



C O M M U N E D E
PRANGINS

Commune de Prangins
Municipalité

Rapport-préavis No. 31/2022
au Conseil Communal

**Planification de la mobilité : zones à vitesse modérée &
catalogue de mesures en faveur de la mobilité douce**

Déléguée municipale : Dominique-Ella Christin, Syndique

Dates proposées pour la première séance de commission en présence du délégué municipal :

Le 14 novembre ou 16 novembre 2022 à 20h00, Bureau du Conseil ou Salle Aquarium

Madame la Présidente,
Mesdames et Messieurs les Conseillers,

1. Introduction

Un des grands axes du programme de législature 2021-2026 de la Municipalité consiste à accompagner la croissance de mesures ambitieuses en faveur de la mobilité douce et de l'environnement, de concert avec les communes voisines.

Les objectifs de la Municipalité pour la commune et ses habitants sont notamment d'améliorer la convivialité et la sécurité du réseau de cheminements pour vélos et piétons sur le territoire pranginois et de renforcer l'articulation entre tous les modes de transports en créant de nouvelles zones à vitesse modérée. Il s'agit également de poursuivre les projets d'envergure en faveur des déplacements doux, soit les passerelles Nyon-Prangins et Prangins-Gland ainsi que la requalification de la route du lac (RC1).

Portée par cette volonté, l'Exécutif a décidé de lancer une étude liée à la mobilité, laquelle comporte deux volets : une planification des zones à vitesse modérée et un catalogue de mesures en faveur de la mobilité douce. Cette étude vise non seulement à assurer la cohérence d'ensemble des mesures à réaliser selon les priorités et/ou les opportunités, mais aussi à adapter ces aménagements selon la volonté politique de modération du trafic à 30 km/h sur une grande partie de la zone urbanisée, l'abaissement de la vitesse étant un point clé pour améliorer la sécurité et le confort des déplacements doux, et réduire les nuisances sonores.

Le présent rapport-préavis a pour but de présenter cette étude qui détaille les coûts et les échéances de réalisations des zones à vitesse modérée et des mesures en faveur de la mobilité douce.

2. Contexte et méthodologie

L'étude de planification de la mobilité a été menée par le bureau team +, en étroite collaboration avec le Service de l'Urbanisme. Elle se présente sous forme de fiches sectorielles et a vocation d'être complétée au fil du temps, en fonction des problématiques, enjeux et nouvelles opportunités qui se dessineront sur le territoire.

La réflexion prend en compte l'ensemble des réseaux piétons et cyclables répertoriés dans le Plan directeur communal (2013) et se conjugue avec d'autres projets de planification de mobilité d'envergure actuellement en cours d'étude/réalisation, lesquels ne font pas partie de cette planification.

Pour mener à bien cette étude, le diagnostic mené au préalable s'est enrichi d'une séance d'échanges avec la Commission consultative pour les projets municipaux. Cette séance a permis d'identifier une série d'attentes et souhaits d'amélioration en termes de déplacements doux sur notre territoire. Le diagnostic a également été fondé sur une vision locale à laquelle ont participé, en plus du bureau team +, un représentant du Service de l'Urbanisme et le président de l'association Pro Velo La Côte. Cette immersion territoriale a permis d'identifier les principaux points problématiques (carrefour, tronçon, traversée, etc.). Pour finir, ce diagnostic a été complété par une séance de rencontre avec les riverains du chemin de Trembley, dans le but de comprendre spécifiquement les problèmes inhérents au secteur Trembley / Alpes de la zone village, suite à une pétition des habitants.

L'étude est présentée en annexe de ce préavis.

3. Mise en place progressive des zones à vitesse modérée

3.1 Généralités

L'étude présente les zones à vitesse modérée existantes ou à mettre en place avec les échéances de réalisation souhaitées ainsi que les coûts planifiés. Les secteurs considérés sont les suivants :

- Secteur 01 : Centre 01
- Secteur 02 : Centre 02
- Secteur 03 : Trembley / Mélèzes
- Secteur 04 : Mouilles / Tuilière / Sous-le-Bois
- Secteur 05 : Bénex/ Chenalette / Curson / Morettes
- Secteur 06 : Bossière
- Secteur 07 : Promenthoux

De manière générale, la mise en œuvre d'une zone à vitesse modérée comporte :

- L'aménagement des portes d'entrée/sortie : installation de totems sur la chaussée ou de panneaux sur mât existant + marquage au sol des lignes de sécurité et de l'indication « 30 »
- Les indications de rappel « 30 » au sol dans la zone lorsqu'il y a des débouchés
- Le marquage des lignes de sécurité aux intersections (priorité de droite, cédez-le-passage ou 50/50)
- La pose de potelets réfléchissants (reprise de courbe dans certaines intersections et mesures de rétrécissement)
- Le marquage de surface au sol pour améliorer la sécurité de certaines intersections
- Le fraisage des lignes de marquage, des passages piétons et autres marquages obsolètes
- La dépose des panneaux de signalétique obsolètes
- L'aménagement de mesures de rétrécissement sur certains axes présentant des relevés de vitesse élevée.

A l'intérieur d'une zone à vitesse modérée, la priorité de droite est généralisée et les passages pour piétons sont supprimés, à l'exception de ceux situés à proximité des établissements scolaires. Une vision locale pour chaque secteur est à prévoir pour confirmer les marquages envisagés dans l'étude, notamment au niveau des intersections, et déterminer précisément l'implantation des portes d'entrée/sortie.

3.2 Calendrier de la mise en œuvre des zones à vitesse modérée et des coûts associés

Il est planifié de mettre en place les secteurs en 2023 et en 2024.

En 2023, les secteurs à mettre en œuvre sont les suivants pour un montant total de CHF 66'000.- :

- | | |
|---|--------------|
| - Secteur 02 : Centre 02 | CHF 14'000.- |
| - Secteur 03 : Trembley / Mélèzes | CHF 13'000.- |
| - Secteur 04 : Mouilles / Tuilière / Sous-le-Bois | CHF 20'500.- |
| - Secteur 06 : Bossière | CHF 11'000.- |
| - Secteur 07 : Promenthoux | CHF 7'500.- |

A ce montant de CHF 66'000.- s'ajoutent CHF 8'000.- pour des mesures de ralentissement prévues au niveau du chemin des Mèlèzes et du chemin Sous-le-Bois pour un montant total de CHF 74'000.-

L'ensemble des dépenses liées aux secteurs à mettre en œuvre en 2023 sont planifiées dans le budget 2023 du Service Travaux publics, déchets, voirie & espaces verts à la ligne budgétaire **Pose de signalisation routière - 430.3143**. C'est ensuite également ce service, sous la direction du Municipal en charge, qui supervisera la mise en place de ces nouvelles zones.

En 2024, les secteurs à mettre en œuvre sont les suivants pour un montant total de CHF 29'500.- :

- Secteur 05 : Bénex /Chenalette / Curson / Morettes CHF 29'500.-

La mise en place de mesures de rétrécissement est à prévoir au niveau de la route du Curson. Cet aménagement, dont le budget est estimé à CHF 80'000.-, sera intégré au préavis relatif à la réfection du trottoir et de l'éclairage public de la route du Curson.

4. Mise en place progressive des mesures en faveur de la mobilité douce

4.1. Généralités

L'étude présente sous forme de fiches sectorielles une série de mesures à mettre en place avec les échéances de réalisation souhaitées ainsi que les coûts planifiés. Ces mesures, dont les dénominations se réfèrent aux axes concernés, sont les suivantes :

- Mesure 01 : Trembley | Banderolle
- Mesure 02 : Bertoule
- Mesure 03 : Route de Lausanne | Abériaux
- Mesure 04 : Route de Lausanne | Point-du-Jour
- Mesure 05 : Route de Lausanne | Bois-des-Ages | Aéroport
- Mesure 06 : Aéroport | Emoisières
- Mesure 07 : Emoisières
- Mesure 08 : Sous-le-Bois
- Mesure 09 : Etraz | Sous-le-Bois | Jaquines
- Mesure 10 : Coutelet | Gare | Chenalette
- Mesure 11 : Promenthoux
- Mesure 12 : Bossière
- Mesure 13 : Bossière | Oscar Forel

4.2 Calendrier de la mise en œuvre des mesures en faveur de la mobilité douce et des coûts associés

Les mesures du catalogue seront mises en place progressivement sur le territoire, selon le calendrier indiqué dans l'étude, soit en 2023 et 2024. A noter que la majorité de ces mesures nécessitent l'approbation de la Direction générale de la mobilité des routes (DGMR) et une publication dans la Feuille des avis officiels (FAO). Certaines requièrent également l'autorisation de propriétaire privé ou de communes voisines, ou l'intégration dans un préavis déjà planifié. Ces prérequis peuvent engendrer des décalages de planning.

En 2023, les mesures en faveur de la mobilité douce à mettre en œuvre pour un total de CHF 68'000.- sont les suivantes :

-	Mesure 02 : Bertoule	CHF 1'000.-
-	Mesure 04 : Route de Lausanne Point-du-Jour	CHF 9'500.-
-	Mesure 05 : Route de Lausanne Bois-des-Ages Aéroport	CHF 4'000.-
-	Mesure 06 : Aéroport Emostières	CHF 4'500.-
-	Mesure 07 : Emostières	CHF 3'000.-
-	Mesure 08 : Sous-le-Bois	CHF 3'000.-
-	Mesure 10 : Coutelet Gare Chenalette	CHF 4'000.-
-	Mesure 12 : Bossière	CHF 34'000.-
-	Mesure 13 : Bossière Oscar Forel	CHF 5'000.-

L'ensemble des dépenses liées aux mesures à mettre en œuvre en 2023 sont planifiées dans le budget 2023 du Service Travaux publics, déchets, voirie & espaces verts à la ligne budgétaire **430.3143**. C'est ensuite également ce service, sous la direction du municipal en charge, qui supervisera la mise en place de ces mesures.

En 2024 (ou ultérieurement), les mesures à mettre en œuvre pour un total de CHF 41'500.- sont les suivantes :

-	Mesure 01 : Trembley Banderolle (portillon + escalier)	CHF 5'500.-
-	Mesure 09 : Etraz Sous-le-Bois Jaquines	CHF 20'000.-
-	Mesure 11 : Promenthoux	CHF 16'000.-

(Cet aménagement à Promenthoux, d'un montant de CHF 16'000.-, sera intégré dans le préavis relatif à la réfection de la route de Promenthoux)

5. Conclusion

Pour la Municipalité, la mise en œuvre des zones à vitesse modérée et des mesures en faveur de la mobilité douce présentées dans cette étude est primordiale. Elle permettra d'atteindre un de ses objectifs importants pour la Commune et ses habitants, soit d'améliorer la convivialité et la sécurité du réseau de cheminements pour vélos et piétons sur le territoire pranginois.

Le Conseil communal de Prangins

vu le rapport-préavis No. 31 /2022 « Planification de la mobilité : zones à vitesse modérée & catalogue de mesures en faveur de la mobilité douce »,

ouï le rapport de la commission chargée d'étudier cet objet,

attendu que cet objet a été régulièrement porté à l'ordre du jour,

décide

1. de prendre acte du rapport-préavis No. 31/2022 « Planification de la mobilité : zones à vitesse modérée & catalogue de mesures en faveur de la mobilité douce »,

Ainsi adopté en séance de Municipalité du 17 octobre 2022, pour être soumis au Conseil communal de Prangins.

AU NOM DE LA MUNICIPALITE

La syndique



Dominique-Ella Christin



La secrétaire



Poona Mahshoor

Annexe :

- Etude « Planification de la mobilité : zones à vitesse modérée & catalogue de mesures en faveur de la mobilité douce »

PLANIFICATION DE LA MOBILITÉ

ZONES À VITESSE MODÉRÉE & CATALOGUE DE MESURES EN FAVEUR DE LA MOBILITÉ DOUCE

COMMUNE DE PRANGINS



À PROPOS 03

ZONES À VITESSE MODÉRÉE 04

Objectifs	05
Définition et cadre légal	05
Contexte et procédure	06
Carte d'intention illustrant les zones à vitesse modérée existantes et projetées à court et moyen terme	07

>>> FICHES SECTORIELLES

Secteur 01 – Centre 01	08
Secteur 02 – Centre 02	09
Secteur 03 – Trembley Mélèzes	10
Secteur 04 – Mouilles Tuilière Sous-le-Bois	11
Secteur 05 – Bénex Chenalette Curson Morettes	12
Secteur 06 – Bossière	13
Secteur 07 – Promenthoux	14

CATALOGUE DE MESURES EN FAVEUR DE LA MOBILITÉ DOUCE 15

Carte 01 – Réseaux cyclable et piétonnier	16
Carte 02 – Localisation des mesures	17
Principes d'utilisation des signaux routiers recommandés dans le catalogue à l'attention des cyclistes	18

>>> FICHES SECTORIELLES

Mesure 01 – Trembley Banderolle	19
Mesure 02 – Bertoule	20
Mesure 03 – Route de Lausanne Abériaux	21
Mesure 04 – Route de Lausanne Point-du-Jour	22
Mesure 05 – Route de Lausanne Bois-des-Ages Aéroport	23
Mesure 06 – Aéroport Emoisières	24
Mesure 07 – Emoisières	25
Mesure 08 – Sous-le-Bois	26
Mesure 09 – Etraz Sous-le-Bois Jaquines	27
Mesure 10 – Coutelet Gare Chenalette	28
Mesure 11 – Promenthoux	29
Mesure 12 – Bossière	30
Mesure 13 – Bossière Oscar Forel	32

>>> ANNEXES

Carte 01 – Format A3	33
Mesure 11 – Figure en format A3	34
Mesure 12 – Cartes en format A3	35

À PROPOS

Portée par la volonté d'améliorer la convivialité et la sécurité des déplacements cyclables et piétonniers sur son territoire et afin de réduire les nuisances sonores générées par un trafic automobile toujours croissant, la Municipalité de Prangins a décidé de lancer une étude liée à la mobilité, laquelle comporte deux volets : une planification des zones à vitesse modérée et un catalogue de mesures en faveur de la mobilité douce.

Cette étude vise non seulement à assurer la cohérence d'ensemble des mesures à réaliser selon les priorités et/ou les opportunités, mais aussi à adapter ces aménagements selon la volonté politique de modération du trafic à 30 km/h sur une grande partie de la zone urbanisée, l'abaissement de la vitesse étant un point clé pour améliorer la sécurité et le confort des déplacements doux, et réduire les nuisances sonores.

Ce travail a été mené par le bureau team+, en étroite collaboration avec le Service de l'Urbanisme. Il se présente sous forme de fiches sectorielles, et a vocation d'être complété au fil du temps, en fonction des problématiques, enjeux et nouvelles opportunités qui se dessineront sur le territoire.

Pour mener à bien cette étude, le diagnostic mené au préalable s'est enrichi d'une séance d'échanges avec la Commission consultative des projets municipaux en octobre 2021. Cette séance a permis d'identifier une série d'attentes et de souhaits d'amélioration en termes de déplacements doux sur le territoire pranginois. Le diagnostic a également été fondé sur une vision locale à laquelle ont participé, en plus du bureau team+, un représentant du Service de l'Urbanisme et le président de l'association Pro Velo La Côte. Cette immersion territoriale, qui a permis d'identifier les principaux points problématiques (carrefour, tronçon, traversée, etc.), a été complétée par une séance de rencontre avec les riverains du chemin de Trembley, dans le but de comprendre spécifiquement les problèmes inhérents au secteur Trembley/Alpes de la zone village, suite à une pétition des habitants.

La réflexion prend en compte l'ensemble des réseaux piétons et cyclables répertoriés dans le Plan directeur communal (2013) et se conjugue avec d'autres projets de planification d'envergure actuellement en cours d'élaboration, lesquels ne font pas partie de cette présente étude, à savoir : la requalification patrimoniale de la route de Lausanne (RC1) en localité, la passerelle Nyon-Prangins, la passerelle Gland-Prangins ou encore la requalification de la route de Lausanne (RC1) hors localité, entre Gland et Prangins.

ZONES À VITESSE MODÉRÉE

OBJECTIFS

La mise en œuvre de zones à vitesse modérée doit permettre de répondre à différents objectifs :

- Amélioration de la sécurité (diminution de la distance d'arrêt à 30 km/h, probabilité d'une issue fatale diminuée à 10% à 30 km/h contre 85% à 50 km/h)
- Protection de l'environnement (réduction des nuisances sonores et des émissions liées au trafic motorisé)
- Amélioration du cadre de vie (meilleure cohabitation entre les différents usagers en faveur de la mobilité douce, meilleure qualité des espaces publics)

DÉFINITION ET CADRE LÉGAL

Dans une zone 30 : les aménagements doivent garantir le respect d'une vitesse maximale de 30 km/h. Les véhicules motorisés restent prioritaires sur la chaussée, mais les conducteurs doivent maintenir une attention particulière à l'égard des autres usagers. Les piétons peuvent traverser à n'importe quel endroit, mais doivent rester attentifs au trafic, ils n'ont pas la priorité. En règle générale :

- La priorité de droite est appliquée.
- Les passages piétons sont supprimés, sauf lorsque des besoins particuliers le justifient (proximité d'une école)
- Les entrées et sorties de zone doivent être clairement signalées.

Dans une zone de rencontre ou une zone 20 : les piétons ont la priorité sur toute la chaussée, ceci vis-à-vis de tous les véhicules. Les passages piétons sont supprimés. Les zones de rencontre sont particulièrement indiquées dans des environnements urbains villageois et en présence de commerces ou d'activités susceptibles de générer des flux piétons denses. Il existe également des « Zones piétonnes » où le trafic motorisé et cycle est strictement interdit. Prangins n'est pas concerné par des projets de zones piétonnes.



signal 2.59.1

Art. 22a (OSR) : Le signal « Zone 30 » désigne des routes situées dans des quartiers ou des lotissements, sur lesquelles les conducteurs sont tenus de circuler d'une manière particulièrement prudente et prévenante. La vitesse maximale est fixée à 30 km/h.



signal 2.59.5

Art. 22b (OSR) : Le signal « Zone de rencontre » désigne des routes situées dans des quartiers résidentiels ou commerciaux, sur lesquelles les piétons et les utilisateurs d'engins assimilés à des véhicules peuvent utiliser toute l'aire de circulation. Ils bénéficient de la priorité mais ne doivent toutefois pas gêner inutilement les véhicules. La vitesse maximale est fixée à 20 km/h. Le stationnement n'est autorisé qu'aux endroits désignés par des signaux ou des marques. Les règles régissant le parcage en général s'appliquent au stationnement des cycles.

CONTEXTE ET PROCÉDURE

La mise en œuvre d'une zone avec limitation de vitesse (Zone 20 ou Zone 30) est strictement encadrée par la Loi sur les routes (LRou) et ne peut se faire sans l'accord préalable du Canton (Direction Générale de la Mobilité et des Routes, DGMR).

L'avis de la DGMR est formulé en tenant compte de différents critères :

- Hiérarchie du réseau et trafic concerné (nombre de véhicules / jour)
- Vitesses effectives constatées (nb : si les vitesses relevées sont trop élevées, des aménagements spécifiques seront nécessaires)
- Périmètre et dimension de la zone (nb : l'efficacité de la mesure peut être diminuée si le périmètre est trop vaste ou peu lisible, dans le cas d'une zone de rencontre à l'inverse une dimension minimale peut être nécessaire)
- Cohérence avec la typologie urbaine (quartier résidentiel, centre historique, etc.)
- Parcours des transports publics (le temps de trajet d'un bus peut être trop impacté par exemple)
- Fréquentation piétonne concernée, dans le cas d'une zone de rencontre (présence d'équipements publics, de commerces, etc., justifiant la nécessité et l'efficacité de la zone de rencontre)

La procédure suit les étapes suivantes :

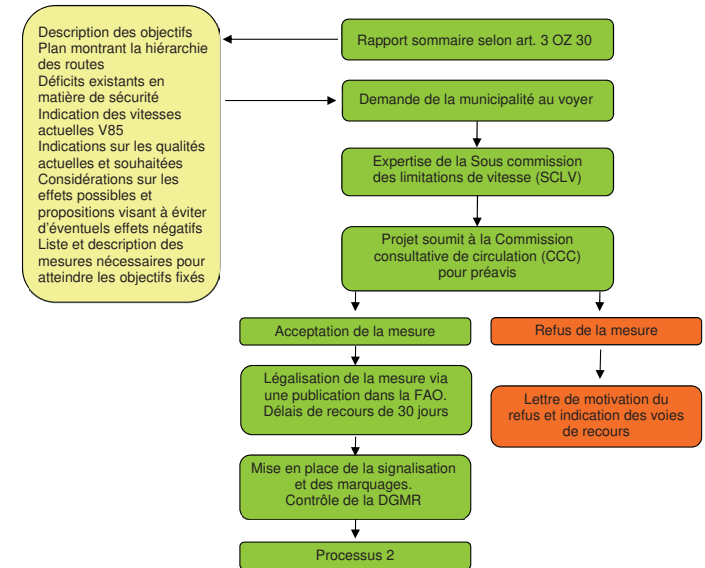
Processus 1 : légalisation

- Demande par la Municipalité au Voyer cantonal
- Comptages avec relevés de vitesses, inspection locale et rapport par la Sous-commission des limitations de vitesses (SCLV), décision finale de la commission cantonale (4 à 8 mois)
- Si l'avis du Canton est favorable, publication de 30 jours au pilier public (susceptible de faire l'objet d'oppositions)
- En l'absence d'oppositions ou une fois les oppositions levées, la Zone 30 est légalisée.
- Mise en œuvre de la Zone 30 et contrôle par la DGMR

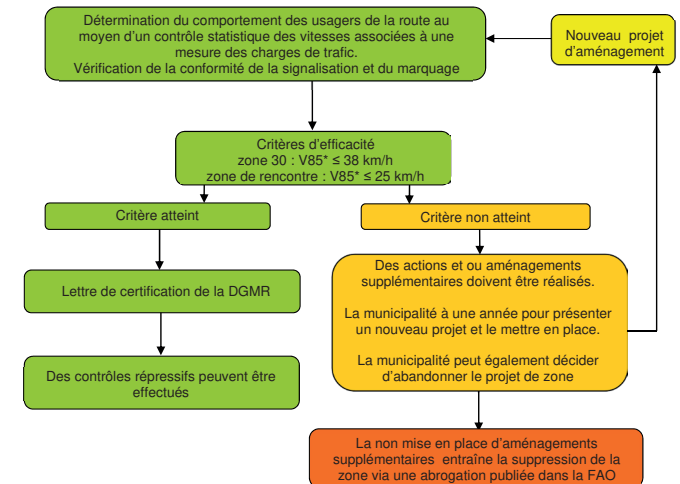
Processus 2 : certification

- Un an après la mise en service, des comptages avec relevés de vitesse sont de nouveau réalisés.
- Si les vitesses sont conformes (85% des véhicules circulent à moins de 38km/h), la Zone 30 est certifiée.

A compter du 1^{er} janvier 2023, la procédure relative à l'introduction des zones 30 sera simplifiée. Lors de sa séance du 24 août 2022, le Conseil fédéral a décidé que les zones 30 pourront désormais être aménagées sans expertise sur les routes non affectées à la circulation générale, ce qui réduit les obstacles bureaucratiques et facilite la création de zones 30.

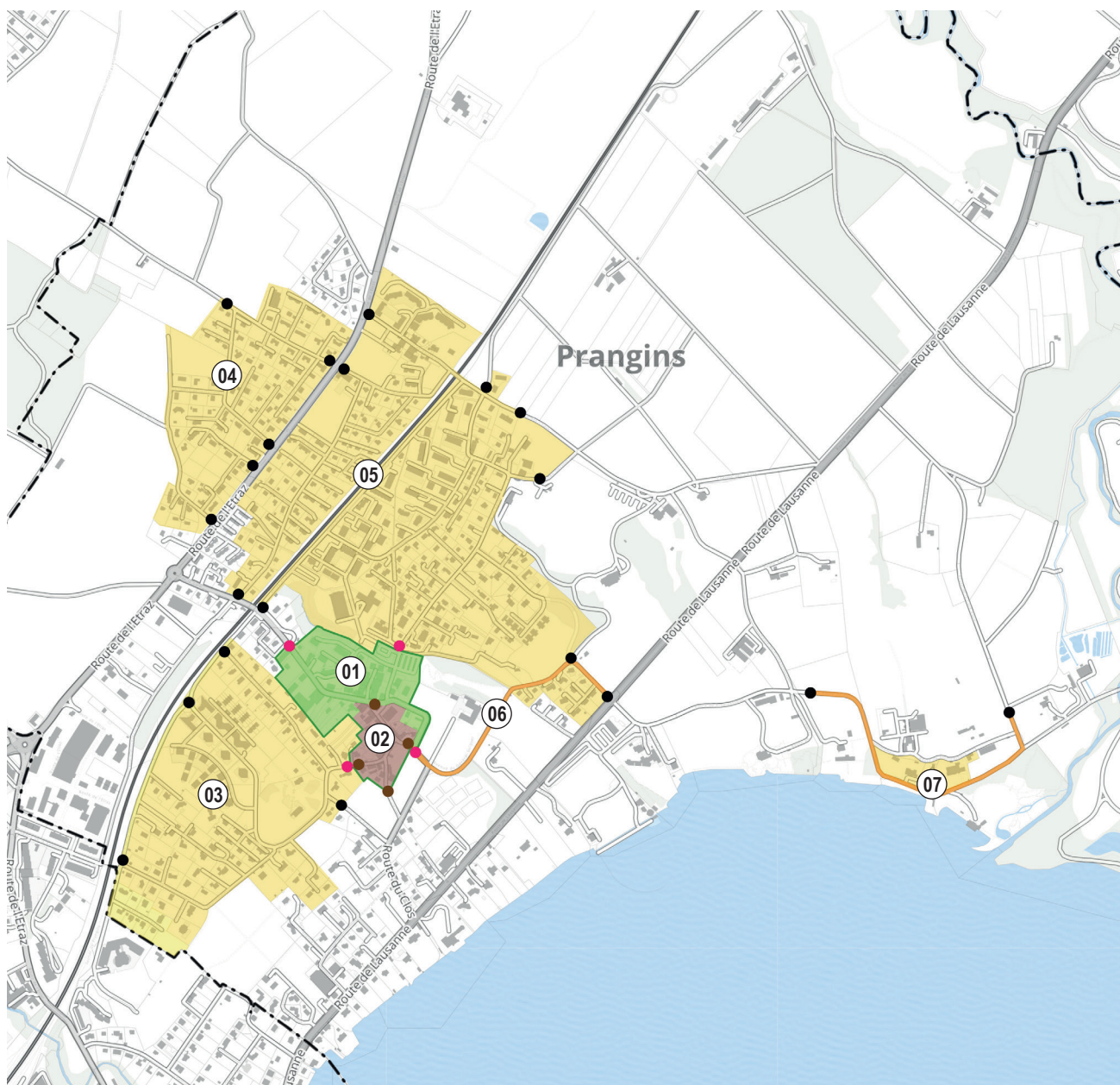


Organigramme illustrant les étapes du processus de légalisation (source : DGMR)



Organigramme illustrant les étapes du processus de certification (source : DGMR)

CARTE D'INTENTION ILLUSTRANT LES ZONES À VITESSE MODÉRÉE EXISTANTE ET PROJETÉES À COURT ET MOYEN TERME



- Zone 30 existante
- Zone 20 projetée
- Zones 30 projetées
- Axes limités à 30km/h projetés
- Portes d'entrée/sortie zone 30 projetées (totem ou panneau)
- Portes d'entrée/sortie zone 20 projetées (totem ou panneau)
- Portes d'entrée/sortie zone 30 existantes (totem)

La mise en œuvre d'une zone à vitesse modérée comporte :

- L'aménagement des portes d'entrée/sortie : installation de totems sur la chaussée ou de panneaux sur mât existant
- Le fraisage des lignes de marquage, des passages piétons et autres marquages obsolètes
- La dépose des panneaux de signalétique obsolètes
- Le marquage au sol « 30 » à chaque entrée/sortie
- Le marquage des lignes de sécurité pour les totems à chaque entrée/sortie
- Les indications de rappel « 30 » au sol dans la zone
- Le marquage des lignes de sécurité aux intersections (priorité de droite ou 50/50)
- La pose de potelets réfléchissants (reprise de courbe dans certaines intersections et mesures de rétrécissement)
- Le marquage de surface au sol dans certaines intersections

Secteur 01 > Centre 01

Secteur 02 > Centre 02

Secteur 03 > Trembley | Mélèzes

Secteur 04 > Mouilles | Tuilière | Sous-le-Bois

Secteur 05 > Bénex | Chenalette | Curson | Morettes

Secteur 06 > Bossière

Secteur 07 > Promenthoux

SECTEUR 01 > CENTRE 01

AMÉNAGEMENT RÉALISÉ EN 2019



Porte d'entrée/sortie (totem ou panneau)



Zone 30 existante

DÉPENSES 2019

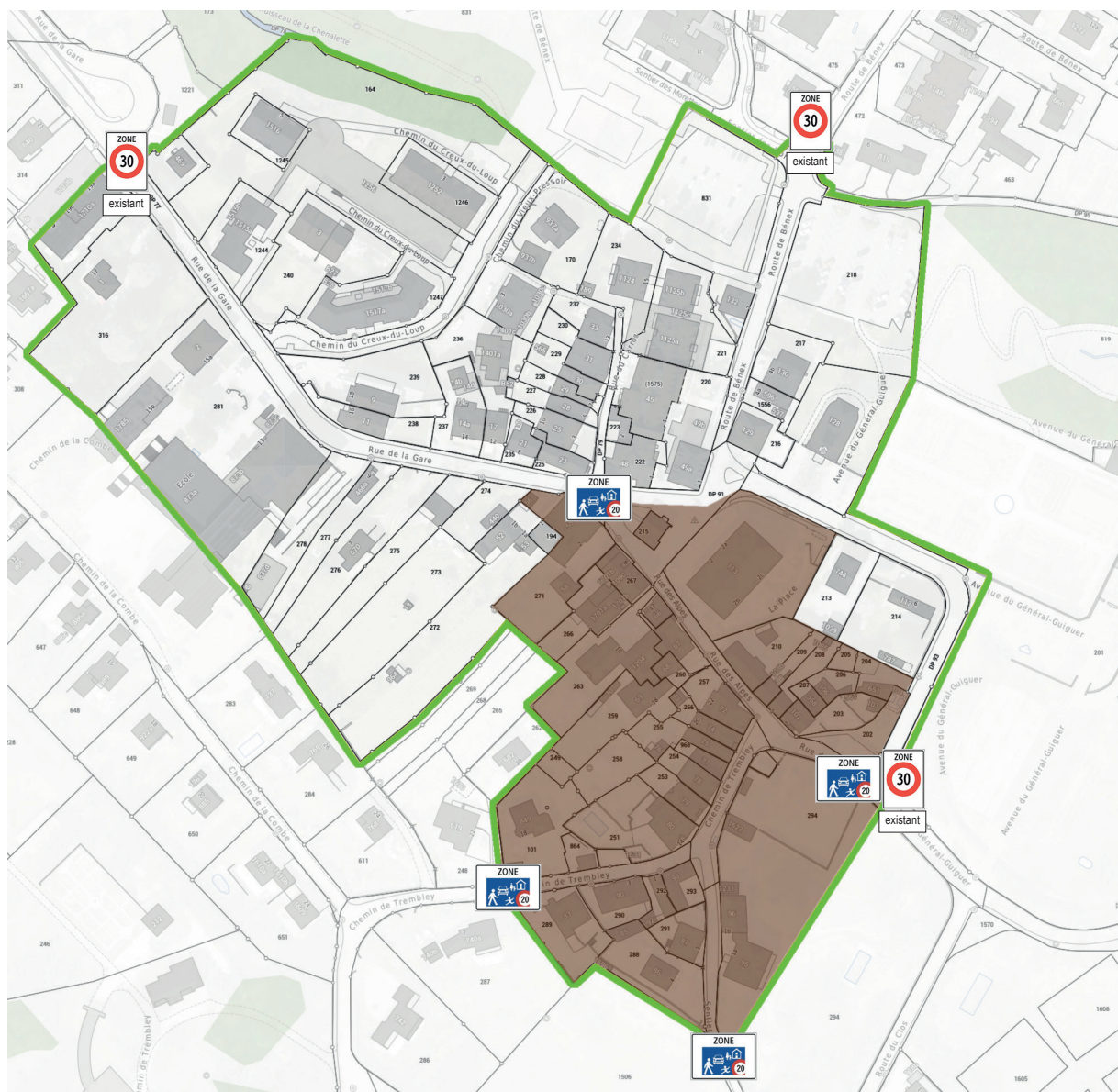
- Totems, forage des scellements, fraisage et marquage au sol
CHF 15'270.-

PLANNING

- Légalisation de la mesure : 2018
- Mise en œuvre : 2019

SECTEUR 02 > CENTRE 02

CONCEPT D'AMÉNAGEMENT



Porte d'entrée/sortie (totem ou panneau)



Zone de rencontre projetée



Zone 30 existante

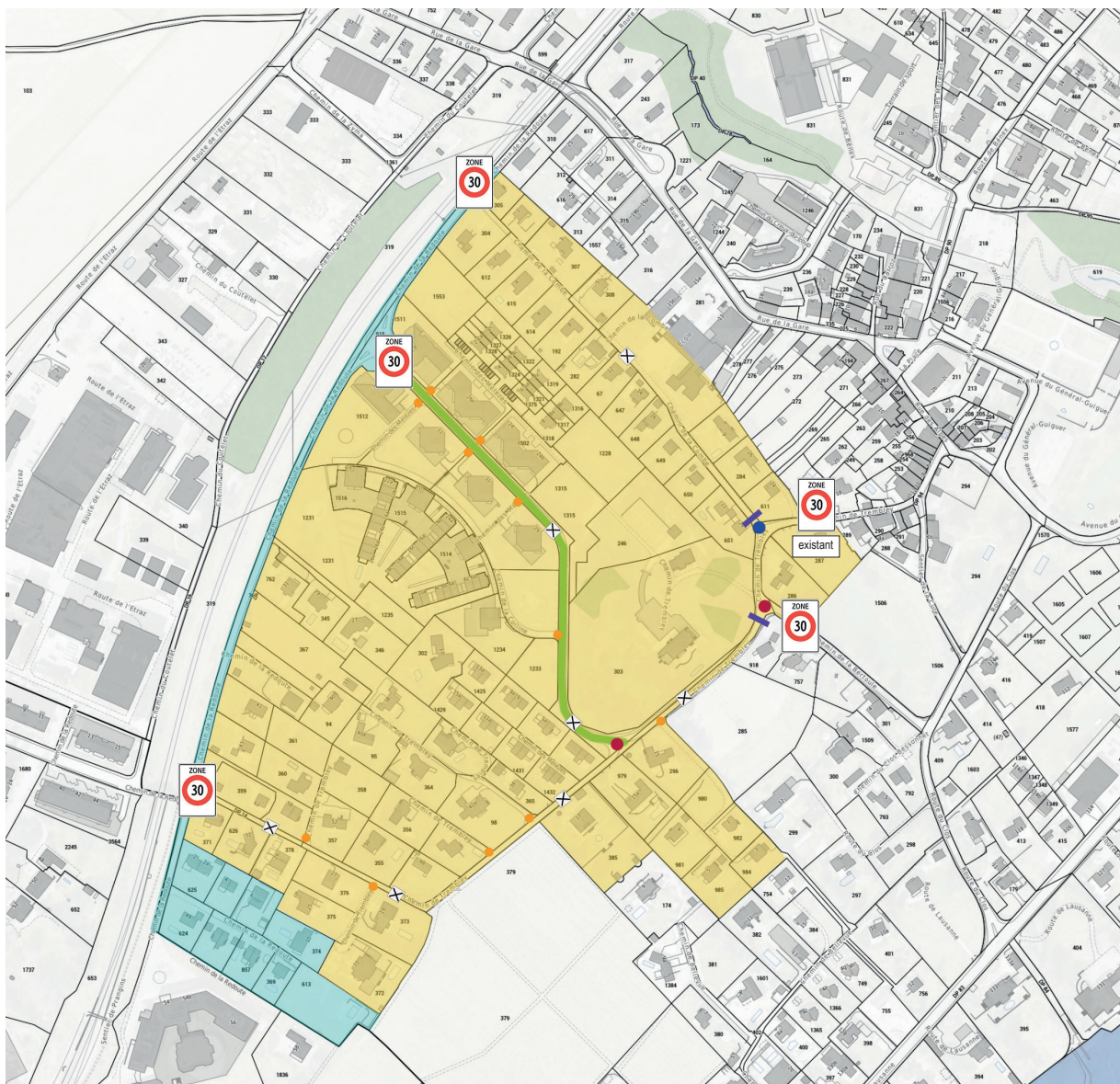
BUDGET (estimatif)

- 4 portes d'entrée/sortie zone 20 (x 3500.-) **CHF 14'000.-**

PROCÉDURE & PLANNING

- En attente du retour de la Commission consultative de circulation (Canton) pour lancer la publication FAO (début 2023)
- Légalisation et mise en œuvre (pose totems) : 2023
- Afin de clarifier la visibilité de la zone de rencontre, notamment la priorité donnée aux piétons, et permettre de la différencier clairement des zones adjacentes, il faudra revoir l'aménagement, en atténuant autant que possible les délimitations entre piétons et automobiles. Ce réaménagement de la zone sera intégré dans le cadre de la requalification de la Place du village : horizon 2024-2025

CONCEPT D'AMÉNAGEMENT



Porte d'entrée/sortie (totem ou panneau)



Carrefour à priorité à droite



Carrefour à cédez-le-passage



Intersection à signaler (marquage 50/50)



Rappel 30 marquage au sol



Passage piéton à conserver



Mesures de ralentissement à améliorer



Zone 30 projetée (court terme)



Zone 30 projetée (moyen terme)

BUDGET (estimatif)

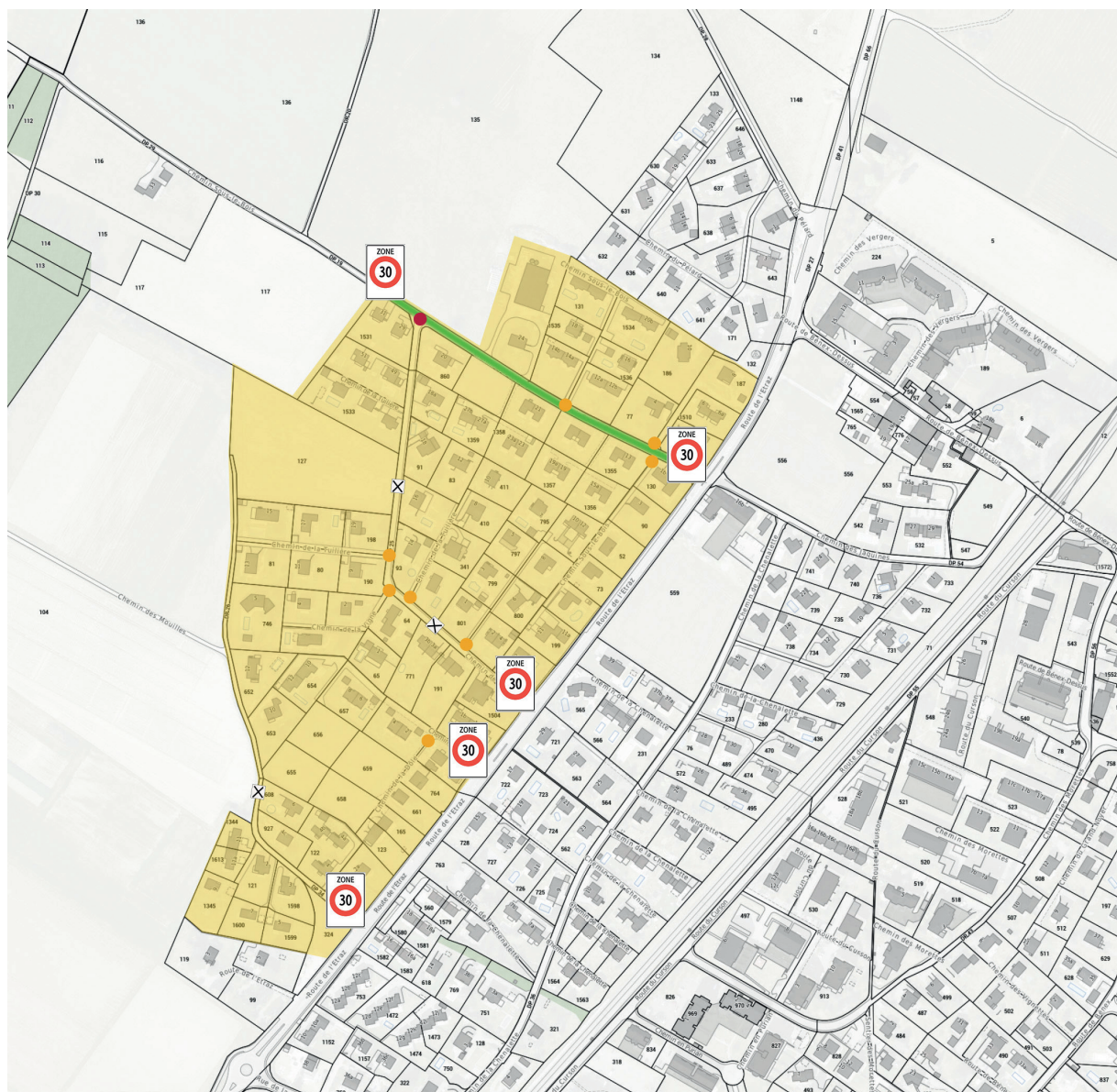
• 4 portes d'entrée/sortie (x 3500.-) (commande en 2022)	14'000.-
• Marquage au sol (priorités à droite - 50/50 - rappels marquage 30 - reprise de courbe)	4'000.-
• 1 panneau cédez-le-passage (intersection Combe/Trembley)	1'500.-
• 15 potelets (x 500.-)	7'500.-
• Seuils modérateurs chemin des Mélèzes (2023-2024)	5'000.-
	CHF 32'000.-







PROCÉDURE & PLANNING

- Légalisation de la mesure : 2021 (publication FAO du 24/08/2021 au 24/09/2021, pas d'oppositions)
- Principe d'aménagement de seuils modérateurs sur le chemin des Mélèzes à améliorer en faveur de la mobilité douce
- Publication FAO pour changement de signalétique au niveau du carrefour Trembley/Combe prévu début 2023
- Mise en œuvre : 2023 (périmètre court terme) et 2023-2024 (périmètre moyen terme + aménagement de seuils modérateurs aux Mélèzes)

SECTEUR 04 > MOUILLES | TUILIÈRE | SOUS-LE-BOIS

CONCEPT D'AMÉNAGEMENT



-  Porte d'entrée/sortie (totem ou panneau)
-  Carrefour à priorité à droite
-  Intersection à signaler (marquage 50/50)
-  Rappel 30 marquage au sol
-  Mesures de ralentissement à prévoir
-  Zone 30 projetée

BUDGET (estimatif)

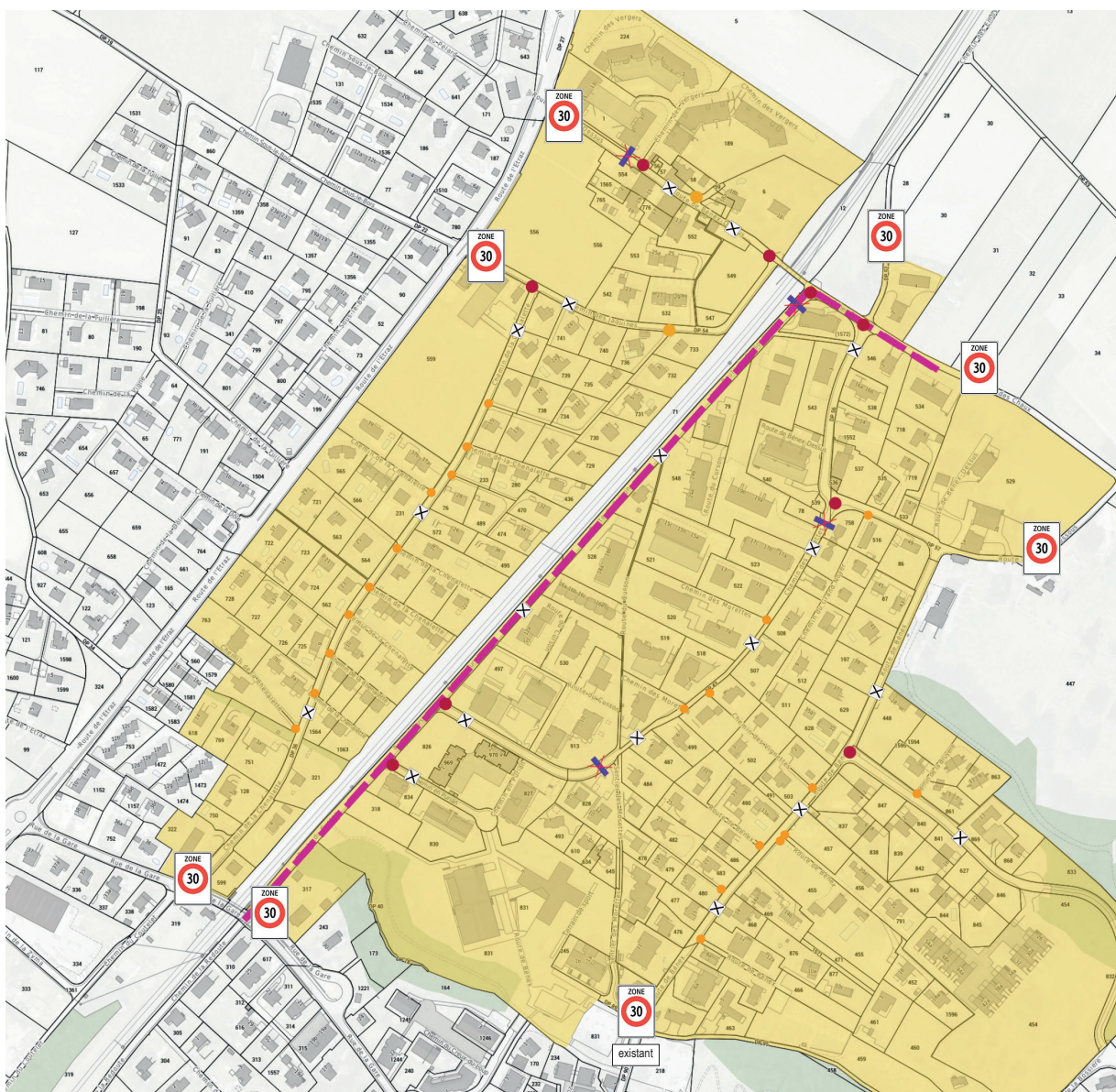
• 5 portes d'entrée/sortie (x 3500.-)	17'500.-
• Marquage au sol (priorités à droite - 50/50 - rappel picto 30)	1'500.-
• 3 potelets (x 500.-) (intersection Tuilière / Sous-le-Bois)	1'500.-
• Seuils modérateurs chemin Sous-le-Bois	3'000.-
	CHF 23'500.-








PROCÉDURE & PLANNING

- Légalisation de la mesure : en cours (publication FAO du 18/10/2022 au 17/11/2022)
- Principe d'aménagement de seuils modérateurs sur le chemin Sous-le-Bois à prévoir (2023)
- Mise en œuvre : 2023

SECTEUR 05 > BÉNEX | CHENALETTE | CURSON | MORETTES

CONCEPT D'AMÉNAGEMENT



-  Porte d'entrée/sortie (totem ou panneau)
-  Carrefour à priorité à droite
-  Intersection à signaler (marquage 50/50)
-  Rappel 30 marquage au sol
-  Passage piéton à supprimer
-  Essai de modération
-  Zone 30 projetée

BUDGET (estimatif)

• 7 portes d'entrée/sortie (x 3500.-)	24'500.-
• Marquage au sol (fraisage passages piétons existants - priorités à droite - 50/50 - rappels marquage 30 - reprise de courbe)	5'000.-
• Aménagement de la Route du Curson*	80'000.-
	CHF 109'500.-

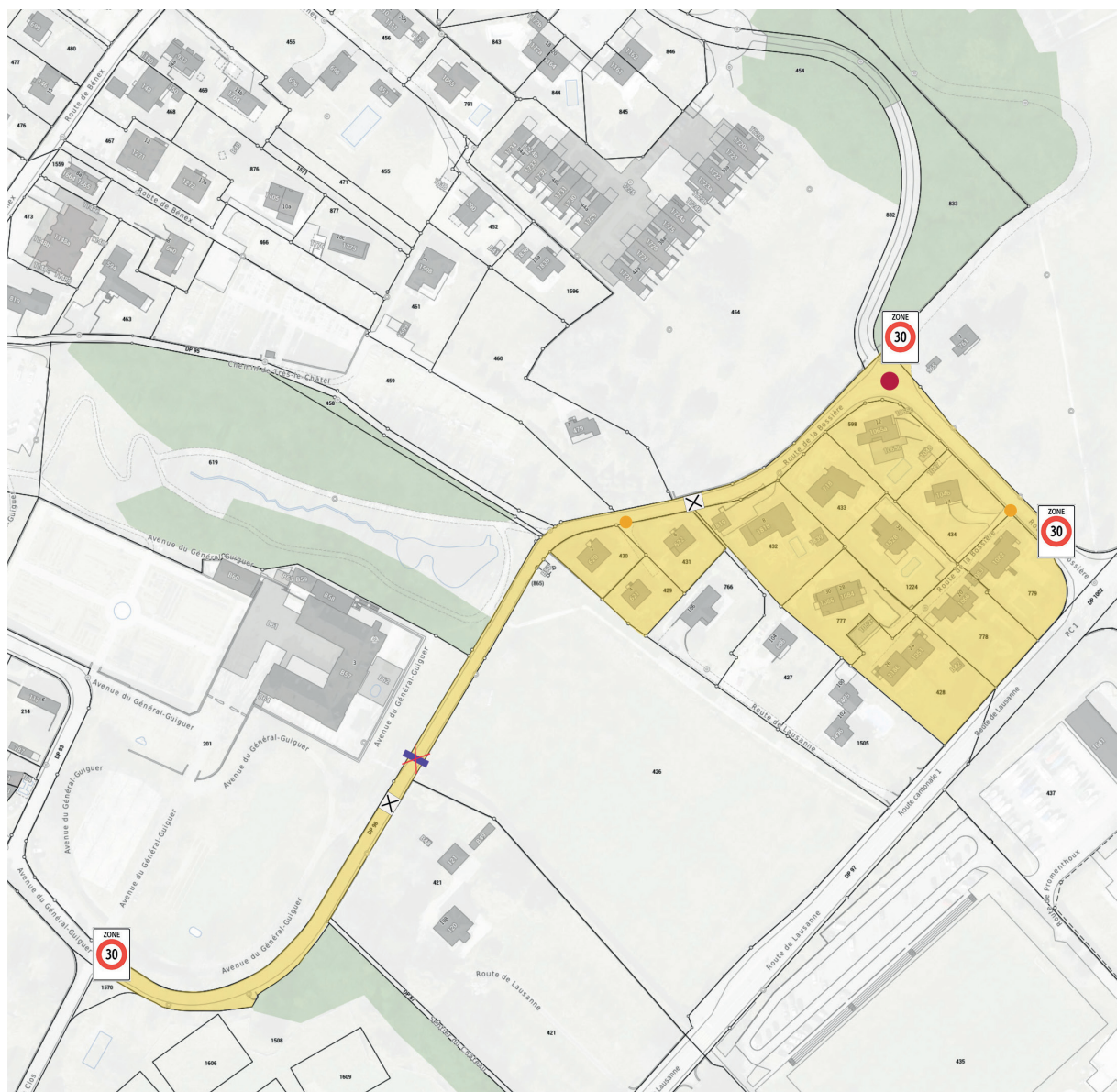
* L'aménagement de la route du Curson, qui consiste en la mise en place de seuils modérateurs de vitesse, sera intégré au préavis relatif à la réfection des trottoirs et au renouvellement de l'éclairage public planifié en 2023.







PROCÉDURE & PLANNING

- Légalisation de la mesure : 2022 (publication FAO du 17/05/2022 au 24/06/2022, pas d'oppositions)
- Mesures de modération provisoires sur la route du Curson d'octobre 2022 à mars 2023
- Si essai de modération concluant, principe d'aménagement de seuils modérateurs sur la route du Curson à réaliser
- Possibilité de mettre en œuvre la partie nord en premier
- Mise en œuvre : 2024

SECTEUR 06 > BOSSIÈRE

CONCEPT D'AMÉNAGEMENT



-  Porte d'entrée/sortie (totem ou panneau)
-  Carrefour à priorité à droite
-  Intersection à signaler (marquage 50/50)
-  Rappel 30 marquage au sol
-  Passage piéton à supprimer
-  Zone 30 projetée

BUDGET (estimatif)

- 3 portes d'entrée/sortie (x 3500.-) 10'500.-
 - Marquage au sol (priorités à droite - 50/50 - rappel picto 30) 500.-
- CHF 11'000.-**

PROCÉDURE & PLANNING

- Légalisation de la mesure : 2022 (publication FAO du 06/09/2022 au 05/10/2022, pas d'oppositions)
- Mise en œuvre : 2023

SECTEUR 07 > PROMENTHOUX

CONCEPT D'AMÉNAGEMENT



Porte d'entrée/sortie (totem ou panneau)



Carrefour à priorité à droite



Rappel 30 marquage au sol



Zone 30 projetée

BUDGET (estimatif)

- | | |
|--|--------------------|
| • 2 portes d'entrée/sortie (x 3500.-) | 7'000.- |
| • Marquage au sol (priorités à droite - rappel picto 30) | 500.- |
| | CHF 7'500.- |

PROCÉDURE & PLANNING

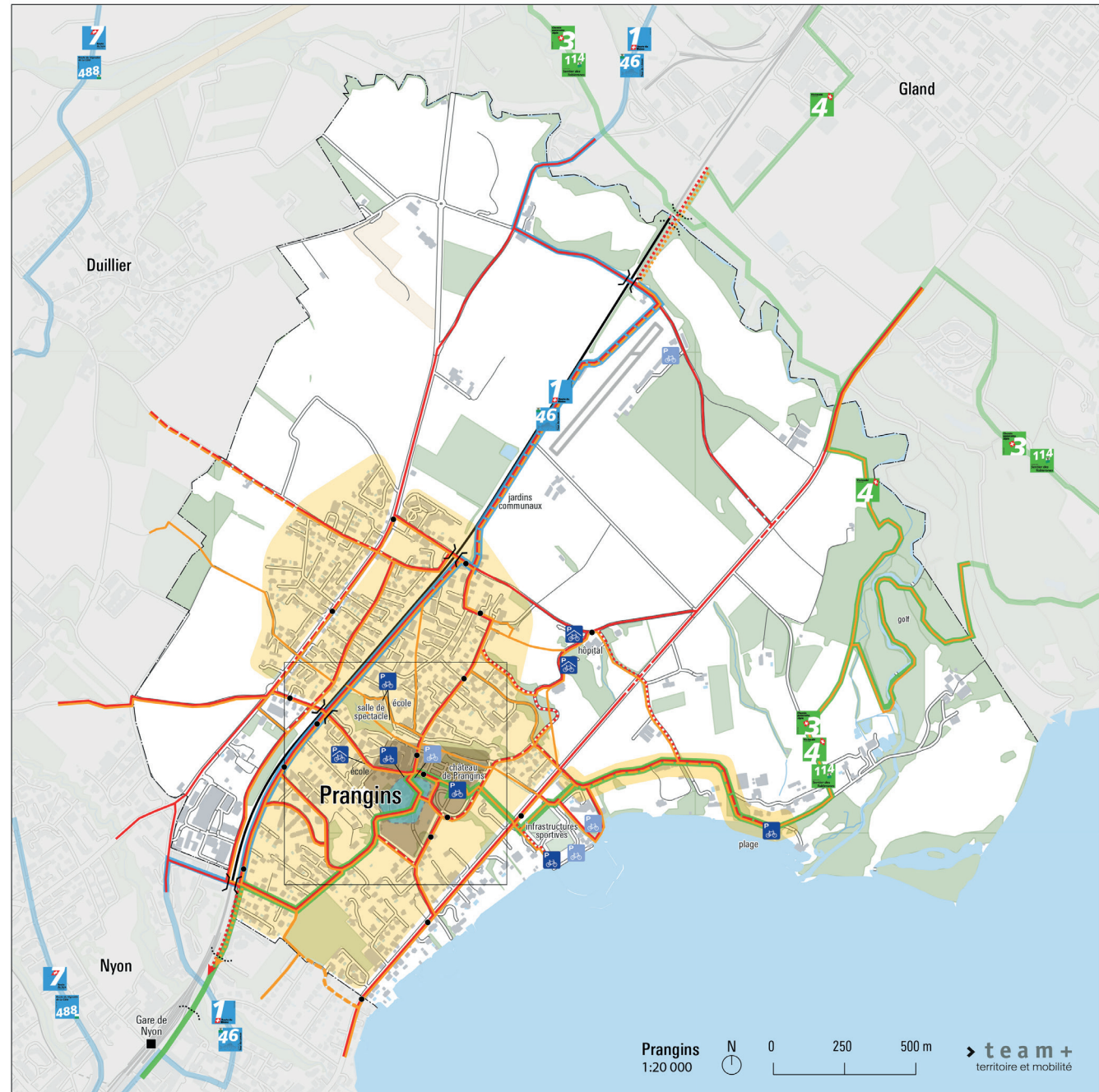
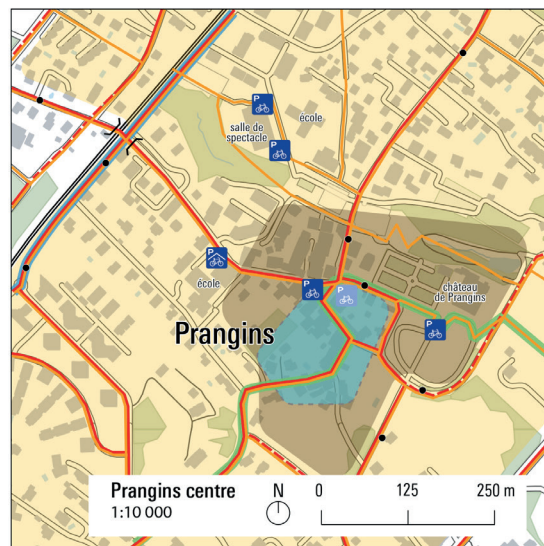
- Lancement du processus de légalisation (voir p. 6) : fin 2022
- Mise en œuvre : 2023 (zone 30 uniquement). Le réaménagement de la route de Promenthoux sera intégré dans le cadre du préavis concernant la réfection de la chaussée planifié en 2023 (voir p. 29)

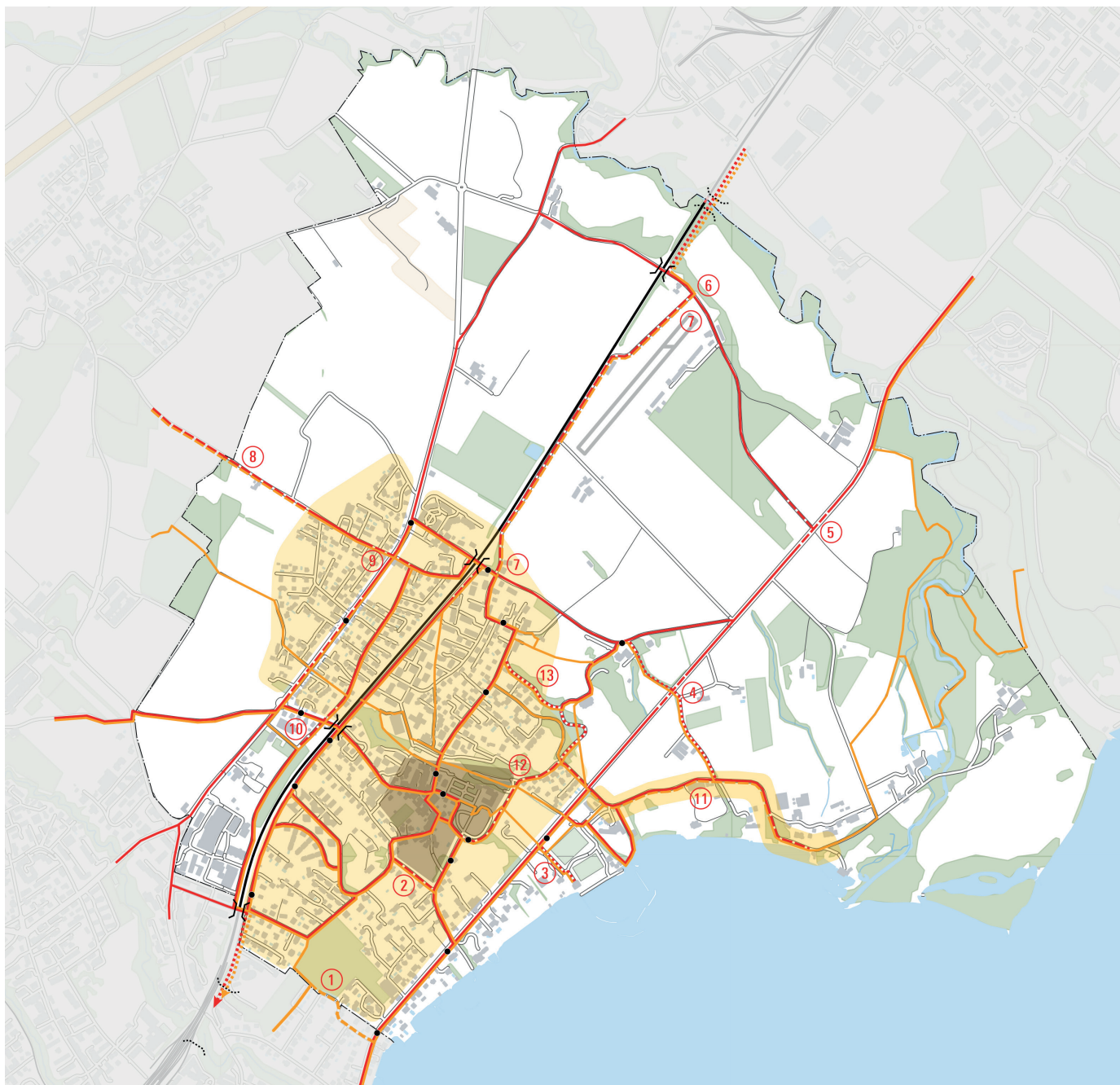
CATALOGUE DE MESURES EN FAVEUR DE LA MOBILITÉ DOUCE

Commune de Prangins

Réseaux cyclable et piétonnier







- | existant | | planifié | | |
|----------|----------|----------|---------|--|
| | amélioré | | nouveau | |
| | | | | réseau piétonnier |
| | | | | réseau piétonnier touristique (SuisseMobile) |
| | | | | réseau cyclable |
| | | | | réseau cyclable touristique (SuisseMobile) |
| | | | | passerelle/passage sous-voie |
| | | | | stationnement vélo non couvert |
| | | | | stationnement vélo couvert |
-
- centre historique
 - zone à vitesse modérée (périmètre indicatif)
 - gare, arrêt de bus





- Mesure 01 > Trembley | Banderolle
- Mesure 02 > Bertoule
- Mesure 03 > Route de Lausanne | Abériaux
- Mesure 04 > Route de Lausanne | Point-du-Jour
- Mesure 05 > Route de Lausanne | Bois-des-Ages | Aéroport
- Mesure 06 > Aéroport | Emoisières
- Mesure 07 > Emoisières
- Mesure 08 > Sous le Bois
- Mesure 09 > Etraz | Sous-le-Bois | Jaquines
- Mesure 10 > Coutelet | Gare | Chenalette
- Mesure 11 > Promenthoux
- Mesure 12 > Bossière
- Mesure 13 > Bossière | Oscar Forel

PRINCIPES D'UTILISATION DES SIGNAUX ROUTIERS RECOMMANDÉS DANS LE CATALOGUE À L'ATTENTION DES CYCLISTES

Désignation du signal	Vélo/vélo électrique ~25 km/h	Vélo électrique ~45 km/h	Mesures concernées	Remarques
 Chemin pour piétons avec plaque complémentaire «Vélos autorisés» <i>signal 2.61</i>	Passage autorisé	Passage autorisé uniquement avec le moteur arrêté	03 (Route de Lausanne Abériaux)	Les piétons et les utilisateurs d'engins assimilés à des véhicules (EAV)* sont prioritaires.
 Circulation interdite aux voitures, automobiles, aux motocycles et cyclomoteurs <i>signal 2.14</i>	Passage autorisé	Passage autorisé uniquement avec le moteur arrêté	04 (Route de Lausanne Point-du-Jour) 07 (Emosnières) 13 (Oscar Forel)	Uniquement à l'intérieur des localités ou sur des routes secondaires peu importantes.
 Circulation interdite aux voitures automobiles et aux motocycles <i>signal 2.13</i>	Passage autorisé	Passage autorisé	08 (Sous-le-Bois)	-
 Accès interdit avec panneau complémentaire <i>signal 2.02</i>	Passage autorisé	Passage autorisé uniquement avec le moteur arrêté	12 (Bossière)	-
 Interdiction générale de circuler <i>signal 2.01</i>	Passage interdit	Passage interdit	11 (Promenthoux)	Il est permis de pousser son vélo (électrique).
 Sens unique avec circulation de cyclistes en sens inverse <i>signal 4.08.1</i>	Passage autorisé	Passage autorisé	10 (Coutelet Gare Chenalette) 12 (Bossière)	-

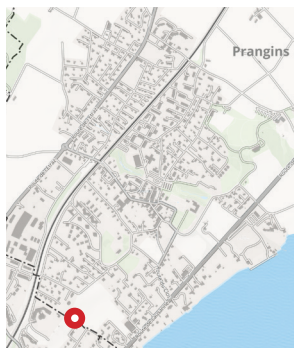
Source : Ordonnance sur la signalisation routière OSR et Ordonnance sur les règles de la circulation routière OCR

* patins à roulettes, rollers, planches à roulettes, trottinettes, monocycles, vélos d'enfants (pour enfants d'âge préscolaire).

Nota Bene : Contrairement aux pistes cyclables délimitées par une structure « en dur » ou par une ligne continue, les bandes cyclables sont indiquées par des lignes discontinues. Les bandes cyclables sont les prolongements des voies réservées aux véhicules motorisés : ceux-ci peuvent donc les utiliser pour se croiser plus facilement, aussi longtemps qu'aucun vélo ne se trouve sur la surface délimitée par la bande discontinue. Le cycliste est donc prioritaire. La bande cyclable est une piste cyclable quand il y a des vélos qui l'empruntent, et une route quand il n'y a pas de vélo. Dans son art. 40, l'Ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR) indique à propos de ces bandes cyclables : «Les conducteurs d'autres véhicules peuvent rouler sur les bandes cyclables délimitées par une ligne discontinue, pour autant que la circulation des cycles n'en soit pas entravée.» Source TCS

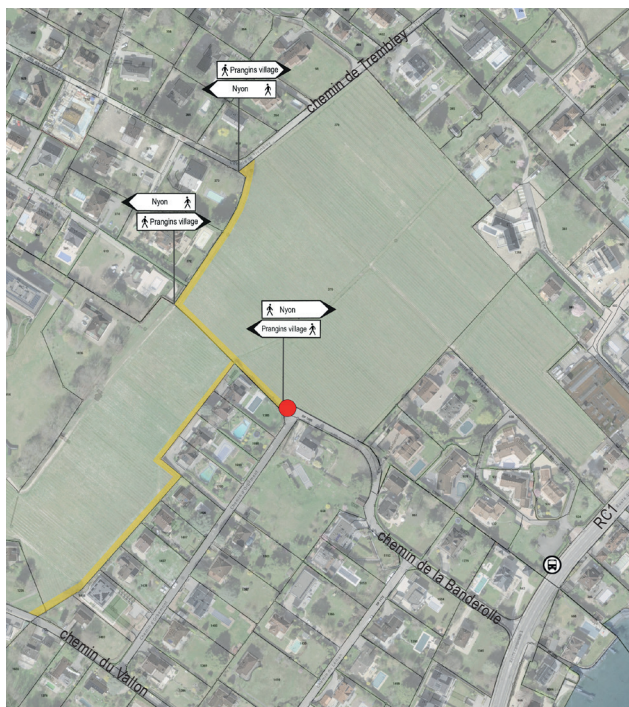
MESURE 01 > TREMBLEY | BANDEROLLE

SITUATION ACTUELLE



01. Servitude existante
02. Vers le chemin de la Banderolle

AMÉNAGEMENT PROPOSÉ



LOCALISATION

Sentier piéton reliant actuellement le chemin de Trembley (Prangins) au chemin du Vallon (Nyon) à travers les vignes et, dans le futur, le chemin de Trembley (Prangins) au chemin de la Banderolle (Nyon)

PROBLÉMATIQUE

Le domaine viticole est grevé d'une servitude de passage à pied (en jaune sur la figure), en faveur de la Commune de Prangins et Nyon, offrant une liaison directe jusqu'aux chemins du Vallon et de la Banderolle (Nyon). L'usage de ces passages, qui n'est pas bien signalé, donne toutefois le sentiment que la population ne peut pas les emprunter. De plus, du côté du chemin de la Banderolle, le passage est entravé par la présence d'une clôture fixe (voir photo 02).

DESCRIPTION DE LA MESURE

La première mesure consiste à poser des panneaux de signalétique. La seconde mesure prévoit de remplacer la clôture fixe aménagée sur l'assiette de la servitude par un portillon (point rouge sur figure). A terme, un aménagement léger du chemin (type rondins et concassé) et la mise en place de quelques marches sur le territoire nyonnais (côté chemin de la Banderolle) permettraient de valoriser et améliorer ces deux liaisons piétonnes.

OBJECTIF

Signaler la liaison existante et offrir une nouvelle connexion piétonne permettant de rejoindre plus rapidement Nyon, et notamment l'arrêt de bus « La Banderolle » situé sur la route de Lausanne (RC1).

BUDGET

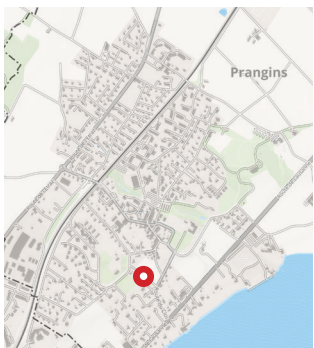
- | | |
|---|-------------|
| • 3 panneaux de signalétique (x 500.-) (2022) | CHF 1'500.- |
| • Portillon | CHF 500.- |
| • Escalier | CHF 5'000.- |

PROCÉDURE & PLANNING

- Autorisation préalable du propriétaire de la parcelle des vignes pour la pose du portillon et de la Ville de Nyon pour l'escalier
- Horizon : 2022 (panneaux) et 2023-2024 (portillon et escalier)

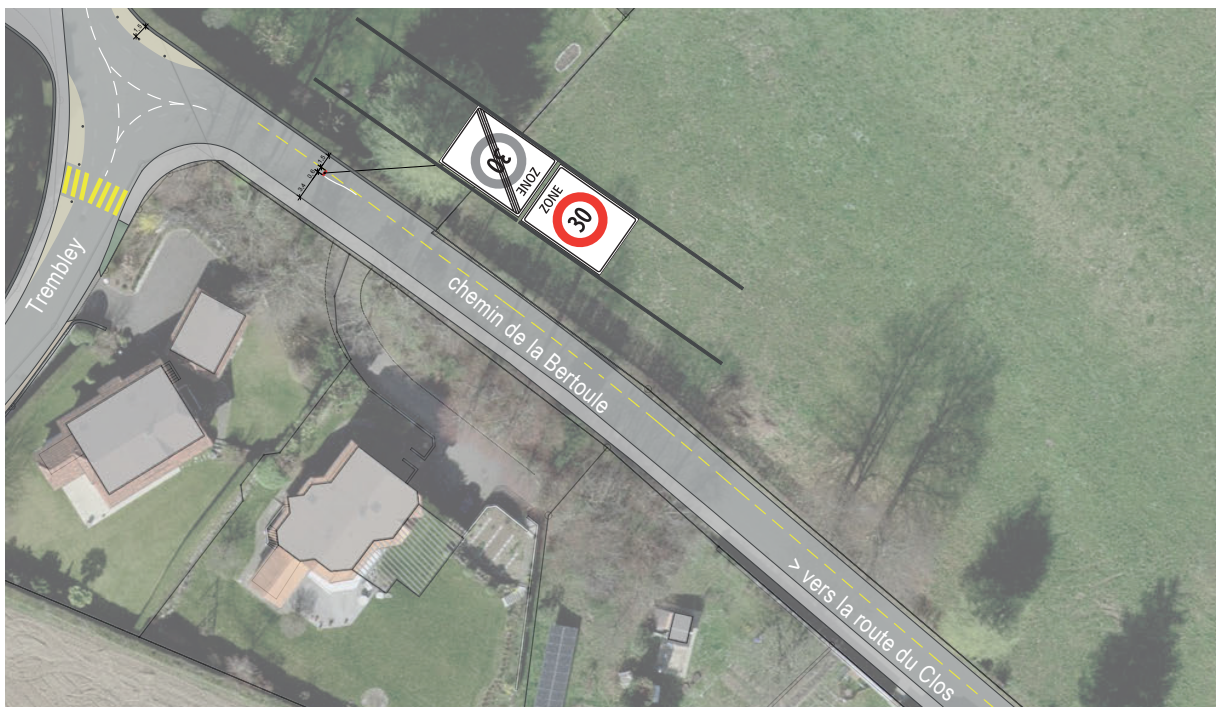
MESURE 02 > BERTOULE

SITUATION ACTUELLE



01. Vue du chemin de la Bertoule depuis la route du Clos

AMÉNAGEMENT PROPOSÉ



LOCALISATION

Chemin de la Bertoule, entre la route du Clos et le chemin de Trembley

PROBLÉMATIQUE

Ce tronçon rectiligne est susceptible de poser des problèmes de sécurité pour les cycles, notamment à la montée où les risques d'écart sont plus importants. Les vitesses et les distances de dépassement peuvent être anxiogènes.

DESCRIPTION DE LA MESURE

Simple et peu coûteuse, la mesure consiste à aménager une bande cyclable de 1,50 mètres dans le sens de la montée.

OBJECTIF

Sécurisation du trafic à la montée

BUDGET

- Marquage au sol CHF 1'000.-

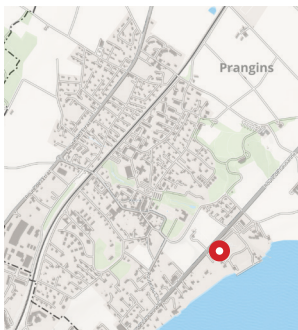
PROCÉDURE & PLANNING

- Aucune procédure n'est requise pour le marquage de la bande cyclable
- Mesure à intégrer dans le cadre de la mise en œuvre de la zone 30 Secteur Trembley / Mélèzes (voir p. 10)
- Horizon : 2023

Selon la DGMR, le marquage de bandes cyclables sur les voiries non équipées représente le premier pas pour garantir la continuité des itinéraires.

MESURE 03 > ROUTE DE LAUSANNE | ABÉRIAUX

SITUATION ACTUELLE



01. Depuis les Abériaux
02. Depuis la RC1

AMÉNAGEMENT PROPOSÉ



LOCALISATION

Cheminement piéton reliant la route de Lausanne (RC1) au bâtiment du café-restaurant des Abériaux, aux locaux du FC Prangins et Club Nautique de Prangins

PROBLÉMATIQUE

Ce cheminement piéton est la principale liaison menant de la route de Lausanne (RC1) vers le lac, le port et les équipements sportifs et de loisirs des Abériaux. Elle constitue toutefois une discontinuité pour les cycles qui n'y sont pas autorisés et qui doivent passer par la route située de l'autre côté du terrain de foot.

DESCRIPTION DE LA MESURE

La mesure consiste à autoriser les cycles sur le chemin descendant au lac (côté Genève) grâce à la pose d'un panneau «Chemin pour piétons avec plaque complémentaire Vélos autorisés (2.61)» et d'un signal «Autorisation d'obliquer à droite pour les cyclistes (5.18)» sur le feu. A terme, l'élargissement du chemin à 3.50 mètres pourrait permettre d'améliorer la cohabitation entre les cycles et les piétons.

OBJECTIF

Ajouter une liaison cyclable directe jusqu'au lac

BUDGET

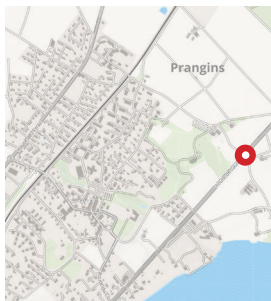
- Panneaux (2022) CHF 600.-

PROCÉDURE & PLANNING

- Horizon : 2022 (circulation cycles autorisés)
- L'élargissement du cheminement est à envisager dans le cadre d'autres projets de réaménagement aux Abériaux.

MESURE 04 > ROUTE DE LAUSANNE | POINT-DU-JOUR

SITUATION ACTUELLE



01. Depuis la RC1
02. Depuis l'hôpital

AMÉNAGEMENT PROPOSÉ



LOCALISATION

Chemin du Point-du-Jour, tronçon situé entre la route de Lausanne (RC1) et l'hôpital (hors localité)

PROBLÉMATIQUE

Ce cheminement piétonnier, longé de part et d'autre par de grands arbres, est actuellement interdit à la circulation. Il offre pourtant une liaison attractive pour des déplacements doux.

DESCRIPTION DE LA MESURE

La mesure consiste dans un premier temps à autoriser la circulation des cycles et cyclomoteurs dans les deux sens par la pose de panneaux « Circulation interdite aux voitures, automobiles, aux motos et cyclomoteurs (2.14) ». Afin de sécuriser le débouché sur la route de Lausanne (RC1 hors localité), le marquage d'une bande rouge peinte au sol et la mise en place de panneaux « Attention aux cyclistes (1.32) » sont fortement recommandées.

OBJECTIF

Renforcer le réseau cyclable entre le village et le lac

BUDGET

- 6 panneaux CHF 9'000.-
- Marquage au sol CHF 500.-

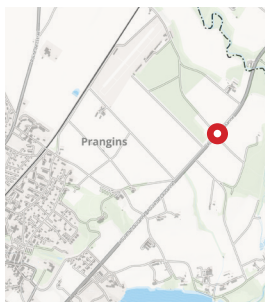
PROCÉDURE & PLANNING

- Nécessite l'approbation de la DGMR et une publication FAO
- Horizon : 2023

A terme, la requalification de la route de Lausanne (RC1 hors localité) intégrera une aide à la traversée grâce à l'aménagement d'un îlot central. La connexion avec le tronçon menant au lac sera ainsi plus aisée et sécurisée.

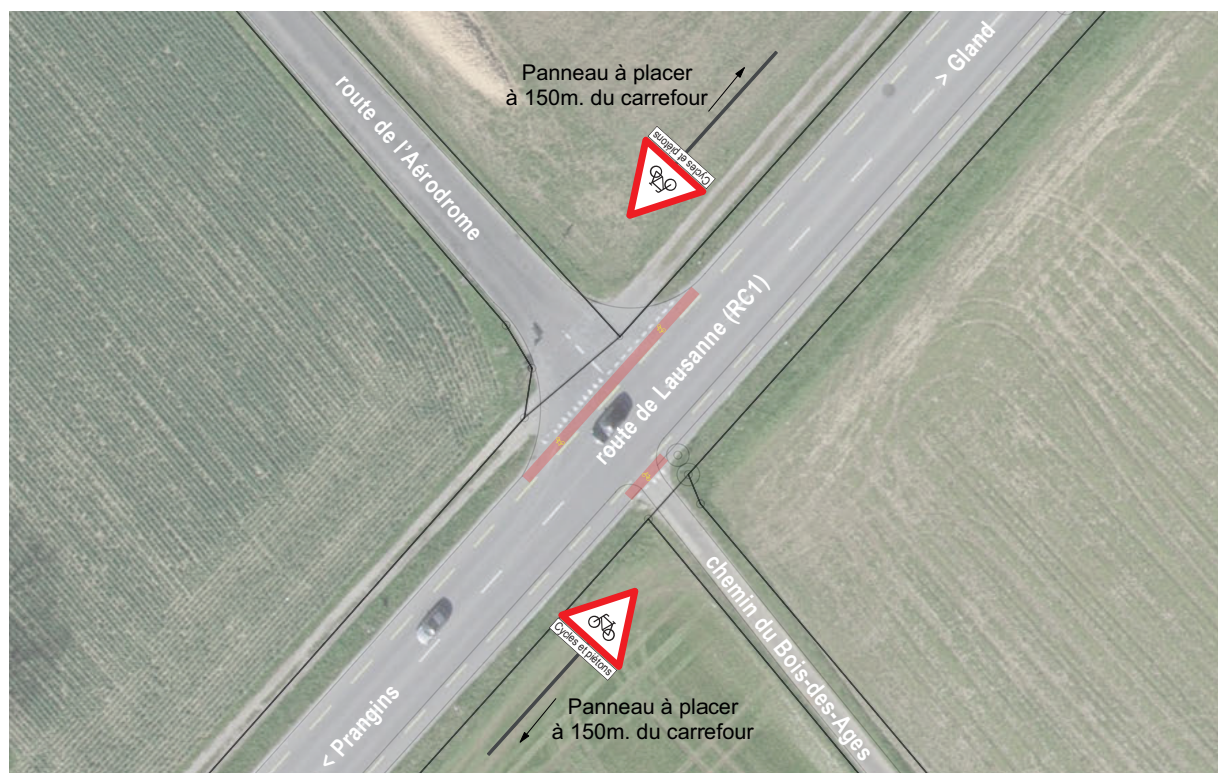
MESURE 05 > ROUTE DE LAUSANNE | BOIS-DES-AGES | AÉRODROME

SITUATION ACTUELLE



01. Depuis le chemin du Bois-des-Ages

AMÉNAGEMENT PROPOSÉ



LOCALISATION

Traversée de la route de Lausanne (RC1), au niveau de la croisée avec la route de l'Aérodrome et le chemin du Bois-des-Ages (hors localité)

PROBLÉMATIQUE

Cette traversée est particulièrement malaisée pour les piétons et les cycles, en raison des vitesses pratiquées sur la RC1 hors localité (80 km/h) et des importantes charges de trafic.

DESCRIPTION DE LA MESURE

La mesure consiste à mettre en évidence les débouchés sur la route de Lausanne (RC1) au moyen de marquages rouges et de pictogrammes cycles jaunes peints au sol. La pose de panneaux de signalisation «Attention aux cyclistes (1.32)» pourrait permettre de renforcer l'attention des automobilistes.

OBJECTIF

Sécuriser le réseau cyclable hors localité

BUDGET

- 2 panneaux CHF 3'000.-
- Marquage au sol CHF 1'000.-

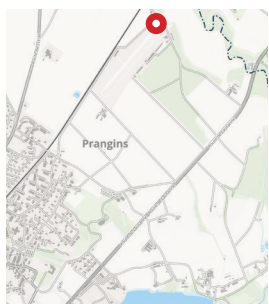
PROCÉDURE & PLANNING

- Nécessite l'approbation de la DGMR et une publication FAO
- Il semble justifié que cette mesure soit réalisée avant la requalification de la RC1 hors localité, dont les travaux ne débuteront pas avant 2027.
- Horizon : 2023

Des marquages rouges au sol peuvent être mis en œuvre à chaque débouché donnant sur la route de Lausanne (RC1), afin de renforcer l'attention des automobilistes et sécuriser le réseau cyclable hors localité.

MESURE 06 > AÉRODROME | EMOSSIÈRES

SITUATION ACTUELLE



01. Depuis la route de l'aérodrome

AMÉNAGEMENT PROPOSÉ



LOCALISATION

Intersection entre la route de l'Aérodrome et le chemin des Emossières

PROBLÉMATIQUE

L'insertion sur la route de l'Aérodrome peut être anxiogène compte tenu des vitesses élevées et du peu de visibilité offerte au niveau du débouché du chemin des Emossières. Ce carrefour se situe pourtant sur un itinéraire principal de mobilité douce identifié par le projet d'agglomération.

DESCRIPTION DE LA MESURE

La mesure consiste à réaliser un décrochement latéral (borne ou mobilier urbain), voire la mise en place d'un Stop, et à avancer la ligne d'arrêt avant le carrefour, en laissant un espace libre de 3.50 mètres pour la circulation sur la route de l'Aérodrome. La mise en place de panneaux routiers « Laissez passer les véhicules venant en sens inverse (3.09) » et « Priorité par rapport aux véhicules venant en sens inverse (3.10) » souligne ce rétrécissement de chaussée.

OBJECTIF

Réduire les vitesses pratiquées par les automobilistes et améliorer la visibilité au débouché du chemin des Emossières et, par conséquent, la sécurité des cycles

BUDGET

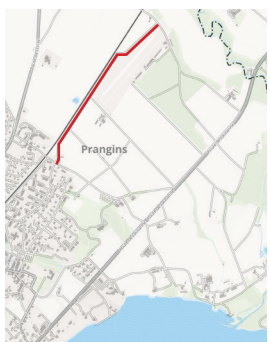
- | | |
|-------------------|-------------|
| • 2 panneaux | CHF 3'000.- |
| • 2 potelets | CHF 1'000.- |
| • Marquage au sol | CHF 500.- |

PROCÉDURE & PLANNING

- Prévoir une coordination avec l'Aérodrome
- Nécessite l'approbation de la DGMR et une publication FAO
- Horizon : 2023

MESURE 07 > ÉMOSSIÈRES

SITUATION ACTUELLE



AMÉNAGEMENT PROPOSÉ



LOCALISATION

Chemin des Emossières, entre la route de l'Aérodrome et le chemin des Chaux

PROBLÉMATIQUE

Le chemin des Emossières, qui figure parmi l'un des itinéraires du guide *La Suisse à vélo*, est interdit à la circulation des transports individuels motorisés « Excepté riverains » uniquement les week-end. En semaine, des conflits peuvent survenir entre les différents usagers de la route, notamment pour les pendulaires se rendant à vélo jusqu'à Gland.

DESCRIPTION DE LA MESURE

La mesure consiste à étendre l'interdiction de circuler aux transports individuels motorisés à l'ensemble de la semaine, ce qui nécessite le changement de la plaque complémentaire située sous les panneaux « Circulation interdite aux voitures, automobiles, aux motocycles et cyclomoteurs (2.14) », implantés au niveau des deux débouchés.

OBJECTIF

Améliorer l'agrément et la sécurité des déplacements à pied ou en mode doux sur ce chemin

BUDGET

- 2 panneaux CHF 3'000.-

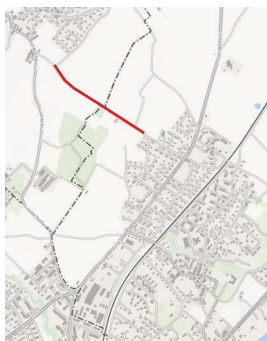
PROCÉDURE & PLANNING

- Nécessite l'approbation de la DGMR et une publication FAO
- Horizon : 2023

Certains itinéraires du réseau de mobilité douce passent par des routes étroites de type « chemins agricoles », initialement non aménagés pour les circulations motorisées et sur lesquels les croisements sont difficiles et peu sécurisants pour les piétons et les cyclistes. Une restriction de leur accès à la circulation motorisée est proposée dès lors qu'elle n'entrave pas inutilement le trafic individuel motorisé.

MESURE 08 > SOUS-LE-BOIS

SITUATION ACTUELLE



côté Prangins



côté Duillier

AMÉNAGEMENT PROPOSÉ



LOCALISATION

Chemin agricole connectant Prangins à Duillier (hors localité)

PROBLÉMATIQUE

Ce chemin posséderait un grand potentiel pour la mobilité douce s'il n'était ouvert à la circulation automobile, qui pourrait aisément emprunter le réseau principal.

DESCRIPTION DE LA MESURE

La mesure consiste à restreindre la circulation aux riverains, vélos, trafic agricole et voirie, en changeant les panneaux de signalisation implantés aux deux extrémités du chemin.

OBJECTIF

Améliorer l'agrément et la sécurité des déplacements à pied ou en mode doux sur ce chemin agricole

BUDGET

- 2 panneaux CHF 3'000.-

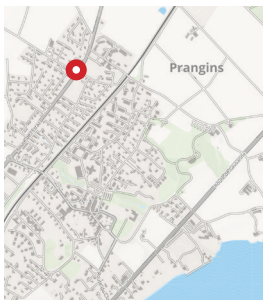
PROCÉDURE & PLANNING

- Nécessite l'accord de la Commune de Duillier
- Nécessite l'approbation de la DGMR et une publication FAO
- Mesure à intégrer dans le cadre de la mise en œuvre de la zone 30 du secteur situé au nord de la Route de l'Etraz (Sous-le-Bois, Tuilière, Mouilles) (voir p. 11)
- Horizon : 2023 (sous réserve de l'accord de Duillier)

Le détour imposé pour les riverains motorisés pour rejoindre le centre de Duillier est de l'ordre de 1.80 à 3.70 km, soit un temps de trajet moyen de 6 minutes au lieu de 3.

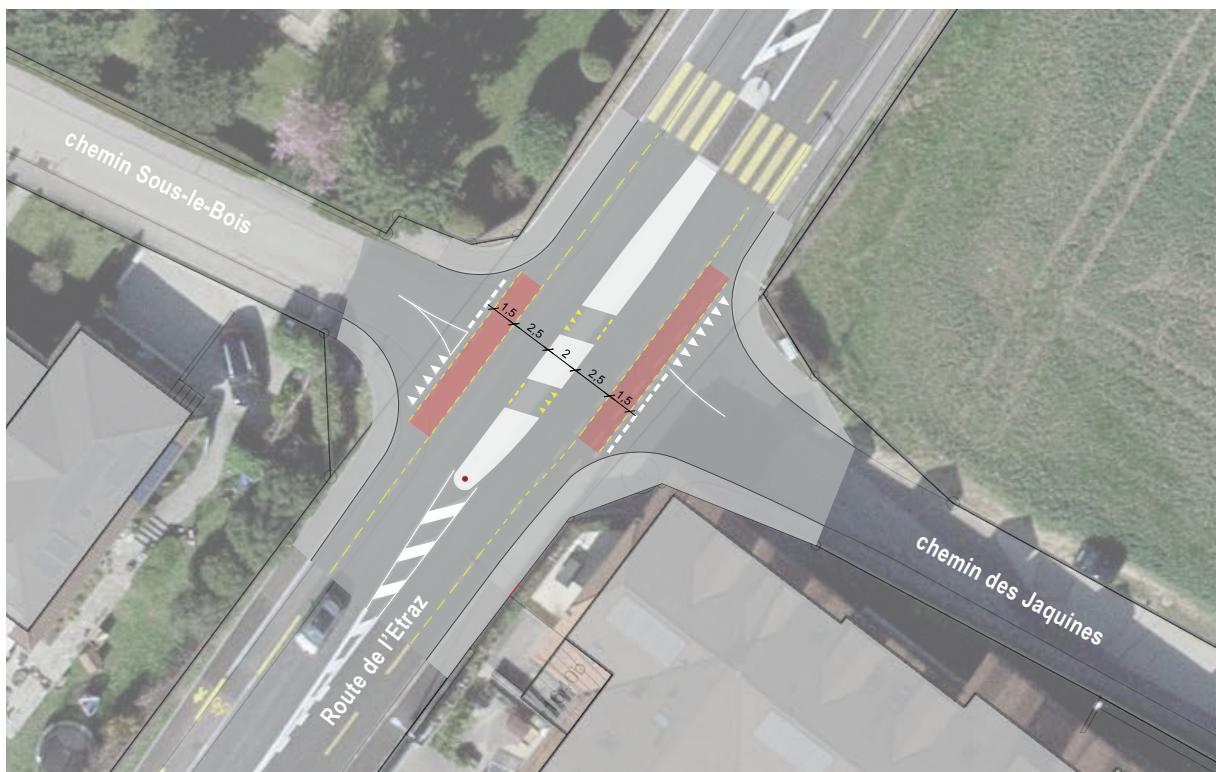
MESURE 09 > ETRAZ | JAQUINES | SOUS-LE-BOIS

SITUATION ACTUELLE



01. Depuis la route de l'Etraz direction Nyon

AMÉNAGEMENT PROPOSÉ



LOCALISATION

Intersection entre la route de l'Etraz, le chemin des Jaquines et le chemin Sous-le-Bois

PROBLÉMATIQUE

L'aménagement actuel de ce carrefour ne permet pas aux cycles de traverser la route de l'Etraz de manière sécurisée. Cela crée une rupture du réseau cyclable en direction de Duillier et l'itinéraire touristique de la Chaîne du Jura, et réciproquement, en direction du centre du village de Prangins.

DESCRIPTION DE LA MESURE

L'élargissement de la bande médiane à 2 mètres afin de permettre l'aménagement de deux refuges, à l'instar du refuge piéton, est préconisé pour faciliter le franchissement de ce carrefour à vélo.

OBJECTIF

Améliorer le confort et la sécurité des cyclistes tout en préservant la continuité du réseau

BUDGET

- Reprise îlot CHF 20'000.-

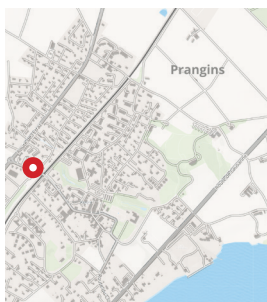
PROCÉDURE & PLANNING

- Nécessite l'approbation de la DGMR et une publication FAO
- Horizon : 2024 (ou plus tard, dans le cadre de travaux sur la Route de l'Etraz)

La discontinuité des aménagements cyclables sur la route de l'Etraz entraîne de l'insécurité pour les cyclistes et, de manière générale, de la confusion pour les usagers de la route. À moyen terme, la suppression de la bande médiane polyvalente et la création de voies de présélection est recommandée au profit d'un marquage de bandes cyclables sur les tronçons qui en sont dépourvus.

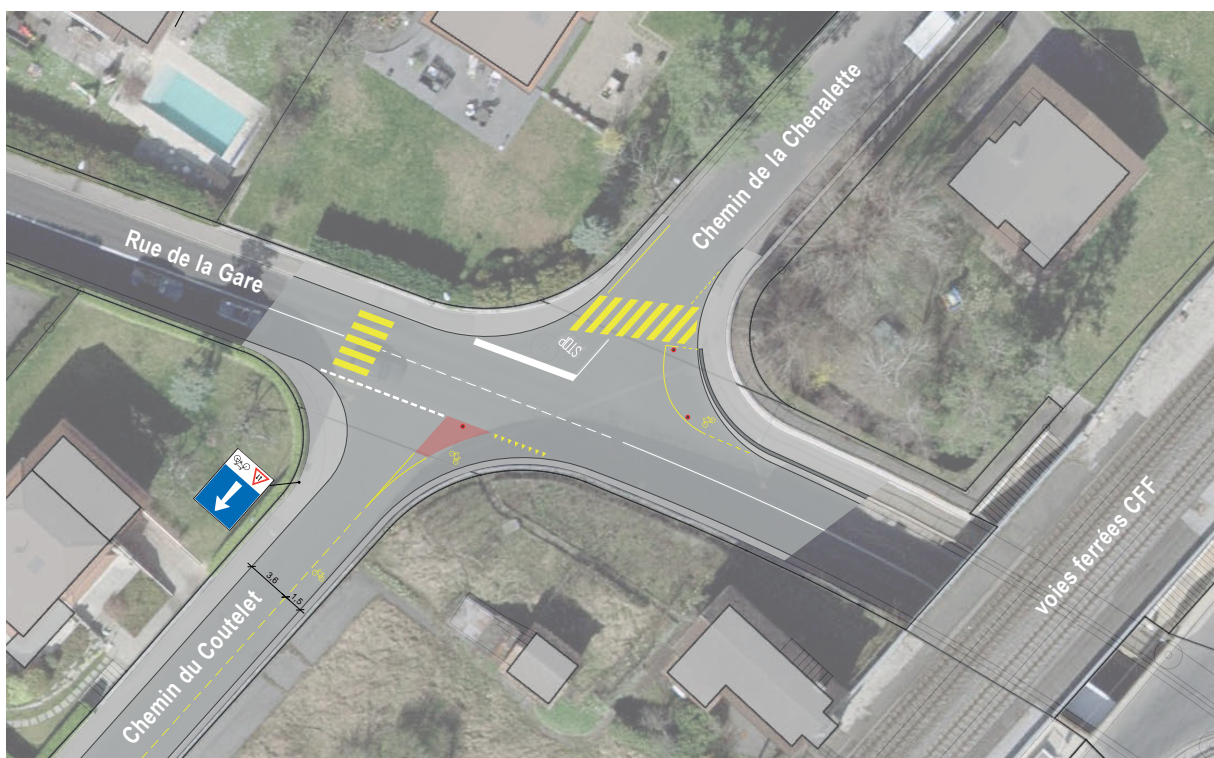
MESURE 10 > COULETEL | GARE | CHENALETTE

SITUATION ACTUELLE



01. Depuis le chem. du Coutelet
02. Vers le chem. du Coutelet

AMÉNAGEMENT PROPOSÉ



LOCALISATION

Intersection entre le chemin du Coutelet, la rue de la Gare et le chemin de la Chenalette

PROBLÉMATIQUE

Le chemin du Coutelet est en sens unique à la montée, ce qui représente une discontinuité dans le réseau cyclable. L'importante largeur du débouché du chemin de la Chenalette lui faisant face engendre des vitesses élevées, ce qui diminue la sécurité au sein du carrefour.

DESCRIPTION DE LA MESURE

Au niveau du chemin du Coutelet, l'introduction d'un contre-sens cyclable est préconisée pour rejoindre la rue de la Gare. Cela implique un marquage de la bande cyclable au sol et le remplacement du panneau actuel par le signal « Sens unique avec circulation de cyclistes en sens inverse (4.08.1) ». Le débouché sera sécurisé grâce au marquage d'un îlot au sol, la mise en place d'un potelet auto-réfléchissant et le marquage d'un cédez-le-passage. Au niveau du débouché du chemin de la Chenalette, la largeur sera réduite par une ligne de marquage au sol et la mise en place de potelets.

OBJECTIF

Assurer le développement d'un réseau cyclable direct et sécuriser le carrefour grâce à l'amélioration du marquage au sol

BUDGET

- Panneau et potelet CHF 2'000.-
- Marquage au sol CHF 2'000.-

PROCÉDURE & PLANNING

- Nécessite l'approbation de la DGMR et une publication FAO
- Mesure à intégrer dans le cadre de la mise en œuvre de la zone 30 du secteur situé au nord de la Route de l'Etraz (Sous-le-Bois, Tuilière, Mouilles) (voir p. 11)
- Horizon : 2023

MESURE 11 > PROMENTHOUX

SITUATION ACTUELLE



AMÉNAGEMENT PROPOSÉ



LOCALISATION

Route de Promenthoux, depuis la route de Lausanne (RC1) jusqu'au chemin de la Côte-Rôtie (hors localité)

PROBLÉMATIQUE

La route de Promenthoux permet d'accéder à la plage depuis la route de Lausanne (RC1). Très fréquentée par les usagers des modes doux, elle constitue un itinéraire de randonnée d'importance nationale. En période estivale, l'agrément et la sécurité de cet axe sont cependant fortement perturbés par le trafic automobile et le stationnement sauvage. De plus, la chaussée est en très mauvais état (voir photos). Au niveau de la plage, où la circulation est à sens unique, l'absence de contre-sens cyclable contraint les cyclistes désirant remonter au village à emprunter le chemin de la Côte-Rôtie jusqu'à la route de Lausanne, qu'ils doivent nécessairement traverser pour ensuite rejoindre le chemin des Chaux ou la route du Clos.

DESCRIPTION DE LA MESURE

La mesure comprend l'introduction d'une zone 30 (voir p. 14) et l'aménagement d'un contre-sens cyclable sur le tronçon en sens unique. Cela implique la suppression des places de stationnement situées au nord de la route, la réorganisation des places destinées aux deux-roues et la mise à jour des panneaux de signalisation. Durant la période estivale, les places de stationnement côté plage seront réservées à la dépose-minute. Cet aménagement suppose au préalable une réfection de la chaussée.

OBJECTIF

Renforcer le réseau cyclable reliant la plage au village

BUDGET

- Réfection de la chaussée et réaménagement CHF 200'000.-

PROCÉDURE & PLANNING

- Mesure à intégrer au préavis relatif à la réfection de la route de Promenthoux (planifié en 2023)
- Mise en oeuvre : 2024, sous réserve de l'acceptation du préavis

MESURE 12 > BOSSIÈRE

SITUATION ACTUELLE



AMÉNAGEMENT PROPOSÉ (à court terme)



LOCALISATION

Route de la Bossière depuis le centre du village jusqu'à la route de Lausanne (RC1)

PROBLÉMATIQUE

La route de la Bossière constitue le principal axe du réseau communal menant du village jusqu'aux Abériaux (RC1) et à la plage de Promenthoux. Son aménagement actuel, en sens unique descendant, intègre des bandes longitudinales piétonnes et des potelets implantés au sud du tronçon. Cet aménagement récent date de 2019 et répond aux difficultés d'accès rencontrées par les riverains de la route de la Bossière, laquelle était à l'époque à double-sens.

L'absence de contre-sens cyclable sur cet axe majeur de la planification régionale à vélo contraint toutefois les cyclistes à faire un détour de l'ordre de 500 mètres à la montée, via la route de Lausanne (RC1) et la route du Clos ou le chemin des Chaux.

En outre, cette mesure constitue un élément de réponse à l'interpellation de M. Yvan Bucciol, « Interdiction des vélos à la montée de la route de la Bossière » adressée au Conseil communal en février 2021.

DESCRIPTION DE LA MESURE

La mesure consiste à introduire un contre-sens cyclable à la montée, ce qui contraint à supprimer les aménagements piétons situés au sud. Cette mesure va de pair avec l'abaissement à 30 km/h planifié sur la route de la Bossière (voir p. 13) et la vitesse de fait limitée des cycles circulant à la montée. Il convient également de noter que, suite à la crise sanitaire, la vision cantonale et la réglementation concernant les usages mixtes (piétons/deux-roues) ont considérablement évolué en faveur de la mobilité douce ces dernières années.

Dans un premier temps, des aménagements légers (type marquage, potelets) seront privilégiés. Néanmoins, la mise en place d'un trottoir avec cycles autorisés à la montée pourrait à terme être envisagée (voir ci-après). Cet aménagement conséquent nécessite un préavis.

AMÉNAGEMENT PROPOSÉ (à long terme)



OBJECTIF

Renforcer le réseau cyclable du lac jusqu'au centre du village

BUDGET

- | | |
|-----------------------------------|--------------|
| • Panneaux | CHF 2'000.- |
| • Fraisage et dépose des potelets | CHF 17'000.- |
| • Marquage au sol | CHF 15'000.- |

PROCÉDURE & PLANNING

- Nécessite l'approbation de la DGMR et une publication FAO
- Mesure à intégrer dans le cadre de la mise en œuvre de la zone 30 de la route de la Bossière (voir p. 14)
- Horizon : 2023 (mesure à court terme)

Carte en format A3, p. 36

MESURE 13 > BOSSIÈRE | OSCAR FOREL

SITUATION ACTUELLE



01. Depuis la route de la Bossière
02. Chemin Oscar Forel

AMÉNAGEMENT PROPOSÉ



LOCALISATION

Route de la Bossière et chemin Oscar Forel, sur la parcelle de l'hôpital psychiatrique

PROBLÉMATIQUE

Les voies carrossables du parc arboré de l'hôpital psychiatrique de Prangins sont aujourd'hui interdites à la circulation motorisée en dehors des véhicules liés à l'activité hospitalière. Le tronçon de la route de la Bossière, qui devient le chemin Oscar Forel et aboutit sur la route de Bénex, offre pourtant une liaison sécurisée et privilégiée pour effectuer des déplacements doux depuis le lac jusqu'au centre du village.

DESCRIPTION DE LA MESURE

La mesure consiste à créer une servitude de passage public à pied et à vélo en faveur de la Commune de Prangins, depuis la route de la Bossière jusqu'à la route de Bénex. Cela nécessite la pose de panneaux « Circulation interdite aux voitures, automobiles, aux motocycles et cyclomoteurs (2.14) » avec la plaque complémentaire « Hôpital excepté » aux deux extrémités de la servitude et la mise en place d'une signalétique permettant de valoriser l'ouverture de ce cheminement aux cycles.

OBJECTIF

Renforcer le réseau cyclable entre la route de Lausanne et le village

BUDGET

- Panneaux CHF 5'000.-

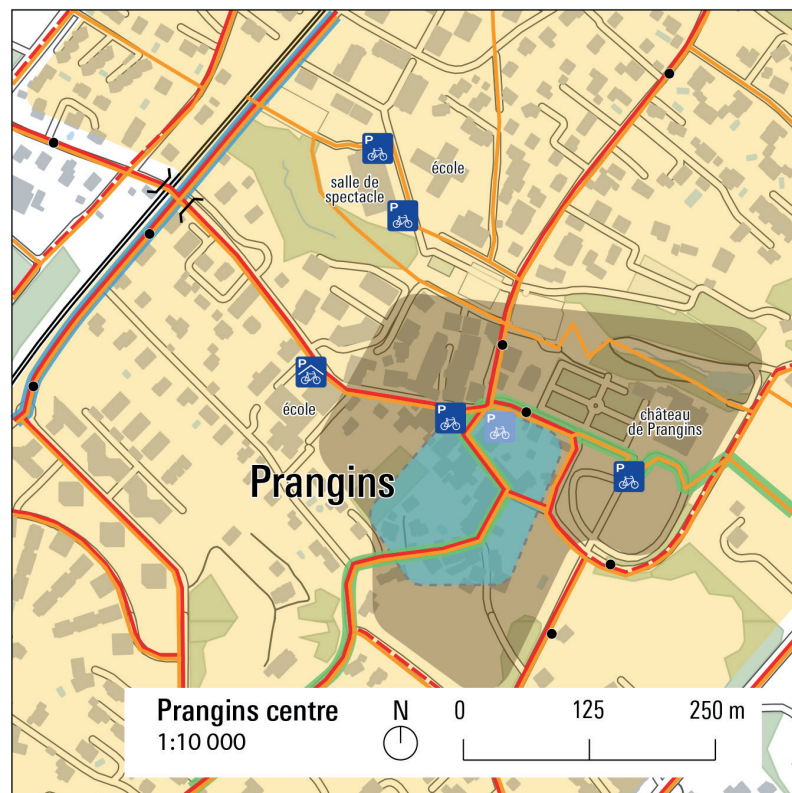
PROCÉDURE & PLANNING

- Nécessite l'accord des propriétaires (CHUV, Canton)
- Nécessite une publication FAO et l'inscription au registre foncier
- Horizon : 2023 (démarche en cours)

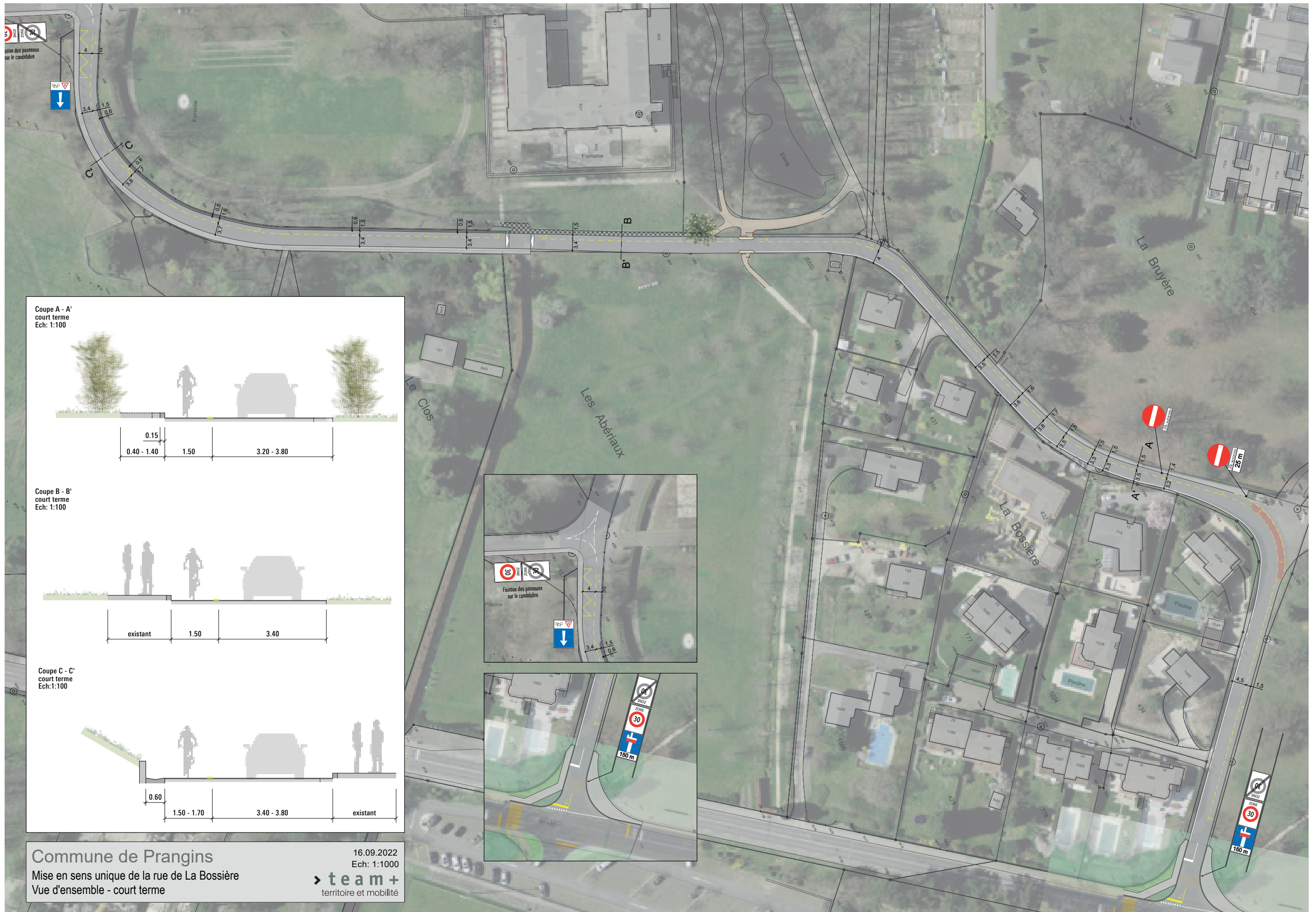
Commune de Prangins

Réseaux cyclable et piétonnier

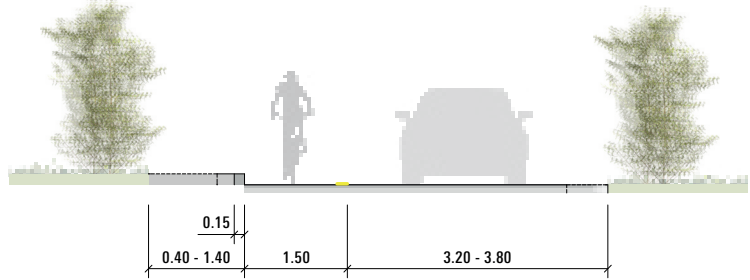
- | existant | | planifié | | |
|----------|--|----------|---------|--|
| | | amélioré | nouveau | |
| | | | | réseau piétonnier |
| | | | | réseau piétonnier touristique (SuisseMobile) |
| | | | | réseau cyclable |
| | | | | réseau cyclable touristique (SuisseMobile) |
| | | | | passerelle/passage sous-voie |
| | | | | stationnement vélo non couvert |
| | | | | stationnement vélo couvert |
| | | | | centre historique |
| | | | | zone à vitesse modérée (périmètre indicatif) |
| | | | | gare, arrêt de bus |



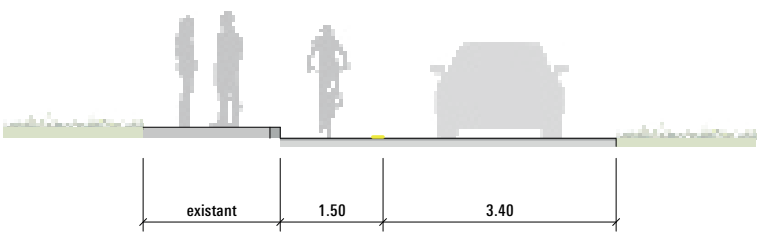




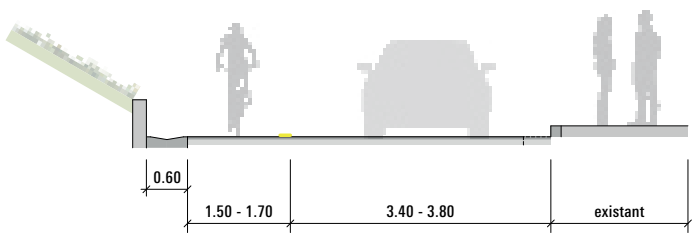
Coupe A - A'
court terme
Ech: 1:100



Coupe B - B'
court terme
Ech: 1:100



Coupe C - C'
court terme
Ech: 1:100



Commune de Prangins

Mise en sens unique de la rue de La Bossière
Vue d'ensemble - court terme

16.09.2022
Ech: 1:1000

> team+
territoire et mobilité



Impressum

Cartes et illustrations

team + et Service de l'Urbanisme

Textes

team + et Service de l'Urbanisme

Photographies

team + et Service de l'Urbanisme

Mise en page

Service de l'Urbanisme

Collaboration au projet

Christian Jaeger (team +, coordination de l'étude)

Gaël Vietti-Violi (team +, chef de projet)

Benoît Périllard (team +, dessinateur)

Aurélie Buisson (Commune de Prangins, Service de l'Urbanisme, responsable)

Bérénice Pinon (Commune de Prangins, Service de l'Urbanisme, ancienne responsable)

Eric Zahnd (Commune de Prangins, Service Travaux publics, déchets, voirie & espaces verts, responsable)

Dominique Ella-Christin (Municipalité de Prangins, Syndique et Municipale en charge de l'Urbanisme)

Raphaël Charles (président de l'association Pro Velo La Côte)

Municipalité de Prangins

Commission consultative des projets municipaux

Riverains du chemin de Trembley