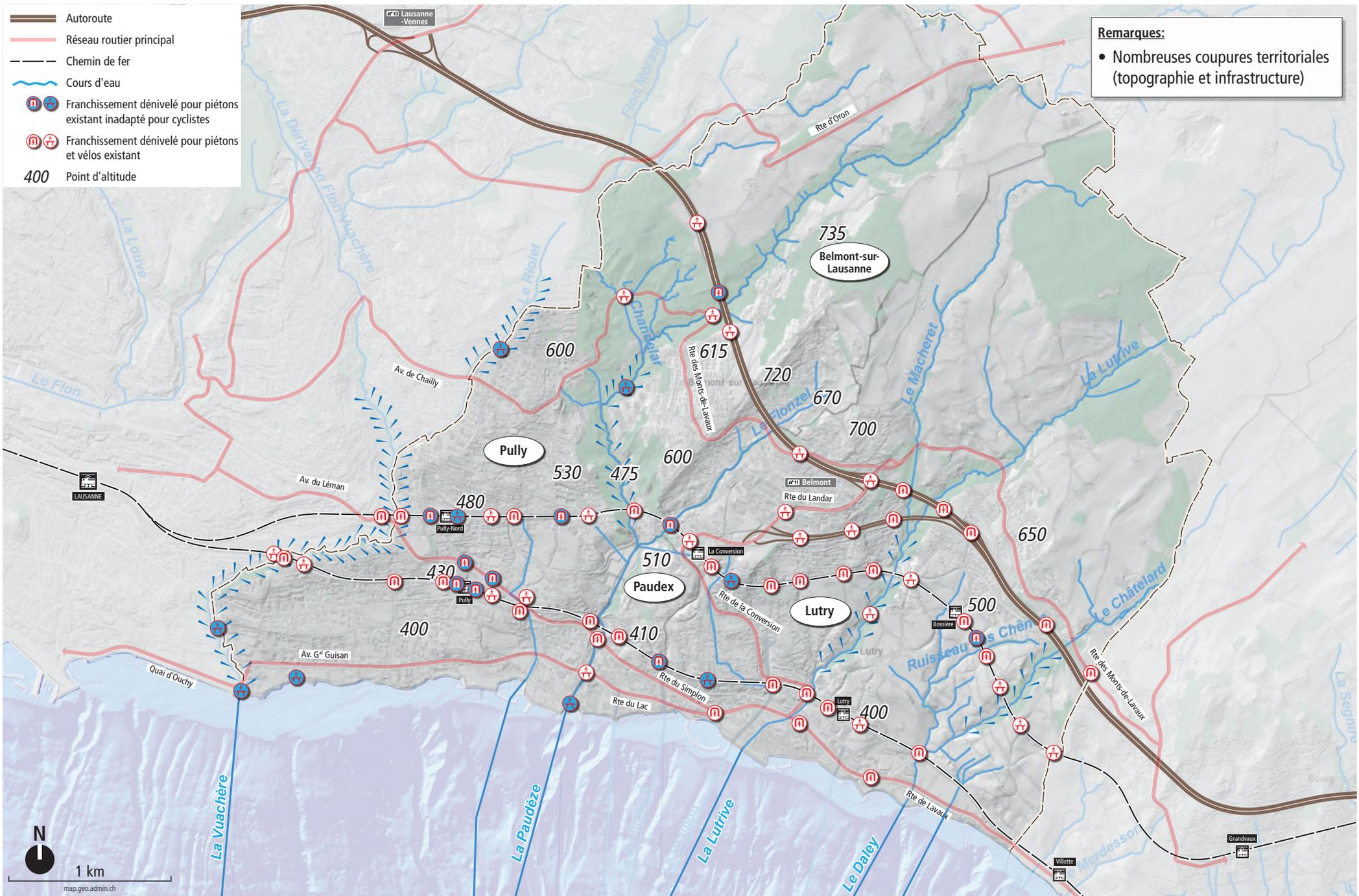
- Nombre d'emplois EPT, tous secteurs 2021 dans le périmètre SDEL : 8'812
- Densité des emplois concentrée sur le littoral et Pully (2020)



-  Autoroute
-  Réseau routier principal
-  Chemin de fer
-  Cours d'eau
-  Franchissement dénivélé pour piétons existant inadapté pour cyclistes
-  Franchissement dénivélé pour piétons et vélos existant
- 400** Point d'altitude

Remarques:

- Nombreuses coupures territoriales (topographie et infrastructure)



1212301.02.2024M



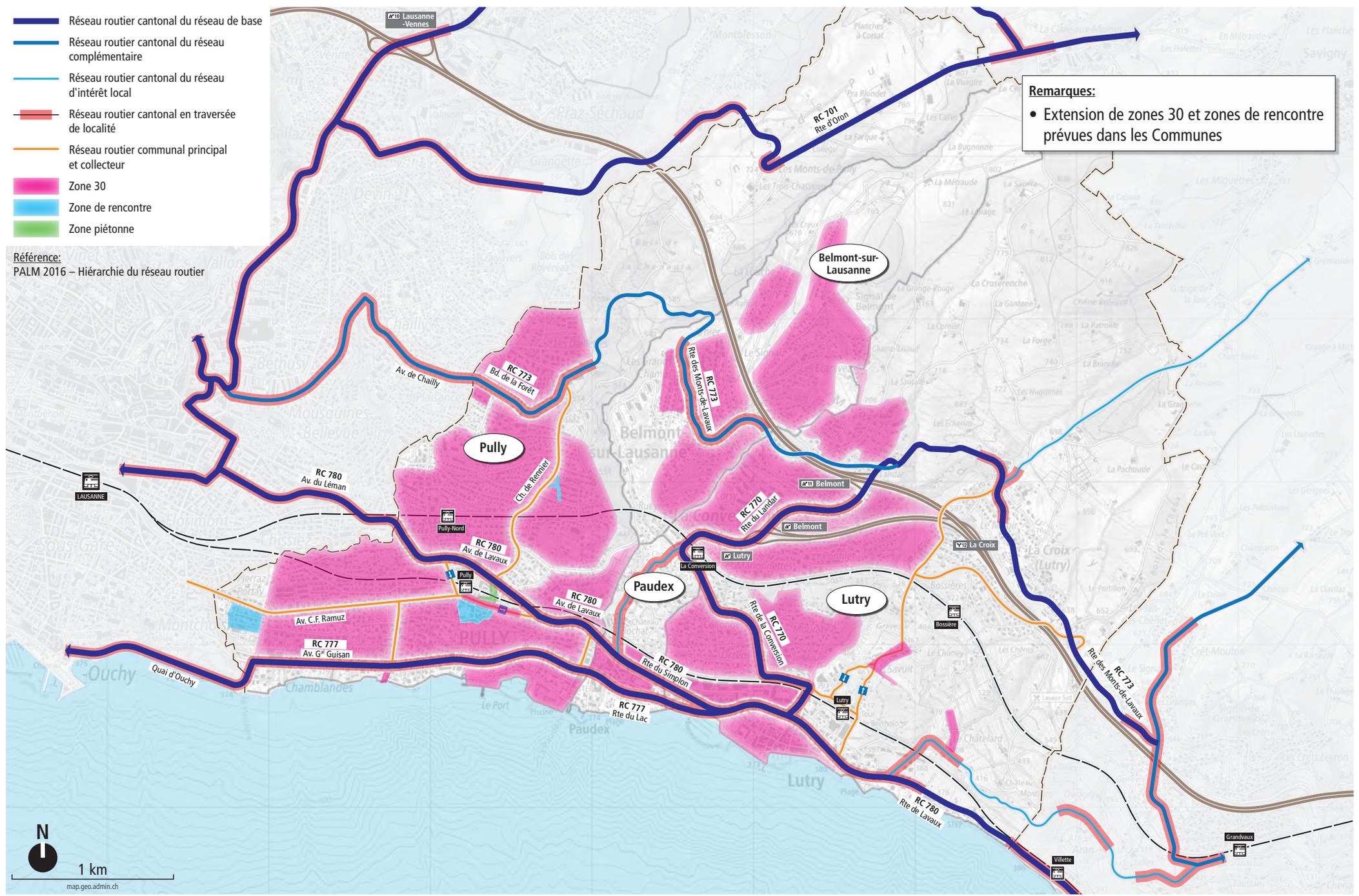
Christe & Gyax
Ingénieurs Conseils SA

- █ Réseau routier cantonal du réseau de base
- █ Réseau routier cantonal du réseau complémentaire
- █ Réseau routier cantonal du réseau d'intérêt local
- █ Réseau routier cantonal en traversée de localité
- █ Réseau routier communal principal et collecteur
- Zone 30
- Zone de rencontre
- Zone piétonne

Référence:
PALM 2016 – Hiérarchie du réseau routier

Remarques:

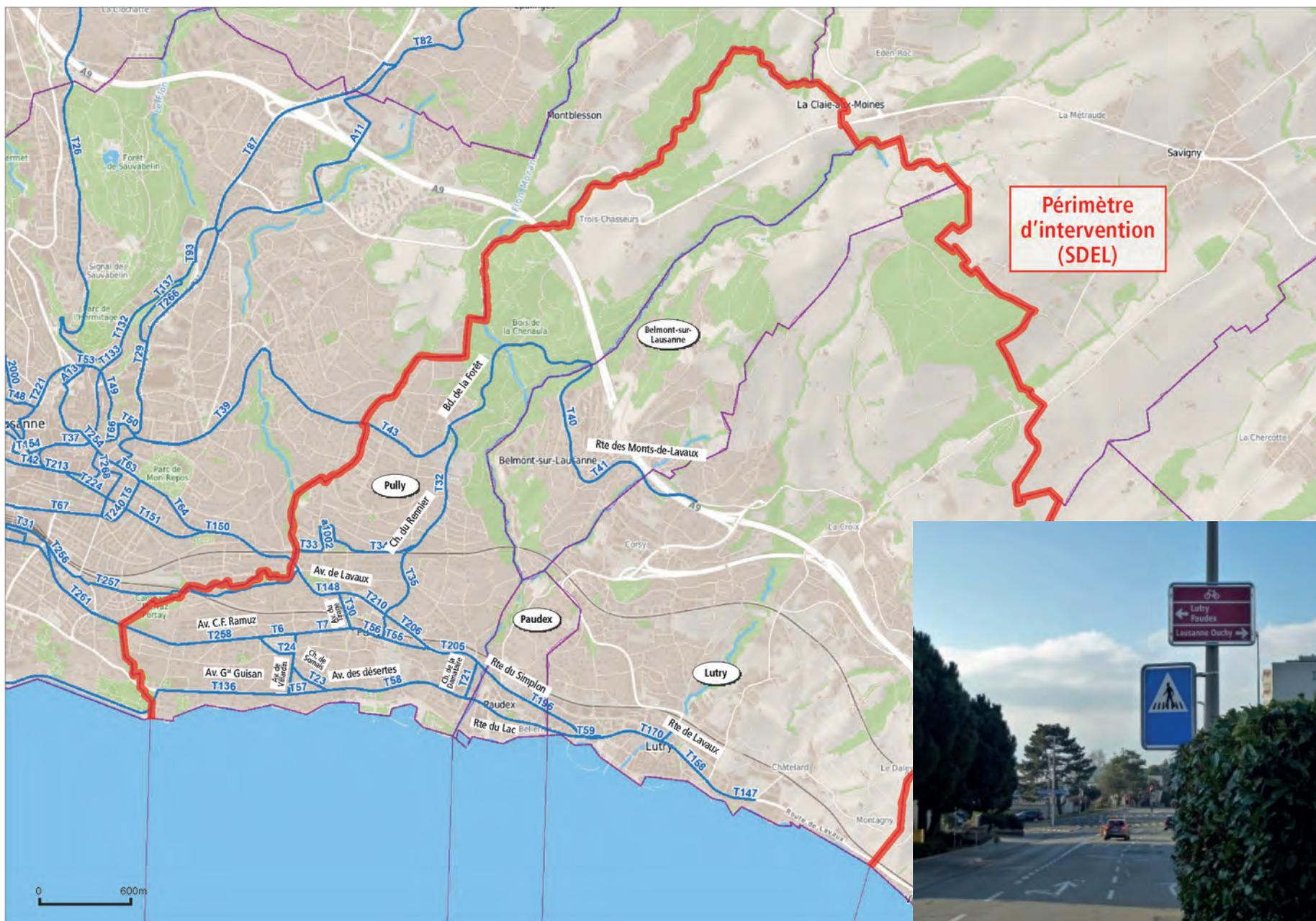
- Extension de zones 30 et zones de rencontre prévues dans les Communes





**Périmètre
d'intervention
(SDEL)**

- Remarques:**
- Réseau TP structurant et principal orienté vers Lausanne (lignes t1 4, 7, 8, 9, et 25)
 - Réseau TP secondaire en rabattement sur Pully-Centre
 - Secteurs de Lutry et de Belmont moins bien desservis, par des liaisons tertiaires en rabattement sur les gares de Lutry et la Conversion
 - Rôle secondaire des taxis dans le réseau TP



Source: Guichet cartographique professionnel - Vaud - 2023 et <https://lausanne-morges.ch/le-palm-se-concretise/>

Tous à l'est:

- Par monts et par vaux
- Entre ville et champs
- Tour des hameaux
- Entre belvédères et viaducs
- De parcs en places
- Au fil de la Lutrive
- Au fil de la Paudèze
- Chemin de la Vuachère
- Au bord du Lac

Itinéraires nationaux:

- La Suisse à pied
- La Suisse à vélo

Remarques:

- Bonne densité d'itinéraires piétons de loisirs, avec un itinéraire national au bord du lac et 9 axes permettant de découvrir la diversité paysagère du SDEL
- Offre cyclable de loisir limitée avec un itinéraire national côté lac



SIGIP SYSTÈME D'INFORMATION GÉOGRAPHIQUE INTERCOMMUNAL DE PULLY ET BELMONT-SUR-LAUSANNE

12/13/17.07.2023/bef



Christe & Gyga
Ingénieurs Conseils SA

Part des flux pendulaires travail et formation (tous modes), à l'intérieur du périmètre d'analyse – FLUX ENTRANTS

Source et hypothèses:

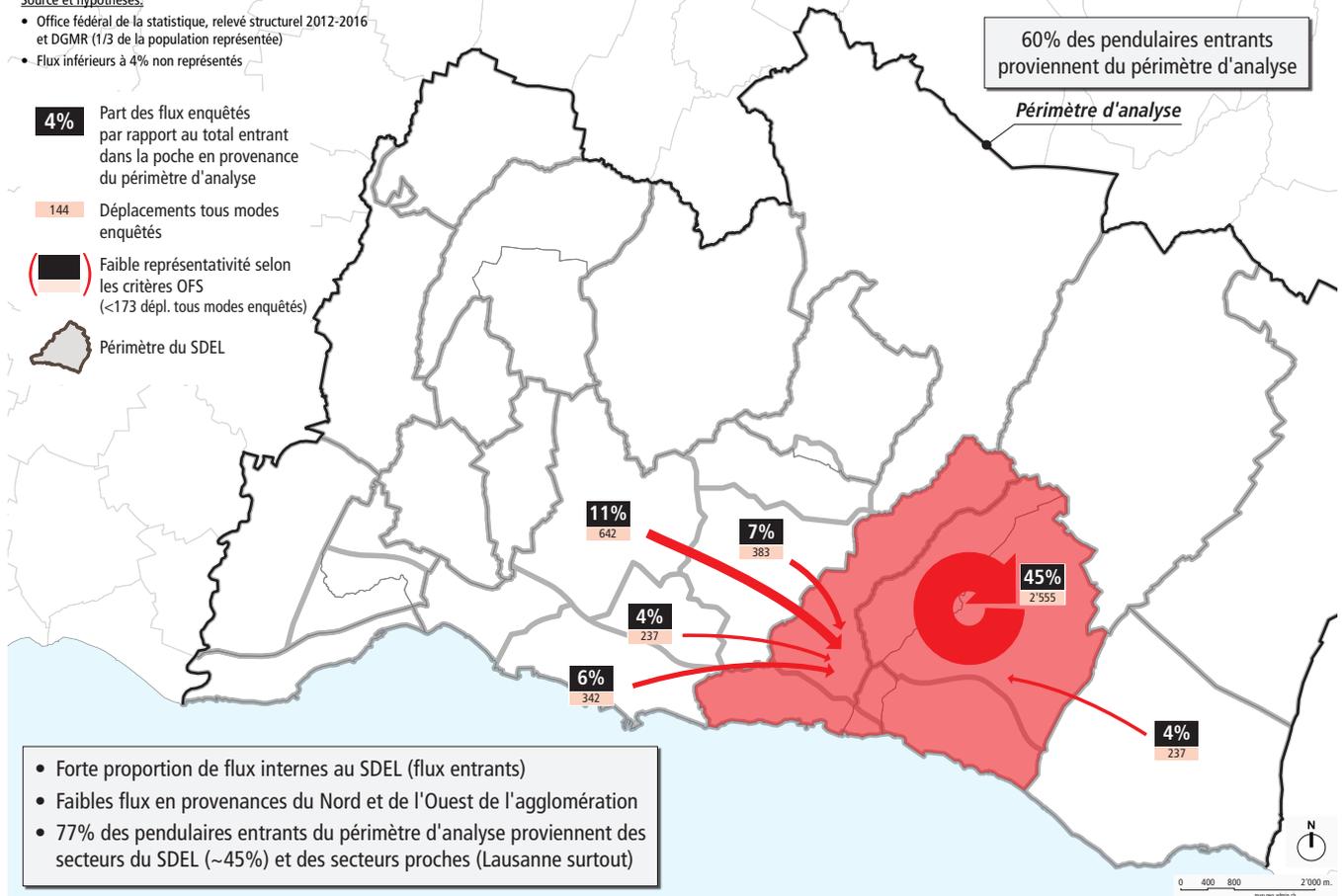
- Office fédéral de la statistique, relevé structurel 2012-2016 et DGMR (1/3 de la population représentée)
- Flux inférieurs à 4% non représentés

4% Part des flux enquêtés par rapport au total entrant dans la poche en provenance du périmètre d'analyse

144 Déplacements tous modes enquêtés

() Faible représentativité selon les critères OFS (<173 dépl. tous modes enquêtés)

() Périmètre du SDEL



Part des flux pendulaires travail et formation (tous modes), à l'intérieur du périmètre d'analyse – FLUX SORTANTS

Source et hypothèses:

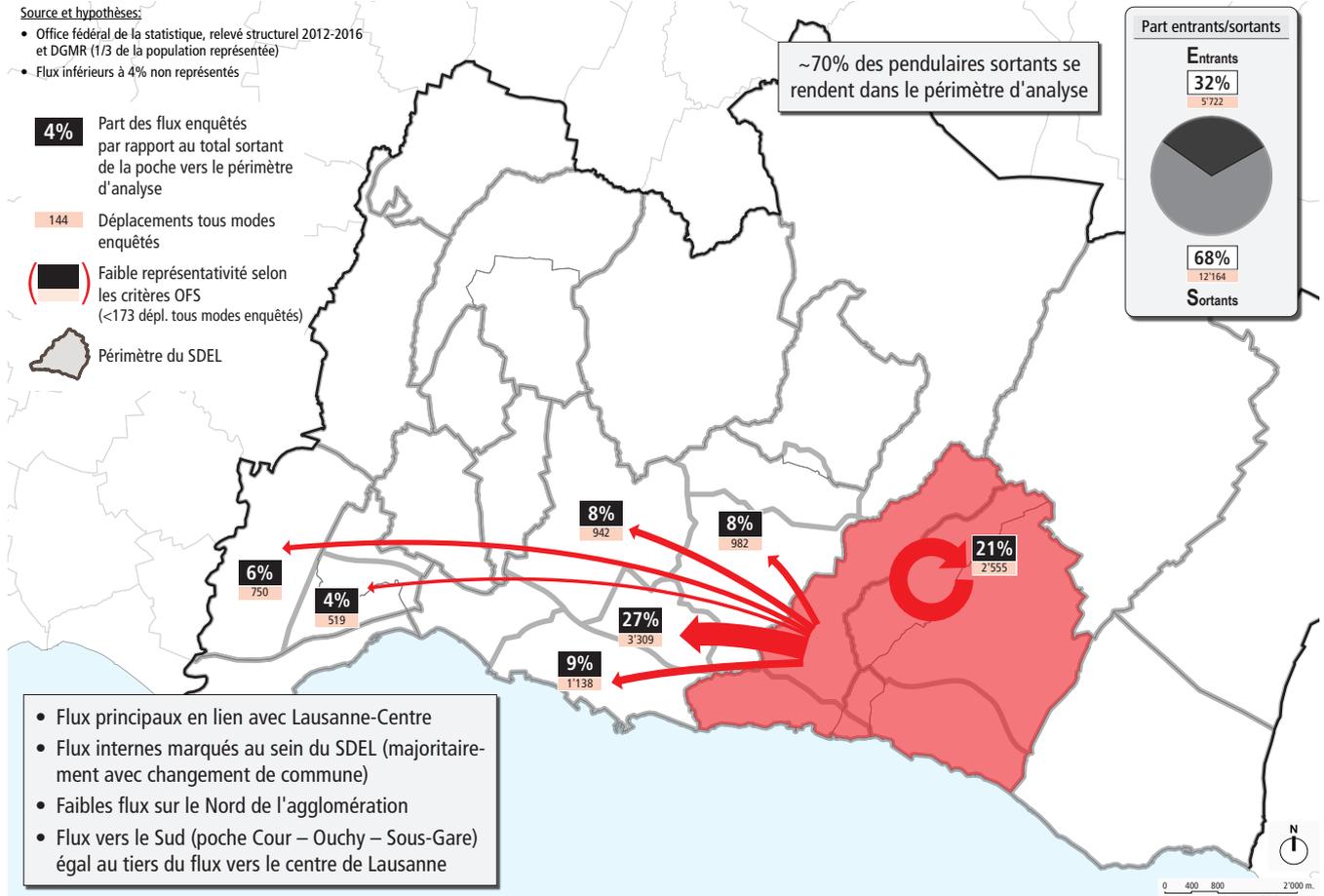
- Office fédéral de la statistique, relevé structurel 2012-2016 et DGMR (1/3 de la population représentée)
- Flux inférieurs à 4% non représentés

4% Part des flux enquêtés par rapport au total sortant de la poche vers le périmètre d'analyse

144 Déplacements tous modes enquêtés

() Faible représentativité selon les critères OFS (<173 dépl. tous modes enquêtés)

() Périmètre du SDEL



Gravité de l'accident

Accident avec:

- Tués U(G)
- Blessés graves U(SV)
- Blessés légers U(LV)

Type d'accident

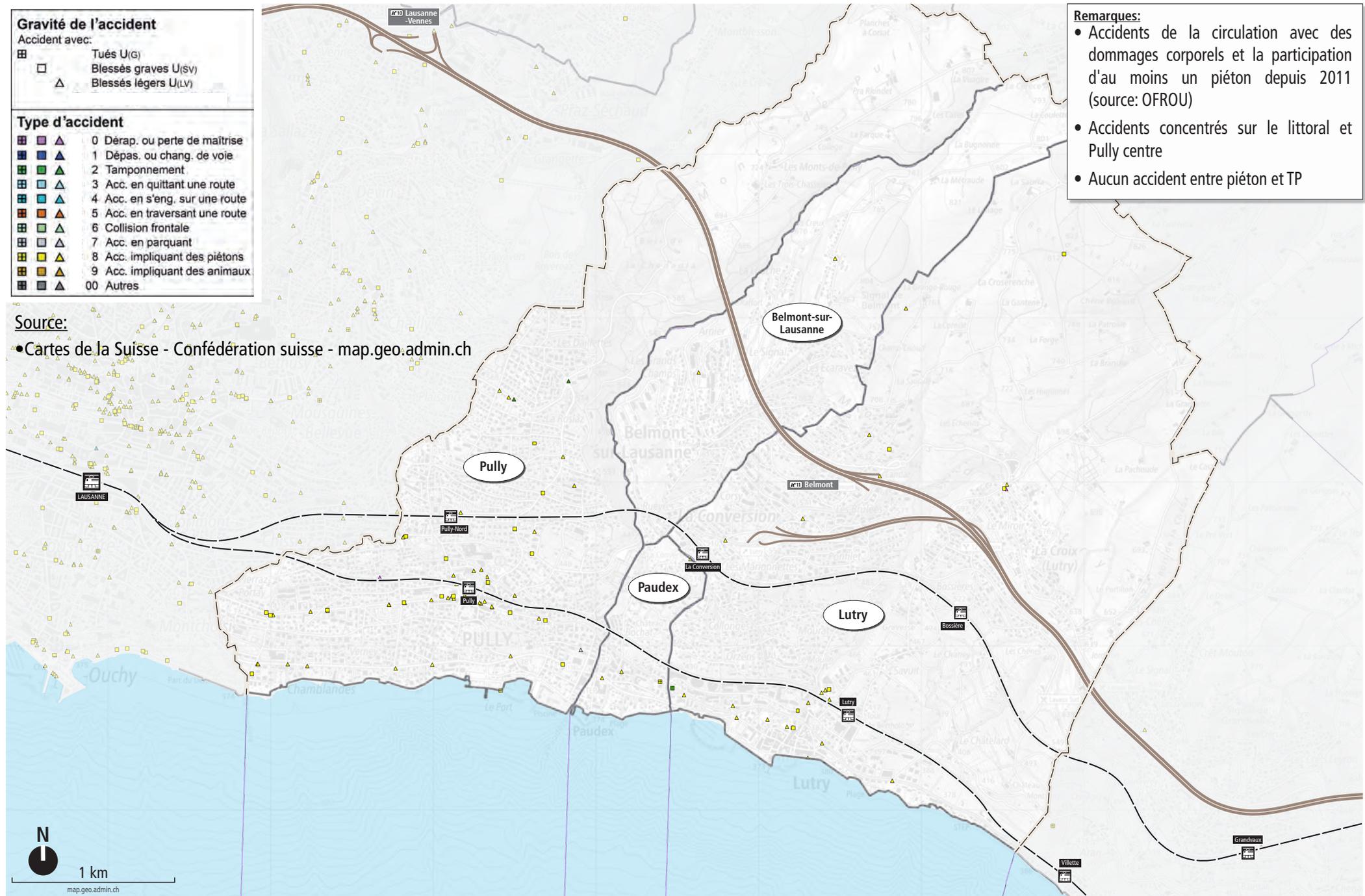
- 0 Dérap. ou perte de maîtrise
- 1 Dépas. ou chang. de voie
- 2 Tamponnement
- 3 Acc. en quittant une route
- 4 Acc. en s'eng. sur une route
- 5 Acc. en traversant une route
- 6 Collision frontale
- 7 Acc. en parquant
- 8 Acc. impliquant des piétons
- 9 Acc. impliquant des animaux
- 00 Autres

Remarques:

- Accidents de la circulation avec des dommages corporels et la participation d'au moins un piéton depuis 2011 (source: OFROU)
- Accidents concentrés sur le littoral et Pully centre
- Aucun accident entre piéton et TP

Source:

- Cartes de la Suisse - Confédération suisse - map.geo.admin.ch



Gravité de l'accident

Accident avec:

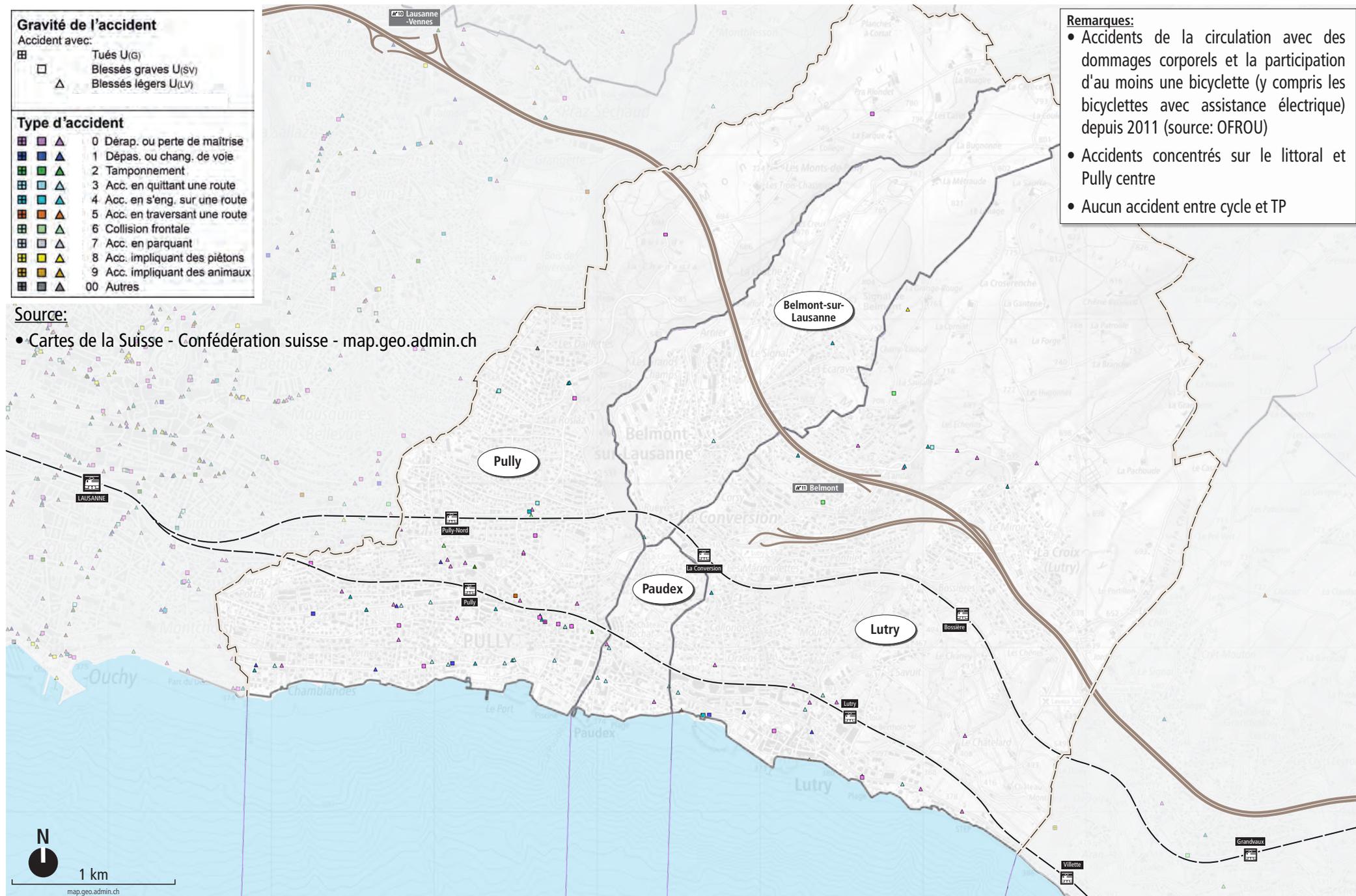
-  Tués U(G)
-  Blessés graves U(SV)
-  Blessés légers U(LV)

Type d'accident

-   0 Dérap. ou perte de maîtrise
-   1 Dépas. ou chang. de voie
-   2 Tamponnement
-   3 Acc. en quittant une route
-   4 Acc. en s'eng. sur une route
-   5 Acc. en traversant une route
-   6 Collision frontale
-   7 Acc. en parquant
-   8 Acc. impliquant des piétons
-   9 Acc. impliquant des animaux
-   00 Autres

Source:

- Cartes de la Suisse - Confédération suisse - map.geo.admin.ch



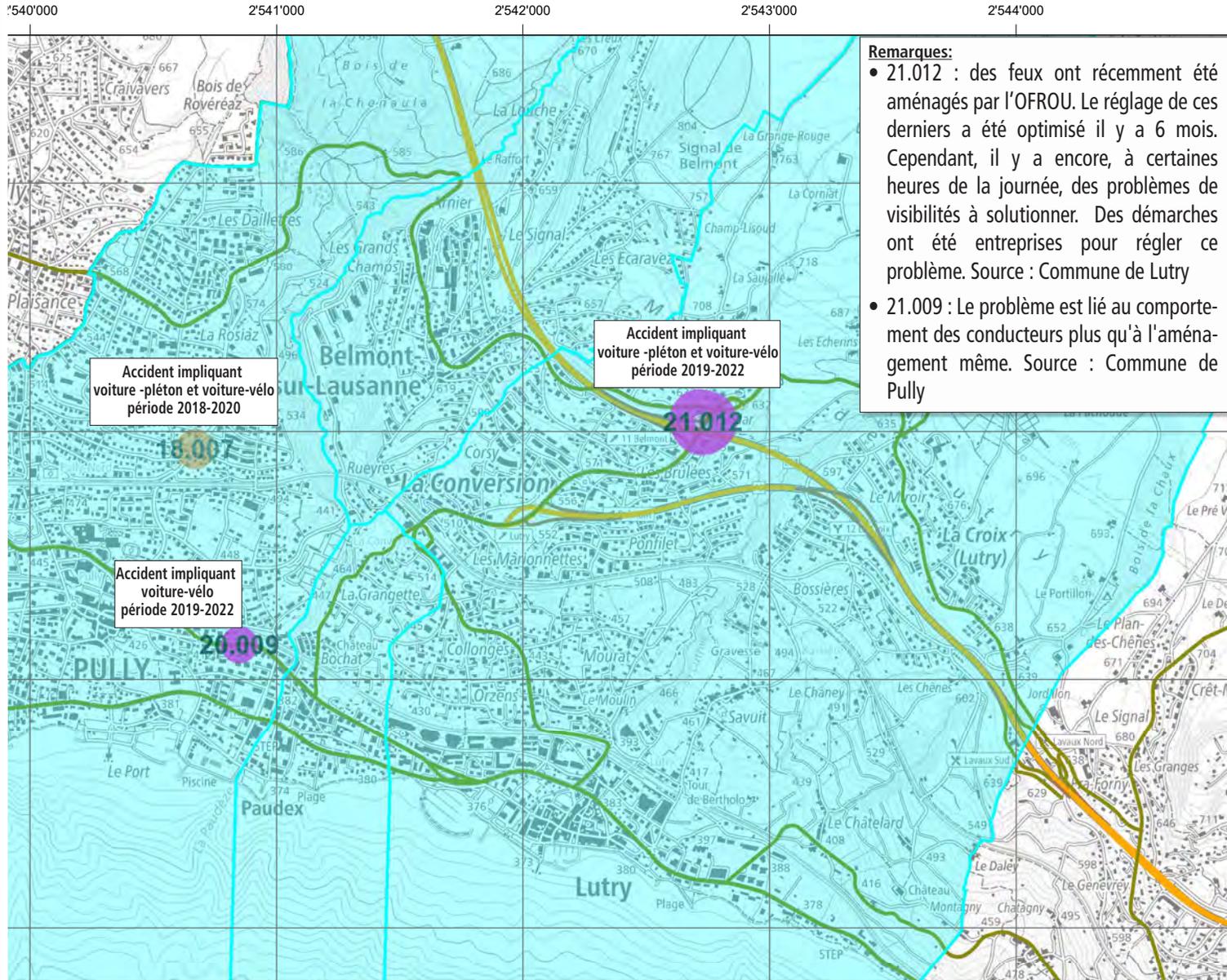
Remarques:

- Accidents de la circulation avec des dommages corporels et la participation d'au moins une bicyclette (y compris les bicyclettes avec assistance électrique) depuis 2011 (source: OFROU)
- Accidents concentrés sur le littoral et Pully centre
- Aucun accident entre cycle et TP



1 km

map.geo.admin.ch



Remarques:

- 21.012 : des feux ont récemment été aménagés par l'OFROU. Le réglage de ces derniers a été optimisé il y a 6 mois. Cependant, il y a encore, à certaines heures de la journée, des problèmes de visibilité à solutionner. Des démarches ont été entreprises pour régler ce problème. Source : Commune de Lutry
- 21.009 : Le problème est lié au comportement des conducteurs plus qu'à l'aménagement même. Source : Commune de Pully

Gravité de l'accident

Accident avec:

- ☒ Tués U(G)
- ☐ Blessés graves U(SV)
- △ Blessés légers U(LV)
- Dommages matériels U(SS)

Type d'accident

- ☒ 0 Dérap. ou perte de maîtrise
- ☒ 1 Dépas. ou chang. de voie
- ☒ 2 Tamponnement
- ☒ 3 Acc. en quittant une route
- ☒ 4 Acc. en s'eng. sur une route
- ☒ 5 Acc. en traversant une route
- ☒ 6 Collision frontale
- ☒ 7 Acc. en parquant
- ☒ 8 Acc. impliquant des piétons
- ☒ 9 Acc. impliquant des animaux
- ☒ 00 Autres

TJM

- <1000
- 1000-2000
- 2500-5000
- 5000-10000
- 10000-25000
- >25000

Zones de suivi

- actif
- inactif
- planifié

Routes nationales

Routes cantonales

Routes communales

Points of Interest

Limites cantonales

Limites communales

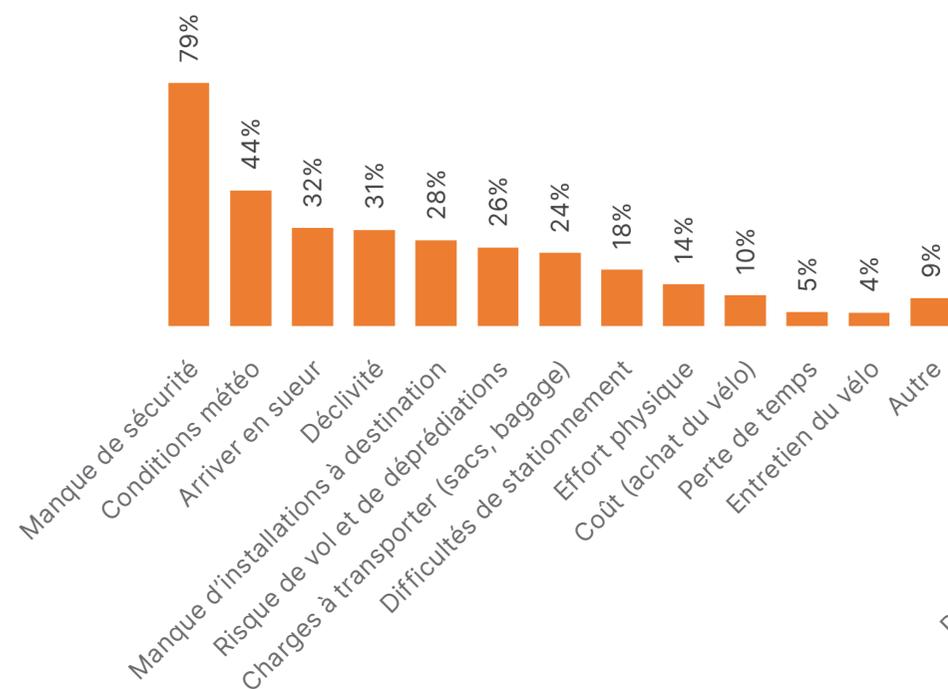


env.1:25'000
© OFROU / Cantons
22.06.2023 / 2633226



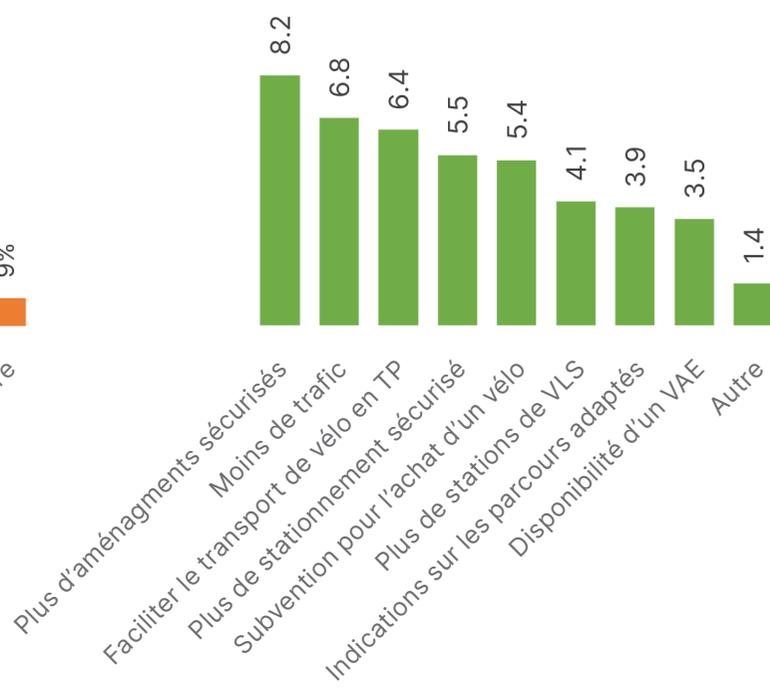
Obstacles et freins à l'utilisation du vélo

Le principal frein à l'utilisation du vélo est de loin le manque de sécurité (79% des répondant·e·s). Les conditions météo arrivent ensuite (44%), devant le fait d'arriver en sueur (32%) et la déclivité (31%). Compte tenu du peu de prise des communes sur ces obstacles, la priorité devrait donc être d'autant plus mise sur l'amélioration de la sécurité.



Leviers pour l'utilisation du vélo

De manière analogue aux obstacles, le premier levier cité pour utiliser davantage le vélo est la réalisation d'aménagements sécurisés (note de 8.2 sur 9). La réduction du trafic arrive ensuite (6.8), suivie par la facilitation du transport de vélo dans les transports publics. Les stations de vélo en libre-service n'arrivent qu'en 6^{ème} position.



Source: Synthèse des résultats "Sondage sur l'utilisation du vélo dans l'Est lausannois" - Janvier 2023

NB : sondage portant sur un faible échantillonnage

- L'offre de stationnement pour les vélos est concentrée dans le centre et le Sud de Pully et le Sud de Lutry (sources: diagnostic masterplan Lutry et SIGIP).
- Un stationnement sauvage a été observé dans certaines interfaces de gare, l'offre est ponctuellement inférieure à la demande actuelle et équipement non qualitatif (source : relevé stationnement et observation C&G - août 2023)
- Des aménagements de stationnement vélos manquent aux principaux arrêts et interfaces TP : Pully, Clergère, Pully-Val-Vert

Gare	(Le jeudi 24.08.2023) Heure du relevé	Offre	Nombre de vélos stationnés	Taux d'occupation	Nombre de vélos stationnés sauvages
La Conversion	10h00	<ul style="list-style-type: none"> • Stationnement 2R : 4 Places 2R au Sud 7m de long 2R au Nord • Absence d'arceaux 	0	0%	3
Pully-Nord	10h20	Stationnement vélos : 7 arceaux	6	86%	0
Pully	10h40	Stationnement vélos: 27 Supports à vélos Parc-Velo-Bike	25	93%	2
Lutry	11h20	Stationnement 2R et vélos :20 Fourchettes	10	50%	1

Relevé stationnement vélos - interfaces gare, source : C&G le jeudi 24.08.2023



Remarque : Des places de stationnement vélos/2R ont été installées après la date du relevé C&G à la gare de La Conversion



Stationnement sauvage - Pully, Gare le jeudi 24.08.2023



Stationnement vélos : offre inférieure à la demande - Pully, Gare le jeudi 24.08.2023

NB : Pas de remarques spécifiques sur l'offre en stationnement vélos à Pully-Nord, Gare



Equipement stationnement pour vélos pas satisfaisant - Lutry, Gare -
le jeudi 24 août 2023



Largeur Trottoir inférieur à 2m, non favorable pour PMR - Route du Simplon - Paudex, source : Maps app



Largeur Trottoir inférieure à 2m, bordures non abaissées - Route de la Bernadaz - Paudex 24.08.2023



Trottoir 1 seul côté, largeur inférieure à 2m, Passages piétons éloignés - Chemin de Rennier - Pully, source : Maps app



Problème de visibilité - Chemin des Pâles / Rte de la Conversion - Lutry 15.08.2023

Distance entre passage piétons supérieure à 100m - Rte des Monts de Lavaux - Belmont, source: Maps app



Manoeuvres dangereuses liées au stationnement voitures - Rte d'Ouchy - Lutry 25.08.2023



Accessibilité piétonne à la gare non lisible -
La Conversion Gare - Lutry 24.08.2023



Absence d'aménagements pour traversée piétonne -
La Conversion Gare - Lutry 24.08.2023



Accessibilité non lisible, passage voitures - Interface pour bus - Clergère - Pully,
source : Maps app



Giratoire - Place de la Gare de Pully (le 24.08.2023) : Largeur anneau supérieure à 5.5m
 Conflit avec by-pass de tourner-à-droite



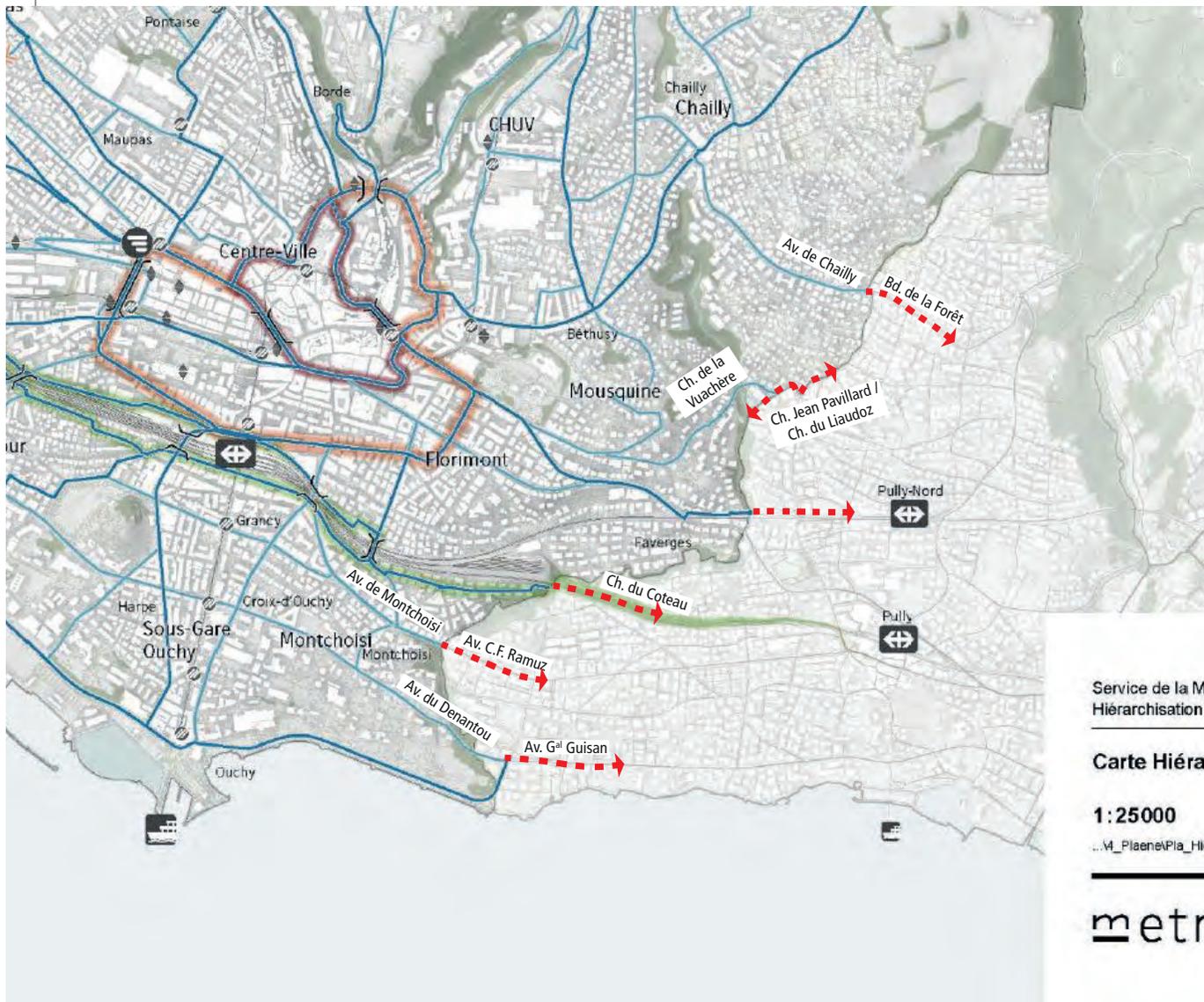
Carrefour à perte de priorité Simplon / Bernadaz (le 24.08.2023)
 : absence d'aménagements cyclables



Carrefour régulé Lavaux / La Conversion (le 24.08.2023) : absence d'aménagements cyclables



Carrefour à perte de priorité Mont de Lavaux / Ch. du Pâquis
 : absence d'aménagements cyclables et problème de visibilité,
 source : Maps app



Légende

- Itinéraires principaux
- Itinéraires de distribution
- Itinéraires sur voirie communale voisine
- Itinéraires spécifiques pour montée / descente
- Voie verte d'agglomération
- Ring du centre-ville
- Ring de la gare
- } Passages inférieurs et supérieurs
- ⊕ ⊖ Interface avec les transports publics
- ↕ Liaisons verticales

Service de la Mobilité et de l'Aménagement des espaces Publics, Lausanne
Hiérarchisation réseau cyclable lausannois

Carte Hiérarchisation

1 : 25000

...M_PlaeneVPla_Hierarchisation_Lausanne_220609.ai

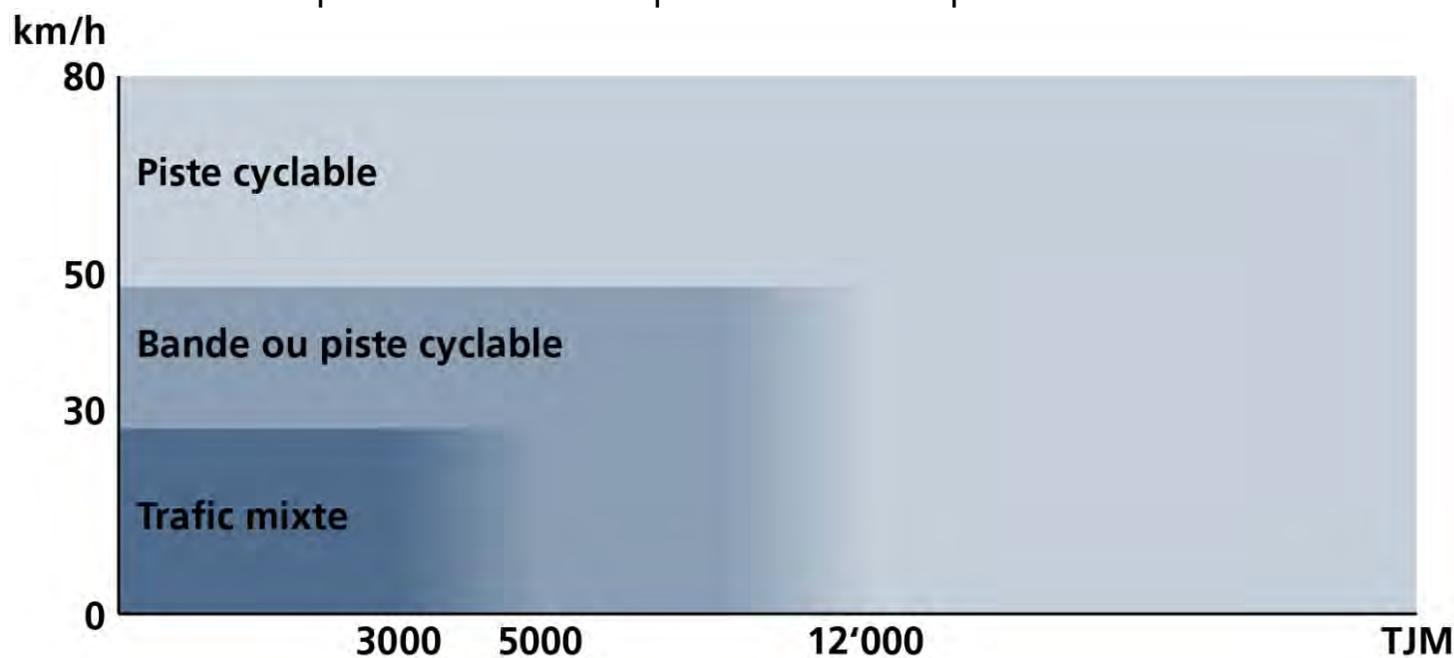
Proj.Nr.	19-21-123-01
Pl.Nr.	01
Datum	Novembre 2022
Rev.Datum	-
Gez./Gepr.	ELM / SDR
Format	A3

metron

Neuengasse 43 3001 Bern
Postfach Schweiz +41 31 380 76 80

Du point de vue de la planification, trois cas de figure sont distingués en Suisse (Figure ci-dessous) :

- **Trafic mixte** : une modération de la vitesse jusqu'à 30 km/h, pour autant que le trafic motorisé soit faible, offre aux cyclistes de bonnes conditions de sécurité sans aménagement particulier.
- **Bande ou piste cyclable** : à des vitesses du trafic motorisé entre 30 et 50 km/h, indépendamment des charges de trafic, le besoin de protection des cyclistes s'accroît. L'aménagement recommandé est la bande ou la piste cyclable*.
- **Piste cyclable** : il y a nécessité d'offrir une séparation physique avec le trafic motorisé lorsque les charges de trafic sont importantes ou lorsque la vitesse dépasse 50 km/h.



Gestion du trafic cycliste en fonction du volume de trafic et de la vitesse

Source: Guide vélo "MESURES DE PROMOTION DU VÉLO" - UNIL et büro für mobilität, soutenu notamment par les Cantons de Vaud, Fribourg, Luzern et Zürich (2023)

- <5000 Hypothèse C&G
- XXXX Lausanne Région 2021
- XXXX Lausanne Région 2014
- XXXX DGMR 2015
- XXXX RGR 2021

Nom de la Route	Commune	TJM (véh./jour)	Vitesse (km/h)	Type Aménagement	Quel côté	Largeur	Fréquence Passage piéton	Sécurisé ou régulé	Distance entre PPP (m)	Pente moyenne	Densité de piétons	Evaluation Aménagement	Evaluation Fréquence PP	Evaluation globale
Av. Général Guisan 1	Pully	14280	16600	50	trottoir	2 côtés	Nord : cheminement hors chaussée env. 2m Sud x=2m Sud x>2,5m majoritairement		190, 125, 235, 315, 225	1%	Elevée			
Av. Général Guisan 2	Pully	14280	16600	50	trottoir	2 côtés	x=2m Nord x=2.0m Sud (places de stationnement)				Elevée			
Av. Général Guisan 3	Pully	14280	16600	50	trottoir	2 côtés	x<=2m Nord (attention accès riverains, commerces) x>=2,5m Sud (places de stationnement)*	6 PP			Elevée			
Av. Général Guisan 4	Pully	12342		50	trottoir	2 côtés	x=2m Nord (attention accès garage des chambulandes) x>=2,5m Sud (places de stationnement)		80, 40, 195, 35, 160	1.50%	Elevée			
Av. des désertes	Pully	12342		50	trottoir	2 côtés	x=2m Nord majoritairement (absence de trottoir) x<=2m Sud (places de stationnement)	6 PP			Elevée			
Rte de Vevey	Pully	12342		50	trottoir	2 côtés	x<=2m Nord majoritairement (détours, pas direct, arrêts de bus, manœuvres de stationnement, discontinuité Ch. de l'Etang) x<=2m Sud majoritairement	6 PP	210, 100, 110, 36, 170	0.70%	Elevée			
Rte du Lac	Paudex	9700	12400	50	trottoir	2 côtés	x<2m Nord majoritairement (détours, pas direct, manœuvres de stationnement) x<=2m Sud majoritairement	3 PP	230, 230,	1%	Elevée			
Av. de Lavaux 1	Pully	13200	15800	50	trottoir	2 côtés	2<x<2.5Nord x>=2.5 m (x>=3m) Sud	2 PP		4,7%	Elevée			
Av. de Lavaux 2	Pully	13200	15800	50	trottoir	2 côtés	x=2m majoritairement Nord 2<x<2.5, x<2 Sud	1 PP			Elevée			
Av. de Lavaux 3	Pully	13200	15800	50	trottoir	2 côtés	x>2.5 Nord pas de trottoir Sud jusqu'au Ch. de la Clergère 2<x<2.5 majoritairement Sud jusqu'au Ch. des Roches	3 Passage sous-voie, avec escaliers et rampes, détours pour PMR pour accéder à la rampe 1 PP	75m, 295, 150, 60, 105, 125, 220, 45, 325		Elevée			
Av. de Lavaux 4	Pully	13200	15800	50	trottoir	2 côtés	x>=2.5 Nord x<2 Sud partiellement à côté de Diecci), manœuvre se stationnement des voitures de livraison Diecci)	1 PP			Elevée			
Av. de Lavaux 5	Pully	13200	15800	50	trottoir	2 côtés	x>=2.5 Nord 2<x<2.5 Sud	1 PP 1 Passage sous voie			Elevée			
Av. C.F. Ramuz 1	Pully	7000	12200	50	trottoir	2 côtés	x>=2.5 Nord majoritairement (entrée et sortie station de service Shell)	8 PP	190, 30, 115, 120, 45, 60, 190	1%	Elevée			
Av. C.F. Ramuz 2, 3	Pully	13200	12700	50	trottoir	2 côtés					Elevée			
Rue de la Poste	Pully	4177	9000	30	trottoir	2 côtés	x>2.5m			1,5%	Elevée			
Av. Samson Raymondin	Pully	4177	9000	30	trottoir	2 côtés	x>2.5m	Zone 30			Elevée			
Bd. de la Forêt 1	Pully	6837		50	trottoir	2 côtés	x<2m Nord ponctuellement 2<x<2.5 Nord majoritairement x<2m Sud ponctuellement 2<x<2.5 Sud majoritairement	3 PP	95, 190, 200	0%	moyenne			
Bd. de la Forêt 2	Pully	7763		50	trottoir	2 côtés	x<=2m Nord x = 2m Sud	2 PP	100	2%	moyenne			
Bd. de la Forêt 3	Pully	7763		60	trottoir / sentier	1 côté	x < 2m Sud, sentier parfois emprunté apr les cyclistes	0 PP	1.7 km jusqu'au prochain sur Rte de Mont de Lavaux		faible			
Ch. de Rennier / Ch. de la Clergère	Pully	7340		50	trottoir	2 côtés	x=2.1m Ouest majoritairement (absence trottoir, bande piétonne) x<2m Est majoritairement (absence trottoir)	9 PP	210, 150, 140, 150, 260, 100, 30, 340	11%	Elevée			
Rte d'Oron 1	Pully	9350	6300	80	pas de trottoirs	-		Pas de PP	-	4.5%	Faible			
Rte d'Oron 2.1	Pully	9350	7800	50	pas de trottoirs	-		Pas de PP	-	4.3%	Faible			
Rte d'Oron 2.2	Pully	9350	7800	50	trottoir	1 côté	2m	1 PP	1 non sécurisé/régulé	6.60%	Faible			
Rte d'Oron 3	Pully	9350	9700	60/80	trottoir	1 côté	2m	Pas de PP	-	6.30%	Faible			
Av. du Tirage	Pully	4814		50	trottoir	2 côtés	2<x<2.5 Ouest, au niveau de la Coop, x=4,4m x<=2 Est majoritairement, partiellement pas de trottoir Est	5 PP	40,55, 55, 70	6,5%	Elevée			

Tableau détaillé - Niveau de conformité des aménagements actuels réseau piétons projeté

- <5000 Hypothèse C&G
- Lausanne Région 2021
- lausanne Région 2014
- DGMR 2015
- RGR 2021

Nom de la Route	Commune	TJM (véh./jour)	Vitesse (km/h)	Type Aménagement	Quel côté	Largeur	Fréquence Passage piéton	Sécurisé ou régulé	Distance entre PPP (m)	Pente moyenne	Densité de piétons	Evaluation Aménagement	Evaluation Fréquence PP	Evaluation globale
Av. de Villardin	Pully	5287	50	trottoir	2 côtés	1.2<x<2 Ouest x<2 Est, allée d'arbres	4 PP	1 régulé* 2 non sécurisé/régulé 3 non sécurisé/régulé 4 non sécurisé/régulé	180, 86, 110,	6%	Elevée			
Ch. de la Clergère	Pully	7340	50	trottoir	2 côtés	2<x<2.5 Ouest et Est	2 PP	1 sécurisé 2 sécurisé	210	6%	Elevée			
Ch. des Roches	Pully	<5000	50	trottoir	1/2 côtés	2<x<2.5 Ouest 2<x<2.5 partie 1 est x = 2 partie 2 discontinuité, manque de trottoir traversant, passage piéton partie 3 pas de trottoir	4 PP	1 sécurisé 2 non sécurisé/régulé 3 non sécurisé/régulé 4 sécurisé	25, 180, 70	11%	Elevée			
Rte de Chenaule 1	Pully	<5000	80	pas de trottoirs	rien	-	Pas de PP	-	-	20%	Faible			
Rte de Chenaule 2	Pully	<5000	80	trottoir	1 côté	2m	Pas de PP	-	-	7%	Faible			
Ch de la Damataire	Pully	<5000	50	trottoir	2 côtés	X <2	2 PP et un PI au Nord	1 régulé et 1 non sécurisé	100, 100	5%	élevée			
Le long du ch. de fer Nord 1	Pully	<5000	30	trottoir		X <2.5								
Le long du ch. de fer Nord 2	Pully	<5000		trottoir <2 ou détour										
Le long du ch. de fer Nord	Pully	<5000		manque										
Route des Monts-de-Lavaux 1	Pully /Belmont-sur-Lausanne	4950	5000	60	trottoir	1 côté	x < =2m Sud	0 PP	-	0%	faible			
Route des Monts-de-Lavaux 2	Belmont-sur-Lausanne	4950	5000	50	trottoir	1 côté / 2 côtés	sentier ponctuellement Nord => x < 2m x < 2m Sud, majoritairement	1 PP	1 non sécurisé/régulé 2 régulé 3 régulé 4 régulé 5 régulé 6 régulé 7 non sécurisé/régulé 8 sécurisé	135, 185, 45,70, 50, 350, 95	1%	moyenne		
Le long du ch. de fer Nord	Belmont-sur-Lausanne	<5000		manque										
Rte du Simplon 1	Paudex	16476	18600	50	trottoir	2 côtés	x<=2m Nord majoritairement (manœuvres de stationnement)	3 PP	1 régulé 2 non sécurisé/régulé	85, 260	0%	Elevée		
Rte du Simplon 2	Paudex	11613	14'200	50										
Route des Monts-de-Lavaux 3	Lutry	8650	6600	50	trottoir	2 côtés	x < 2m Nord x < 2m Sud	1 PP	1 sécurisé	625, jusqu'au dernier de Rte de Monte Lavaux 2 absence de passage piéton au droit du chemin du Crêt dans Pierres 1.03km	1%	moyenne		
Route des Monts-de-Lavaux 4	Lutry	9000		60	trottoir	1 côté	x < 2m Sud	-		4.50%	faible			
Route des Monts-de-Lavaux 5	Lutry	9000		50	trottoir	1 côté	x < =2m Sud	2 PP	1 non sécurisé/régulé 2 sécurisé	160		moyenne		
Route des Monts-de-Lavaux 6	Lutry	4600	5100	60	trottoir	2 côtés	x < =2m Nord x < =2m Sud	1 PP	1 sécurisé	-	0.50%	moyenne		
Route des Monts-de-Lavaux 7	Lutry	4600	5100	60	trottoir	1 côté	x < =2m Sud	-	-	-		faible		
Rte d'Ouchy	Lutry	9700	11600	50	trottoir	2 côtés	x<2m / absence du trottoir Nord majoritairement (détours, pas direct, manœuvres de stationnement) x>=2.5m Sud majoritairement			275	1%	Elevée		
Rte du Grand-Pont	Lutry	9700	11600	50	trottoir	1 côté	Absence du trottoir Nord majoritairement x>=2.5m Sud majoritairement, ponctuellement 2m	2 PP	1 régulé 2 non sécurisé/régulé		1%	Elevée		
Rte de Lavaux 1.1	Lutry	18400	22000	50	trottoir	2 côtés	2<x<2.5 trottoir Nord majoritairement x=2m Sud majoritairement			85, 230		Moyenne		
Rte de Lavaux 1.2	Lutry	18400	22000	50	trottoir	1 côté	x>2.5 trottoir Nord majoritairement Absence trottoir Sud x=2m Sud majoritairement		1 sécurisé 2 non sécurisé/régulé 3 non sécurisé/régulé			Moyenne		
Rte de Lavaux 1.2 Pont	Lutry	18400	22000	50	trottoir	2 côtés	x=2m Nord et Sud	3 PP				Moyenne		
Rte de Lavaux 2.1	Lutry	18400	22000	50	trottoir / rien	1 côté / rien	x =2 m Nord				1%	Elevée		
Rte de Lavaux 2.2	Lutry	18400	22000	50	trottoir	2 côtés	x =2 m Nord et Sud	Passage sous-voie				Elevée		
Rte de Lavaux 3	Lutry	14'167	16600	50	trottoir	2 côtés	x < =2 m Nord et Sud	Passage sous-voie 2 PP	1 2 sécurisé 3 sécurisé	330		Elevée		
Rte de Lavaux 4	Lutry	13625	15600	50	trottoir	2 côtés	x>=2.5 m Nord 2<x<2.5 m Sud	1 PP	1 sécurisé	350		moyenne		
Rte de Lavaux 5	Lutry	8632	12000	60	trottoir	1 côté	Contre allée Nord, centre commercial x>=2.5 m Sud	1 PP	-	350		moyenne à faible		
Rte de La Conversion	Lutry	12'300	11'0000	50	trottoir	1 côté / 2 côtés	x<=2m Nord/Sud majoritairement (problème de visibilité)	8 PP	1 régulé 2 sécurisé 3régulé 4 régulé 5 non sécurisé/régulé 6 régulé 7 sécurisé 8 régulé	125, 370, 230, 250, 270, 225, 330	11%	Elevée à moyenne		

Tableau détaillé - Niveau de conformité des aménagements actuels réseau piétons projeté

- <5000 Hypothèse C&G
- Lausanne Région 2021
- lausanne Région 2014
- DGMR 2015
- RGR 2021

Nom de la Route	Commune	TJM (véh./jour)		Vitesse (km/h)	Type Aménagement	Quel côté	Largeur	Fréquence Passage piéton	Sécurisé ou régulé	Distance entre PPP (m)	Pente moyenne	Densité de piétons	Evaluation Aménagement	Evaluation Fréquence PP	Evaluation globale
Rte du Landar	Lutry	14200	15'560	60	trottoir	1 côté / 2 côtés	x<=2m Nord/Sud majoritairement (problème de visibilité) Stationnement livraison au Marché Corsy, bloque le passage piéton sur le trottoir, piéton obligé de descendre sur la chaussée.	Absence passage piéton Ch. de Montellier	-		7%	moyenne à faible			
Rte de la Petite Corniche 1	Lutry	1732		50	trottoir	1 côté	2m	3 PP	1 non sécurisé/régulé, largeur 15m 2 non sécurisé/régulé 3 non sécurisé/régulé	90	4.90%	Moyenne			
Rte de la Petite Corniche 2	Lutry	1732		50	trottoirs (trottoir tunnel trop étroit)		discontinuité	1 PP	1 non sécurisé/régulé	-	7.90%	Faible			
Rte de la Croix 1	Lutry	3627		50	trottoir	1 côté	X <=2 m ouest majoritairement		giratoire	140, 380, 105, 235, 445	11,5%	Faible			
Rte de la Croix 2	Lutry	3520		50	trottoir	1 côté	X <=2 m ouest majoritairement	6 PP	2 non sécurisé/régulé 3 non sécurisé/régulé		11,5%	moyenne à faible			
Rte du Village	Lutry	3627		30	trottoir Bande piétonne	2 côtés	X <2 m majoritairement	1 PP			2.30%	Moyenne			
Rte de Savuit 1	Lutry	1974		50	trottoir	1 côté	X <2 m ouest	2 PP	1 non sécurisé/régulé, sortie giratoire 2 non sécurisé/régulé	110	11.0%	Elevée			
Rte de Savuit 2	Lutry	1974		50	trottoir	1 côté	X <2	Pas de PP		-	12.70%	moyenne à faible			
Av. de la Gare	Lutry	1974		50	trottoir	1 côté	X <2	Pas de PP		-	2.70%	Elevée			
Rte de Crochet	Lutry	<5000		50	trottoir	1 côté	X <2 m ouest majoritairement	Pas de PP		-	18.00%	faible			
Rte du Bras-de-fer 1	Lutry	<5000		60	trottoir Discontinuité, manque PP ou TT sur Ch. des Moines	1 côté	2<X <2.5 m sud majoritairement	2 PP	1 non sécurisé/régulé 2 non sécurisé/régulé	700 M	10%	moyenne à faible			
Rte du Bras-de-fer 2	Lutry	<5000		60	pas de trottoirs			-	-	-	6,4%	moyenne à faible			
Rte des Chaffeises	Lutry	3600		50	trottoir	1 côté	X <2	Pas de PP	-	-		moyenne à faible			
Rte du Burenoz	Lutry	3600		50	trottoir	1 côté	X <2	3 PP	1 non sécurisé/régulé 2 non sécurisé/régulé 3 non sécurisé/régulé	300, 370	7%	faible			
Le long du ch. de fer Nord	Lutry	<5000			trottoir <2.1 ou infrastructure inexistante										
Av. de Rochettaz	Lutry	3600		50	trottoir	2 côtés	2<X <2.5 m ouest majoritairement	6 PP	1 sécurisé 2 non sécurisé/régulé 3 non sécurisé/régulé 4 non sécurisé/régulé 5 non sécurisé/régulé	70, 145, 30, 160, 85, 175	1.3% 5.5%	elevée			

Nom carrefour	Commune	Accidentologie	Type Carrefour	Nbre de branches	TJM (si giratoire)	Type Amén.	Evaluation
Guisan /Quai Ouchy/ Champittet	Pully	x	Régulé	4		Rien	
Guisan / Villardin	Pully	x	Régulé	4		Sas vélo sur les 2 branches principales	
Av. des Désertes / Somais	Pully	x	perte de priorité	3		rien	
Rte de Vevey / Damataire	Pully	x	Régulé	4		rien	
Av. de Lavaux/ Damataire	Pully	x	Régulé	4		rien	
Rte du Lac / Bordinette	Pully	x	perte de priorité	3		Bande cyclable sur Rte du Lac	
Rte d'Ouchy / Rte de Lavaux	Pully	x	perte de priorité	4		rien	
C.F. Ramuz / Portay	Pully	x	perte de priorité	4		rien	
Ch. des Cerisiers / Château Sec	Pully	x	priorité de droite	3		rien	
C.F. Ramuz / Château Sec	Pully	x	Giratoire	4	15200	rien, largeur anneau intérieur =7m	
C.F. Ramuz / Joliette	Pully	x	perte de priorité	4		BC sur Joliette Sud	
Rue. de la Poste / Av. du Tirage	Pully	x	Giratoire	4		rien, largeur anneau supérieure à 5.5m Conflit avec by-pass de tourner-à-droite	
Rue. de la Poste / Av. du Prieuré	Pully	x	perte de priorité	3		rien, Av. de la Poste en zone 30, Av. du Prieuré zone de rencontre	
Avenue de Lavaux / Av. des Cerisiers/Guillemain	Pully	x	Giratoire	4	15383	rien	
Avenue de Lavaux / Chemin du Liaudoz	Pully	x	Régulé	4		Voie mixte vélo/bus sur Av. de Lavaux Sud et Nord sas vélos est et ouest Tourner-à-droite-feu rouge	
Avnue de Lavaux / Chemin de la Clergère	Pully	x	Régulé	4		Voie mixte vélo/bus sur Av. de Lavaux Sud	
Ch. du Fau-Blanc/ Rochettaz / Ch. de Rennier	Pully	x	perte de priorité			rien (et mauvaise visibilité depuis Rochettaz)	
Bd de la Forêt / Ch. de Rennier	Pully	x	Giratoire	4	12470	rien largeur anneau intérieur =6.4m BC sur Bvd de la Forêt	
Bd de la Forêt / Av. de la Rosiaz	Pully	x	Régulé	4		BC sur Bvd de la Forêt sas vélos	
Rte des Monts-de-Lavaux / Ch. de la Chenaule	Pully	x	perte de priorité	3		rien	
Rte d'Oron / Ch. de la Chenaule	Pully	x	perte de priorité	3		rien	
Villardin / Somais	Pully	x	perte de priorité			BC en sens de montée Joliette, contresens cyclable somais	
Tilleuls / Joliette	Pully	x	perte de priorité	4		BC en sens de montée Joliette, Trottoirs traversant sur les débouchés de Joliette	
Ch. du Liaudoz / Etienne	Pully	x	priorité de droite	3		rien	
Ch. du Liaudoz / Fau-auBlanc	Pully	x	priorité de droite	3		rien	
Av. des Cerisiers / Ch. du Côteau	Pully	-	-	-			N/A
Ch. du Liaudoz / Jean Paviillard	Pully	x	Giratoire	3		rien, largeur anneau 5.6, mauvaise visibilité (haies existantes)	
Rte des Monts-de-Lavaux / Rte du Burenos	Belmont-sur-Lausanne	x	perte de priorité	3		rien	
Rte de la Claie-aux-Moines / Rte de la Louche	Belmont-sur-Lausanne	x	priorité de droite	3		rien	
Rte des Monts-de-Lavaux / Rte d'Arnier	Belmont-sur-Lausanne	x	Régulé	3		rien	
Rte des Monts-de-Lavaux / Rte de la Cita	Belmont-sur-Lausanne	x	perte de priorité	4		rien, interdiction de TAG depuis la Rte des Monts de Lavaux	
Ch. de la Paudèze / Rte de la Bernadaz	Paudex	x	perte de priorité	3		rien (et mauvaise visibilité)	
Rte du Simplon. / Rte de la Bernadaz	Paudex	x	Régulé	4		rien	
Rte du Simplon. / Ch. Damataire	Paudex	x	Régulé	4		rien	

Nom carrefour	Commune	Accidentologie	Type Carrefour	Nbre de branches	TJM (si giratoire)	Type Amén.	Evaluation
Rte de la Bernadaz / Ch. de la Grangette	Paudex	x	perte de priorité	3		rien (et mauvaise visibilité depuis Bernadaz)	
Rte du Simplon. / Rte de la Charettaz	Paudex	x	perte de priorité	4		rien	
Rte de La Conversion / Rte de Bernadaz	Lutry	x	perte de priorité	3		rien	
Rte de La Conversion / Ch. du Petit-Bochat	Lutry	x	perte de priorité	4		rien	
Rte de La Conversion / Ch. de Fénix	Lutry	x	Régulé	3		rien	
Rte de Lavaux / Rte de La Conversion	Lutry	x	Régulé			rien	
Rte de Lavaux / Rte de Savuit	Lutry	x	Giratoire	4	15133	rien	
Rte de Lavaux / Rte de la Petite Corniche	Lutry		perte de priorité	3		Bande cyclable sur Rte de Lavaux	
Rte des Monts-de-Lavaux / Rte de La Croix	Lutry	x	Giratoire	5	11225	rien largeur anneau intérieur =6.9m	
Rte des Monts-de-Lavaux / Rte du Landar	Lutry	x	Giratoire	3	16100	rien largeur anneau intérieur =10m 2 voies entrées	
Rte du Landar / Bretelle Lutry/Belmont	Lutry	x	perte de priorité	3		rien (et mauvaise visibilité)	
Brettelle sortie de l'autoroute depuis Lausanne sur la Route du Landar	Lutry	oui	Régulé	3		rien	
Rte de La Croix / Rte du Bras-de-Fer	Lutry	x	perte de priorité	3		rien	
Rte de La Croix / Rte du Village / Golliesse	Lutry	x	perte de priorité	4		rien (et mauvaise visibilité)	
Rte de Savuit / Av. de la Gare	Lutry	x	perte de priorité	3		rien	
Rte de la Petite Corniche / Ch. de Plantaz	Lutry	x	perte de priorité	4		rien	
Rte de la Petite Corniche / Rue du Châtelard	Lutry	x	perte de priorité	4		rien	
Rte de la Claie-aux-Moines / Rte de Savigny	Lutry	x	perte de priorité	3		rien	
Av. de la Gare / Rte de Crochet	Lutry		Tunnel, donne accès au quai 1 et Av. de la Gare				N/A

Accidentologie Source Vugis

Chemin du Rennier / Ch. du Clair Martin

Belmont Brettelle sortie de l'autoroute depuis Lausanne sur la Route du Landar

Av. de Lavaux / Ch de Pallin

N° saisie	Nom de la Route	Niveau Hiérarchique	Commune	TJM (véh./jour)		Vitesse (km/h)	Aménagement	Pente moyenne	Evaluation
1	Ch. de Champittet	Secondaire	Pully	<5000		30	Bande piétonne	11%/18%	
2	Ch. de Chamblandes	Secondaire	Pully	<5000		30	-	8%	
3	Ch. de Pierraz-Portay	Secondaire	Pully	<5000		30		12%	
4	Ch. du Château-Sec	Secondaire	Pully	<5000		30	-	9%	
5	Ch. des Tilleuls	Secondaire	Pully	<5000		30	-	4.70%	
6	Ch. de Somais	Secondaire	Pully	<5000		30	-	4%	
7	Av. de Villardin/Ch. de la Joliette	Secondaire	Pully	5287		50	Bande cyclable 1 côté montée	6%	
8	Ch. de la Damataire	Secondaire	Pully	4658		50	-	4.7%	
9	Av. des Cerisiers	Secondaire	Pully	2395		30	Contresens cyclable picto Trottoir 1 seul côté	4%	
10	Av. Etienne Guillemin	Secondaire	Pully	1971		30	Pas d'aménagements cyclables	3%	
11	Ch. du Liaudoz 1	Secondaire	Pully	3200		30	Pas d'aménagements cyclables	8%	
12	Ch. du Liaudoz 2	Secondaire	Pully	3200		50	Pas d'aménagements cyclables	8%	
13	Av. du Tirage	Secondaire	Pully	4814		50	Pas d'aménagements cyclables	6.50%	
14	Ch. Jean Pavillard	Secondaire	Pully	2000		50	Pas d'aménagements cyclables	8%	
15	Av. de la Rosiaz	Secondaire	Pully	2000		50	Pas d'aménagements cyclables	8.2%	
16	Ch. du Fau-Blanc 1	Secondaire	Pully	<5000		30	-	1.7%	
17	Ch. du Fau-Blanc 2	Secondaire	Pully	<5000		30	BC contresens cyclable Côté Nord ligne continue sur 75m	1.6%	
18	Ch. du Fau-Blanc 3	Secondaire	Pully	<5000		30		2.2%	
19	Av. de Rochettaz	Secondaire	Pully	3600		50	Pas d'aménagements cyclables	1.3% 5.5%	
20	Av. Général Guisan 1	Structurant	Pully	14280	16600	50	Pas d'aménagements cyclables	1.0%	
21	Av. Général Guisan 2	Structurant	Pully	14280	16600	50	Bande cyclable Nord partielle L =500m	1.0%	
22	Av. Général Guisan 3	Structurant	Pully	14280	16600	50	Pas d'aménagements cyclables	1.0%	
23	Av. des désertes	Structurant	Pully	12342		50	Sur 130m BC sud Sur 115m, 2BC Longeur totale 465m	1.5%	
24	Rte de Vevey	Structurant	Pully	12342		50	2 BC hormis carrefour Lac / Damataire et arrêts bus	0.70%	
25	Av. de Lavaux 1	Structurant	Pully	13200	15800	50	Pas d'aménagements cyclables	4.70%	
26	Av. de Lavaux 2	Structurant	Pully	13200	15800	50	Voie mixte bus / vélo Sud	4.70%	
27	Av. C.F. Ramuz 1	Structurant	Pully	7000	12200	50	Pas d'aménagements cyclables	1%	
28	Av. C.F. Ramuz 2, 3	Structurant	Pully	13200	12700	50	Pas d'aménagements cyclables	1%	
29	Rue de la Poste	Structurant	Pully	4177	9000	30	Zone 30	1.50%	
30	Av. Samson Raymondin	Structurant	Pully		9000	30	Zone 30	1.50%	
31	Av. de Lavaux	Structurant	Pully	16938	18600	50	Majorité voie mixte vélo bus	4.9%	
32	Bd. de la Forêt 1	Structurant	Pully	6837		50	Bande cyclable des deux côtés	0%	
33	Bd. de la Forêt 2	Structurant	Pully	7763		60	Pas d'aménagements cyclables	2.00%	
34	Route des Monts-de-Lavaux 1	Structurant	Pully	4950	5000	60	Pas d'aménagements cyclables	0%	
35	Rte d'Oron 1	Structurant	Pully	9350	6300	80	Pas d'aménagements cyclables	4.5%	
36	Rte d'Oron 2	Structurant	Pully	9350	7800	50	Pas d'aménagements cyclables	4.3%	

- Hypothèse C&G
- Lausanne Région 2021
- lausanne Région 2014
- DGMR 2015
- RGR 2021

Tableau détaillé - Niveau de conformité des aménagements actuels
réseau cyclable projeté

N° saisie	Nom de la Route	Niveau Hiérarchique	Commune	TJM (véh./jour)		Vitesse (km/h)	Aménagement	Pente moyenne	Evaluation
37	Ch. de Rennier / Ch. de la Clergère	Structurant	Pully	7340		50	Pas d'aménagements cyclables	Clergère 6% Rennier 12%	
38	Rte d'Oron 3/4	Structurant	Pully	9350	9700	60/80	Pas d'aménagements cyclables	6.60%	
39	Rte des Chaffeises	Secondaire	Belmont-sur-Lausanne	3600		50	Pas d'aménagements cyclables	10.0%	
40	Rte du Burenoz	Secondaire	Belmont-sur-Lausanne	3600		50	Pas d'aménagements cyclables	7.20%	
41	Route des Monts-de-Lavaux 2	Structurant	Belmont-sur-Lausanne	4950	5000	50	Pas d'aménagements cyclables	1%	
42	Route des Monts-de-Lavaux 3.1	Structurant	Belmont-sur-Lausanne	8650	6600	50	Pas d'aménagements cyclables	1%	
43	Route d'Arnier 1	Secondaire	Belmont-sur-Lausanne					6%	
44	Route d'Arnier 2	Secondaire	Belmont-sur-Lausanne					12%	
45	Rte de la Louche 1	Secondaire	Belmont-sur-Lausanne	<5000		30	Pas d'aménagements cyclables	9.0%	
46	Rte de la Louche 2	Secondaire	Belmont-sur-Lausanne	<5000		50	Pas d'aménagements cyclables	9.0%	
47	Ch. du Plan	Secondaire	Belmont-sur-Lausanne	<5000		30	Pas d'aménagements cyclables	13.0%	
48	Route de la Bernadaz	Secondaire	Paudex	4730			-	17%	
49	Ch. de la Paudèze	Secondaire	Paudex	partie fermée au TIM		?	Pas d'aménagements cyclables	16.70%	
50	Route de la Bordinette / Ch. de la Charrettaz	Secondaire	Paudex	<5000		30	Contresens cyclabe picto	1.3% 2.7%	
51	Rte du Lac	Structurant	Paudex	9700	12400	50	2 BC	1%	
52	Rte du Simplon 1	Structurant	Paudex	16476	18600	50	Pas d'aménagements cyclables	0%	
53	Rte du Simplon 2	Structurant	Paudex	11613	14'200	50	Pas d'aménagements cyclables	0%	
54	Ch. de la Grangette 1	Secondaire	Paudex	<5000		30	Zone 30 (pas d'aménagements cyclables)	2%	
54	Ch. de la Grangette 2	Secondaire	Paudex	<5000		30	Zone 30 (pas d'aménagements cyclables)	6%	
54	Ch. de la Grangette 3	Secondaire	Paudex	<5000		30	Zone 30 (pas d'aménagements cyclables)	4%	
55	Ch. de Fénix 1	Secondaire	Lutry	<5000		30	Zone 30 (pas d'aménagements cyclables)	5%	
56	Ch. de Fénix 2	Secondaire	Lutry	<5000		30	Zone 30 (pas d'aménagements cyclables)	3%	
56	Ch. de Fénix 3	Secondaire	Lutry	<5000		30	Zone 30 (pas d'aménagements cyclables)	7%	
56	Ch. de Fénix 4	Secondaire	Lutry	<5000		30	Zone 30 (pas d'aménagements cyclables)	9%	
56	Ch. de Fénix 5	Secondaire	Lutry	<5000		30	Zone 30 (pas d'aménagements cyclables)	7%	
57	Rte de Savuit 1	Secondaire	Lutry	1974		50	Pas d'aménagements cyclables	11.0%	
57	Rte de Savuit 2	Secondaire	Lutry	1974		50	Pas d'aménagements cyclables	12.70%	
58	Rte de Crochet	Secondaire	Lutry	<5000		50	Contresens cyclabe	18.00%	
59	Rue du Village	Secondaire	Lutry	3627		30	Pas d'aménagements cyclables	2.30%	
60	Rte de la Croix 1	Secondaire	Lutry	3627		50	Pas d'aménagements cyclables	11.50%	
61	Rte de la Croix 2	Secondaire	Lutry	3520		50	Pas d'aménagements cyclables	15.00%	
62	Rte de la Croix 3	Secondaire	Lutry	3520		50	Pas d'aménagements cyclables	11.50%	
63	Rte de Savigny	Secondaire	Lutry	5996	4400	80	Pas d'aménagement cyclables Pas de trottoir / de passages piétons	17.50%	
64	Ch. de la Golliesse	Secondaire	Lutry	<5000		50	Pas d'aménagements cyclables	3.30%	
65	Av. de la Gare	Secondaire	Lutry	<5000		50	Pas d'aménagements cyclables	2.70%	

- <5000 Hypothèse C&G
- Lausanne Région 2021
- lausanne Région 2014
- DGMR 2015
- RGR 2021

Tableau détaillé - Niveau de conformité des aménagements actuels réseau cyclable projeté

N° saisie	Nom de la Route	Niveau Hiérarchique	Commune	TJM (véh./jour)		Vitesse (km/h)	Aménagement	Pente moyenne	Evaluation
66	Rte de la Petite-Corniche	Secondaire	Lutry	1732		50	Pas d'aménagements cyclables	4.9% 7.9%	
67	Ch. de la Plantaz	Secondaire	Lutry	<5000		50	Pas d'aménagements cyclables	3.70%	
68	Rue du Châtelard	Secondaire	Lutry	<5000		30	Pas d'aménagements cyclables	12.70%	
69	Rte du Bras-de-Fer 1	Secondaire	Lutry	<5000		50	Bande à la montée	10.00%	
70	Rte du Bras-de-Fer 2	Secondaire	Lutry	<5000		50	Bande à la montée	7%	
71	Rte de Chenaule	Secondaire	Lutry	4000		60	Pas d'aménagements cyclables	6%	
72	Rte d'Ouchy	Structurant	Lutry	9700	11600	50	Pas d'aménagements cyclables	1%	
73	Rte de Lavaux 1	Structurant	Lutry	18400	22000	50	Pas d'aménagements cyclables	1%	
74	Rte de Lavaux 2	Structurant	Lutry	14'167	16600	50	Pas d'aménagements cyclables	1%	
75	Rte de Lavaux 3	Structurant	Lutry	13625	15600	50	Bandes cyclables des deux côtés	1%	
76	Rte de Lavaux 4	Structurant	Lutry	8632	12000	60	Bandes cyclables des deux côtés	1%	
77	Rte de Lavaux	Structurant	Lutry	11613	14'200	50	Pas d'aménagements cyclables	2.80%	
78	Route des Monts-de-Lavaux 3.2	Structurant	Lutry	8650	6600	60	Pas d'aménagements cyclables	1%	
79	Route des Monts-de-Lavaux 4.1	Structurant	Lutry	9000		60	Pas d'aménagements cyclables	4.50%	
80	Route des Monts-de-Lavaux 4.2	Structurant	Lutry	9000		50	Pas d'aménagements cyclables	0.5%	
81	Route des Monts-de-Lavaux 5 .1	Structurant	Lutry	4600	5100	50	Pas d'aménagements cyclables	0.5%	
82	Route des Monts-de-Lavaux 5.2	Structurant	Lutry	4600	5100	60	Pas d'aménagements cyclables	0.5%	
83	Rte de La Conversion	Structurant	Lutry	12'300	11'0000	50	Pas d'aménagements cyclables	11%	
84	Rte du Landar	Structurant	Lutry	14200	15'560	60	Pas d'aménagements cyclables	7%	
85	Rte de la Claie-aux-Moines	Secondaire	Lutry	<5000		80	Pas d'aménagements cyclables	5.0%	
86	Ch. des Vignes	Secondaire	Pully					11%	
87	Av. du Prieuré	Structurant	Pully	<5000		50	Impasse perméable aux cycles		
88	Ch. de Fénix	Secondaire	Lutry	<5000		30	Pas d'aménagements cyclables		
89	Ch. de la Grangette	Secondaire	Paudex	<5000		30	Pas d'aménagements cyclables		
90	Ch. du Liaudoz 3	Secondaire	Pully	<5000			chemin mixité piéton/vélo de 2.00m		
91	Av. Des Alpes et Ch. Du Viaduc	Structurant	Pully	<5000		30	Pas d'aménagements cyclables	2.00%	

<5000 Hypothèse C&G

Lausanne Région 2021

lausanne Région 2014

DGMR 2015

RGR 2021

www.est-lausannois.ch

Schéma directeur de l'Est lausannois

Avenue de la Poste, 3

1020 Renens



©Ville de Pully