



COMMUNE DE GENOLIER

Place du Village 5 - 1272 Genolier
tél. 022 366 86 30
www.genolier.ch - greffe@genolier.ch

Réponse au postulat du 16 mars 2023, déposé par M. Martin Schläpfer concernant une demande d'étude de la mobilité multimodale à Genolier

En préambule, la Municipalité tient à remercier la Présidente du Conseil Communal pour ses recherches en vue de l'application correcte du règlement régissant les motions et les postulats.

Pour faire suite à cette demande, la Municipalité souhaite informer le Conseil sur les divers projets, tant régionaux que communaux, relatifs à la mobilité.

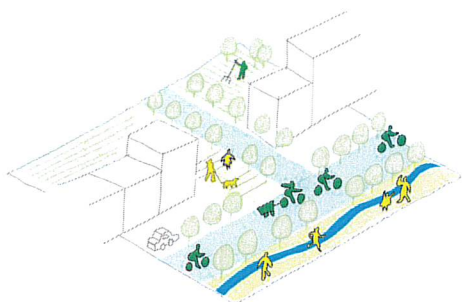
Vision supra régionale 2050

Au travers des études réalisées par le Grand Genève, une vision de mise en réseau d'un maillage multimodale priorisant la mobilité douce et les transports en commun a été élaborée. Ces réflexions font partie d'une étude globale intégrant les prévisions de l'augmentation de la population dans le Grand Genève (entre 200'000 et 400'000 habitants supplémentaires) Cette étude globale, outre l'aspect mobilité ci-dessous, porte également sur les enjeux environnementaux, sociaux, économique, etc.

Mise en réseau

2.2.2 LA MISE EN RÉSEAU

En 2050, un maillage multimodal priorisant les mobilités actives et les transports publics assure un fonctionnement plus équilibré de l'agglomération, incluant des relations tangentielles. Par souci de limitation de l'artificialisation, un principe de requalification des voiries et autres espaces publics a aussi systématiquement été réalisé.



... À TRAVERS UN MAILLAGE MULTIMODAL DÉCARBONÉ

Le réseau privilégie le recours aux modes actifs et aux transports publics tout en reconnaissant la diversité des situations territoriales.

MOBILITÉ ACTIVE

- Maillage piéton pour soutenir la proximité, y compris avec le réseau socio-écologique (voir axe 1)
- Axes forts vélos (liaisons principales, secondaires et des dessertes, voies vertes)
- Espace public (zones piétonnes, priorité piétonne, rue, chemin, place, etc.) mis en réseau

TRANSPORT EN COMMUN

- Systèmes lourd et capacitaires ferroviaire ou mode à définir, car express
- Tram, BHNS
- Bus urbains.

INTERFACES MULTIMODALES ET RABATTEMENT

- Offres multimodales de rabattement et stations de mobilité partagée et services de mobilités
- Plateformes multimodales de rabattement

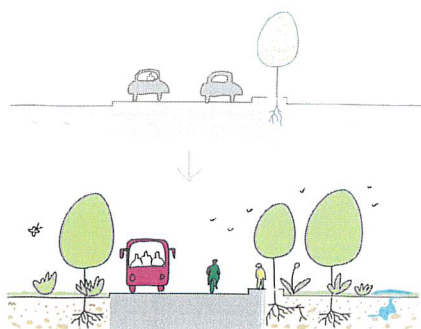
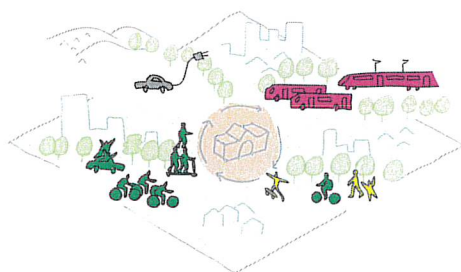
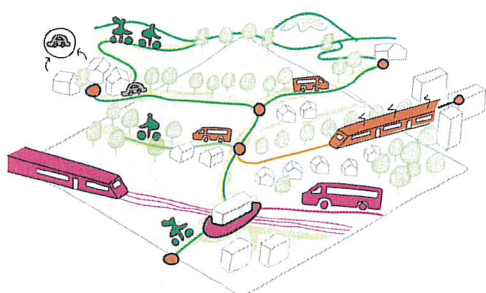
TRANSPORT INDIVIDUEL MOTORISÉ

- Adaptation du réseau routier pour répondre aux objectifs de décarbonation

... À TRAVERS LA REQUALIFICATION DES ESPACES PUBLICS

Le domaine public est requalifié en tenant compte des objectifs multiples auxquels il doit répondre : espace de vie, qualité naturelle du paysage, réponse aux enjeux du dérèglement climatique, de nature en ville, de besoins de mobilités personnelles et professionnelles.

Pour ce qui est du réseau viaire, les objectifs sont modulés selon les typologies de voiries : l'allée, la rue, l'avenue, la route, la voie verte, la voie rapide.



RÉSEAUX MD

zones de priorisation piéton et vélo (toutes polarités)



axes structurants vélo



réseau hameaux / villages

RÉSEAUX TC/TIM



réseau ferré / car express



réseau ferré / car express; tracés à affiner



réseau capacitaire; mode et tracé à définir



réseau de tram / BHNS



liaisons lacustres structurantes

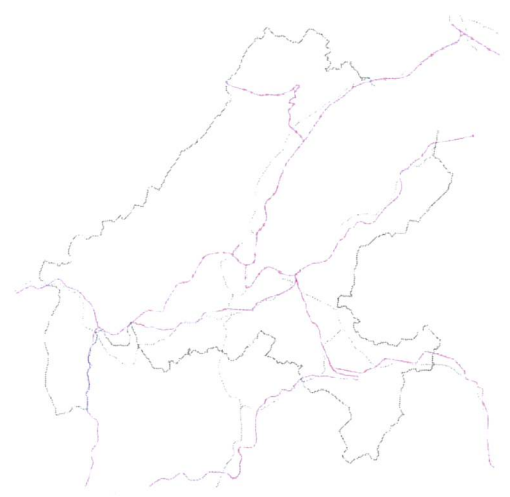


rabattement

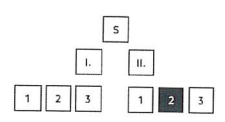
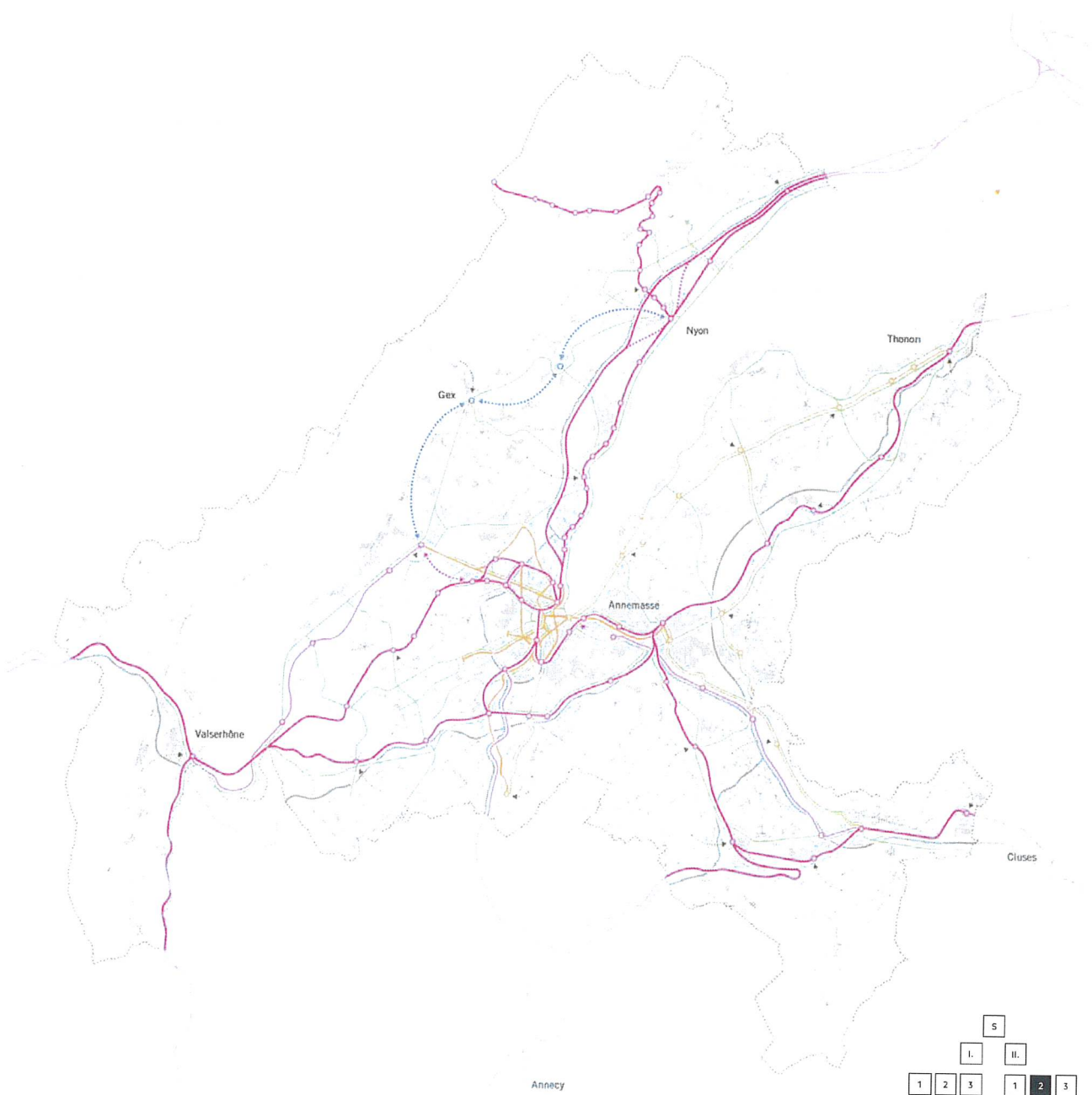


réseau structurant TIM

Réseau TC et TIM existant



Le territoire mis en réseau. 1: 400 000



MAILLAGE MULTIMODAL

TRANSPORTS EN COMMUN:

optimiser l'ensemble des relations entre les polarités du territoire à travers des réseaux structurants constituant l'armature de l'urbanisation compacte.

- ||||| transport structurant capacitaire (liaison ferroviaire ou mode à définir)
- ↔ axe structurant TC (tram, BHNS, car express)
- ↔ liaison TC principale

MODES ACTIFS:

renforcer le rôle et la pratique au travers d'une offre hiérarchisée capacitaire et sans discontinuités fonctionnelles.

- zone de priorisation piéton/vélo
- ↔ axe fort vélo
- ↔ liaison cyclable principale

TRANSPORTS INDIVIDUELS MOTORISÉS ET RABATTEMENT:

proposer une alternative dans les zones où les alternatives restent partielles en portant une réduction des émissions (occupation des véhicules, motorisation, transfert modal...).

- ↔ liaison TIM à faible émission carbone
- gare/interface TC principale
- P.R park & rail
- B.R bike & rail

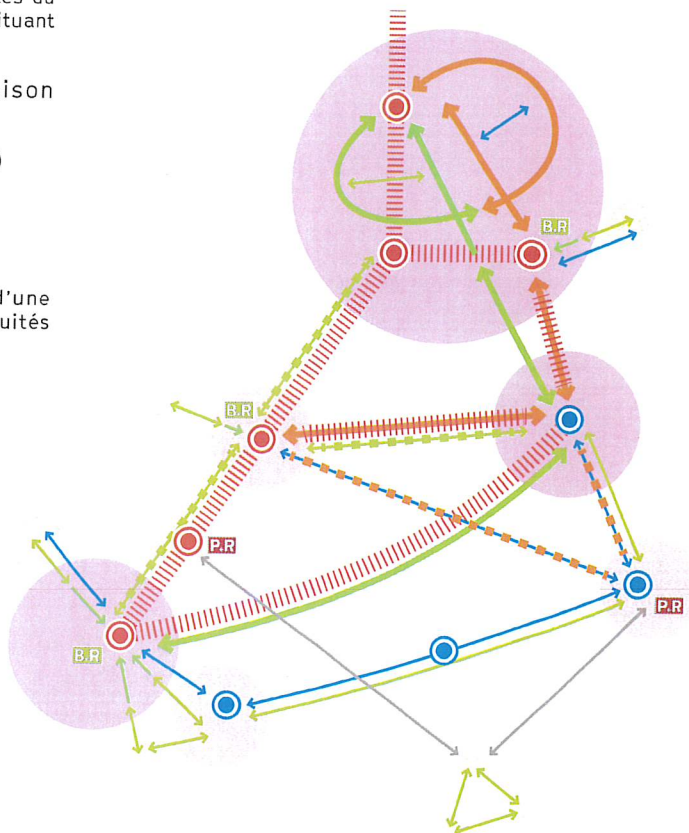


Schéma de principe du maillage intermodal entre les polarités

Le schéma ci-dessus définit les principes d'organisation des réseaux entre les différentes entités territoriales qui composent le Grand Genève. Il permet de répondre à la demande en déplacements pour tous les motifs.

Un réseau structurant capacitaire interurbain relie les principales polarités du Grand Genève avec une ambition forte sur la fréquence et l'amplitude des lignes. Cette ambition peut nécessiter, selon les cas, d'améliorer l'offre ou développer l'infrastructure selon des modalités d'exploitation à préciser (ferroviaire, mode capacitaire à définir, cars express).

Un réseau de transports publics urbain (tramways et bus à haut niveau de service) relie les quartiers avec une desserte fine, suffisamment dimensionnée et attractive. Les bourgs, villages et petites villes situées à proximité des agglomérations centrales bénéficient également de cette desserte.

Un réseau de bus avec un cadencement et des capacités élevées relie les villages et bourgs satellites entre eux et organise le rabattement.

Pour encourager la marche à pied et le vélo :

- Le réseau viaire est pensé en priorité pour soutenir le développement de la marche notamment dans les localités dans une perspective de favoriser la vie du quotidien dans la proximité. Des axes forts vélos relient les polarités principales, même quand les distances à parcourir sont relativement importantes.
- Les axes cyclables principaux assurent la desserte structurante entre les entités territoriales de tous ordres et participent au rabattement vers les interfaces multimodales. Des pistes cyclables complètent le réseau viaire existant.
- Des services de mobilités notamment partagées soutiennent également l'accessibilité multimodale du « dernier kilomètre » et un usage efficient des transports individuels motorisés (taux d'occupation, usage partagé, motorisation transbordement...).
- Le réseau viaire permet également de soutenir les déplacements automobiles nécessaires notamment pour les personnes à mobilité réduite ou le transport professionnel

REQUALIFICATIONS DIFFÉRENCIÉES

TYPE D'ESPACE PUBLIC

- allée
- rue
- avenue
- route
- ⊖ voie rapide
- ⋯ voie verte

POLARITÉ

- villes
- bourgs et petites villes
- villages et bourgs satellites
- hameaux et villages en réseau
- quartier

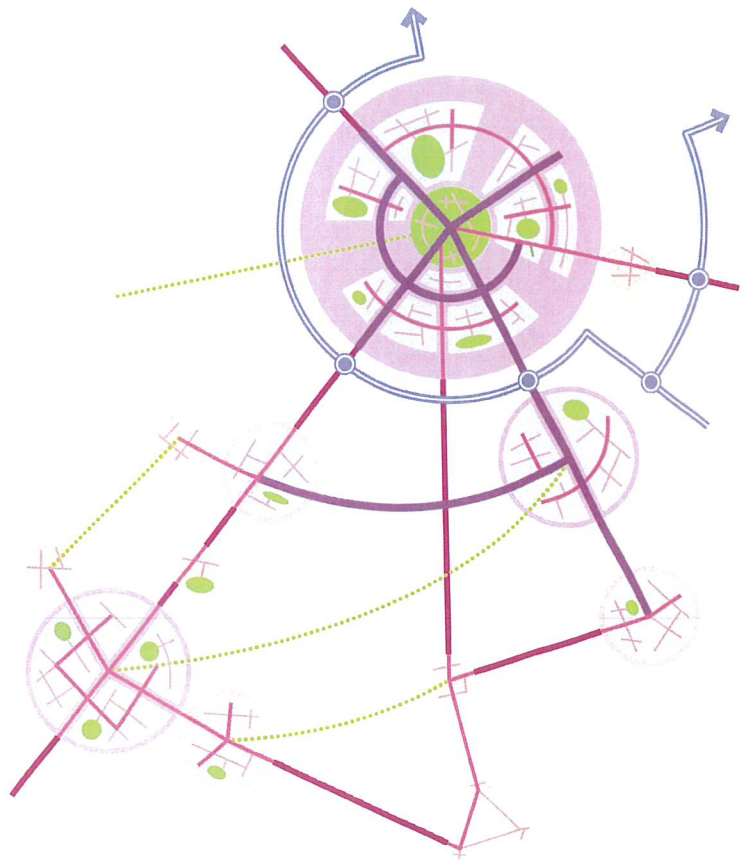


Schéma de principe en et hors urbanité

Le réseau viaire de l'agglomération doit muter pour soutenir l'évolution des comportements de mobilité.

La Stratégie multimodale transfrontalière 2050 table, avant tout développement, sur une réaffectation des capacités routières en section et aux intersections pour assurer le développement des transports publics et des modes actifs.

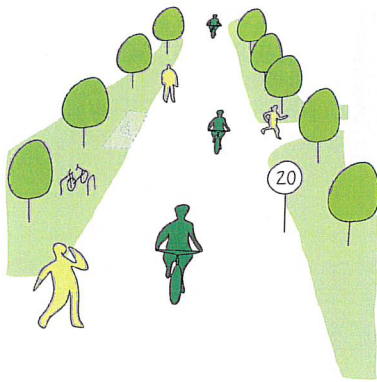
Une nouvelle typologie du réseau viaire qui n'évoque pas seulement des fonctionnalités, mais également des qualités en termes d'intégration et d'aménagement permet de décliner une organisation fondée sur six catégories

- *L'allée répond au besoin d'accessibilité locale et de desserte fine. Soutenant la priorité piétonne, son aménagement répond s'inscrit dans une logique de mixité des flux et de cohabitations des modes ;*
- *La rue structure et canalise l'accessibilité des quartiers urbains et des entités villageoises. Considérant un principe de séparation des flux, elle soutient en priorité l'usage du vélo à travers des équipements cyclables continus et sûrs ;*
- *L'avenue urbaine structure et distribue la demande entre les polarités et les interfaces principales. Elle intègre des sites propres dédiés aux transports publics structurants afin de leur donner la priorité ;*

- *La route structure et canalise le lien entre les différentes polarités. Son aménagement doit garantir la sécurité des cyclistes et des piétons et la progression des transports publics au travers d'équipements dédiés ;*
- *La voie rapide structure et distribue la demande motorisée à l'échelle de l'agglomération et au niveau suprarégional. Une voie est systématiquement dédiée aux car express, au covoiturage et au trafic logistique ;*
- *La voie verte accueille les mobilités actives pour différents motifs de déplacements notamment ceux liés aux loisirs et à la déambulation dans la perspective d'espace public linéaire. Voie hors trafic elle est conçue selon un principe de mixité.*

De façon générale, il est visé un trafic apaisé et plus fluide grâce à une réduction des écarts de vitesse entre les modes, favorable tant à la sécurité des usagers qu'à la qualité de vie dans les espaces bâtis par une réduction des nuisances engendrées par les mobilités. Afin de permettre le déploiement de ces usages, le stationnement sur voirie est, dans la mesure du possible, supprimé. L'arrêt doit rester possible.

L'ALLÉE

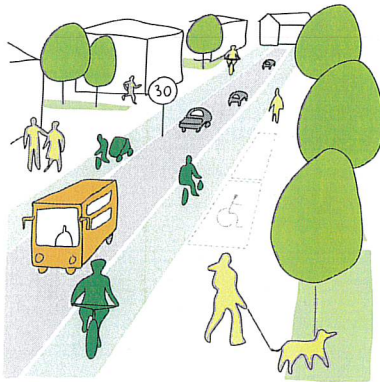


L'allée répond au besoin d'**accessibilité locale et de desserte fine**. Les piétons et mobilités actives sont, de manière générale, prioritaires. La vitesse est limitée à **20 km/h** dans une logique de mixité des flux, et de cohabitations des modes (traversées libres, zones de rencontre, zones piétonnes avec potentielle dérogation cycles). L'organisation peut se faire en sens unique pour dégager de l'espace.

Sur les abords, les **stationnements** sont dévolus aux cycles (vélo, VAE, vélo-cargo notamment utilisé pour la logistique urbaine) et aux usages spéciaux (personnes à mobilité réduite, logistique, autopartage), ou localement à une offre de très courte durée (prise en charge ou dépose de matériel ou personne).

Les **aménagement paysagers** visent notamment à optimiser le confort des usagers des modes actifs mais aussi lutter contre les îlots de chaleur urbains, renforcer le lien social, développer la qualité de séjour et favoriser la biodiversité en ville.

LA RUE



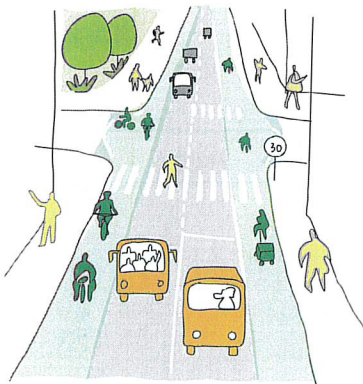
La rue structure et canalise l'**accessibilité des quartiers urbains et des villages**. Sur les sections comme aux intersections, la priorité est donnée aux piétons, cycles et transports publics.

La vitesse est limitée à **30 km/h** en localité avec un principe de **séparation des flux**. Des équipements cyclables standards, des voies bus assurent la progression des TC aux intersections, et au maximum 2 x 1 voie sont dédiés au trafic individuel motorisé ou une organisation en sens unique pour dégager de l'espace.

Le **stationnement** sur ses abords est dévolu aux cycles (vélo, VAE, vélo-cargo notamment utilisé pour la logistique urbaine) et localement aux usages spéciaux (personnes à mobilité réduite, logistique, autopartage).

Les **aménagement paysagers** visent notamment à optimiser le confort des usagers des modes actifs mais aussi la qualité de séjour le renforcement du lien social, la lutte contre les îlots de chaleur urbains, et favoriser la biodiversité en ville.

L'AVENUE (AXE MULTIMODAL STRUCTURANT)



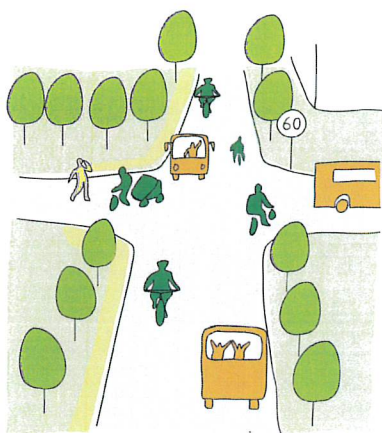
L'avenue urbaine structure et distribue la demande entre les polarités et les interfaces principales. Sur les sections comme aux intersections, la priorité est donnée aux piétons, cycles et transports publics.

En localité, la vitesse est limitée à **30 km/h** avec un principe de séparation des flux proposant des sites propres dédiés aux transports publics structurants (tram/BHNS, ouverts ou non aux véhicules individuels motorisés, maximum 2 x 1 voie), des équipements cyclables capacitaires (axes forts) et des larges trottoirs.

Aucun stationnement n'est prévu le long d'avenues pour laisser place aux différents modes de déplacement.

Les **aménagement paysagers** visent notamment à optimiser le confort des usagers des modes actifs mais aussi la qualité de séjour, le renforcement du lien social, les ambiances sonores, la lutte contre les îlots de chaleur urbains, et favoriser la biodiversité en ville.

LA ROUTE



La route structure et canalise le lien entre les différentes polarités, hors traversées de localité.

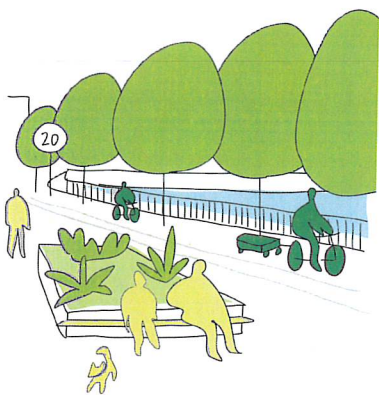
La priorité modale (en section et aux intersections) est donnée aux cycles et aux transports publics.

La vitesse est limitée au maximum à **60 km/h**. Dans un principe de séparation des flux. La route propose des équipements cyclables standards, des voies bus pour assurer la progression des TC aux intersections et, au maximum, 2 x 1 voie dédiée au trafic individuel motorisé. Parfois, une organisation en sens unique permet de dégager de l'espace en faveur d'autres usages.

En général sans trottoir un cheminement piéton peut être aménagé hors chaussée.

Aux intersections les franchissements des mobilités actives sont sécurisés par des aménagements spécifiques (îlot central, éclairage, ralentisseur).

LA VOIE VERTE (ESPACE PUBLIC LINÉAIRE)

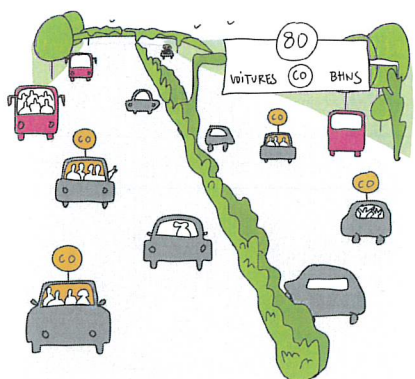


La voie verte constitue une typologie de réseau spécifique conçu comme un espace public linéaire accueillant les mobilités actives. Elle offre des conditions de sécurité propices à tout type d'usage et d'utilisateurs. La priorité modale en section et aux intersections est donnée aux cycles et piétons.

La vitesse est adaptée en fonction de la période et du contexte local (max. **15 à 20 km/h** à vélo). La voie se trouve principalement hors trafic motorisé, parfois en cohabitation avec le trafic agricole en milieu rural et il n'y a pas, en général, de séparation entre piétons et cycles en section, dans une logique de mixité encourageant l'attention mutuelle entre les usagers. D'autant que l'interdiction des VAE est excluante pour certaines catégories de population (personnes âgées p.ex.) ou de territoire (topographie difficile). Du moment que la limite de vitesse est respectée, les VAE ne sont pas plus dangereux que les autres cycles.

Les aménagements paysagers visent notamment à optimiser le confort des usagers (confort thermique, esthétique paysagère) et renforcer la l'infrastructure écologique. Pour faciliter la déambulation, une charte graphique spécifique jalonne le cheminement.

LA VOIE RAPIDE



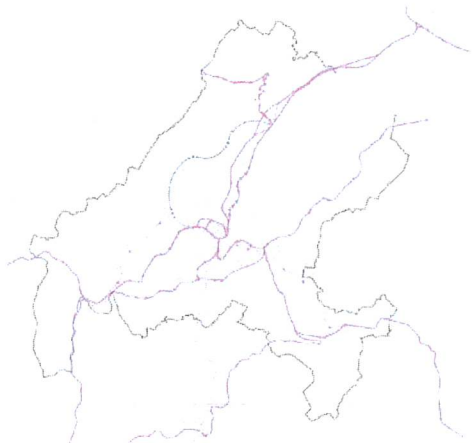
La voie rapide structure et distribue la demande motorisée multimodale à l'échelle de l'agglomération et au niveau suprarégional. La priorité est donnée en section aux car express, au covoiturage et au trafic logistique.

La vitesse peut y être limitée en fonction de l'heure. Un principe de séparation des flux avec voie dédiée au car express, au covoiturage et au trafic logistique peut être proposé. La signalisation est dynamique et les bretelles d'accès repensées pour prioriser les flux prioritaires. Des dispositifs d'arrêts (dans une perspectives d'interfaces optimisée) de car express sont installés pour améliorer la vitesse commerciale.

Des efforts d'intégration paysagère, de lutte contre les nuisances sonores et d'atténuation de l'effet de coupure de la voie rapide au moyen de dispositifs de franchissement pour les humains et la faune sont déployés.

MAILLAGE DE TRANSPORT EN COMMUN

Le réseau de transports publics du Grand Genève doit poursuivre son développement par étape pour une montée en puissance tournée vers les besoins des usagers, d'une part pour assurer le report modal nécessaire et d'autre part pour répondre à l'augmentation des besoins en déplacements (issue de la croissance de la population et des emplois). Le réseau de transports publics structurant s'articule autour des systèmes complémentaires et interconnectés suivants :



RÉSEAU RÉGIONAL ET INTERURBAIN

Le réseau structurant capacitaire constitue une véritable colonne vertébrale de l'agglomération, permettant d'assurer les déplacements de distances importantes grâce à des vitesses élevées dans une perspective d'alternative crédible aux transports individuels motorisés. Au sein du cœur d'agglomération, il est le support des plus grands volumes de déplacements. En périphérie, en fonction des territoires desservis et dans une logique de maximisation de l'effet réseaux, une offre capacitaire est développée. Un renforcement de l'offre est prévu sur l'ensemble du réseau territoire, en adéquation avec les différentes typologies de polarités urbaines. Visant à étendre la couverture spatiale, le réseau de car express, relie les secteurs de développement éloignés du cœur d'agglomération ne bénéficiant pas de ligne ferroviaire, en privilégiant la vitesse commerciale à la desserte territoriale.



RÉSEAU URBAIN

Constituant le réseau d'axes structurants de transports publics en milieu urbain, les trams et les bus à haut niveau de service (BHNS) offrent des capacités de transport substantielles et des vitesses commerciales élevées grâce aux priorités dont ils bénéficient dans le trafic. Ce réseau assure des liaisons radiales et tangentielles autant dans le cœur d'agglomération qu'entre les polarités principales du Grand Genève pour lesquelles une logique de cabotage permet de desservir les entités de moindre importance sans détours.



RABATTEMENT ET INTERFACES

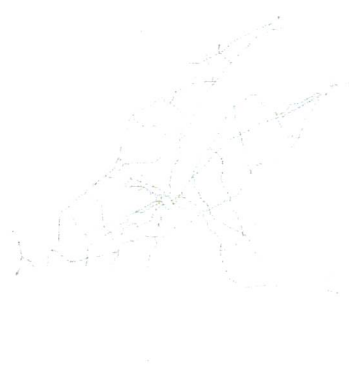
Le rabattement vers les principales interfaces s'opère notamment via un réseau de bus principal. Ces offres bénéficient de priorités fortes et d'une lisibilité importante de manière à orienter les usagers vers les TC structurants. Ces dessertes se développent en complémentarité avec les infrastructures de rabattement cyclables en tenant compte de l'attractivité de ce mode suivant la localisation de l'interface. Le rabattement TP à échelle plus fine du territoire et au-delà des périmètres centraux est assuré par des lignes de bus électriques à fréquence urbaine ou périurbaine qui répondent également à une demande de déplacements plus locale (tous motifs).

Les interfaces multimodales, sont aménagées de sorte à assurer un fonctionnement efficace et attrayant. Elles accueillent des services de mobilités partagés permettant de répondre à la logique du dernier kilomètre.

MAILLAGE DE MOBILITÉ ACTIVE ET INDIVIDUELLE

Les mobilités actives (marche et vélo) sont appelées à jouer un rôle décisif au niveau de l'ensemble des entités territoriales qui composent l'agglomération du Grand Genève. À ce titre, ces modes doivent être encouragés par la création de conditions-cadres favorables à leur pratique, encourageant par sa qualité spatiale (espaces publics) et reflétant leur importance stratégique. Les modes actifs peuvent également constituer un élément central de la chaîne de déplacement et contribuer à diminuer les nuisances associées (pollution atmosphérique et sonore), à soutenir la santé publique et la qualité de vie ainsi qu'à renforcer l'usage des transports publics.

RÉSEAU VÉLO STRUCTURANT



Le développement des équipements destinés aux cyclistes cible l'ensemble des motifs de déplacement. La stratégie multimodale transfrontalière (SMT) 2050 projette l'aménagement d'un réseau cyclable finement maillé, sans discontinuité, offrant des itinéraires sécurisés performants, directs et rapides et à fort potentiel d'usagers. Il s'articule autour de trois types de liaisons : les axes forts, pensés prioritairement pour un usage pendulaire, en site propre et capacitaire; les liaisons principales, secondaires et de desserte qui relient les différents quartiers, localités et pôles d'intérêt, de manière fonctionnelle; les voies vertes, bien que conçues comme espaces publics linéaires, offrent des conditions de sécurités propices à tout type d'usage et d'utilisateurs. Le rabattement vers les interfaces multimodales équipés de stationnement couverts et sécurisé sont assurés par des axes forts et des liaisons cyclables

MAILLAGE PIÉTON



Afin de soutenir le développement de la marche sur l'ensemble des polarités, il est nécessaire de garantir l'aménagement d'un réseau sans discontinuités, offrant des itinéraires directs, vers les générateurs de déplacement (centralités, équipements, gares, arrêts de transports publics) et proposant des cheminements sécurisés, attractifs, conviviaux et dans la mesure du possible, apaisés, pour tous les types d'usagers. Cela passe notamment par une reconfiguration du réseau viaire devant garantir la priorité et la perméabilité piétonne. Que cela soit pour le déassement, la déambulation ou des raisons fonctionnelles, le maillage piéton et les espaces publics associés doivent offrir des conditions agréables et ergonomiques aux déplacements à pied. Ce réseau de mobilité piétonne intègre un réseau socio-écologique plus large visant à rétablir des fonctions écosystémiques dans et hors les milieux les plus urbanisés. En dehors des localités, ce maillage piéton s'appuie sur les chemins de randonnées pédestre renforcés en vue de proposer un réseau continu. Il évite toutefois de nuire aux espaces de biodiversité à préserver des activités humaines.

RÉSEAU RECONFIGURÉ POUR LES TIM



Les objectifs inhérents au développement de la Stratégie multimodale transfrontalière 2050 impliquent une baisse drastique des flux motorisés au sein de l'agglomération. A toutes les échelles, une action doit être portée, même si son intensité et sa temporalité ne touchent pas de manière homogène l'ensemble des entités territoriales qui composent le Grand Genève.

Cette reconfiguration du réseau des transports individuels motorisés est indispensable pour renforcer les performances et développer l'offre de transport public, étendre le réseau pour les modes actifs, optimiser les conditions de circulation pour les déplacements professionnels, et promouvoir la qualité de vie dans les quartiers ou les villages.

Projets régionaux :

Sur l'impulsion de la Confédération, via le Canton, Région de Nyon a pris en charge le dossier de la mobilité multimodale du district.

Dans ce contexte, une étude datant de 2018 est toujours d'actualité et constitue la base du travail lié au transfert modal de la mobilité.

A relever enfin que de nombreux acteurs sont partie prenante de ce développement, soit :

- l'Ofrou (Confédération)
- la DGMR (Canton)
- le Grand Genève (Région)
- Région de Nyon (District)
- les communes

Pour la bonne compréhension du dossier global, vous trouverez ci-dessous les définitions :

- des structures du réseau cyclable
- les aménagements cyclables existants
- les charges de trafic et accident

Carte 1 – Réseau cyclable régional

Carte 1 - Réseau cyclable régional

Définition de la structure du réseau cyclable

Le réseau vélo régional est constitué de différentes typologies de cheminements cyclables :

Réseau Structurant

- Comprend des itinéraires directs et les plus courts possibles. Ces itinéraires empruntent, pour la plupart, des routes cantonales
- Relie les destinations importantes selon un temps-parcours de maximum 30 minutes à vélo à une vitesse moyenne de 15 km/h
- Favorise le report modal des pendulaires
- en complémentarité aux transports publics par le rabattement vers les principales gares ferroviaires du district
- Les centralités ainsi que les principaux secteurs d'emplois au sein et à l'extérieur du district sont accessibles par des liaisons rapides qui comprennent à la fois des itinéraires Jura-Lac que des itinéraires « horizontaux »
- La taille du maillage hors localité est de 1-2 kilomètres

Réseau Maillé

- Les destinations desservies ont une distance maximale équivalente à 20 minutes à vélo
- Le rabattement s'oriente sur les arrêts de transports publics, ceux des lignes régionales de bus notamment
- Ce réseau a pour fonction de relier les cœurs de localité de la région, de desservir les lieux de vie, les équipements sportifs, culturels de nature intercommunale, les établissements scolaires ainsi que les secteurs d'emplois régionaux
- La taille du maillage de 200-500 mètres est préconisée par l'OFROU

Tracé à créer

Ce sont des liaisons situées sur des axes dépourvus de chaussée à ce stade.

Itinéraires Suisse Mobile balisés

Les itinéraires du réseau national ou régional de Suisse Mobile sont jalonnés pour des usages de loisirs.

Zones de rabattement vers les arrêts TP pour les communes du haut du district

Les communes du haut du district sont confrontées à des déclivités topographiques assez importantes. L'étude propose en principe des rabattements vers arrêts de bus ou de train NStCM dans le rayon de 300 mètres autour du village comprenant des stationnements vélo sécurisés.

Sur le haut du district, des liaisons entre les villages sont envisagées si celles-ci répondent à un besoin spécifique, pour ce qui est notamment de la desserte scolaire.

Carte 2 - Aménagements cyclables existants

Cette carte représente les infrastructures existantes pour les cyclistes dans le district.



Piste cyclable

Les pistes cyclables sont des voies de circulation destinées aux cyclistes, parfois partagées avec les piétons, et séparées physiquement de la route par une bordure ou un élément végétalisé (cf. normes VSS 640 060 et 640 850a). Elles permettent une sécurisation optimale des cyclistes.



Piste partiellement aménagée

Une piste cyclable unilatérale ou interrompue sur l'ensemble du parcours ou de l'itinéraire.



Bande cyclable


Les bandes cyclables sont des voies de circulation destinées aux cyclistes sur la chaussée, une ligne de marquage jaune discontinue délimitant l'espace routier de la voie dédiée aux cycles. Les usagers restent néanmoins vulnérables par l'absence de séparation physique et lorsque les différences de vitesses sont importantes. Les véhicules peuvent circuler sur les bandes cyclables pour autant que la circulation des cycles ne soit pas empêchée.




Bande partiellement aménagée

Une bande unilatérale ou interrompue sur l'ensemble du parcours ou de l'itinéraire.


Carte 3 - Charges de trafic et accidents

 **Route avec une charge de trafic faible**

Le trafic journalier moyen (TJM) sur ces axes est inférieur à 3'000 véhicules par jour.

 **Route avec une charge de trafic moyen**

Le TJM se situe entre 3'000 et 10'000 véhicules par jour.

 **Route avec une charge de trafic élevée**

La charge de trafic est supérieure à 10'000 véhicules par jour.

 **Pas de relevés de trafic ou <3'000 TJM**

Pour ces axes, les informations des charges de trafic ne sont pas disponibles ou n'existent pas. Il est supposé que pour ces routes les charges de trafic soient inférieures à 3'000 TJM.

 **Accidents impliquant un vélo**

Les accidents de la route impliquant un vélo entre 2012 et 2015 (base de données MISTRA/OFROU).

Carte 4 - Aménagements cyclables planifiés

Cette carte rassemble les données liées aux planifications en faveur du vélo (état 2016).



Mesures Grand Genève : itinéraires mobilité douce

Les mesures en faveur de la mobilité douce du Grand Genève, de première, deuxième et troisième générations



Mesures Grand Genève : plateformes gare

Les mesures dans les quatre gares régionales



Mesures OFROU

Proposition de variantes spécifiques aux vélos dans le cadre du projet des jonctions autoroutières 2030 de Coppet, Nyon, Gland et Rolle



Aménagements planifiés ou projetés

Selon les projets et les planifications intercommunales



Autres aménagements hors réseau régional

Selon les planifications ou les projets communaux recueillis

Le dossier global comprenant une analyse de la situation par secteur, les mesures potentielles visant à la création d'un réseau sécurisé tant pour les vélos que pour les piétons.

Région de Nyon – Réseau cyclable régional

A large, light blue, stylized graphic of a bicycle is positioned in the background, partially overlapping a dark blue square. The bicycle is oriented vertically, with the front wheel on the right and the rear wheel on the left. The frame, handlebars, and seat are also visible in a simplified, geometric style.

régionyon

RÉSEAU CYCLABLE
RÉGIONAL

Janvier 2018

Une étude pilotée par le Conseil régional du district de Nyon
en collaboration avec Etat de Vaud

Composition du groupe technique

Commune de Coppet
Ville de Gland
Ville de Nyon
Commune de Prangins
Ville de Rolle
DGMR
Conseil régional du district de Nyon

Composition du groupe vélo régional

ATE Vaud
Pro Vélo La Côte
Conseil régional du district de Nyon

Mandataires

RR&A - Bovard&Nickl



1. CONTEXTE DE L'ETUDE	3
1.1 Stratégies de développement de la mobilité douce	3
1.2 Périmètre et partenaires de l'étude	3
1.3 Outils interactifs et évolutifs	4
2. RESEAU CYCLABLE REGIONAL	5
2.1 Objectifs	5
2.2 Eléments structurants	5
3. RESEAU CYCLABLE REGIONAL:DIAGNOSTIC	7
3.1 Aménagements cyclables existants	7
3.2 Zones dangereuses	7
3.3 Projets planifiés	8
4. RESEAU CYCLABLE REGIONAL: ITINERAIRES SENSIBLES A PROMOUVOIR	10
4.1 Critères d'analyse	10
4.2 Analyse par secteurs: Terre Sainte, Centre du district, Région rolloise, Haut du district	12
4.3 Coordination	13
4.4 Financement	13
5. PRINCIPES D'AMENAGEMENT	14
5.1 Généralités	14
5.2 Coupes-types	16
6. SERVICES AUX USAGERS - LES FACETTES DU VELO	21
6.1 Stationnement vélo	21
6.2 Vélostations	22
6.3 Réseau de vélos en libre-service (VLS)	23
6.4 Vélo à assistance électrique (VAE)	25
6.5 Synergies sport, loisirs et tourisme	26
7. SENSIBILISATION/COMMUNICATION	29
7.1 Objectifs et publics cibles	29
7.2 Messages	30
7.3 Moyens / outils	30
8. MONITORING	31
9. ORIENTATIONS POUR LA SUITE DE LA DEMARCHE	32
10. CONTRIBUTIONS DU GROUPE VELO REGIONAL ET DES COMMUNES	33
10.1 Consultation du groupe vélo régional	33
10.2 Propositions des communes lors des ateliers de travail	35
10.3 Rapport de consultation 2017	38
ANNEXE 1 - CARTES EN FORMAT A3	44
ANNEXE 2 - ZOOM PAR SECTEUR GEOGRAPHIQUE	44

Préambule

Au cœur de l'arc lémanique, le district de Nyon est un territoire dynamique tant sur le plan démographique qu'en termes d'emplois. Ces dernières années, ce phénomène a eu pour conséquence une forte augmentation des déplacements individuels motorisés. Parallèlement, l'offre en transports alternatifs à l'automobile peine à suivre le rythme.

En effet, avec 630 véhicules pour 1'000 habitants en 2016, le district de Nyon est l'un des plus motorisés de Suisse. En comparaison, à l'échelle cantonale, ce taux se situe à 534 voitures pour 1'000 habitants (StatVD, 2016). Le potentiel de report modal est ainsi considérable sur le territoire.

Depuis 2012, des efforts ont été réalisés par la réorganisation du réseau des transports publics, engendrant une importante hausse de fréquentation due en partie à l'augmentation de l'offre. En parallèle aux transports en commun et dans un souci de faire évoluer les comportements, il s'agit également de développer l'usage du vélo. En effet, un réseau de pistes cyclables performant est un atout majeur facilitant les déplacements quotidiens des publics, tout en contribuant à la qualité de vie des habitants et la préservation des ressources naturelles.

Quelle place pour le vélo dans le district ?

Dans le district de Nyon, le potentiel des déplacements en vélo est encore loin d'être exploité. En effet, il a été démontré qu'en zone urbaine, un tiers des trajets en voiture est inférieur à 3 kilomètres, ce qui correspond à environ 15 minutes à vélo (vitesse moyenne de 15km/h). La moitié de ces mêmes trajets comprend moins de 5 kilomètres, soit 20 minutes à vélo (OFS/MRMT 2010). En 2015, les Suisses consacraient en moyenne 80 minutes pour leurs trajets journaliers effectifs. Compte tenu des courtes-moyennes distances effectuées et du temps investi pour les déplacements, le potentiel de report modal en faveur du vélo est considérable. Ce moyen de déplacement peut être complémentaire aux trajets en transports publics ou remplacer la voiture individuelle.

Le vélo doit désormais être considéré comme moyen de déplacement compétitif et rapide qui répond aux besoins des usagers, devenant par là même le troisième pilier du système de transport de personnes. A l'heure actuelle, un habitant sur deux possède un vélo et une personne sur trois circule au quotidien en vélo sur les routes en Suisse (Velosuisse.ch, 2015). Sur le plan politique, une initiative fédérale pour élever le vélo au rang des moyens de transport « classiques » a été soumise en 2016 à la Confédération et aux Cantons. L'image d'un vélo exclusivement associé aux loisirs est désormais dépassée.

Une étude intégrée dans une politique de mobilité multimodale

Une politique de mobilité multimodale rassemble une somme d'actions petites ou grandes qui concoure à l'amélioration de la qualité de vie : réseaux plus fluides, qualité de l'air et niveau de bruit améliorés, diminution des accidents, du stress et promotion de la santé, préservation de l'environnement, accessibilité facilitée aux lieux de vie et de travail, etc. Dans ce cadre, la région propose des actions en faveur de la multimodalité et mène une réflexion large sur les différents leviers : infrastructures, exploitation, évolution des comportements, sensibilisation, etc.

USAGERS	BESOINS	Développement durable	Offres à la source (quartiers)	Mesures dans les PPA/PQ Plans de mobilité inter-entreprises
	PRATIQUES		Evolution comportements	Mesures incitatives/sensibilisation Mobilités innovantes
	TENDANCES		Offres transports publics/ modes doux/	Renforcement de l'offre Réseaux thématiques modes doux
			Infrastructures	Réseau adapté pour les transports publics Pistes cyclables

L'étude du réseau cyclable régional propose un cadre pour le développement d'infrastructures destinées aux cyclistes. Il s'agit d'un élément-clé d'une politique de mobilité multimodale. Les pratiques quotidiennes, touristiques, sportives, les vélos en libre-service, etc., sont autant de facettes de l'usage des cycles dont on doit tenir compte dans une démarche visant à valoriser la complémentarité des modes et donnant lieu à une stratégie vélos cohérente et diversifiée.

1. Contexte de l'étude

1.1 Stratégies de développement de la mobilité douce

La Confédération a adopté une stratégie visant à augmenter la part des mobilités douces dans la mobilité globale des personnes (Office fédéral des Routes, 2012) avec pour objectif d'atteindre une part modale de 10% dans les villes-centres et les agglomérations. En concomitance, tous les échelons de planification incitent au développement de la mobilité douce. Le réseau cyclable régional s'inscrit ainsi dans une réflexion d'itinéraires cyclables issue de différentes planifications, telles que Plan directeur régional, schémas directeurs intercommunaux, lignes directrices, etc. Le Schéma cyclable du projet d'agglomération Grand Genève et la Stratégie cantonale de promotion du vélo à l'horizon 2020, constituent également un cadre qui oriente son développement.

Pour mémoire, le Plan directeur régional vise à favoriser les mobilités douces par les objectifs suivants :

- Proposer un réseau attractif et performant par une continuité d'itinéraires à l'échelon régional
- Réaliser un maillage d'itinéraires favorables aux déplacements quotidiens pour tous les usages (loisirs et tourisme inclus), reliant les lieux stratégiques
- Mettre à disposition des cyclistes des équipements sur les itinéraires et les lieux stratégiques

En 2015, pour initier la concrétisation de ces objectifs, le Conseil intercommunal a accepté le préavis n°59-2015 pour l'étude du réseau cyclable régional et l'élaboration d'actions de sensibilisation / communication.

1.2 Stratégies de développement de la mobilité douce

Le périmètre d'étude englobe le district de Nyon et prend en compte les planifications de la Communauté de communes du Pays de Gex, du district de Morges et du Canton de Genève. Il regroupe les communes suivantes : Arnex-sur-Nyon, Arzier-Le Muids, Bassins*, Begnins, Bogis-Bossey**/, Borex, Bursinel, Bursins, Burtigny, Céligny (GE)**/, Chavannes-de-Bogis, Chavannes-des-Bois, Chésèrèx, Coinsins, Commugny**/, Communauté de communes pays de Gex (F), Coppet, Crans-près-Céligny**/, Crassier, Duillier, Dully, Essertines-sur-Rolle**/, Eysins, Founex, Genolier, Gilly, Gingins, Givrins, Gland, Grens, La Rippe, Le Vaud, Longirod, Luins, Marchissy, Mies, Mont-sur-Rolle, Nyon, Perroy, Prangins, Rolle, Saint-Cergue, Saint-George, Signy-Avenex, Tannay, Tartegnin, Trélex, Vich, Vinzel.

*communes non membres

**participation financière à l'étude

Cette étude a permis d'initier une démarche partenariale avec des acteurs du milieu de la mobilité douce, les Communes et le Canton afin d'engager une dynamique positive et participative autour du vélo. Pour assurer le suivi opérationnel de la démarche, les représentants techniques des communes du district, de l'Etat de Vaud (DGMR) et du Conseil régional se sont réunis régulièrement. Les communes du district et des territoires voisins ont également été consultées lors de deux ateliers de travail, afin de préciser leurs besoins et attentes et compléter le réseau cyclable régional.

Groupe vélo régional

Dès le début de la démarche, un groupe vélo régional a été constitué, réunissant des représentants de Pro Vélo La Côte et de l'ATE Vaud, dans le but de prendre en compte les besoins des citoyens et des usagers vélo. Dans le cadre de cette démarche, les partenaires ont consulté leurs membres respectifs et émis des propositions contribuant à l'établissement du plan du réseau cyclable à diverses étapes. Selon l'intérêt des associations partenaires, la contribution de ces dernières pourra se poursuivre dans la phase de mise en œuvre du réseau cyclable régional. Deux cartes synthétisant les remarques et les détails des propositions du groupe vélo régional figurent en annexe.

1.3 Outils interactifs et évolutifs

Le réseau cyclable régional représente un véritable guide des « itinéraires désirés » qui permettent de rejoindre les destinations importantes du district par le chemin le plus court. Il constitue un premier socle, destiné à évoluer et/ou se préciser selon les opportunités et les discussions avec les communes, le Canton et les partenaires lors des mises en œuvre par secteur et par itinéraire. Le réseau cyclable régional devra aussi s'adapter en fonction de l'évolution territoriale et des exigences en termes de besoins de déplacements dans l'avenir.

Pour garantir le suivi du développement de la mobilité à vélo, **une base de données SIG** (Système d'Information Géographique) intégrant toutes les informations cartographiques du réseau a été élaborée de la manière suivante :

- L'ensemble du réseau a été saisi sous forme géoréférencée
- Le réseau a été découpé en tronçons présentant des caractéristiques globalement homogènes
- Les tronçons ont eux-mêmes été numérotés selon une logique fonctionnelle (itinéraires rapides et de maillage)
- Des critères ont été attribués à chaque tronçon, permettant d'entreprendre des analyses croisées et d'identifier les aménagements à prioriser. A partir de ces données, des cartes thématiques peuvent également être produites

Cette base de données est un outil indispensable pour :

- avoir une vision d'ensemble de l'état de réalisation des mesures à l'échelle régionale et garantir la continuité du réseau cyclable dans et hors du district
- entreprendre une mise à jour facilitée et continue
- planifier la mise en œuvre (Projet d'agglomération, crédit cadre, etc.)
- le suivi de la coordination existante avec les représentants des cyclistes

2. Réseau cyclable régional

2.1 Objectifs

La continuité des itinéraires et leur sécurité sont des exigences fondamentales dans la mise en place d'aménagements cyclables. Ces derniers doivent non seulement être compatibles avec l'espace routier, mais également adaptés aux besoins des cycles. D'autres objectifs viennent compléter ces exigences de base qui ont présidé à l'établissement du réseau :

- Continu : assurer la continuité des itinéraires à l'échelon régional
- Sécurisé : des itinéraires avec un faible risque d'incident
- Attractif : proposer des tracés directs avec peu de déclivité longitudinale
- Utile : pour relier les zones denses, les localités, les équipements publics d'intérêt régional
- Complémentaire (à l'offre de transports en commun) : favoriser le report modal aux transports publics
- Complet : assurer à long terme un maillage cohérent avec les territoires voisins

Une méthode pour atteindre ces objectifs est de saisir les opportunités pour limiter les interventions constructives et profiter des dynamiques programmatiques (projet d'agglomération, projets communaux, cantonaux, etc.)

2.2. Eléments structurants

Générateurs de déplacement

Le réseau cyclable tient compte des générateurs de déplacement suivants à un niveau intercommunal ou régional :

- Les zones d'habitat denses et les centralités (les villes)
- Les gares CFF et les principaux arrêts du NStCM
- Les secteurs d'emplois d'importance régionale
- Les centres d'achat d'importance intercommunale/régionale
- Les établissements scolaires de degré secondaire
- Les établissements de santé (hôpitaux)
- Les équipements sportifs et de loisirs
- Les équipements culturels

Coupures

Le district de Nyon se caractérise par d'importantes coupures territoriales qui ont une grande influence sur le nombre de possibilités de relier la zone côtière à la partie haute du district.

L'autoroute et le chemin de fer constituent les principales barrières infrastructurelles qui coupent en deux le district le long des lignes de pente du territoire.

Le relief et les « obstacles naturels » présents sur le territoire représentent également des coupures limitant le déplacement. La logique des itinéraires vélos et la promotion de l'usage du vélo à assistance électrique (VAE) visent à réduire l'impact de la topographie sur le parcours en limitant les pentes et en proposant le franchissement des obstacles naturels tout en respectant les exigences environnementales.

Choix des typologies

Trois niveaux typologiques permettent de hiérarchiser les interventions et les priorités. Les actions régionales se concentreront sur les deux premiers niveaux et se coordonneront avec l'échelon local pour assurer cohérence et continuité.

- Un réseau structurant : ce réseau correspond aux liaisons majeures et rapides. Il privilégie des itinéraires cyclables attractifs pour les déplacements quotidiens
- Un réseau maillé : le réseau maillé offre des liaisons plus fines qui assurent la connexion sur le réseau rapide. Les itinéraires offrent un environnement favorable aux cyclistes car empruntant des axes routiers secondaires
- Un réseau local : la définition du plan régional de réseau cyclable permet au réseau local, issu des planifications communales et intercommunales (les Schémas directeurs intercommunaux notamment), de s'y raccorder. Le réseau de proximité favorise une desserte capillaire qui relie les quartiers et les équipements de nature communale, pour des déplacements allant jusqu'à 10 minutes à vélo. Une base de données du réseau local est en cours d'élaboration.

La carte du réseau cyclable régional est disponible à l'annexe 1 « Carte 1 ».

3. Le réseau cyclable régional : diagnostic

Le réseau cyclable régional structurant et maillé, établi sur les critères énumérés au chapitre 2, a fait l'objet d'un diagnostic mettant en lumière la fragmentation des itinéraires cyclables actuels, les lieux sensibles, et les projets planifiés. Le diagnostic met en évidence les efforts importants à entreprendre pour constituer peu à peu un réseau cyclable régional attractif.

3.1 Aménagements cyclables existants

Aujourd'hui, le réseau cyclable du district de Nyon est lacunaire. Les infrastructures de mobilité douce présentent des discontinuités très importantes et une très faible attractivité, dues notamment à des planifications limitées aux périmètres communaux, malgré quelques exceptions comme la Route Suisse par exemple. Les aménagements existants se concentrent à l'heure actuelle dans les zones urbaines, notamment en Ville de Nyon.

En bref, environ 12% des aménagements cyclables sont existants selon le plan du réseau régional. En chiffres, à peu près 40 des 315 kilomètres d'itinéraires qui constituent le réseau vélo régional sont aménagés aujourd'hui. La totalité comprend 126 kilomètres de réseau structurant et 189 kilomètres de réseau maillé.

Pour information, une partie des aménagements existants dans le district n'a pas été répertoriée parce qu'elle ne correspond pas aux liaisons identifiées dans le plan régional du réseau cyclable.

La carte des aménagements existants est disponible à l'annexe 1, « Carte 2 ».

3.2 Zones dangereuses

Les axes du réseau structurant et en partie du réseau maillé supportent des volumes de trafic importants, ce qui engendre un sentiment d'insécurité pour certains cyclistes et peu d'encouragement à emprunter ces axes.

De plus, les accidents impliquant des cyclistes indiquent des endroits dangereux à prendre en compte dans la priorisation des aménagements routiers. Selon les statistiques du bureau de prévention et accidents (BPA), les cyclistes sont les usagers les plus vulnérables et les plus touchés par les accidents dans l'espace routier suisse. Pour ces raisons, la sécurité est l'un des critères-clés utilisés pour identifier les itinéraires cyclables à prioriser.

La carte des charges de trafic et des accidents est disponible à l'annexe 1, « Carte 3 ».

3.3 Projets planifiés

Grand Genève - OFROU

Dans les projets d'agglomération de 1^{ère} génération (réalisation 2011-2014) et 2^{ème} génération (réalisation 2015-2018), de nombreuses mesures infrastructurelles en faveur de la mobilité douce ont été inscrites (tableau 1) et bénéficient d'un cofinancement fédéral. Pour la troisième génération du projet d'agglomération, les mesures de mobilité douce proposées sont en cours d'évaluation. Les travaux doivent être engagés dans le calendrier prévu par la Confédération (un délai jusqu'en 2027 est autorisé pour les PA1 et PA2), pour le PA3 les délais seront plus exigeants, quatre ans depuis l'adoption des crédits par les chambres fédérales. Il n'y aura pas de prolongation, la subvention non utilisée après quatre ans sera caduque.

Les jonctions autoroutières font aussi partie des projets d'aménagement déterminants du réseau cyclable, en tant que points de franchissement de l'autoroute. Compte tenu de la forte circulation de véhicules, il faut offrir aux cyclistes un tracé sûr lors de la traversée des jonctions. Des projets intégrant un franchissement sécurisé des jonctions par les cyclistes sont à l'étude pour ce qui est des quatre jonctions autoroutières du district. Ces réalisations devraient s'échelonner entre 2020 et 2030.

Projet d'agglomération de 1ère génération [2011-2014]		
n° PA	Mesure	Plan
12-15	Route Suisse 1ère étape	Réseau cyclable
Projet d'agglomération de 2ème génération [2015-2018]		
n° PA	Mesure	Plan
12-10	Accessibilité MD à la gare de Coppet	Réseau cyclable
12-16	Route suisse 2ème étape	Réseau cyclable
12-18	Accessibilité MD à la gare de Rolle	Réseau cyclable
12-19	Réaménagement de la plateforme intermodale de la gare de Rolle (1ère étape)	
31-3	Accessibilité MD à la gare de Nyon	Réseau cyclable
31-5	Accessibilité MD à la gare de Gland	Réseau cyclable
31-9	Requalification du réseau routier à Nyon en faveur des TP et de la MD: route de Signy, route de la Morâche, route de Divonne et route du Stand	
31-11	Elargissement du chemin du Cossy / passerelle Etraz sud à Nyon	
Projet d'agglomération de 3ère génération [2019-2022] PROPOSITION		
n° PA	Mesure	Plan
12-42	Accessibilité MD à 11 arrêts TC et tronçon d'itinéraire cyclable en site propre Divonne-Nyon: tronçon sur Crassier	Réseau cyclable
12-43	Itinéraires cyclables sur la RC19 (Route Blanche) entre la jonction autoroutière de Nyon et le giratoire de la Gravette	Réseau cyclable
12-47	Liaison MD gare NStCM de l'Asse-Route Blanche- site Fléchères-nord	Réseau cyclable
31-6	Accessibilité MD à la gare de Gland: passage sous voie ouest Mont Blanc	Réseau cyclable
31-12	Liaison MD Nyon-Gland: tronçon Prangins-Gland	Réseau cyclable
31-18	Requalification en faveur des TC et MD du passage inférieur route de l'Etraz et requalification Etraz - St-Jean	Réseau cyclable
31-19	Itinéraires cyclable en site propre au nord de l'agglomération nyonnaise (Eysins-Nyon-Prangins) en accompagnement de la RDU: tronçon Eysins	Réseau cyclable
31-22	Franchissement MD du Cossy à Nyon	
31-25	Itinéraires cyclable en site propre au nord de l'agglomération nyonnaise (Eysins-Nyon-Prangins) en accompagnement de la RDU: tronçon Nyon	Réseau cyclable

Tableau – Mesures de mobilité douce cofinancées dans le cadre du Grand Genève

Planifications communales et intercommunales

L'intégration d'objectifs et de mesures pour favoriser les déplacements à vélo dans les planifications communales ou intercommunales constituent des enjeux importants.

Réseau cyclable du Plan Directeur du district	PDRN
Réseau MD du Schéma Directeur de l'Agglomération Nyonnaise	SDAN
Réseau MD du Schéma Directeur de Gland-Vich	SDGV
Réseau MD du Schéma Directeur de la Terre Sainte	SDTS
Réseau MD du Schéma Directeur de Nyon-Saint-Cergue	SD NStCM
Schéma d'intention réseau cyclable de la CCPG	

Pour la carte des projets et des planifications se référer à l'annexe 1, « Carte 4 ».

4. Réseau cyclable régional : des itinéraires sensibles à promouvoir

L'amélioration du réseau vélo passe par la création d'aménagements appropriés qui prend en compte la sécurité des déplacements à vélo, le contexte territorial dans lequel s'insèrent les liaisons cyclables, leur fonction et les opportunités d'aménagement.

La priorisation des itinéraires cyclables proposée dans ce chapitre pourra évoluer en fonction des opportunités ainsi que des planifications communales et cantonales.

Critères d'analyse

Trois critères sont déterminants :

- La sécurité
- La fonction des itinéraires
- Les opportunités d'aménagement des tronçons

Sécurité

La sécurité routière est l'un des facteurs-clés d'attractivité des itinéraires cyclables. Cet aspect est une exigence fondamentale parce que la nature de l'équipement et des infrastructures cyclables à mettre en place en dépend.

Pour garantir la rapidité des déplacements, les itinéraires cyclables empruntent les routes principales avec des régimes de circulation et des différentiels de vitesses importants entre usagers. Ces éléments ont une influence considérable sur le critère de sécurité.

La circulation motorisée est l'un des facteurs pris en compte dans la réalisation des aménagements cyclables appropriés. En général, l'aménagement des routes qui présentent un volume de trafic motorisé ou un différentiel de vitesse important se fait sur la base des recommandations suivantes :

- Les routes qui supportent plus de 10'000 véhicules par jour doivent être équipées d'aménagements cyclables appropriés pour améliorer la sécurité et le confort des cyclistes
- Les routes avec un trafic journalier moyen (TJM) de 3'000 à 10'000 véhicules, mais avec une vitesse maximale supérieure à 50km/h, demandent une réflexion pour sécuriser la route pour les vélos, à évaluer au cas par cas
- A contrario, les routes avec un TJM inférieur à 3'000 passages par jour, n'ont pas la nécessité d'être équipées pour les vélos. Ces tronçons ne sont donc pas retenus dans les priorités

Afin de permettre aux différents usagers d'emprunter les mêmes routes en toute sécurité, le différentiel de vitesse a été pris en compte. En général, les limitations de vitesse sont régies de la manière suivante :

En localité, la vitesse des véhicules est limitée à 50 km/h. Certaines zones en localité limitées à 20 ou 30 km/h présentent un différentiel de vitesse faible et favorisent la cohabitation des usagers. Hors localité, la vitesse est généralement limitée à 80km/h. Ce type d'axes routiers est a priori dangereux et peu attractif pour les vélos si les aménagements ne sont pas appropriés aux cycles.

Fonction des itinéraires

Les tronçons retenus sur la base des facteurs de sécurité ont fait l'objet d'une deuxième priorisation liée à la fonctionnalité sur la base des critères suivants : parcours de rabattement sur une gare, parcours scolaire, maillon manquant sur un itinéraire déjà aménagé, haute fréquentation par les cyclistes. Un seul de ces critères est considéré comme suffisant pour passer à ce deuxième niveau de priorisation.

Opportunités d'aménagement

Les tronçons retenus sur la base des deux premiers critères ont fait l'objet d'un dernier tri en fonction des critères suivants : tronçon faisant déjà l'objet d'une planification avancée, absence d'itinéraire alternatif acceptable ou encore tronçon sinueux ou pentu.

La mise en œuvre des différents tronçons prioritaires sera programmée en fonction de la faisabilité et des coûts. Elle dépendra notamment des opportunités au moment venu et de la volonté politique d'attribuer des moyens en vue de concrétiser ces projets d'aménagement en faveur du vélo.

A droite : tableau des critères d'analyse.

La carte des itinéraires sensibles est disponible à l'annexe 1, « Carte 5 ».

Critères (type)	Attribut/Critère
	Limitation de la vitesse
Priorisation 1	Charges de trafic
Priorisation 2	Contient un tracé très fréquenté par les cycles Contient itinéraire scolaire Fait partie d'un itinéraire de rabattement sur une gare Tronçon sur itinéraire déjà beaucoup aménagé
Priorisation 3	Assainissement planifié du bruit routier aménagement planifié ou projeté (sauf PA Gd-Genève, cf bas de page) Contient un tronçon avec planification entretien routier (Canton) Opportunité/synergie d'aménagement Pas d'itinéraire alternatif efficace existant Tronçon appartenant au réseau structurant ou maillé Contient une pente significative (pondération 2x) Contient une route sinueuse (pondération 2x) Plusieurs accidents signalés (2x)
0	Numéro du tronçon Type de réseau Commune Etat des aménagements: am. cyclable : piste bi-latérale entièrement aménagé am. cyclable : piste bi-latérale partiellement aménagé am. cyclable : piste uni-latérale entièrement aménagé am. cyclable : piste uni-latérale partiellement aménagé am. cyclable : bande bi-latérale entièrement aménagé am. cyclable : bande bi-latérale partiellement aménagé am. cyclable : bande uni-latérale entièrement aménagé am. cyclable : bande uni-latérale partiellement aménagé

4.2 Analyse par secteur : Terre Sainte, Centre du district, Région rolloise, Haut du district

A partir des cartes des itinéraires sensibles, les communes (par secteurs géographiques) ont exprimé en atelier leurs attentes qui nuancent l'approche prioritaire par des propositions d'alternatives plus rapides à mettre en œuvre, comme par exemple le recours, si nécessaire, à des aménagements « minimaux »¹ ou l'emprunt de cheminements déjà balisés (par exemple les itinéraires Suisse Mobile) en attente de la réalisation des aménagements « lourds ».

En effet, la plupart des itinéraires cyclables empruntent des routes cantonales. La réalisation d'aménagements cyclables pourrait ainsi demander des travaux de génie civil importants et selon les cas des emprises sur les surfaces d'assolement (SDA), qui demanderaient d'être compensées. Il s'agirait d'identifier des itinéraires « alternatifs » en vue d'engager des améliorations plus rapides et nécessitant moins d'investissements économiques, tels que des marquages ou des bandes cyclables. L'avantage de ceci est de pouvoir proposer des améliorations immédiates en termes de sécurité et de confort pour les usagers qui se déplacent en vélo.

Les cartes de l'état des intentions sont disponibles par secteur géographique à l'annexe 2, « Carte 6 » :

- Secteur A – Terre Sainte
- Secteur B – Centre
- Secteur C – Région rolloise
- Secteur D – Haut du district

¹ Par « aménagements minimaux » on entend des marquages ou des bandes cyclables qui sont des aménagements rapides à réaliser, et avec relativement peu d'impact financier, sous réserve des gabarits routiers disponibles.

4.3 Coordination

La promotion de l'utilisation du vélo dans la région se renforce et se diversifie au fur et à mesure de l'aménagement du réseau cyclable régional.

Les engagements au sein du Grand Genève impliquent une réalisation prioritaire des itinéraires cyclables liés à des cofinancements fédéraux. Hormis les mesures du Grand Genève soumises à des échéances calendaires, les communes et le Canton engagent également des projets d'aménagement, d'assainissement du bruit routier, ou d'entretien des routes. Dans la mesure du possible, il s'agit de saisir ces opportunités pour compléter le réseau cyclable régional. Pour les itinéraires hors traversée de localité, une étroite coordination avec la planification cantonale est à prévoir.

La nature intercommunale des itinéraires cyclables nécessite une coordination régionale pour l'implémentation. Il s'agit d'assurer la continuité des itinéraires et d'optimiser les ressources pour la mise en œuvre de celle-ci, par exemple en regroupant certains tronçons. L'implication des partenaires est différente selon la hiérarchie du réseau cyclable (structurant, maillé, local) et les étapes du projet. Le Conseil régional peut accompagner, coordonner ou piloter le processus, selon l'avancement.

4.4 Financement

Les mesures inscrites et retenues dans les projets d'agglomération Grand Genève 1^{ère} et 2^{ème} génération bénéficient d'un cofinancement fédéral de 40% pour la réalisation, avec un plafond financier déterminé. Certaines conditions sont néanmoins à réunir. Ces mesures peuvent également être cofinancées par le Canton de Vaud à hauteur de 15%, respectivement 20% pour les ouvrages de franchissement.

De manière générale, la Loi vaudoise sur les routes permet au Canton de financer jusqu'à 50% des itinéraires cyclables sur route cantonale hors localité pour autant qu'un intérêt cantonal soit reconnu (article 54 LRou).

La région dispose désormais d'un mécanisme de cofinancement solidaire des projets d'intérêt régional qui pourra, sous certaines conditions, être sollicité pour l'aménagement du réseau cyclable régional. Le Conseil régional soutient et/ou pilote en parallèle des actions de sensibilisation et de promotion de la mobilité douce.

5. Principes d'aménagement

5.1 Généralités

Les principes d'aménagement doivent servir de point de départ aux réflexions sur le type d'infrastructure à mettre en place. Il est toutefois important de considérer chaque cas spécifiquement afin d'identifier les enjeux locaux et proposer la mesure la plus adaptée à son environnement. La prise en compte du type d'utilisateurs potentiels aura par exemple une grande importance sur le type d'aménagements proposés. En effet, la présence d'un itinéraire scolaire, d'un pôle de loisirs ou de tourisme implique des exigences différentes en matière de sécurité minimale et/ou de confort.

Dans cette démarche, les aspects de continuité avec les aménagements réalisés / en projet, l'accidentologie ou encore la visibilité doivent également être pris en compte.

Les propositions ne traitent que de l'aménagement longitudinal de l'axe, une attention particulière doit également être apportée aux carrefours, traversées de routes et mouvements de tourne-à-gauche.

Tronçons hors localité

Les tronçons hors localité sont caractérisés par :

- l'absence d'urbanisation
- une limitation de vitesse générale à 80km/h, avec des exceptions possibles
- une absence d'éclairage

Hors localité, l'enjeu principal est lié à la sécurisation des cycles au regard des différentiels de vitesses et des charges de trafic, que ce soit longitudinalement ou lors de traversées de carrefour ou mouvements de tourne-à-gauche. Le principe-type proposé consiste en une séparation des flux de trafic par la réalisation de pistes cyclables. Dans certains secteurs, un itinéraire alternatif est proposé pour autant que le détour soit acceptable.

Sur ce type de tronçons, la sécurisation des mouvements de tourne-à-gauche est primordiale et la mise en place d'un îlot de sécurité pour protéger les vélos en attente est préconisée.

Tronçons en localité

Les tronçons en localité sont caractérisés par :

- la présence d'urbanisation au moins d'un côté de l'axe
- une limitation de vitesse générale à 50km/h, avec des exceptions possible à 60km/h ou 30km/h
- un éclairage urbain

En localité, l'enjeu principal n'est plus uniquement lié à la sécurisation des cycles, mais également au confort des piétons, aux problématiques de différentiels de vitesses inappropriés entre usagers et de perméabilité de l'axe pour les modes doux. Les interrogations sur la sécurisation des cycles doivent être liées à des réflexions plus globales sur le rôle de l'axe dans le réseau local et le type d'environnement² recherché. En fonction des charges de trafic, des vitesses pratiquées / désirées, ou encore des espaces

² Le type d'environnement préconisé est présenté dans le chapitre « Coupe type »

publics attenants, les mesures en faveur des cycles seront adaptées, pouvant aller de la piste cyclable continue à la création d'espaces partagés ou d'espaces de cohabitation.

Pistes cyclables

Les recommandations en termes de largeur pour les pistes cyclables prévoient un élargissement en présence de longue rampe ou si elles sont partagées avec des piétons :

- de 1.8m à 2.5m pour une piste unidirectionnelle
- de 2.7m à 3m pour une piste bidirectionnelle

La largeur maximale est recommandée afin de permettre le dépassement d'un vélo mécanique par un vélo classique et à fortiori à assistance électrique (VAE).

Les pistes cyclables sont recommandées :

- sur les tronçons à forte charge de trafic (cf. carte 3)
- lorsque la différence de vitesse avec les usagers motorisés est importante (cf. itinéraires sensibles)
- lorsque le besoin de confort et de sécurité est accru (cyclotourisme, itinéraire scolaire, ...)

Bandes cyclables

Les largeurs recommandées pour les bandes cyclables sont les suivantes :

- 1.5m sur les axes routiers à forte charge de trafic (réseau structurant)
- au moins 1.25m sur les axes routiers à faible charge de trafic (réseau maillé)

Celles-ci doivent être élargies en présence de longue rampe. Le dépassement par un vélo électrique se fait par débordement sur la chaussée.

En règle générale, une largeur de chaussée minimale de 6m avec marquage central est à prévoir entre deux bandes cyclables.

Bande cyclable et chaussée à voie centrale banalisée

La chaussée à voie banalisée (largeur <6m et absence de marquage médian) permet le marquage de bandes cyclables en localité, en cas d'accès restreint. La largeur de chaussée minimale doit permettre le croisement de deux véhicules à 30km/h.

Ce type d'aménagement ne permet que rarement de garantir un niveau de sécurité satisfaisant pour les cycles, mais contribue à l'améliorer à court terme. Il s'agit donc d'étudier dans le détail la pertinence d'un tel aménagement.

Mixité

Dans les cas où l'aménagement de l'espace routier permet le partage de l'espace et la cohabitation entre usagers, aucun aménagement spécifique pour les cycles n'est retenu. La mixité est envisagée dans le cadre de la valorisation de centre de localités, si la charge de trafic ou le différentiel de vitesse est faible, par exemple en dessous de 3'000 véhicules par jour, respectivement en zone 30.

Grille de lecture des recommandations

✓ recommandé ~ sousconditions ✗ pas recommandé	Piste cyclable	Bande cyclable	Voie centrale banalisée	Mixité
Charges de trafic (TJM)				
< 3'000 véh/j	~	✓	✓	✓
3'000-10'000 véh/j	✓	✓	✗	✗
> 10'000 véh/j	✓	✗	✗	✗
Vitesse				
30 km/h	✗	~	~	✓
40-60 km/h	~	✓	~	~
> 60km/h	✓	~	✗	✗
Déclivité				
< 2%			✓	
2%-5 %	✓	✓	~	
>5%	✓	✓	~	✗

5.2. Coupes-types

Les tronçons ayant fait l'objet d'une priorisation lors de l'étude devront être aménagés pour assurer la sécurisation, l'efficacité et le confort du trafic cycliste. Les coupes ci-après illustrent les types d'aménagements à envisager en fonction de l'environnement. Les critères a priori déterminants pour le choix du type d'aménagement sont :

- le statut de la route (cantonale ou communale), c'est à dire sa position dans la hiérarchie routière et donc sa charge de trafic potentielle
- les vitesses maximales admises hors localités

Les dimensions indiquées sur les coupes en lien avec les aménagements cyclables comportent une valeur minimale admissible adaptée au contexte et une valeur correspondant à un optimum (sécurité, confort, possibilité de dépassement, attractivité).

Sur les axes routiers hors localités, il est important de prendre en compte les besoins de dépassement d'un vélo par un autre, notamment pour les vélos à assistance électrique. Sur de longues distances, les différences de vitesse sont significatives et des aménagements trop exigus se révèlent vite contraignants et peu attractifs pour les usagers quotidiens. En localité la thématique du dépassement doit aussi être intégrée car le trafic cycliste y est souvent plus dense.

Les coupes-types indiquent les largeurs de chaussée résultant des normes. A noter cependant qu'une partie du réseau routier actuel dispose de largeurs de chaussée plus modestes, qu'il ne sera pas forcément souhaitable d'élargir pour des questions de contraintes foncières ou de modération du trafic par exemple.



Definition d'un réseau cyclable régional

Espace de type route

Hors localité - vitesse >50km/h - charges de trafic importantes

15

Espace de type route :

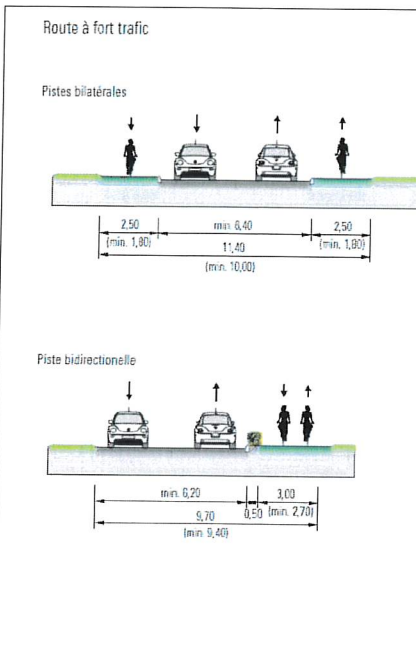
Séparation par séparation des modes avec ou sans espace tampon (bande herbeuse, haie, ...).

Dimension préconisée pour une piste cyclable unidirectionnelle :
2.50 m dimension optimale pour une prise en compte des dépassements par VAE.
1.80 m dimension minimum

Dimension préconisée pour une piste cyclable bidirectionnelle :
3.00 m dimension optimale pour une prise en compte des dépassements par VAE.
2.70 m dimension minimum

Un espace tampon entre la piste bidirectionnelle et la chaussée est obligatoire.

La piste cyclable peut être partagée avec les piétons selon les conditions locales.



Exemples d'application :

Ce type d'aménagement est recommandé pour les routes principales et secondaires selon la classification de la loi sur les routes (LR0U).

- Chavannes-de-Bogis : route de Divonne (04f)
- Bogis-Bossey : route de Crassier (05b)
- Crassier, Borex : route de Crassier (06e)
- Borex, Eysin : route de Crassier (06c)
- Rolle : Route de la Vallée (10b)
- Nyon, Signy-Avenex : route Blanche (51b-51c)

- Nyon, Trélex : route de Saint-Cergue (10b)
- Vich, Gland, Luins : Route de l'Etraz (13a, 40b)
- Commugny, Chavannes-des-Bois : Route de Chavannes-des-Bois (25a)
- Trélex, Givirins, Gémolier : route de Gémolier (33a)



Definition d'un réseau cyclable régional

Espace de type chemin de campagne

Hors localité - vitesse >50km/h - charges de trafic faibles

16

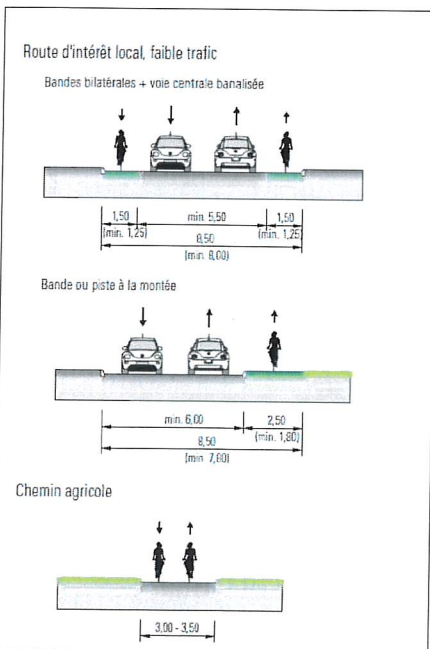
Espace de type chemin de campagne :

Route d'intérêt local :
- inciter à une réduction des vitesses et favoriser la cohabitation.
- en cas de pente marquée ou sur une longue distance, séparation des cycles à la montée.

Dimension préconisée :
1.50 m bandes bilatérales
2.50 m piste à la montée

Chemin agricole :
Appropriation de l'espace par les cycles, trafic toléré pour l'exploitation agricole ou forestière.

Dimension préconisée :
3.50 m dimension optimale
3.00 m dimension minimum



Exemples d'application :

Ce type d'aménagement est recommandé pour les routes d'intérêt local (cantonale ou communale) et les chemins agricoles.

- Prangins : route de Gland (07c)
- Gland : pont Farbel, rue de l'Etraz (11d)
- Rolle : route des Quatre-Communes (41d)
- Rolle : Le Rossey (41d)

- Grens, Trélex : Route du Ruissau (33a), route de Grens (33a)
- Arzier - Le Muils : route de Bassin (33g)
- Coinsins : rue du Château (40b)

- Chavannes-de-Bogis : Chemin de Margocin (25b)
- Signy-Avenex : Mondra (23b)
- Arzier - Le Muils : chemin du Tunnel, chemin des Coteaux (33g)
- Prangins, Gland : chemin des Emossières, continuité le long des voies CFF (37b-37c)
- Vich : Liaison route de l'Etraz - rue des Tuillères (Gland) (40b)
- Rolle : Péruet - La Dolla - chemin de Langollioux (41d)
- Rolle : chemin du Carroz (43e)
- Péruet : chemin du Carroz (43e) - route de Bougy (43f)



Espace de type artère urbaine
En localité - vitesse 50km/h-60km/h - charges de trafic importantes

Espace de type artère urbaine :

Ambiance très routière, route principale d'entrée ou de traversée de ville, présence de transports publics et/ou de stationnement.

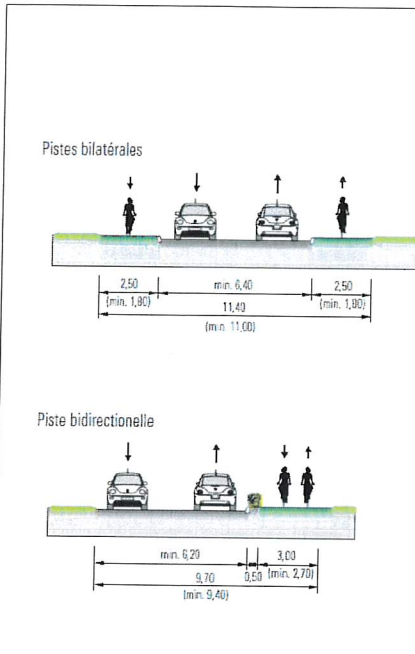
Dimension préconisée pour une piste cyclable unidirectionnelle :
2,50 m dimension optimale pour dépassements par VAE.
1,80 m dimension minimum

Dimension préconisée pour une piste cyclable bidirectionnelle :
3,00 m dimension optimale pour une prise en compte des dépassements par VAE.
2,70 m dimension minimum

Un espace tampon entre la piste bidirectionnelle et la chaussée est obligatoire.

La piste cyclable peut être partagée avec les piétons selon les conditions locales.

En cas de stationnement longitudinal un espace de sécurité supplémentaire de 50cm doit être ajouté entre les places



Exemples d'application :

Ce type d'aménagement est recommandé pour les routes principales et secondaires selon la classification de la loi sur les routes (LROU) sur lesquelles les charges de trafic sont importantes. Sur les tronçons à forte fréquentation piétonne, l'opportunité d'un espace partagé piétons/vélos doit être évaluée.

- Nyon : route de Signy, avenue des Eules, route d'Oulteret, route de l'Etraz (07a-07b)
- Nyon : rue du Stand (06b)
- Frangins : route de l'Etraz (07b)
- Gland : avenue du Mont-Blanc (14a)

- Commugny : Route de Genève (03b)
- Tannay : Route de Saint-Cergue (03b)
- Mies : route de Saint-Cergue (03b)
- Commugny, Fournex : route de Divonne (04e)
- Nyon, Gland : RDU (09a-09c)



Espace de type rue
En localité - vitesse 50km/h - charges de trafic moyenne à faible

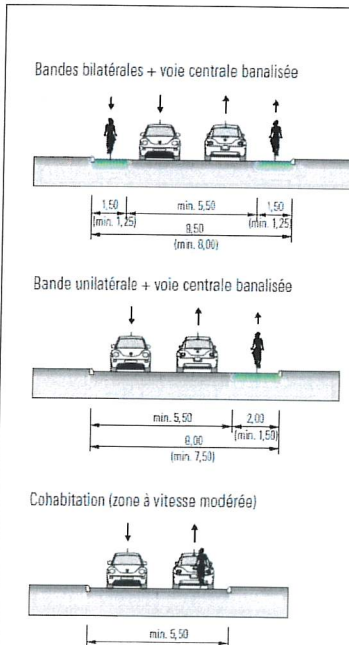
Espace de type rue :

Route urbaine d'intérêt local, une réduction des nuisances est en général recherchée, le principe de sécurisation des cycles utilisé dépend fortement des conditions locales.

Dimension préconisée pour la sécurisation par des bandes cyclables :
1,50 m dimension optimale.

En cas de stationnement longitudinal un espace de sécurité de 50cm doit être ajouté entre les places et la voie cyclable.

Dans les zones à vitesse modérée ou à faible charge de trafic, la cohabitation est préconisée.



Exemples d'application :

Ce type d'aménagement est recommandé en localité pour les routes cantonales d'intérêt local et les routes communales de 2e et 3e classe (LROU).

- Mies : route des Pényrs (03a)
- Eysin, Nyon : rue du Stand (06c)
- Trélex : traversée (11b)
- Gland : route de Begnins (19)
- Gland : rue du Perron (16a)

Rolle : avenue Général-Guisan (43a)

- Frangins : route du Curson, chemin de la Redoute (37a)
- Rolle : avenue Général Guisan (43a), chemin de Jolimont, sentier de l'Hôpital (15a), chemin de la Bourdonnette (43a, 43d, 43e, 43f)



Espace de type centre

En localité - vitesse 50km/h - charges de trafic moyennes à fortes

Espace de type centre :

Route principale ou secondaire accueillant beaucoup de trafic en traversée de localité. Les aménagements réalisés mettent en valeur le lieu traversé et incite à une réduction des vitesses. Le rôle sociale de la rue est mis en valeur, et la cohabitation tous modes est le principe retenu. L'espace disponible pour la chaussée est réduit afin de réduire les vitesses.

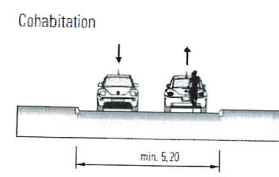
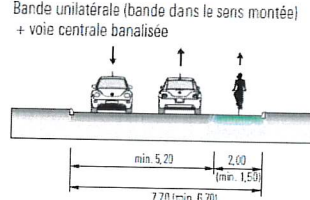
Dimension préconisée : 5,20 permet le croisement d'une voiture et d'un poids lourd à 30 km/h.

L'adjonction d'une bande cyclable est recommandé pour le sens montant en cas de pente importante.

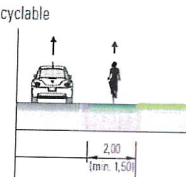
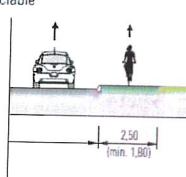
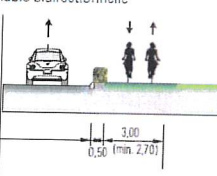
Ce type d'aménagement doit être proposé localement, uniquement dans les coeurs de ville et villages.

BR&A - 0843 46 11 00 - www.br&a.ch



<p>Cohabitation</p>  <p>Bande unilatérale (bande dans le sens montée) + voie centrale banalisée</p> 	<p>Exemples d'application :</p> <p>Ce type d'aménagement est recommandé en traversée de localité pour les routes principales et secondaires selon la classification de la loi sur les routes (LROU), si les charges de trafic sont inférieures à 10'000 véh/j et que des enjeux de qualité de l'espace public sont importants.</p> <p>Mes : rue du Village (03b) Chavannes-de-Bogis : route de Bogis-Bossey (05a) Bogis-Bossey : route de Chavannes-de-Bogis (05b) Chavannes-des-Bois : route de la Branvaude (25a)</p> <p>Genolier : route de Trélex - place du Village (33b) Genolier : route de la Cézille (33b)</p>
--	---

Coupes types - coûts unitaires

<p>Type 1 - Bande cyclable</p>  <p>Type 2 - Piste cyclable</p>  <p>Type 3 - Piste cyclable bidirectionnelle</p> 	<p>Coûts indicatifs par km linéaire (hypothèses : aménagement en emprise sur terrains libres, non compris éventuelles reprises de niveaux ni acquisitions foncières, voire déplacement de clôture ou mobilier)</p> <p>Type 1 : 845'000 HT par km et par sens* (extension de chaussée circulaire par véhicules lourds)</p> <p>Type 2 : 700'000 HT par km et par sens (piste bitume circulaire par engins de nettoyage, séparée par bordure braise, raccordement sur un collecteur existant pour la récupération des eaux claires)</p> <p>Type 3 : 1'300'000 HT par km pour le génie civil + 100'000 HT/km pour plantations basses (piste bitume circulaire par engins de nettoyage, séparée par bordure plantée, raccordement sur un collecteur existant pour la récupération des eaux claires)</p> <p>* plus value de 800'000 HT/km si collecteur existant doit être déplacé ou renforcé ou si doit être créé</p>
--	--

BR&A - 0843 46 11 00 - www.br&a.ch



Traversées de localités

En traversée de localité, il y a lieu de réduire le caractère routier de la voirie en privilégiant des aménagements favorisant la cohabitation des usagers et la qualité de l'espace public (éviter autant que possible les bordures, les marquages, les obstacles). Ceci est souhaitable en particulier sur les traversées courtes et planes (sur les longues traversées et en montée, des aménagements cyclables peuvent rester judicieux).

On peut favoriser une vitesse modérée du trafic par un aménagement convivial diminuant le caractère routier de l'axe. Lorsque cela est possible, on envisagera aussi un abaissement de la vitesse autorisée à 30 km/h. Il s'agit de recourir de manière parcimonieuse aux dispositifs de modération et le cas échéant, de tenir compte des cyclistes (p. ex. coussins berlinois plutôt que seuils traversant, by-pass au droit des obstacles latéraux, etc.).

Desserte des communes situées dans la partie haute du district

Il est judicieux de sécuriser quelques itinéraires cyclables de liaison avec la plaine, tout en étant conscient que leur utilisation restera modeste pour les déplacements quotidiens, et en tenant compte d'une proportion plus importante de vélos à assistance électrique (pentes importantes).

Le report modal pourra aussi augmenter l'attractivité des lignes de bus régionales grâce à une accessibilité améliorée aux arrêts principaux (sécurisation des itinéraires d'accès et places de parcage sécurisées), notamment dans les centres des villages. A noter qu'il s'agit généralement de liaisons cyclables à caractère local, donc principalement à charge des communes. Ces itinéraires pourront néanmoins servir à d'autres usages tels que scolaire, touristique ou de loisirs.

Il pourrait également être envisagé d'améliorer les possibilités d'embarquement des vélos dans les trains NStCM et dans les bus des TPN et de CarPostal, sous réserve de contraintes d'exploitation et de compatibilité du matériel roulant.

La carte de la typologie d'aménagement cyclable selon les itinéraires sensibles est disponible à l'annexe 1, « Carte n° 7 ».

6. Services aux usagers : les facettes du vélo

6.1. Stationnement vélo

Une réflexion sur le stationnement des vélos est indispensable et complémentaire au développement d'un réseau cyclable pour la région. En effet, valoriser et réaménager des itinéraires n'a de sens que si l'on prévoit, dans les lieux de destination, des emplacements pour y laisser son vélo en toute sécurité. De ce fait, aménager des stationnements pour vélo encourage la pratique de ce mode de transport et favorise ainsi le report modal, grâce aux avantages suivants :

- Augmentation de la visibilité de ce mode grâce à des aménagements attractifs
- Amélioration de la sécurité, en réduisant le risque de vol et de dommages lié à de mauvaises conditions météorologiques

Un stationnement de qualité répond donc aux besoins du cycliste en fin de parcours, que ce soit pour se rendre dans un lieu d'intérêt (entreprise, commerce, équipement public, etc.) ou pour rejoindre le réseau des transports publics (arrêts de bus, gare, etc.). Cette thématique est d'ailleurs au cœur des préoccupations des usagers. En effet, on assiste actuellement à une augmentation considérable du nombre d'achats de vélos à assistance électrique (valeur économique allant de 1'000 à 7'000 CHF selon la gamme), justifiant l'investissement dans des infrastructures de stationnement attractives et sécurisées.

Recommandations pour un stationnement de qualité

Les installations de stationnement doivent bien entendu être en accord avec les besoins des usagers du réseau cyclable. Plusieurs critères sont essentiels :

- Le nombre de places : il dépend du lieu d'intérêt desservi ainsi que du nombre potentiel de personnes qui pourraient s'y rendre à vélo
- La localisation : l'emplacement devrait se situer le plus proche possible de la destination finale et sur son chemin afin de rendre son potentiel d'utilisation optimal
- La facilité d'accès : l'accessibilité au stationnement doit pouvoir se faire en roulant et sans conflit avec d'autres modes de transport. Des rampes peuvent être installées si l'accès n'est pas garanti
- Le type d'installation : elle doit être adaptée au contexte et aux différents usagers, faisant l'opposition entre une installation ouverte, accessible à tous, et une installation fermée, réservée à certains usagers. Dans la plupart des cas, un système d'attaches (arceaux, poteaux, étrier, glissière, support de guidon) pour la sécurisation du vélo doit être prévu
- Les équipements de confort : la mise en place d'un couvert et d'un éclairage efficace améliorent le confort de l'utilisateur en protégeant les vélos des intempéries, en augmentant le sentiment de sécurité et en offrant un attrait visuel général de l'équipement
- Les services supplémentaires : afin d'augmenter le niveau de service, la possibilité d'avoir recours à du personnel pour l'entretien des cycles et pour surveiller les lieux peut s'avérer être un bon atout (cf. Vélostations)

6.2 Vélostations

Dans les secteurs à forte affluence, tels que les gares, les entreprises, les centres de localités ou encore les lieux de formation, la mise en place de vélostations peut correspondre à une solution de stationnement adaptée car celles-ci remplissent tous les critères de qualité cités précédemment, en particulier liés à la place et aux problèmes de sécurité. Ces infrastructures prennent la forme de locaux sécurisés proposant des systèmes de support efficaces et un accès payant dans la plupart des cas.

Cadre institutionnel

Niveau cantonal : La loi vaudoise précise les besoins en stationnement des vélos (RLATC, article 40a). Ainsi, les compétences des communes ou du Canton pour les tronçons en ou hors localité s'appliquent aussi pour le stationnement. En localité, la réglementation communale fixe un nombre de places de vélos dans le respect des normes VSS et en fonction de l'importance de la construction concernée. Pour ce qui est du financement lié aux infrastructures de stationnement, le Canton peut entrer en matière pour des aménagements liés à des mesures du projet d'agglomération et/ou hors localité, ainsi que pour les projets portés par les entreprises de transport public.

Agglomérations : Les projets d'agglomération issus de la politique des agglomérations de la Confédération prévoient des mesures infrastructurelles pour la création de places de stationnement. Elles définissent un standard d'équipements dans le périmètre des agglomérations et préconisent d'aménager les arrêts de transports publics avec d'éventuels services supplémentaires. Dans le cadre du Grand Genève, les mesures 12-22 et 12-42 prévoient pour le district de Nyon la mise en place de stationnements vélos dans les gares RE et RER, dont la ligne NStCM, et à plusieurs arrêts de bus identifiés.

Propositions pour les stationnements vélo

L'amélioration de l'offre en stationnement vélos doit se faire en coordination avec les différentes étapes du développement du réseau cyclable dans la mesure du possible. Par conséquent, le réaménagement d'un tronçon devrait idéalement aller de pair avec la mise en place de ce type d'équipements dans les lieux d'intérêts identifiés.

Selon les opportunités offertes par les projets communaux et cantonaux pour les aménagements de voies cyclables, une coordination avec les communes pourrait se faire, afin de les encourager à investir dans le stationnement en tenant compte de leurs propres besoins au niveau local.

Par ailleurs, les interfaces de transport multimodales telles que les gares d'importance régionale pourraient disposer d'une offre de qualité supérieure à l'offre de base. Dans cette optique, la mise en place de vélostations, en particulier aux gares CFF, s'avérerait pertinente.

Aspects techniques

Emprise :

Sans surface de circulation : 1-2 m² / place

Avec surface de circulation : 2-4 m² / place

Coût :

A l'air libre : 300-500 CHF / place

Couvert : 1'000-2'000 CHF / place

Vélostations : 3'000-7'000 CHF / place

6.3 Réseau de vélos en libre-service (VLS)

Le Conseil régional du district de Nyon coordonne depuis 2009 le réseau de vélos en libre-service La Côte pour le compte des communes de Nyon, Prangins, Eysins, Gland et Divonne et de huit entreprises du territoire. Le réseau a été inauguré en juin 2011 en collaboration avec la société Vélopass devenue par la suite PubliBike.

Il compte à ce jour 13 stations et 130 vélos dont la moitié est à assistance électrique. La gestion quotidienne du réseau, notamment en termes de maintenance et de rééquilibrage des vélos et des stations du réseau, est assurée par l'association d'insertion professionnelle Pro-Jet en collaboration avec PubliBike.



Les stationnements VLS La Côte, Région Nyon 2017

Le réseau est pensé pour répondre en priorité aux besoins de mobilité des pendulaires du territoire notamment pour faciliter les liaisons entre les gares de Nyon et de Gland vers les pôles d'emplois. Les principaux sites d'emplois des communes de Nyon, Prangins, Eysins et Gland disposent d'une station. La structure du réseau permet également de répondre aux besoins des habitants et visiteurs de la région.

Les objectifs du réseau VLS La Côte sont de faciliter le transfert modal des publics qui se déplacent au sein du district, en particulier les pendulaires (60% à 70% des transactions en 2015) mais aussi de promouvoir la complémentarité avec les autres modes de transports de la région. Les transporteurs du territoire (TPN, CarPostal, NStCM, CFF, CGN) et le Conseil régional sont partenaires dans cette démarche de promotion, sous le label *Nyon région l'esprit mobile*.

Entre 2011 et 2016, le nombre d'emprunts sur le réseau a augmenté de près de 80%, ce qui en fait l'un des réseaux PubliBike les plus utilisés de Suisse.

Développement du réseau

Le réseau VLS La Côte a connu un succès croissant auprès des pendulaires et des habitants du district de Nyon depuis sa mise en place, si bien que l'offre ne répond plus entièrement à la demande. Les partenaires ont dès lors pris la décision en 2016 de lancer un appel d'offres en marché public pour le développement du réseau (concession d'exploitation d'une durée de cinq ans).

Le système de vélos en libre-service « VLS La Côte » poursuit les buts et les attentes suivants :

- Un système de vélos en libre-service facile d'accès, fiable et fréquemment utilisé, conçu comme une prestation attractive de mobilité dans le territoire de la concession
- Une exploitation autonome, des points de vue financier, technologique et qualitatif
- La promotion du vélo comme moyen de déplacement quotidien, efficace et écologique
- Une réponse adéquate en termes de transports pour différentes cibles, telles que les habitants, les visiteurs et les touristes, avec un public prioritaire : les pendulaires
- Une bonne intégration des vélos et des stations dans le paysage urbain
- Une solution d'exploitation durable
- Une flotte mixte (vélos à assistance électrique et vélos classiques) est imposée pour la période minimale de mars à novembre.

Dans le cadre de l'appel d'offres, les conditions suivantes ont été posées pour le déploiement minimal du réseau :

- Mise en réseau d'ici la fin de la première année d'exploitation d'au moins 24 stations et 200 vélos (dont moitié électriques), en tenant compte des stations déjà en place
- Mise en réseau d'ici la fin de la deuxième année d'exploitation d'au moins 50 stations et 300 vélos (dont moitié électriques), en tenant compte des stations déjà en place
- Densification du réseau existant dans les centres urbains
- Emplacement des stations à proximité des principaux points d'intérêt, tels que gares, arrêts de transports publics, P+R, zones industrielles, quartiers d'habitation à forte densité, zones de loisirs, centres administratifs principaux et centres commerciaux

Le VLS s'inscrit dans la stratégie de promotion des mobilités du Conseil régional

Le développement du réseau de vélos en libre-service La Côte accompagne la démarche de promotion des mobilités en proposant une offre supplémentaire à proximité des points d'intérêt et sur les itinéraires stratégiques. En complémentarité au réseau de transports publics, le réseau VLS facilite ainsi les déplacements pendulaires et contribue au report modal.

Pour inciter au report modal, diverses actions de promotion en faveur de la mobilité douce sont mises en place ponctuellement ou sur la durée. En partenariat avec les transporteurs de la région, le Conseil régional développe notamment des offres combinées transports publics-vélo pour les activités de loisirs. De même, dans le cadre des plans mobilité interentreprises, des actions vélo concrètes sont proposées ponctuellement (Bike to work, Objectif 10'000) ou sur la durée (subvention, abonnement VLS offert, etc.), afin d'inciter les pendulaires à privilégier la mobilité douce. Dans ce cadre, les vélos en libre-service représentent un outil qui bénéficie à divers publics.

6.4 Le vélo à assistance électrique (VAE)

Un nouveau marché

L'évolution des comportements des usagers et le développement continu des technologies contribuent au développement de nouveaux modes de transport. C'est tout particulièrement le cas de l'utilisation des vélos électriques qui est en nette hausse depuis quelques années. A titre d'exemple, en Suisse en 2013, 50'000 e-bikes ont été vendus, ce qui correspond à un sixième du total des ventes (tableau 4). Au total en 2014, le parc suisse comptait 233'000 vélos électriques.

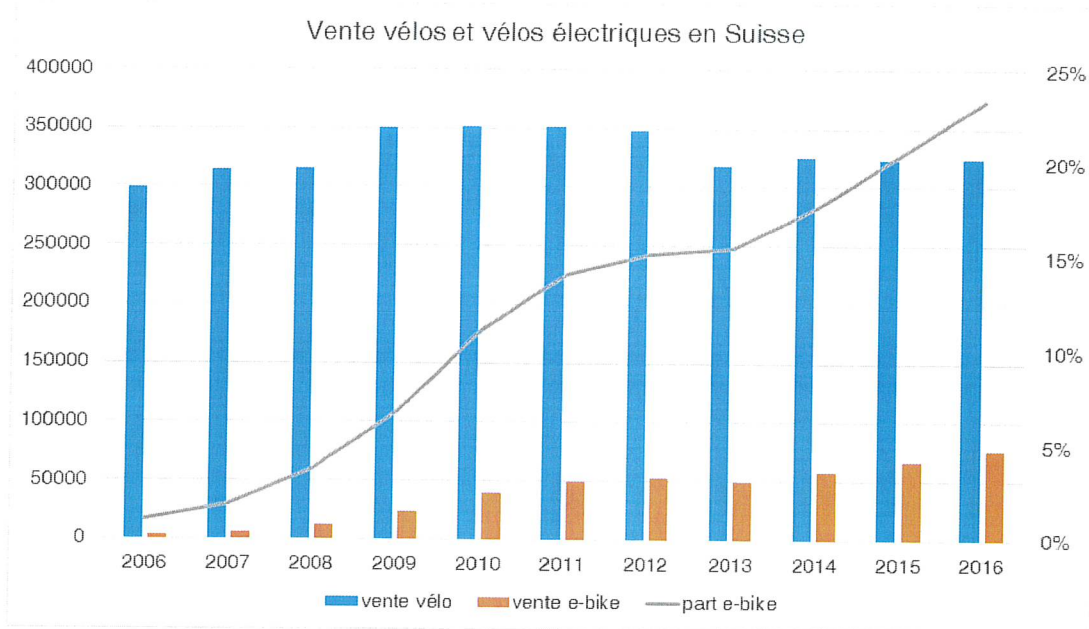


Tableau - Vente de vélos et e-bikes en Suisse

L'intérêt de l'ouverture du marché à ce mode de transport innovant est qu'il séduit un nouveau public peu habitué au vélo classique. La moyenne d'âge de ce public est de 53 ans, soit dans la tranche supérieure des actifs. En effet, l'avantage de taille est que l'effort demandé pour son utilisation est moins conséquent, le confort pour l'utilisateur est amélioré et sa vitesse permet de parcourir des distances plus longues. Par conséquent, les usagers du vélo électrique en Suisse l'utilisent pour 80% d'entre eux comme mode principal ou secondaire dans les déplacements quotidiens et la plupart des distances parcourues (84%) sont effectuées en combinant d'autres transports. Alors que plus de 90% de ces usagers sont propriétaires d'une voiture, ils estiment que l'utilisation de ce véhicule a diminué depuis l'acquisition de leur vélo électrique (OFEN, 2014).

Un potentiel d'économies d'énergie

De ce fait, alors que le potentiel de report modal vers le vélo toutes catégories est important dans le district, celui plus spécifiquement lié au vélo électrique est considérable dans la mesure où les projections de la Confédération estiment le nombre de propriétaires parmi la population active suisse entre 450'000 et 1'400'000 dans les années à venir (OFEN, 2014). Les gains d'énergie et d'espace ainsi que les réductions d'émissions de CO₂ sont autant d'arguments pour faire pencher la balance. Un obstacle important retient néanmoins les publics à utiliser plus fréquemment le vélo, à savoir le manque de sécurité routière. Il semble dès lors essentiel de développer dans le district un réseau cyclable sûr

et attractif. Prendre en compte l'essor des vélos électriques signifie planifier les aménagements de l'avenir.

6.5 Synergies sport, loisirs et tourisme

La volonté d'intégrer dans le réseau cyclable régional une réflexion autour d'itinéraires liés aux sports et aux loisirs ainsi que, dans une vision plus large, le tourisme régional, a été présente dès le début de l'étude. Dans le district de Nyon, des synergies entre le vélo comme mode de déplacement utilitaire et récréatif existent et peuvent être développées. En Suisse, et même ailleurs, cela se confirme avec l'évolution des pratiques sportives qui tend vers le développement d'activités accessibles à tous les publics. De plus, ces activités se font de plus en plus sans cadre défini et dans un but de plaisir, notamment avec un essor des disciplines pratiquées dans un milieu naturel. En témoignent, les manifestations soutenues par la région et ayant comme élément central la pratique du vélo, telles que les courses « VTT la Barillette », « Vélôpôdôle » ou encore le « Tour du pays de Vaud ». Enfin, malgré l'usage de plus en plus fréquent du vélo pour des déplacements utilitaires, le VTT reste le segment le plus prolifique avec 40% du marché en Suisse et une augmentation constante des ventes d'E-VTT.

Sports de nature

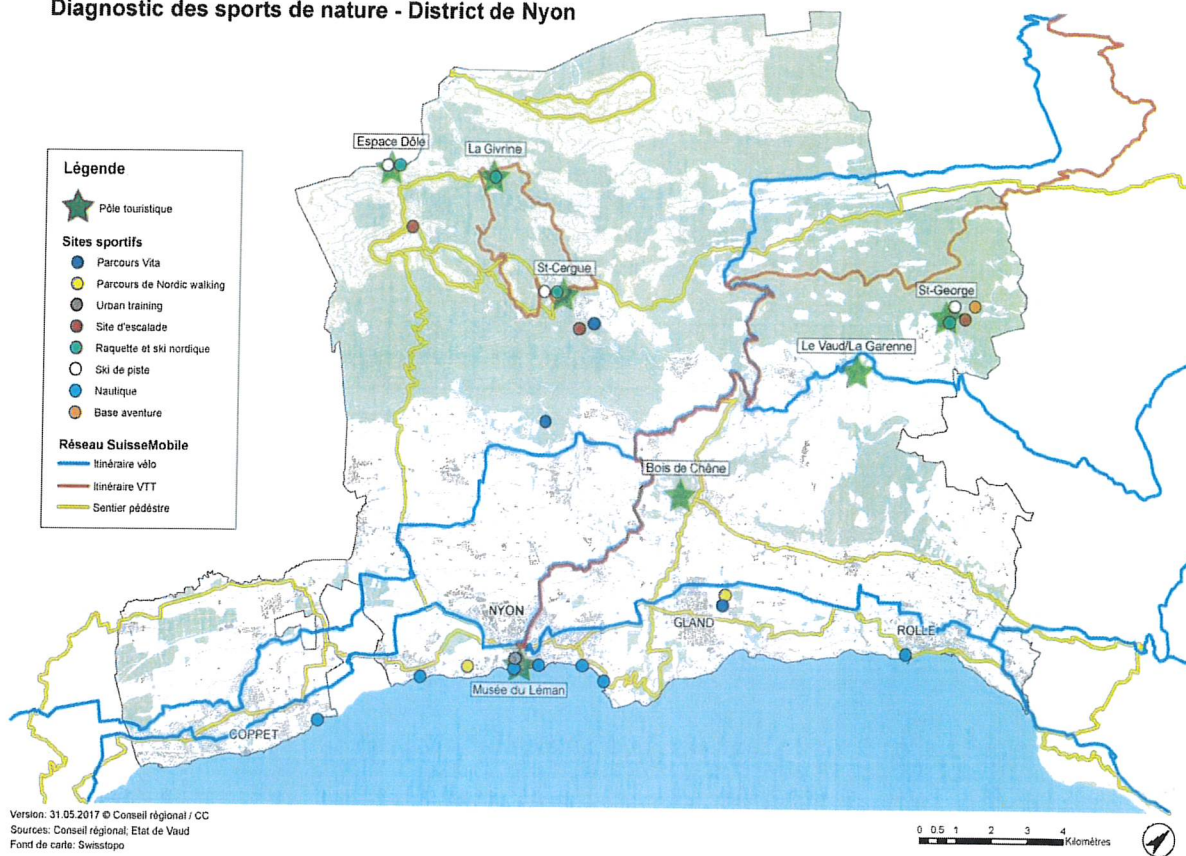
Cette tendance s'inscrit dans la durée et se reflète dans une nouvelle orientation de la politique sportive axée sur les sports de nature. En effet, le développement d'activités sportives de nature dans le district, notamment en renforçant les itinéraires cyclables de loisirs, répond aux besoins croissants de la population. Cette politique sportive est également porteuse de nouveaux enjeux transversaux, tels que le développement et la valorisation de l'offre touristique, la protection de l'environnement ainsi que, bien entendu, le report modal de l'automobile vers les modes doux et les transports publics. Par conséquent, cette approche globale intègre une grande diversité d'acteurs et de projets.

Sports de loisirs

Pour ce qui est des sports de loisirs dans le cadre de la stratégie de mise en œuvre du réseau cyclable, l'objectif est de rendre attractif les itinéraires cyclables liés aux sports et aux loisirs dans la région, en reliant notamment des lieux d'intérêts sportifs et touristiques. La région dispose déjà d'un réseau étoffé, reconnu et balisé par Suisse Mobile qui permet aux usagers de se déplacer dans un cadre naturel et paysager remarquable. De ce fait, il s'agit principalement de le renforcer et de créer des synergies avec le réseau cyclable principal, destiné avant tout aux déplacements pendulaires.

La carte de diagnostic établie permet de comprendre comment les itinéraires Suisse Mobile sont connectés aux équipements sportifs de nature ou d'intérieur, ainsi qu'aux attractions touristiques régionales. Des synergies entre les deux types de réseaux existent déjà à l'heure actuelle. Tandis que beaucoup d'itinéraires ont une seule fonction – utilitaire ou récréative, une partie comprend les deux.

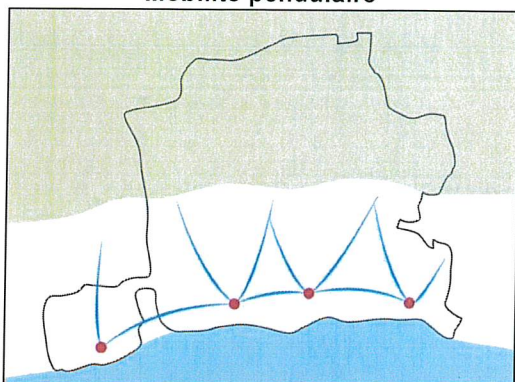
Diagnostic des sports de nature - District de Nyon



Carte - Diagnostic du sport de nature

Deux catégories de mobilité cycliste :

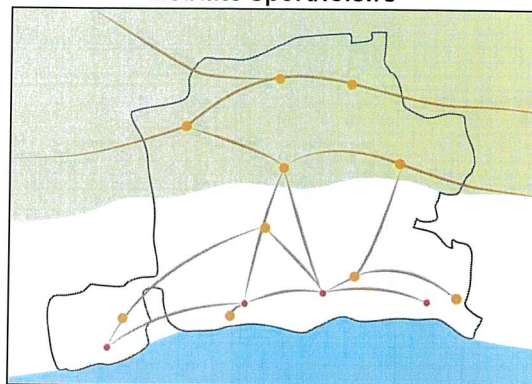
Mobilité pendulaire



Réseau convergent vers les pôles

- Structuré en fonction des gares régionales et des centralités
- Convergence des itinéraires
- Fonction utilitaire
- Parcours rapide et du moindre effort
- Coût important pour les collectivités (sécurisation, aménagement sur route à charge de trafic élevée, etc.)

Mobilité sport/loisirs



Réseau diffus et réparti dans le district

- Structuré par le paysage et les sites d'intérêt sportifs et touristiques
- Réseau peu hiérarchisé et diffus
- Fonction récréative
- Moins dépendant de la topographie (activité physique)
- Déplacement dans des sites à haute valeur paysagère et hors des itinéraires à charge de trafic élevée

Propositions de synergies

Les démarches, afin d'identifier les synergies comprennent les aspects suivants :

- Elaboration sur le réseau cyclable d'un diagnostic plus approfondi des pratiques sportives en fonction des usages de la population
- Les potentiels décelés dans le réseau ainsi que les projets initiés par des communes ou particuliers permettent de déterminer des améliorations à apporter en termes de :
- Mesures d'aménagement : définir les interventions possibles pour renforcer le réseau cyclable du sport et le relier aux équipements actuels et futurs
- Signalétique : proposer un concept de balisage lisible et homogène des itinéraires et des équipements sportifs extérieurs
- Sensibilisation : concrètement, il s'agit de proposer des parcours didactiques le long des itinéraires et de communiquer une vision cohérente du sport de nature à l'échelle du district
- Le développement des itinéraires cyclables à des fins sportives et touristiques, mais aussi des projets liés au sport et au tourisme de nature doivent se faire en coordination avec la stratégie du réseau cyclable régional.

7. Sensibilisation/communication

La communication en faveur de l'usage des vélos s'inscrit dans un plan de communication général à l'échelle régionale.

Les actions de promotion pour la mobilité du Conseil régional

Pour répondre à l'objectif formulé dans le Plan directeur régional « d'instaurer des services de mobilité et de promotion afin d'accompagner l'évolution des habitudes et des comportements de la population », le Conseil régional a mis en place un groupe de travail réunissant les délégués à la communication des transporteurs de la région. Il se réunit environ trois fois par an pour s'informer mutuellement, et planifier la mise en œuvre d'actions de communication conjointes sous le label *Nyon région l'esprit mobile*.

Dans ce cadre, divers supports de communication (dépliant réseau TP, portail web, cartons suspendus, kit mobilité, etc.) et produits combinés ont déjà été mis en place en partenariat avec des institutions culturelles et les offices du tourisme. Ces actions visent à promouvoir l'utilisation combinée des modes de transports alternatifs à la voiture. L'usage du vélo notamment, doit être valorisé auprès des divers publics en vue d'instaurer un changement des habitudes dans la durée. La communication, à divers niveaux, permet d'atteindre cet objectif.

La politique cyclable régionale s'intègre dans la continuité des actions déjà engagées afin d'en étendre le potentiel. Le changement des habitudes en matière de mobilité passe par une communication à plusieurs niveaux et auprès de divers publics.

Favoriser l'usage du vélo dans le district

En vue de développer un réseau cyclable efficace, la sensibilisation joue un rôle dans l'objectif d'augmenter et de favoriser la fréquentation des déplacements à vélo dans le district de Nyon. D'autre part, la communication sert également à informer les divers publics des avancements.

7.1. Objectifs et publics cibles

Pour accompagner la démarche de réseau cyclable, voici ci-dessous les objectifs spécifiques en termes de communication.

Quantitatif

- Augmenter le nombre d'utilisateurs du vélo durant la législature 2016-2021

Qualitatifs

- Développer l'intérêt collectif pour l'usage du vélo
- Informer les différents publics et les impliquer dans les démarches
- Accompagner l'aménagement du réseau cyclable régional et en faciliter l'utilisation

Les publics identifiés dans le cadre du réseau cyclable régional sont touchés à divers niveaux et ont des rôles différents en termes de communication.

Bénéficiaires (usagers finaux)	
Ceux-ci comprennent aussi bien des cyclistes expérimentés que des nouveaux cyclistes	Pendulaires Ecoliers Touristes Habitants du district
Partenaires	
Comprennent des collectivités publiques, associations et entités privées ayant un rôle coopératif et de facilitateur dans le cadre du projet de réseau cyclable régional	Canton / régions / communes (GT réseau) Transporteurs (via Nyon région l'esprit mobile) ATE, ProVelo (via GT vélo) Commerçants
Relais	
Permettent une diffusion de l'information auprès du grand public, afin de toucher l'utilisateur final	Municipalités des communes du district Ecoles Entreprises / sites d'entreprises Commerçants (magasins de vélos et grands commerces) NRT Médias
Prescripteurs	
Peuvent avoir une influence sur l'opinion générale et sur les autres publics-cibles. Doivent être informés des enjeux du projet	Autorités politiques Professionnels / personnalités du vélo

7.2 Messages à promouvoir

- L'utilisation du vélo est positive pour l'environnement, la santé et le porte-monnaie
- Le vélo est un moyen rapide et fiable pour les déplacements quotidiens ou ponctuels
- Les usagers du vélo bénéficient d'offres combinées avantageuses
- Le vélo est complémentaire aux transports publics et contribue au report modal
- L'incitation à l'utilisation du vélo passe par une information et une promotion adéquate auprès des citoyens, tenant également compte de leur avis
- L'aménagement du réseau cyclable en partenariat avec des experts du domaine permet d'offrir des itinéraires efficaces, confortables et sûrs

7.3 Moyens / Outils

Divers moyens / outils sont à disposition pour la promotion du vélo à destination des usagers actuels et potentiels. La liste ci-dessous comprend des exemples de support pouvant être développés et n'est pas exhaustive.

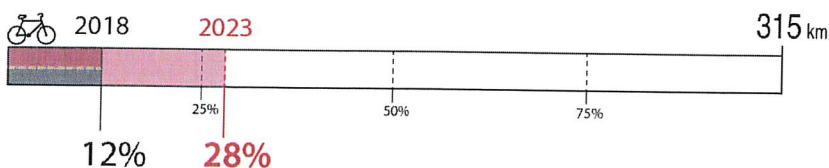
- Imprimés : cartes, affiches, flyers, brochures, cartons suspendus, panneaux, communiqués de presse, etc.
- Numériques : écrans dans les transports publics, site web, applications, newsletters, réseaux sociaux, sondages électroniques, etc.
- Animations : événements, stands, séances, défis mobilité, etc.
- Offres / services : offres combinées transports publics-mobilité douce, subventions, conseil, accompagnement, etc.

8. Monitoring

Un système d'indicateurs sera mis en place afin de mesurer concrètement l'évolution du réseau cyclable régional et l'amélioration des déplacements à vélo dans le district.

Par le biais de la base de données SIG, l'indicateur suivant sera mis à jour en fonction de la réalisation des projets d'aménagement en faveur de la mobilité douce.

Kilomètres de réseau cyclable régional existants, en pourcentage



12% du réseau vélo régional existant en 2018. Par la réalisation des mesures mobilité douce du projet d'agglomération Grand Genève, 28% du réseau cyclable régional sera aménagé d'ici 5 ans.

De nouveaux indicateurs de mobilité douce seront proposés selon les données disponibles.

9. Orientations pour la suite de la démarche

Deux axes de travail :

1. L'approfondissement par secteurs des préconisations de l'étude cyclable régionale
2. Développement d'approches complémentaires

Pour accompagner les collectivités et les porteurs de projets, le groupe de consultation vélo régional sera sollicité pour des avis et expertises.

Le développement du réseau et des itinéraires

Les quatre secteurs géographiques, Terre Sainte, Centre du district, Région rolloise et Hauts du district, feront l'objet de groupes de travail séparés pour travailler sur la programmation de la mise en œuvre des itinéraires les plus pertinents. A la suite des projets pourront être définis et un suivi ad hoc se constituer.

Les groupes thématiques

La signalétique et le jalonnement, ainsi qu'une réflexion sur un système de navigation GPS.

Le stationnement dans les lieux stratégiques et ses différentes définitions, l'interface avec les transports publics pour le chargement des vélos dans les TC.

La sensibilisation et le développement de produits combinés et d'actions ciblées pour promouvoir l'usage du vélo.

10. Contributions du groupe vélo régional et des communes

10.1 Consultation du groupe vélo régional

Le groupe vélo régional a contribué à :

- apporter l'expertise de terrain des usagers vélo relative aux conditions actuelles du réseau cyclable régional ;
- proposer des itinéraires alternatifs aux routes principales ;
- identifier les itinéraires cyclables actuels : pendulaires, de loisirs et scolaires ;
- identifier les endroits, les cheminements dangereux et les points durs sur le réseau cyclable régional ;
- proposer des mesures dans les quatre sous-secteurs du district à prendre à court terme.

Parmi les nombreuses propositions d'amélioration du réseau cyclable mis en discussion avec le groupe vélo, on distingue principalement :

- la création d'un itinéraire continu de Nyon à Rolle côte littoral le long des voies CFF ;
- des itinéraires hors trafic qui densifient le réseau maillé.

Le groupe vélo régional a aussi souligné l'importance de la sensibilisation pour favoriser l'usage du vélo et la nécessité de proposer des mesures non-infrastructurelles :

- une signalétique spécifique aux cyclistes (un besoin essentiel pour les usagers) ;
- une « sensibilisation » des automobilistes par des mesures infrastructurelles (marquage, etc.) ;
- développer un concept de stationnement vélo dans les endroits stratégiques, notamment les gares, qui favorise le report modal.

Les nombreuses propositions à valoriser dans le programme de mise en œuvre sont présentées de manière visuelle sur les cartes et synthétique dans les tableaux suivants.

Propositions du Groupe Vélo Régional		
	n°	
Principales propositions GVR		Chargement des vélos sur la ligne NSICM
	(F7)	Création d'un itinéraire continu de Nyon à Rolle au sud des voies CFF (entre Convers et Rolle)
Aménagements prioritaires		Stationnement/parcage vélo dans les gares
	(F1)	Une piste cyclable entre Crassier et Nyon
	D2	La liaison Nyon-Gland
	D2	La passerelle Nyon-Prangins
	D2	Aménagement du cheminement entre Rte de St-Cergue-gare-Asse
Mesures à court terme		Compléter Rte Stand, Rte Divonne, Clémenty
		Aménager le tronçon entre Commugny et Chavannes-de-Bogis
		Aménager l'accès à Chavannes-centre depuis Commugny
		Sécuriser les axes principaux (entretien ou renouvellement du revêtement)
		Assurer la continuité des bandes cyclables
Itinéraires cyclables fréquentés		Lancer le volet de sensibilisation/incitation en faveur du vélo
		Développer la signalisation
		Un marquage plus visible
	District	Route Suisse
	Gland	Av. Mont-Blanc; Route du Vignoble; axe gare-Grandchamp
Nyon-Aubonne		L'axe Vich-Coinsins en direction de Trélex et Genolier
		Route du Vignoble
		Rond points (à Vich, de la RC1, de Mont-Blanc-Etraz)
Endroits dangereux		Les axes qui mènent aux jonctions autoroutières
		L'éclairage
		L'accès à Schilliger (Gland) par la RC1, les bandes cyclables à jalonner
		Pont Farbel
		Nyon-Crassier à cause du différentiel de vitesse entre usagers
		Les entrées de village (Genolier, Trélex, Coinsins, Vich, Duillier)
Itinéraires alternatifs		Le carrefour de Mimorey
		Un itinéraire entre Nyon et Rolle à sud de la ligne de chemin de fer
Par secteur		
	n°	
Terre Sainte	C2	Proposition de passer par le Chemin de Chatonnay et pas par la Route de la Branvaude
	C3	Rajout liaison par le Chemin des Bugnons/Chemin des Cibles
	C4	Rajout Chemin des Rojalets
	C5	Rajout Chemin du Pré-Bernard
	C6	Proposition d'un itinéraire alternatif car zone protégée
	C7	Prolongation via Suisse mobile vers Rte Eysins
	C8	Alternative à route entre Crans-Eysins + passerelle à moyen terme, Chemin Bois-de-Nant/Chemin Sous-Cor
		C'est le secteur qui présente le plus de bandes cyclables avec la Ville de Nyon
Eysins Nyon Duillier Prangins	D1	Rajout tronçons existants (Rte Blanche, Clémenty, Ch. du Vallon)
	D2	Rajout passerelle vers Collège du Rocher par Rte Etraz
	D3	Modification tronçon Vy-Creuse (forte pente) par Rue de la Porcelaine
	D4	Alternative à court terme pour franchissement à Chemin en Purian - Rue de la Gare (à sécuriser)
Nyon Asse Chésereux Genolier	E1	Rajouter Route de Chiblins et Rte de Gingins dans le réseau (Chésereux-Asse)
	E2	Stationnement vélo à la gare de l'Asse
	E3	Rajouter la Route Blanche dans le plan
	E3	Alternative à court terme à la Rte Blanche par la Route de la Prairie et Chemin du Truel
	E5	Passage compliqué Chemin Parc Chevalin
	E6	Rajouter Chemin du Bochet et Chemin des Loes
	E7	Genolier - proposition de passer par la Rte de Duillier au lieu du Chemin de la Cure (voie privée et très raide)
Gland Duillier Gilly Bursinel	F2	Nouveau franchissement Ouest de Vich
	F3	Aménager la route de l'Etraz (rajouter une liaison entre la station radio de Prangins et Vich)
	F6	Passerelle sur la Dullive peu réaliste
Perimètre Rolle et communes proches		Pas d'informations

Tableau des propositions d'amélioration du réseau cyclable

Groupe vélo régional	Remarques
RC1	La liaison de la RC1 qui relie les 4 centralités n'est pas prioritaire car peu de gens empruntent cet itinéraire A droite de Tannay la piste cyclable est à améliorer
Trélex-Nyon	Proposition d'un itinéraire alternatif par les chemins agricoles
Nyon-St-Cergue	Proposition de remonter de Nyon à St-Cergue par le train en chargeant le vélo. Obtenir l'autorisation de la compagnie
Nyon-Gland	L'itinéraire idéal est celui de SuisseMobile le long du chemin de fer, mais franchissement de la Promenthouse n'est pas résolu Le pont Farbel est problématique en termes de sécurité et de faisabilité d'aménagement (charge de trafic importante) Idem pour tout l'axe de la route de l'Etraz.
Chavannes-de-Bogis Chavannes-des-Bois	RC entre Chavannes-de-Bogis et Chavannes-des-Bois n'est pas sécurisé pour les cyclistes (beaucoup de trafic)
Commugny	Route de Divonne, la piste est à améliorer
Trélex-Genolier	L'axe doit passer par la route de Genolier plutôt que par la route de Dullier (très utilisé par les usagers vélo)
Trélex	Traversée du village désagréable mais modérée
Gland	En attente de la nouvelle passerelle, il faudra améliorer la jonction autoroutière existante Ajout d'une liaison par la rue de l'Etraz (entre pont Farbel et av. du Mont-Blanc)
Borex-Crassier	Pas d'accord avec liaison majeure par la route cantonale, il vaut mieux passer par la route de Crassier
Gingins	Pour favoriser les pendulaires, les rabattements vers les gares des 4 pôles (Nyon-Gland-Rolle-Coppet) est à prioriser un itinéraire direction France (et Genève) est proposé (pieds du Jura)
Bassins/Le Vaud Marchissy/Longirod	Liaison entre les villages de Bassin, Le Vaud, Marchissy et Longirod à rajouter car très empruntée par les écoliers
Trélex	Liaison par rte de Dullier entre Trélex et Gland à rajouter
	Autres liaisons importantes mises en évidence

Tableau des remarques GVR

10.2 Propositions des communes lors des ateliers de travail

Les communes se sont exprimées vis-à-vis du réseau cyclable régional lors de deux ateliers de travail : Le 14 avril et le 26 novembre 2016. Les propositions et les remarques des participants ont été recueillies et synthétisées dans les tableaux suivants.

Atelier avec les communes - Phase 1 [14 avril 2016, Gland]

Groupe Terre Sainte	Remarques
Founex/Commugny	Rte de Divonne à sécuriser jusqu'à la gare Tronçon A1 - Châtaigneraie: travaux déjà faits (trajet alternatif?) Franchissement de l'autoroute à faire en priorité; voir approche CIAT.
Bogis-Bossey/Coppet/Commugny	Le collège de Terre Sainte n'est pas desservi par un axe majeur Le centre de la TS (collège, piscine, patinoire) doit aussi être desservi Liaison manquante entre Founex et Tannay (trajet très emprunté: rte du Jura, de l'Eglise et ch. de la Fin) Projet de bande cyclable en cours sur le chemin de la Fin.
Mies/Commugny /Chavannes-de-Bogis	Proposition de relier le centre commercial par le Ch. du Stand
Mies	Les gares (CFF/NSICM) doivent être lisibles dans la carte
	Intégrer dans l'étude le plan de circulation de la Terre Sainte
	Prolonger l'itinéraire pour relier le centre Ecogia, Richelien et Collex par la route de l'Etraz
Chavannes-de-Bogis	Faire un sondage pour vérifier l'intérêt des usagers
	Le centre sportif de Crans est un générateur de déplacements régionaux
	Cyclistes roulent sur la route car piste cyclable est en dénivelé à chaque entrée privée, ce qui est inconfortable (phase 2)
Chavannes-des-Bois/ Chavannes-de-Bogis	Passer plutôt par la route cantonale entre Ch.-des-Bois et Chavannes-de-Bogis (rte de la Bravaude) car très fréquentée par les cyclistes (ch. agricole proposé est endommagé par chevaux)
	La continuité du réseau vers Genève est importante
	Itinéraire en direction de Genève à intégrer au réseau (fréquenté par pendulaires locaux)
	Remarques générales : il faut des trajets directs pour un usage quotidien - Les élèves se déplacent ponctuellement en bus - Le réseau proposé est bien si en liaison avec le réseau local et le réseau principal - L'axe "Lac" est à utiliser comme trajet direct.
CCPG	Tracé à rajouter entre Divonne et Sauvigny: aménagements cyclables réalisés dans Divonne. Etudes/travaux en cours pour suite de liaison jusqu'à Grilly (planifiée jusqu'à Sauvigny, mais tracé exact non défini)
	Souhait d'un rabattement de Sauvigny vers la gare de Versoix
Céligny	Info: projet de sécurisation de la route des Coudres en cours

Groupe Nyon-Gland-St-Cergue	Remarques
Borex-Crassier	Entre Borex-Crassier, passer plutôt par la RC que par le village de Borex.
Chésereux-La Rippe-Divonne	Chésereux-La Rippe-Divonne, n'a pas une vocation de déplacement quotidien, mais plutôt de loisirs. Tracé plus intéressant entre Tranchepied et La Rippe.
Chésereux	La route de Chiblins est très fréquentée (trafic), ne pas inclure dans le réseau cyclable
	Route Blanche et liaison jusqu'à St-Cergue à rajouter?
Trélex-Genolier	Liaison Trélex-Genolier: l'axe structurant doit passer par la route de Genolier plutôt que par la route de Dullier, bien que la route soit très fréquentée (trafic de transit en hp)
Trélex	Traversée du village de Trélex difficile à sécuriser: désagréable et peu sûre
Nyon	Le sentier qui longe le chemin de fer côté Genève est trop étroit pour une mixité (vélo/piétons). Il faut l'élargir (+1m au minimum)
Gland	Ajouter la route de l'Etraz comme liaison vers le haut de Gland
	Remplacer l'axe rte de Gland-av. du Mt. Blanc par une liaison plus à l'Est, loin du trafic, qui nécessiterait une nouvelle passerelle dédiée sur l'autoroute (et à relier à la rte principale)
Vich-Luins	rajouter une liaison entre Vich et Luins par le haut
Groupe Rolle-Perroy-Le Vaud	Remarques
Perroy/Rolle	Manque réseau Ruge-Rolle-Perroy
Perroy	liaison Ruge-Rolle-Perroy emprunte la route des vigneron avec passage sous voie
	Prévoir le maillage entre la gare d'Allaman et Rolle
Rolle	Faire poursuivre le réseau de la route de l'Etraz qui s'arrête
	Faire le raccordement de Bursinel à la route Suisse
	soigner les liaisons du réseau vélo avec les gares (intermodalité)
Luins	tracé sur parcelle de vignes privées non communale. Passage utilisé mais privés ne veulent pas. Faisabilité?
	il faut sécuriser les chemins agricoles (réseau maillé)
Gilly	le maillage pas viable
	Collège de Gilly en construction
ARCAM	manque prolongement sur la route de l'Etraz (Rolle) jusqu'à la frontière du district
Le Vaud	deux lieux culturels à relier à St-Georges: Musée du Moulin et Accrobranche/déplacement zoo de La Garenne - nouvel arrêt de bus (place du Battoir)
	Remarques générales : en haut, réseau plutôt aux loisirs - Penser au tourisme cycliste régionaldes - Ecoiers se déplacent en vélo - Prévoir des P+R en bas pour permettre aux habitants des communes du haut de descendre (loisirs) - Vélo de loisir possible depuis le bas vers le haut
	représenter les pistes déjà existantes sur le réseau proposé
	prolonger une liaison vers le district de Morges (ARCAM)
Longirod	possibilité de bike sharing pour trajet bas-haut, rentrer en TP

Atelier avec les communes - Phase 2 [26 novembre 2016, Coppet]

Groupe Terre-Sainte	Remarques
Chavannes-des-Bois/ Chavannes-de-Bogis	Route de la Branvaude (C2 de PVLC), proposition d'un itinéraire cyclable séparé des piétons et des voitures (ou proposer tracé alternatif) car la route est dangereuse
Chavannes-des-Bois/Tannay	Route de Divonne ou tracé hors trafic à prioriser et sécuriser, car limite de vitesse élevée (80km/h)
Bogis-Bossey/Coppet	Proposition de rajouter un itinéraire (route des Coudres/Gachet/Oche-Combe/chemin des Cuttemers/chemin des Rannaux) qui relie le collège des Rojalets au haut de la TS.
Chavannes-de-Bogis/ Coppet	Route de Divonne: utiliser les voies de bus si interdites aux voitures. Éviter le partage de la route avec les voitures
Divonne-gare Coppet	Dynamiser la liaison par les VLS
Founex/Céligny	Route de Founex (Céligny) et route de de Céligny (Founex) à rajouter au réseau régional étant un tronçon très fréquenté par les cyclistes
	Février/Mars 2017, publication de la planification des travaux routiers prévus pour la période 2017/2018 Saisir l'opportunité de intégrer les aménagements cyclables
Groupe Mont-sur-Rolle-Bursins-Vinzel	Remarques
Mont-sur-Rolle	itinéraire 48c: montée trop raide, inadaptée. Préférentiel: route de Gimel itinéraire 43b: à aménager uniquement depuis les zones urbanisées de la commune
	Piste et bande cyclable entre le giratoire Germagny et A-One Bande cyclable en bas de la route de Gimel
	A supprimer: 18b Route Vallée et 41c Rue Général Guisan
	En projet: aménagement de la route de l'Etraz entre la limite avec Perroy et le carrefour (route de Jolimont)
DGMR/Mont-sur-Rolle	Rabattement vers la gare de Rolle par la route de Jolimont Difficulté de la route de Jolimont: chaussée très étroite, surtout au niveau du franchissement (pont) sur l'A1
Vinzel/Bursins	A compléter: aménagement existant en direction de Genève (piste/trottoir mixte et bande) jusqu'à Bursins.
	Les usagers préfèrent le chemin AF pour aller au collège de Gilly
	tronçon 39b à déplacer sur le chemin AF au Sud
Mont-sur-Rolle	Priorisation: l'aménagement de la route de Gimel jusqu'au cimetière (après le collège)
Luins/Vinzel/Bursins	Horizon 2017/18: envisage de refaire le revêtement de la route de l'Etraz (RC 30) en localité. Maintien des aménagements cycles déjà existants
	Remarque générale: priorité à la réalisation des aménagements de la RC1, la route de l'Etraz viendra ensuite

Groupe Nyon-Gland-St-Cergue	Remarques
Trélex	Toutes les routes passent par le centre, pas de bandes cyclables suffisantes pour les scolaires (28b)
	Nécessité de relier le centre scolaire mais topographie difficile (pas dans le réseau)
	Alternative (verticale) non goudronnée depuis la gare de Trélex se reliant à l'itinéraire suisse mobile à côté de la route de Saint-Cergue (chemin des Loes, passage existant sous l'autoroute)
	Réserves sur réseau structurant, il n'est pas praticable à leur avis
Givrins	RC Genolier-Trelex, pas de cyclistes, ils passent par Givrins. Il y a un aménagement MD Givrins-Genolier qui s'arrête à la limite communale à l'entrée de Genolier
	Les axes actuellement utilisés ne sont pas les axes identifiés dans le projet
Prangins	Travaux anti-bruit prévus pour la RC1
	Favorable à la passerelle à intégrer en tant que mesure PA.
Gland	La continuité entre Nyon et Gland est prioritaire pour la ville de Gland. Il faut prioriser toute la liaison
	Av. de Mont-Blanc, des bandes cyclables ont été repoussées, priorité aux axes parallèles (il y a des études lancées) à court terme (itinéraires alternatifs à la route en question)
	Le pont Farbel est considéré un point noir
	Chemin de la Vy-Creuse (42b) est en projet (horizon 2018/19)
	Route de Luins commencé
	Proposition de prolonger l'itinéraire en passant par la route de Luins avec un chemin AF en alternative à la passerelle 15c) pour relier le centre sportif de Vich
Borex-Crassier	Important réaliser rapidement la RC qui relie la France, il faut une route adéquate pour les pendulaires Avec la mesure PA à long terme (horizon 2026), proposition d'identifier une alternative à court terme
	Axes autour de Borex ne nécessitent pas d'aménagements
	Ces communes ont le sentiment d'être bien desservies selon la planification présentée lors de l'atelier
Gingins	Le rond point de Gingins est un point noir, le canton veut le réaliser
	Le rabattement/liaison sur la gare de Trélex est prioritaire
	Possibilité de faire du marquage en localité
Chésèrèx	Les jeunes vont à la piscine à Chésèrèx en vélo depuis Gingins
	Route de Chiblins domaine piéton. Liaison vers le tronçon Suisse mobile intéressante
	Suisse mobile entre Gingins et Chésèrèx à améliorer, pas bonne visibilité pour les cyclistes
	MD à Chésèrèx: liaison aux deux gares voisines.
	Projet d'un chemin piéton (Rte de Chiblins)
Chésèrèx-Gingins	Il y a la possibilité d'élargir la route, mais il s'agira de gros travaux.
Eysins	Liaison Crassier-Nyon, 28b/28d/29a pourraient-elles être des alternatives?
	29a trafic limité à venir, bonne alternative

10.3 Rapport de consultation 2017

D'août à octobre 2017, le rapport du réseau cyclable régional a été mis en consultation auprès des communes, du Groupe vélo régional et du Canton. Le taux de réponse se situe à environ 80%. A l'exception de deux communes, tous les retours sont favorables à engager la phase de mise en œuvre du réseau cyclable régional. Les remarques formulées dans ce cadre sont listées dans le tableau ci-après.

Secteur Terre sainte	Remarque	Éléments de réponse (uniquement lorsque la remarque appelle une réponse)
Bogis-Bossey		
Chavannes-de-Bogis	La Municipalité est très réservée quant à la réalisation d'une passerelle à court-moyen terme enjambant l'autoroute entre Founex et le village.	La passerelle proposée dans le plan correspond à la proposition de l'étude menée par l'OFROU "jonction autoroutière de Coppet 2040" dans le cadre du projet général pour le traitement du goulet d'étranglement Le Vengeron-Coppet-Nyon. La réalisation n'est pas prévue avant 2025.
Chavannes-des-Bois	Proposition d'utiliser le chemin de Chatonays pour rejoindre Coppet (via Commugny par le Chemin de Pins) ou le centre commercial de Chavannes-de-Bogis. Souhaite sécuriser un tracé pour les écoliers qui fréquentent les écoles primaires et secondaires à Coppet.	Le chemin de Chatonays et la route de la Branvaude sont deux variantes d'un même itinéraire cyclable qu'il s'agira d'étudier avec le groupe Terre Sainte en vue de faire un choix dans la phase de mise en oeuvre du réseau cyclable régional. Le tracé a été ajouté en tant que variante ou itinéraire alternatif au plan du réseau afin d'illustrer la proposition. L'étude d'un itinéraire scolaire est à discuter dans le cadre du groupe de travail Terre Sainte.
Céligny	Les travaux sur le chemin de Port impliqueront un rétrécissement (moins adapté aux vélos) et une réalisation d'un trottoir sans piste cyclable. A la place du Chemin du Port inclure la route de Céligny (via route de Crassier).	La route de Céligny a été intégrée au réseau cyclable régional (réseau maillé) pour assurer la liaison de/vers Coppet par la Route Suisse. Toutefois le chemin du Port est maintenu car il constitue une liaison plus directe pour les usagers de/en direction de Nyon via la RC1.
Commugny	Le tracé faisant partie d'un tronçon qualifié de structurant par le chemin du Grenier qui rejoint le chemin du Chaussey par un passage entre deux propriétés n'est pas réaliste car elle emprunte un passage étroit convenant pour des piétons mais pas pour des cyclistes Le réseau maillé pour l'axe vertical "Jura-Lac" manque d'options. RC3: la circulation peut être désagréable pour un vélo. Le chemin du Stand manque également comme liaison maillée ainsi que le tracé parallèle au Jura (entre Mies et Founex en zone agricole). Le tronçon sur la RC2 est équipée d'un aménagement mixte sens montée et d'une bande cyclable sens descente. Pourquoi elle est mentionnée comme itinéraire sensible? La Route de Genève a été également équipée en 2016. Comment qualifier les bandes de bords de route (qui ne sont pas des bandes cyclables) mais qui sont tout de même présentes pour la sécurité des cyclistes? Le tracé par le chemin des Marais est à prévoir à long-terme, car le chemin est privé (pas de droit de passage). Souhaite que des aménagements le long de la RC7 entre Chavannes-des-Bois et Chavannes-de-Bogis soient prévus. Cette liaison n'est pas utilisée pour des questions de sécurité par les cyclistes mais elle serait très utile d'un point de vue pratique et de distance. Quelle route appelez-vous "Route de Chavannes-des-Bois"? La RC3 (de Tannay à Chavannes-des-Bois)? La route de Genève sur Commugny qui se poursuit sur Tannay en tant que route de Saint-Cergue est trop étroite pour accueillir l'aménagement suggéré (page 20). Le tronçon qui passe par le chemin des Murets (liaison entre le chemin de la Fin et la place de l'Eglise) est actuellement réservé aux piétons (pour une question de sécurité liée au manque de visibilité et à sa forte déclivité). De plus il est coincé entre deux parcelles en zone de vignes. Nous exprimons une réserve sur la réouverture aux vélos pour ce chemin. Proposition d'avoir une rencontre à l'avenir avec des représentants du groupe vélo régional. Commentaires atelier Mies/Commugny/Chavannes-de-Bogis : proposition de relier le centre commercial par le chemin du Stand. Nous suggérons plutôt le chemin des Pins pour la partie à monter (et redescendre)	Ce tracé a été supprimé. Un tracé structurant proche remplace efficacement cette liaison. Dans ce secteur le maillage est moins dense en raison du manque de points d'intérêts spécifiques à relier. Pour les liaisons "verticales", le chemin du Stand et le chemin des Pins sont deux variantes d'un même itinéraire cyclable qu'il s'agira d'étudier avec le groupe Terre Sainte afin de faire un choix dans la phase de mise en oeuvre du réseau cyclable régional. Dans la logique de continuité et d'homogénéité en termes de sécurité et de confort pour les cyclistes, l'analyse est faite par itinéraires et pas par tronçon. Ainsi, l'itinéraire qui part de la douane (vers Divonne) en direction de Mies est considéré comme "sensible" dans la carte "Identification des itinéraires sensibles" car il n'est pas aménagé dans son entier. Ce résultat place l'itinéraire parmi les aménagements prioritaires à compléter. Les bandes de bords de route n'ont pas été considérées comme des aménagements pour les cycles dans l'étude du réseau cyclable régional. Le chemin des Marais n'est pas un tracé retenu pour le réseau cyclable régional. La route de la Branvaude (RC7) et le chemin de Chatonays sont deux variantes d'un même itinéraire cyclable qu'il s'agira d'étudier avec le groupe Terre Sainte en vue de faire un choix dans la phase de mise en oeuvre du réseau cyclable régional. Il s'agit de la RC 7 (Route de la Branvaude). L'étude propose des aménagements-types afin de répondre aux objectifs pour les cycles en fonction de la charge de trafic et de la typologie des routes empruntées. Les propositions seront à affiner dans le cadre du groupe de travail Terre Sainte afin de préciser la nature des aménagements à réaliser en prenant en compte d'autres facteurs (foncier, SDA, etc.). La faisabilité de cet itinéraire sera à évaluer dans le cadre du groupe de travail Terre Sainte. Des rencontres avec le groupe vélo régional seront possibles dans le cadre du groupe de travail Terre Sainte, sous réserve de l'accord des intervenants. A l'époque de l'atelier, le chemin des Pins figurait dans la première proposition de réseau cyclable régional. Le chemin du Stand et le chemin des Pins sont deux variantes d'un même itinéraire cyclable qu'il s'agira d'étudier avec le groupe Terre Sainte afin de faire un choix dans la phase de mise en oeuvre du réseau cyclable régional.
Coppet	Pas de remarques	
Founex	Pas de remarques	
Mies	Étapes d'amélioration d'infrastructures liées au réseau cyclable régional prévues: RC1 (dans le cadre de la réfection) Rue du Village (ne permet pas d'aménagements sécurisés pour les cyclistes) Route de la Gare (réfection prévue 2019). Un nouveau marquage pourra être réalisé. Route des Pényns (aucune nouvelle mesure envisagée à court terme: ok pour priorisation après 2022) Itinéraire alternatif à travers la zone agricole: les garabits et la nature des routes de ce itinéraire ne permettent en l'état pas de le rendre plus roulant. Il n'y a d'ailleurs pas de mention d'un tel développement sur ledit plan au chapitre 4.2 Gare 2018: il y aura 69 places vélo y compris des places sécurisées. Des places VLS sont aussi prévues à l'avenir à condition que le réseau s'étende jusqu'à Coppet. Il appellera à des nouvelles mesures de réseau maillé à l'échelle du village. Mais ces développements ne pourront se faire que après acceptation d'un nouveau PGA	Les aménagements prévus ont été intégrés dans le plan des aménagements projetés/prévus. L'itinéraire qui passe dans la zone agricole sur Mies correspond à un itinéraire vélo Suisse mobile. Les points de nature opérationnelle seront développés dans le groupe de travail Terre Sainte.
Tannay		

Secteur centre	Remarque	Eléments de réponse (uniquement lorsque la remarque appelle une réponse)
Amex-sur-Nyon	Les voies faisant partie du réseau maillé (pas de réseau structurant sur le territoire communal) n'ont pas la largeur suffisante pour être aménagées. L'itinéraire alternatif Eysins-Borex/Crassier n'est pas l'idéal par la typologie de route empruntée (Rte cantonale à forte déclivité et étroite)	L'étude du réseau cyclable régional donne la vision générale du réseau et les objectifs d'aménagement selon certains critères ; la mise en œuvre des itinéraires devra être étudiée à un niveau plus fin pour évaluer la faisabilité des aménagements, notamment du point de vue coût-efficacité. L'itinéraire alternatif proposé sera discuté dans le groupe de travail Asse&Boiron ; d'autres variantes pourront être envisagées ; l'objectif à terme reste d'aménager l'axe structurant Crassier-Eysins pour proposer un itinéraire le plus direct et rapide possible.
Borex	Souhait de réaliser une piste cyclable avec un tracé séparé de la chaussée de Crassier-Borex à Eysins avant 2022. Les aménagements minimaux de l'itinéraire alternatif par Amex-sur-Nyon sont à mettre en œuvre rapidement. Ou'en est-il en cas d'emprise sur les surfaces d'assolement (SDA) à compenser?	Au vu des étapes à franchir avant la réalisation des aménagements, un début des travaux entre 2023 et 2026 semble plus réaliste. Avec cet horizon comme objectif, un cofinancement fédéral dans le cadre du Projet d'agglomération Grand Genève n°4 pourrait être sollicité. Il s'agira de démontrer la nécessité du projet, l'absence d'alternative acceptable, et le fait que les emprises sont minimisées. Pour plus de détails, nous vous invitons à consulter la mesure F12 "Compensation des emprises sur les SDA" du Plan directeur cantonal ainsi que la fiche d'application téléchargeable sur le lien suivant: https://www.vd.ch/index.php?id=67040 .
Chésèrex	Pas de remarques	
Crassier	Pas de remarques	
Coinsins	C'est important de proposer à la population cette possibilité de mobilité douce	
Duillier	Dans le village de Duillier, il s'agira de passer par le Chemin de Sous-Servaz ou de la rue du Château, mais en aucun cas par le Chemin des Vignes qui est en cul-de-sac	Le tracé de l'itinéraire a été modifié sur la carte du réseau cyclable régional.
Eysins	Pas de remarques	
Gingins	Pas de remarques concernant la structure du réseau mais ils manquent de rabattements vers l'établissement scolaire Elisabeth de Portes à Borex/Crassier. Le trajet Chésèrex-Trélex (réseau structurant) n'a pas d'investissements prévus. Selon les recommandations il ne devrait pas y avoir d'aménagements spécifiques mais ce tronçon est emprunté par les jeunes se rendant au gymnase de Nyon. C'est une alternative plus flexible au bus, et traverse la route Blanche qui est à fort trafic.	Avec plus de 300 kilomètres, le réseau cyclable régional relie les pôles principaux du district, notamment l'école Elisabeth de Portes. Les connexions et les rabattements sur le réseau au niveau local sont à discuter dans les groupes de travail par secteur. Cet itinéraire fait partie du réseau structurant. Les mesures d'aménagement sont à étudier avec les communes du secteur Asse&Boiron dans le cadre de la mise en œuvre. Au vu de ses caractéristiques actuelles et de l'estimation des besoins de déplacements à vélo y relatifs, le groupe de travail du secteur n'a pas jugé prioritaire l'itinéraire Chésèrex-Gingins-Trélex à ce stade, au contraire de l'itinéraire Crassier-Eysins.
Gland	Pas de remarques	
Grens	Pas de remarques	
La Rippe	Pas de remarques	
Nyon	La Municipalité valide les résultats: un réseau axé sur les déplacements pendulaires et non de loisirs La Municipalité valide les résultats: pour les villages du haut du district, connexion du réseau cyclable régional sur les gares NSICM	Le réseau est axé sur les déplacements utilitaires mais sans oublier les autres usages. En effet, il s'agit également de rechercher les synergies avec les loisirs, le sport, l'environnement et tourisme notamment. Sur les hauts du district, le rabattement est également prévu sur les arrêts de bus, par exemple les lignes CarPostal 10.820 et 10.830.
Prangins	Pas de remarques	
Signy-Avenex	Tenir compte de la mobilité douce à créer entre Signy et Eysins (jonction Nord-Sud)	Cette liaison fait partie de l'itinéraire structurant Eysins-Chésèrex. Les mesures d'aménagement sont à étudier avec les communes du secteur Asse&Boiron dans le cadre de la mise en œuvre. Le groupe de travail Asse&Boiron n'a pas été jugé prioritaire cet itinéraire à ce stade, au contraire de l'itinéraire Crassier-Eysins.
Trélex	La Municipalité souhaite étudier en parallèle et en priorité une liaison cycliste reliant SuisseMobile par Calève (Duillier et celui de la route de Givrins (Trélex) Le maintien de l'axe Coinsins-Vich-Gland (annexe 3: Schéma cyclable GG)	La réalisation d'aménagements à court terme sur l'itinéraire structurant n'étant pas réaliste, l'itinéraire alternatif proposé par la Municipalité sera intégré dans le plan de la mise en œuvre du réseau cyclable régional. L'axe Coinsins-Vich-Gland est déjà intégré dans le plan du réseau cyclable régional. Le réseau cyclable régional est notamment le résultat de l'harmonisation des différentes planifications dont celle du Grand Genève.
Vich	La suppression de la liaison au travers de la Serine entre la Route de l'Etraz et la Cité-Ouest de Gland qui n'existe pas. Proposition mentionné lors des séances de COPIL: l'amélioration doit être prioritairement pour les pendulaires en complémentarité avec le réseau TP dans une première étape	La liaison entre la Route de l'Etraz et la Cité-Ouest de Gland au travers de la Serine est actuellement praticable pour les piétons. La faisabilité d'y intégrer les cycles pourra être évaluée dans le groupe de travail du secteur "Centre". En attendant, la liaison sera indiquée en traitillé sur la carte du réseau cyclable régional. Le réseau est axé prioritairement sur les déplacements utilitaires mais sans oublier les autres usages. En effet, il s'agit également de rechercher les synergies avec les loisirs, le sport, l'environnement et le tourisme notamment.

Secteur région rolloise	Remarque	Éléments de réponse (uniquement lorsque la remarque appelle une réponse)
Begnins		
Bursinel	Pas de remarques	
Bursins	Pour répondre à certains des objectifs du réseau cyclable (critères), il faudrait prendre en compte d'utiliser ou valoriser les routes / chemins existants à travers les vignes (entre Gland et Rolle) qui ont été aménagés ou qui dépendent des AF. Ce sont des infrastructures existantes sans besoin d'aménagement supplémentaires qui offrent une sécurité plus grande que la Route de l'Etraz (sécurisé et opportuniste)	Les cheminements existants sont pris en compte dans la mesure où ils répondent à un besoin énoncé par les critères d'identification des itinéraires cyclables régionaux structurant ou maillé, notamment: directs, rapides, attractifs, sécurisés. Si les chemins AF existant à travers les vignes entre Gland et Rolle répondent au critère de sécurité, la Route de l'Etraz est meilleure si l'on tient compte de l'ensemble des critères, indépendamment du volume des aménagements à réaliser. La discussion pourra être approfondie au sein du groupe de travail avec les communes, par exemple pour qualifier et juger le rapport coût-utilité.
Dully	La mobilité douce se trouve sur le chemin de Raffaudex en prolongation du ch. de la Rilette et non pas sur le sentier du Château de Dully (cf. plan)	La liaison a été modifiée sur la carte du réseau cyclable régional. Toutefois, pour une connexion plus directe et qui respecte les critères prépondérants (directs et de rabattement sur les gares ou les arrêts de bus, connexion avec les villages), nous proposons d'emprunter la Route de Luins depuis le chemin de Raffaudex sans passer par le chemin de la Rilette.
Essertines-sur-Rolle		
Gilly	La Municipalité rejoint la position de Bursins.	Voir réponse à la commune de Bursins
Luins	Le réseau cyclable devrait en priorité être développé sur les routes secondaires, les chemins vicinaux ou ruraux et rejoindre le réseau cyclable existant Sur la route de l'Etraz, nous comprenons que le secteur avant, la traversée et après le village Luins soit considéré comme un itinéraire sensible et non prioritaire	Voir réponse à la commune de Bursins
Mont-sur-Rolle	Pas de remarque	
Perroy		
Rolle	La priorité doit être donnée aux voies principales. Les axes alternatifs devront être traités dans un deuxième temps.	
Tartegnin		
Vinzel	Pas favorable au passage sur la RC30 / Route du Vignoble. Propose de favoriser le passage des vélos sur l'itinéraire Suisse mobile. Ce trajet est une liaison plus directe entre les gares de Rolle et Gland. De plus, ce chemin à moindre trafic évitera des investissements onéreux sur la route du Vignoble (très chargée). Si cette solution est acceptée, la Municipalité propose que la signalisation de l'itinéraire balisé soit améliorée.	La Route de l'Etraz/Route de Vignoble est une liaison importante du réseau cyclable régional (réseau structurant) qui relie les villages en répondant au mieux aux différents critères d'élaboration du réseau. Voir également la réponse à la commune de Bursins. Les itinéraires Suisse mobile sont pris en compte mais s'adressent principalement aux cyclistes dans le cadre des loisirs et du tourisme. Le réseau cyclable régional vise prioritairement à répondre aux besoins des cyclistes utilitaires, ce qui nécessite d'aménager des liaisons directes et rapides. L'amélioration du balisage est également une mesure à développer pour les besoins utilitaires, en synergie avec les besoins touristiques et de loisirs.

Secteur haut	Remarque	Éléments de réponse (uniquement lorsque la remarque appelle une réponse)
Arzier-Le Muids	La Municipalité souhaite savoir si l'étude tient compte des itinéraires VTT existants dans la région	La planification du réseau cyclable régional étant destinée prioritairement à un usage utilitaire, les itinéraires VTT n'ont pas été pris en compte. Toutefois, des synergies du réseau sont possibles avec le sport, le loisir et le tourisme (chapitre 6.5). Les itinéraires VTT seront intégrés plus spécifiquement dans le cadre du tourisme de nature qui constitue un des thèmes sur lesquels le Conseil régional est impliqué.
Burtigny	Pas de remarques	
Genolier		
Givrins	La commune se trouve peu impliquée dans le réseau cyclable régional et estime que sa participation n'apporterait pas de valeur ajoutée au projet.	Au vu de la topographie de la commune, le rapport d'étude du réseau cyclable régional recommande de travailler sur les rabattements à vélo sur la gare NSICM et sur l'amélioration du stationnement pour les vélos à la gare. Avec la croissance de l'usage des vélos électriques, cela offrirait une possibilité supplémentaire pour les habitants de Givrins pour rejoindre la gare, notamment pour les quartiers excentrés.
Le Yaud	Il manque un lien entre Saint-Cergue et Saint-George	Un tel lien pourrait être développé dans le cadre du tourisme de nature. Voir également la réponse à Arzier-le-Muids
Longirod	Pas de remarques	
Marchissy	Pas de remarques	
Saint-Cergue	Le réseau structurant est à aménager en priorité. L'intérêt de la commune est plutôt lié à un réseau de loisirs/touristique	Voir réponse à Arzier-le-Muids
Saint-George		

Groupe Vélo Régional	Remarque	Eléments de réponse (uniquement lorsque la remarque appelle une réponse)
ATE	<p>Ne voit pas les priorisations qui vont se dégager de cette étude.</p> <p>Après réflexion, le groupe estime que la démarche suivante devrait déterminer la mise en oeuvre de ce réseau : à étudier en priorité les besoins du quotidien, cerner les tronçons où il y a le plus de trafic et les aménager de manière sécurisée en priorité.</p> <p>Ne voit pas un calendrier de mise en oeuvre qui déterminera le développement de ce réseau cyclable</p> <p>Dans les endroits où les cyclistes et les accidents sont nombreux (ex. sortie de Coppet côté Nyon, route de l'Etraz entre Vich et Mont-sur-Rolle, RC1 à la sortie de Nyon direction Prangins), des itinéraires alternatifs devraient être trouvés autant que possible</p> <p>Le tronçon cyclable entre Commugny et l'autoroute n'est pas terminé, c'est un itinéraire dangereux</p> <p>Mies: des parkings vélos sont planifiés dans le nouvel aménagement de la gare, mais la commune n'en a pas profité pour développer la mobilité douce (pas de parcours ou aménagements spécifiques d'accessibilité à la gare). Une réduction de vitesse sur la route de la Gare est demandée</p> <p>Gland: dans la grande zone 30, certains tronçons ont été maintenus à 50km/h</p> <p>Gland: les itinéraires cyclables à la sortie du passage sous la gare ne sont pas clairement indiqués: à l'exemple, l'intersection Vy-Creuse-Perron pour les cyclistes venant de Rolle est dangereuse. De même, la route de Begnins aurait dû être mise à 30km/h</p> <p>Gland: l'avenue du Mont-Blanc reste un point noir. Il faudrait pouvoir faire cohabiter les usagers motorisés et non-motorisés.</p> <p>Gland: un itinéraire permettant aux cyclistes d'accéder aux différents quartiers de Gland avec un maximum de sécurité pourrait être instauré à moindre frais.</p> <p>Mont-sur-Rolle: la route de l'Etraz à l' hauteur de ce village est une zone dangereuse.</p> <p>Le tronçon entre Chavannes-des-Bois et Chavannes-de-Bogis (route de la Branvaude) est extrêmement dangereux</p> <p>Nyon: il reste de nombreux itinéraires sensibles à cause de l'absence d'aménagements: devant la gare ou les rues d'accès à la gare (Viollier), au bord du lac (chaussée trop étroite ou bordée de stationnements au Quai Bonnard et des Alpes), à la rue Saint-Jean en direction de l'Etraz, haut de la route du Stand, au carrefour route de Divonne-Champ-Colin. Dans certains endroits, la bande cyclable n'assure pas nécessairement la sécurité des cyclistes</p> <p>Le groupe ATE relève l'oubli du maillage exact avec les territoires voisins (district de Morges, canton de Genève et Pays de Gex)</p> <p>Le groupe ATE relève l'oubli de l'utilisation du NSICM pour transporter le vélo</p> <p>Promotion: comment sensibiliser les automobilistes à tenir compte des autres usagers? (ex : en Hollande, on leur apprend à ouvrir la portière avec la main droite pour les obliger à se tourner et regarder en arrière l'arrivée d'un éventuel cycliste ?) et les cyclistes à respecter le code de la route ?</p> <p>Promotion: comment développer cette sensibilisation de manière pédagogique? (ex : qui sait que le cycliste doit circuler au milieu d'un rond-point ?)</p> <p>L'éducation routière est à intégrer au niveau du déplacement des enfants vers leur établissement scolaire</p>	<p>Les priorités de la mise en oeuvre sont les mesures prévues dans les projets d'agglomération n° 2 et 3, ainsi que le réseau cyclable structurant en fonction des problèmes identifiés et des discussions avec les communes dans les groupes de travail par secteur, ainsi qu'avec le Canton pour les tronçons hors traversée de localité. Les ressources humaines et financières seront également prises en compte.</p> <p>Le calendrier sera affiné sur la base des discussions dans les groupes de travail par secteur.</p> <p>En effet, la carte des itinéraires sensibles inclut le tronçon mentionné. Cette remarque sera transmise et traitée avec la commune et le Canton dans le groupe de travail Terre Sainte.</p> <p>Cette remarque sera transmise et traitée avec la commune dans le groupe de travail Centre du district. Cette remarque sera traitée avec la commune dans le groupe de travail Centre du district.</p> <p>L'Avenue du Mont-Blanc fait partie du réseau cyclable structurant. La priorité de mise en oeuvre et la nature des aménagements seront traitées avec la commune dans le groupe de travail Centre du district. Cette remarque sera transmise et traitée avec la commune dans le groupe de travail Centre du district.</p> <p>La Route de l'Etraz fait partie du réseau cyclable structurant. Les vitesses et volumes de trafic induisent un niveau de priorité élevé pour cet axe. A la demande de la commune de Chavannes-des-Bois, le chemin de Chatonays sera évalué comme itinéraire alternatif/variante à la route de la Branvaude. Cette remarque sera transmise et traitée avec la commune dans le groupe de travail Centre du district.</p> <p>Le maillage avec les territoires voisins est basé sur les planifications existantes transmises par ces territoires. Cela doit encore être précisé pour le district de Morges qui ne dispose pas du même degré d'étude que pour Genève et le Pays de Gex. Le transport des vélos dans les transports publics (bus et trains) fait partie de la réflexion, notamment pour le haut du district où le rabattement sur les TP est privilégié. Cela constitue un sujet de l'un des groupes de travail thématiques qu'il est proposé de constituer (voir chapitre 9) et auquel il sera proposé aux transporteurs de la région de participer. Cette remarque sera transmise et traitée dans le groupe de travail thématique "sensibilisation et développement de produits combinés et d'actions ciblées pour promouvoir l'usage du vélo" qu'il est proposé de mettre en place (chapitre 9).</p> <p>Cette remarque sera transmise et traitée dans le groupe de travail thématique "sensibilisation et développement de produits combinés et d'actions ciblées pour promouvoir l'usage du vélo" qu'il est proposé de mettre en place (chapitre 9). Cette remarque sera transmise et traitée dans le groupe de travail thématique "sensibilisation et développement de produits combinés et d'actions ciblées pour promouvoir l'usage du vélo" qu'il est proposé de mettre en place (chapitre 9).</p>

<p>Pro Vélo La Côte</p>	<p>Les cartes par secteur géographique utilisent un code couleur confus. La légende ne fait pas suffisamment de différence entre couleurs et la typologie du réseau (par ex.) La participation de Pro Vélo au groupe vélo régional (GVR) s'entend comme participation à la consultation, dans le but d'améliorer le projet. Ceci ne saurait cautionner les résultats retenus dans le rapport.</p> <p>Les cartes comportent des erreurs en ce qui concerne le relevé de la réalité de terrain. C'est erroné de faire figurer sur le relevé de l'existant les marques des tracés du projet RDU qui n'existe pas</p> <p>De même, ce segment est interdit au trafic et donc sa charge ne peut pas être de 3-10'000 véhicules/jour</p> <p>Sur la carte des aménagements projetés, la RDU et le passage par le Pont Farbel ne correspond pas à la position annoncée de Pro Vélo. Un itinéraire structurant ne peut pas passer par le Pont Farbel, cette projection ne promeut pas la sécurité</p> <p>La légende de la carte avec les propositions de Pro Vélo La Côte doit être corrigée. Les "tronçons à long terme" (en violet) mélange la notion d'urgence de réalisation et difficulté de réalisation, ce qui n'est pas corrélé.</p> <p>La carte de l'état des intentions pour le secteur du haut parait moins ambitieuse. Il y a lieu de dire en quoi le vélo est compétitif, économique et complémentaire, en introduisant la notion de coût marginal. A déplacement égal le vélo est le moyen de déplacement qui requière les infrastructures les moins coûteuses. Ceci mérite d'être démontré. La notion de coûts marginal d'infrastructure par km parcouru peut être un tel indicateur. Quelle est le prix de l'équipement d'un km pour le TC (bus-Tram-Train), les TIM et la mobilité douce? Dans l'introduction du rapport, il faut introduire la notion de coût marginal du vélo et coût marginal par kilomètre (en comparaison avec les TC et les TIM).</p> <p>A quel stade on en est avec les actions de communication inscrites dans le préavis?</p> <p>La liste des objectifs a des intentions contradictoires comme la complétude (illusoire) et l'opportunisme (plutôt une modalité de travail) La promotion du vélo à assistance électrique (VAE) est aussi un moyen de réduction d'impact de la topographie (page 6) 12% des aménagements sont déjà réalisés c'est trompeur (page 7, chapitre 3.1). Il faudrait dire "existants" puisque rien n'a été réalisé du réseau cyclable régional (en cours d'élaboration). Enlever la formule putative par rapport "...aux volumes de trafic important" et au "...sentiment d'insécurité" à la page 7 (chapitre 3.2) Page 1- sécurité: Nous sommes d'accord avec la priorité et l'affirmation que les routes de plus de 10'000 véhicules doivent être équipées. Attention à ne pas faire de la promotion de communication si les points manifestements patents ne sont pas traités. Pro Vélo se tient prêt à jouer un rôle actif dans la communication/sensibilisation pour construire ensemble le réseau cyclable régional et l'envie de l'utiliser.</p>	<p>Les cartes seront améliorées dans la mesure du possible.</p> <p>Cela correspond à la vision qui est proposée pour le groupe vélo régional en tant que groupe consultatif.</p> <p>Les cartes seront modifiées selon les informations recueillies lors de la consultation. La carte du relevé de l'existant présente sur le plan du réseau cyclable régional les aménagements existants. Selon la légende, la Route de distribution urbaine (RDU), ne figure pas en tant que tracé existant. Le fond de plan représente le réseau cyclable régional en gris pour aider à situer les aménagements existants. La carte des charges de trafic sera corrigée.</p> <p>Aux conditions actuelles le tracé n'est pas sécurisé et n'est pas recommandé pour les cyclistes. Toutefois, des variantes pourraient être proposées pour améliorer le franchissement de Pont Farbel pour les cycles sans exclure le tracé a priori. La construction d'une passerelle à côté du Pont Farbel par exemple pourrait améliorer les conditions de sécurité pour les cyclistes. La légende a été corrigée</p> <p>L'étude a privilégié une approche différente pour le secteur du haut du district: l'objectif est de travailler sur les rabattements vers les transports publics. L'approche économique de la mobilité est un sujet à part entière et ne faisait pas partie du contenu de l'étude du réseau cyclable régional. Pour la mise en œuvre des itinéraires, nous travaillerons plus spécifiquement sur les aspects coût-utilité des aménagements.</p> <p>Le chapitre 7 du rapport renseigne sur le volet "sensibilisation/communication" lié au préavis 59-2015 du Conseil intercommunal qui traite du réseau cyclable régional. La complétude est un objectif à long terme pour le réseau cyclable régional. L'opportunisme constitue en effet une méthode de travail et le texte du rapport a été modifié en conséquence. Nous partageons cet avis et le texte du rapport a été complété en ce sens.</p> <p>Le texte du rapport a été modifié.</p> <p>Le texte du rapport a été modifié.</p> <p>Cette proposition sera transmise au groupe de travail thématique "sensibilisation et développement de produits combinés et d'actions ciblées pour promouvoir l'usage du vélo" qu'il est proposé de mettre en place (chapitre 9).</p>
-------------------------	--	---

Canton DGMR	Remarque	Éléments de réponse (uniquement lorsque la remarque appelle une réponse)
	<p>Séparer les tracés à définir des itinéraires alternatifs car n'ont pas la même fonction</p> <p>Intégrer le tronçon jonction Coppel-douane de Divonne</p> <p>Rajouter l'horizon proposé pour les mesures PA3 dans le tableau</p> <p>Développer les actions qui permettront de faire perdurer la dynamique positive sur le vélo dans le district. L'étude n'est pas une fin en soi et il y a encore des choses à faire pour un véritable système vélo dont le réseau cyclable n'est qu'un élément</p> <p>Statuer la hiérarchisation des itinéraires entre Nyon et Gland. Pour le Canton, RC1 et voies ferrées (mesures d'agglomération Prangins-Gland) sont de niveau régional Route de l'Etraz (RC30) et RDU de niveau local. De plus le franchissement du pont Farbel reste un point dangereux.</p> <p>Le réseau cyclable régional établi dans l'étude doit maintenant être intégré au Plan directeur régional et dans le Projet d'agglomération Grand Genève n°4. A l'échelle cantonale, seul le réseau structurant pourra être intégré dans l'éventuelle mise à jour de la stratégie cyclable cantonale.</p>	<p>La carte a été modifiée.</p> <p>La remarque a été intégrée dans la carte.</p> <p>Le tableau a été modifié.</p> <p>Le réseau cyclable régional relie tous les pôles de la région. Le secteur Nyon-Gland figurant parmi les plus denses en emplois et en habitants, il est justifié de prévoir une densité d'itinéraires cyclables structurants plus denses que pour les autres secteurs du district. En ce qui concerne le Pont-Farbel, voir aussi la réponse à Pro Vélo La Côte. La carte de référence du réseau cyclable régional sera intégrée dans l'élaboration d'un Plan directeur intercommunal qui remplacera le Plan directeur régional. Elle sera également versée au Projet d'agglomération Grand Genève n°4.</p>

Annexe 1 - Cartes en format A3

Les cartes sont disponibles dans le cahier séparé en pièce jointe à ce rapport. Voici la liste de cartes :

- Carte 1 - Réseau cyclable régional
- Carte 2 - Aménagements cyclables existants
- Carte 3 - Charges de trafic et accidents
- Carte 4 - Aménagements cyclables planifiés
- Carte 5 - Itinéraires sensibles à promouvoir
- Carte 7 - Typologie d'aménagement des itinéraires sensibles

La « Carte 6 - Analyse par secteur » est disponible à l'annexe 2.

Annexe 2 - zoom par secteur géographique

Les cartes thématiques sont également disponibles par secteur géographique dans le cahier séparé en pièce jointe :

- Annexe 2A – Secteur Terre Sainte
- Annexe 2B – Secteur Centre
- Annexe 2C – Secteur Région rolloise
- Annexe 2D – Secteur Haut du district



>>>>> Nyon >>>>>>>
>>>>> région >>>>>>>
>>>>>>>> l'esprit >>>
>>>>>>>>>>>>>>> mobile

Conseil régional du district de Nyon
Grand-Rue 24 — 1260 Nyon
Téléphone 022 361 23 24
www.regionyon.ch

A relever que notre commune a le privilège de figurer parmi les quatre candidats prioritaires en vue de la création d'une piste cyclable reliant Nyon-Duillier-Genolier par la RL 24 (route de Duillier).

Ce dossier est au stade préliminaire de l'étude et pour l'instant, se concrétise par des séances préparatoires incluant notre Municipal délégué. Ce dernier a déjà proposé que ce tronçon sécurisé soit partagé entre cyclistes et piétons.

RC 24-Nyon-Duillier – Genolier



Direction générale
de la mobilité et des routes
DGMR

RC 24 NYON – DUILLIER – GENOLIER AXE VÉLO

Cadrage de l'étude préliminaire

Séance du 13.03.2024

SOMMAIRE

- Contexte – besoins d’actions
- Périmètre d’étude
- Enjeux, spécificités du projet et répartition EL-HL
- Présentation de l’étude préliminaire :
 - Objectifs
 - Phases
- Organisation de l’étude et mandat
- Financement de l’étude
- Planning intentionnel
- Pré-convention de financement

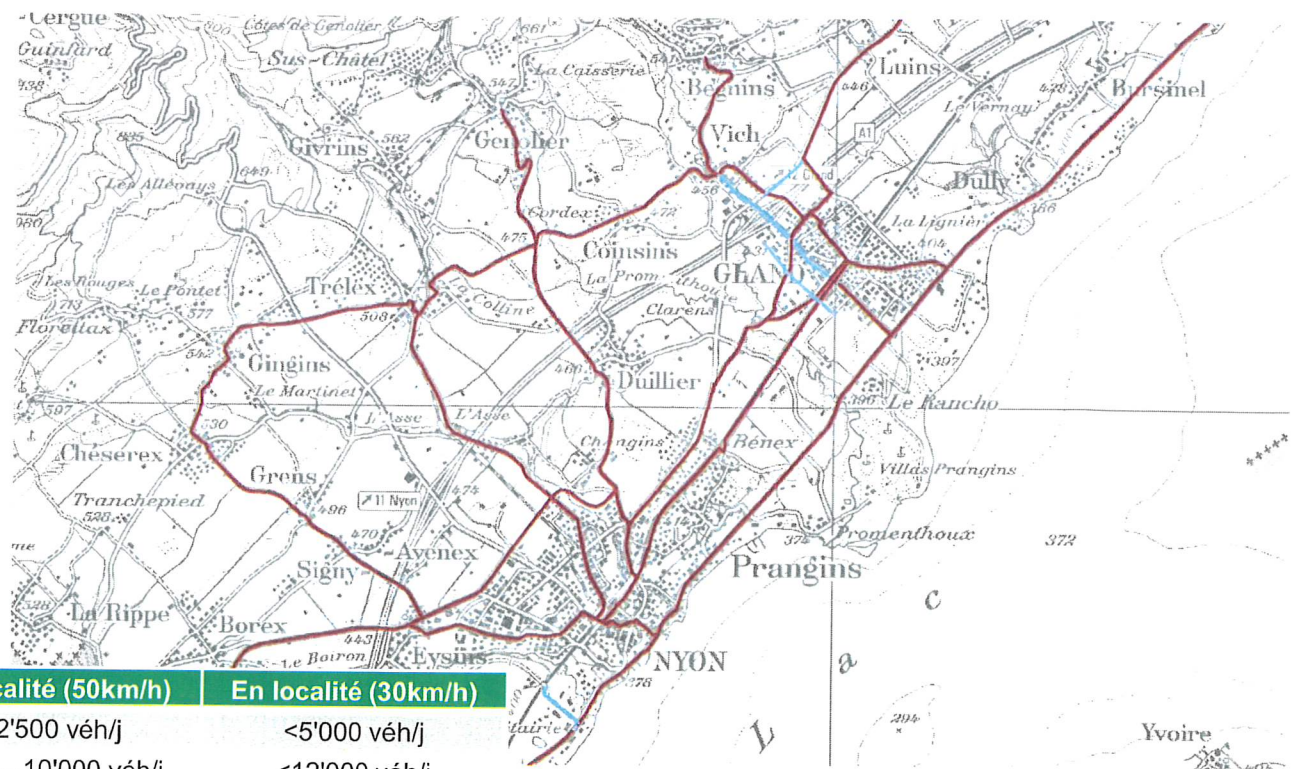
CONTEXTE – BESOINS D’ACTIONS

1. Projet d’axe fort vélo projeté dans la stratégie vélo 2035
2. PS de la N01 en projet de réfection
3. Demandes multiples de la commune de Duillier
4. Tronçon Nyon-Duillier à déposer en PAGG 5

→ passage supérieur.

1. STRATÉGIE CANTONALE VÉLO 2035

EMPD en vigueur depuis le 24.01.2023



	Hors localité (80km/h)	En localité (50km/h)	En localité (30km/h)
Trafic mixte	< 800 véh/j	< 2'500 véh/j	<5'000 véh/j
Bandes ou pistes	800 – 2'500 véh/j	2'500 – 10'000 véh/j	<12'000 véh/j
Pistes cyclables	> 2'500 véh/j	> 10'000 véh/j	>12'000 véh/j

2. PASSAGE SUPÉRIEUR AU PK 35.1

- Assainissement nécessaire
- Intégration des besoins vélos engendre la reconstruction complète de l'ouvrage
- Après 2029
- Coordination avec l'OFROU



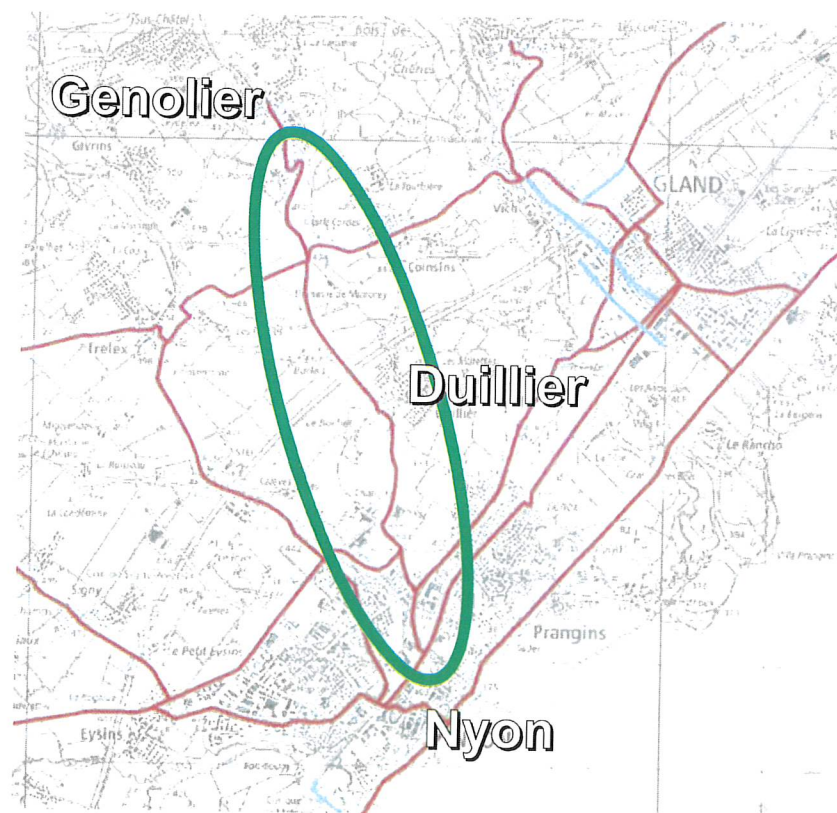
4. PAGG 5

- Intégration des fiches mesures en mars 2024
- Description et estimation approximative des coûts de la mesure en juin 2024
- Livraison de l'étude préliminaire en juin 2025
- Dépôt du PA 5 en juin 2025



PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE

- Itinéraire de 6 km
- Env. 60% hors localité
- 3 communes traversées (Nyon, Duillier, Genolier)
- 2 communes impactées (Givrins, Coinsins)
- Dénivelé total d'env. 125 m
- Pente maximale env. 7%



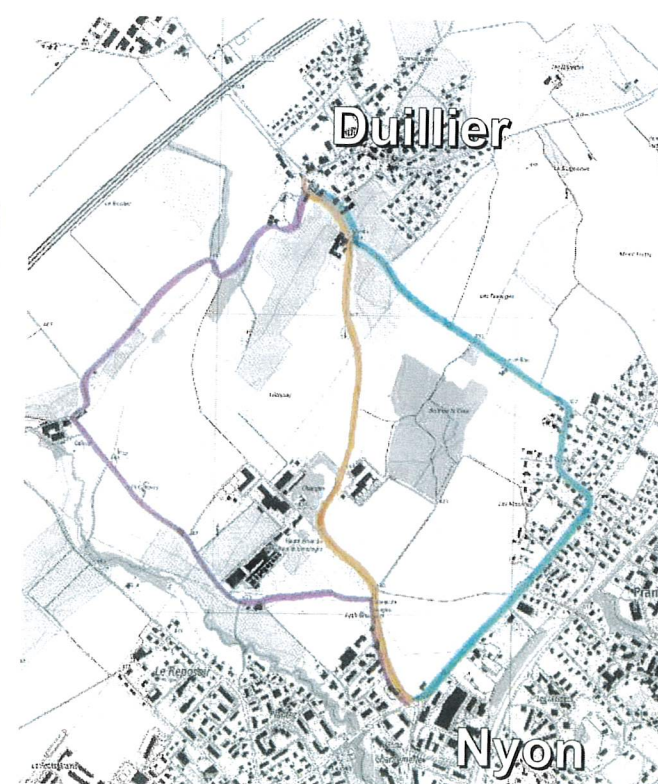
LA ROUTE CANTONALE

RC24 :

- Fait partie du réseau principal complémentaire
- Hors traversée de localité, de compétence cantonale
- En traversée de localité de compétence des communes de Duillier, de Genolier et de Nyon

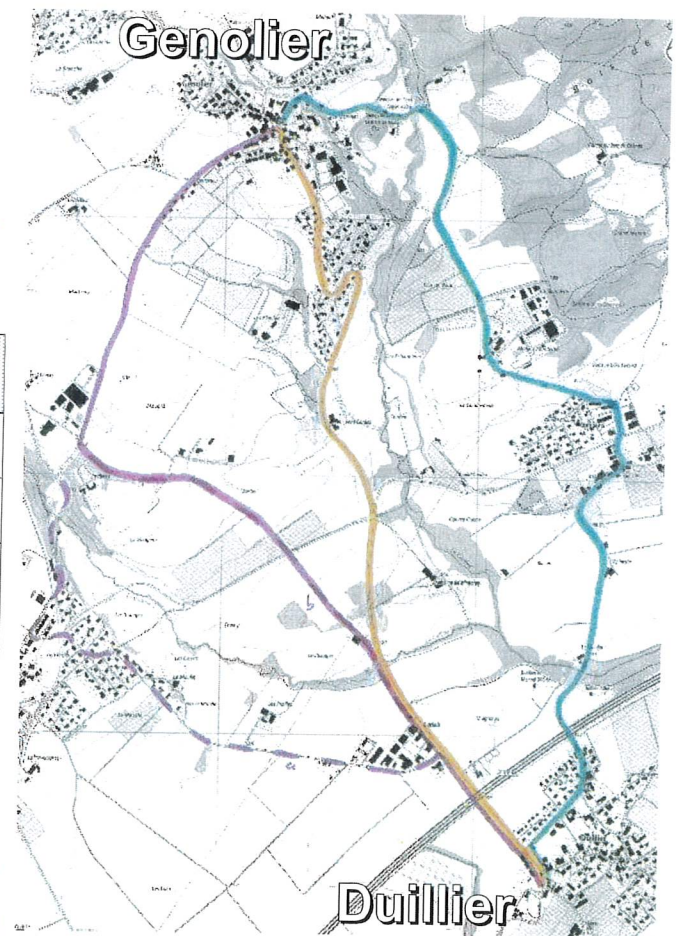
VALIDATION DU TRACÉ ENTRE NYON ET DUILLIER

Critère LVC / OFROU	Critères	Par Changins - ouest	RC24	Par Rte de l'Etraz	
		Etude de tracé	Cohérent	Desserte	✗
Connexion / interconnexion entre réseaux (cantonaux, régionaux, communaux, de loisir)	✓ rejoint l'itinéraire Swissmobile et VTT			✓	✓ rejoint un chemin pédestre inventorié
Directe	Longueur (détour en %)		3.0 km (+33%) Indicateur détour-dénivellations D = 345%	2.0 km - 0%	2.6 km (+30%) Indicateur détour-dénivellations D = 160%
	Effort (dénivelé cumulé / pente maximale)		200 m / 9.5%	45 m / 8.9%	70 m / 9.0%
	Lisibilité du réseau		✓	✓	✓
Attrayants	Attractivité de l'environnement		✓	✓	✓
	-	~ 2 traversées du ruisseau de Calèves	✓	✓	
RECOMMANDATIONS		Non recommandé	Recommandé	Possible	



VALIDATION DU TRACÉ ENTRE DUILLIER ET GENOLIER

	Critère LVC / OFROU	Critères	Par Trelex	RC24	Par Coisins
Etude de tracé	Cohérent	Desserte	✗	✓	✓
		Connexion / interconnexion entre réseaux (cantonaux, régionaux, communaux, de loisir)	✓	✓	✓ Tracé du Swissmobile
	Directe	Longueur (détour en %)	4.2 km (+27%) Indicateur détour-dénivellations D = 115%	3.3 km - 0%	4.5 km (+36%) Indicateur détour-dénivellations D = 160%
		Effort (dénivelé cumulé / pente maximale)	125 m / 8.5%	140 m / 6.5%	175 m / 9.4%
		Lisibilité du réseau	✓	✓	✓
	Attrayants	Attractivité de l'environnement	✓	✓	✓
-	Infrastructures lourdes	~ N01+1 rivière	~ N01+1 rivière	~ N01+2 rivières	
RECOMMANDATIONS			Possible	Recommandé	Non recommandé



ENJEUX DE L'ÉTUDE

Plusieurs points
sensibles sur l'axe






- Traversée de la N01 et de la rivière «la Colline»
- Carrefour avec la RC21 (itinéraire de convois exceptionnels type III et plusieurs variantes déjà esquissées)
- Gabarits étroits en localité avec du bâti en limite de DP
- Majorité de l'itinéraire bordé par des SDA
- 2 arrêts de bus non conformes à Lhand
- Env. 50% du périmètre est classé comme territoire d'intérêt biologique supérieur

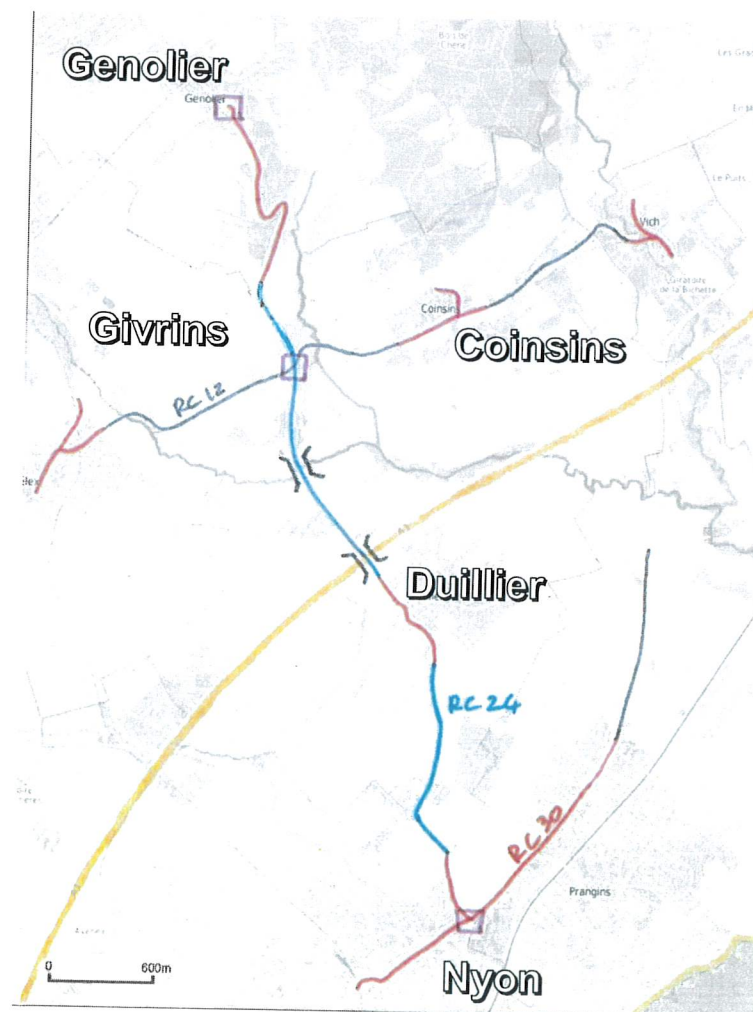
SPÉCIFICITÉS DU PROJET À DÉVELOPPER

- Un projet fonctionnel qui intègre les besoins locaux et qui soit optimal du point de vue de la sécurité et du coût
- Un projet qui limite les impacts (emprises foncières,..) et qui intègre les besoins environnementaux
- Un projet qui donne les bases nécessaires au développement d'un aménagement paysager de qualité
- Un projet consensuel qui sera porté par tous les partenaires

TRACÉ EN PLAN

Légende

-  Réseau cantonal de base
-  Réseau cantonal complémentaire
-  Traversée de localité
-  Carrefour clé
-  Passage supérieur



TRONÇONS DE LA RC 24 EN / HORS LOCALITÉ

Entre Nyon et Genolier

Tronçon de la RC24 concerné	En localité (EL)		Hors localité (HL)		Sous-total par commune
	km	%	km	%	km
Duillier	0.68	11%	2.50	42%	3.18
Genolier	1.25	21%	0.60	10%	1.85
Nyon	0.37	6%	0.60	10%	0.97
Total EL et HL (en km)	2.30	38%	3.70	62%	6.00

OBJECTIFS DE L'ÉTUDE ➤ **PRÉLIMINAIRE**

- Produire un plan complet des aménagements du tronçon routier, en précisant les emprises, les principaux impacts environnementaux, le chiffrage du projet et la répartition des coûts entre maîtres d'ouvrage
- Servir de base à l'établissement d'une pré-convention de financement entre les futurs maîtres d'ouvrage en vue des études de projet et de la réalisation

PHASES DE L'ÉTUDE PRÉLIMINAIRE

1. Établissement du diagnostic
2. Concept schématique des aménagements cyclables sur la RC24 génération et évaluation de variantes :
 - d'aménagement en section
 - traitement des points particuliers

La démarche est itérative entre ces deux points.

3. Etablissement de l'avant-projet partiel pour la variante retenue
4. Chiffrage du projet +/- 30% et répartition financière entre les partenaires

ORGANISATION DE L'ÉTUDE

- La DGMR pilote techniquement et administrativement l'étude préliminaire en étroite collaboration avec les communes territoriales : Nyon, Duillier, Genolier et RégionNyon

Les communes de Coinsins et Givrins seront sollicitées pour le traitement du carrefour dit «Mimorey».

- Conduite de l'étude avec un groupe de suivi :
 - technique
 - et décisionnel
- Les divisions Entretien et Infrastructure de la DGMR, seront représentées. Les autres services cantonaux (DGE, DGTL) ainsi que l'OFROU seront associés selon les besoins.

MANDAT À PRÉPARER

- Groupement avec des compétences :
 - Génie-civil (pilote et mandataire du groupement)
 - Ingénieur environnement (impacts globaux et recommandation pour la traversée de la rivière)
 - Trafic (analyse du carrefour sensible et des accroches à l'existant)
 - Paysage ?

- Au vu des délais, proposition de mandats de gré à gré individuels avec un partenaire qui assure la coordination

FINANCEMENT DE L'ÉTUDE

- Budget de l'étude entre Fr. 150'000.- HT et 250'000.- HT maximum
- Financement de l'étude par le canton (62%) et les communes au prorata des tronçons en localité et hors localité (6% Nyon, 11% Duillier, 21% Genolier)
- Subventionnement de l'étude : la Stratégie Cantonale de promotion du vélo à l'horizon 2035 permet de subventionner 50% des études financées par les communes

FINANCEMENT DE L'ÉTUDE - SUITE

Exemple de calcul avec
un coût maximum total
de 250'000 HT

Entité	En localité (EL)		Avec subvention Stratégie Vélo	Hors localité (HL)		Sous-total par entité HT
	%	Coût	50%	%	Coût	
Duillier	11%	28'333	14'167			14'167
Genolier	21%	52'083	26'042			26'042
Nyon	6%	15'417	7'708			7'708
Canton VD			47'917	62%	154'167	202'083
Total	38%	-	95'833	62%	154'167	250'000

PLANNING INTENTIONNEL

- 13 mars 2024 : validation du document cadre par le GS
- Mi-avril 2024 : validation du cahier des charges par les membres du GS
- Mi-mai 2024: sollicitation d'une offre auprès des mandataires
- Fin mai 2024 : validation de l'offre, obtention des crédits auprès des municipalités (conseil communal de mi-juin) et signature des contrats
- Juin 2024: lancement de l'étude (durée indicative 9 mois maximum)

PRÉ-CONVENTION DE FINANCEMENT

Au terme de l'étude préliminaire, la DGMR proposera aux partenaires une pré-convention de financement pour la suite de l'élaboration du projet qui :

- entérinera l'engagement des parties à réaliser le projet sur la base de la variante retenue au terme de l'étude préliminaire ;
- engagera les parties à financer les études et travaux nécessaires à la réalisation du projet, selon les principes de répartition financières établis ;
- définira les principes généraux d'organisation des phases d'études jusqu'à l'obtention du permis de construire et des crédits d'ouvrage ;
- précisera le planning intentionnel du projet.



CONTACT

Laura Queloz

Cheffe de projet – Division RREP

laura.queloz@vd.ch

+41 21 316 89 22



MERCI DE VOTRE ATTENTION

Direction générale
de la mobilité et des routes
DGMR

Place de la Riponne 10 - 1014 Lausanne
T +41 21 316 71 10 - info.dgmr@vd.ch
www.vd.ch/dgmr

Projets Communaux :

Parallèlement aux projets régionaux, la Municipalité s'est investie dans la mise en place de diverses mesures concrètes qui peuvent être déclinées comme suit :

MOBILITE DOUCE / ACCES PIETONNIERS

1. Chantier en cours d'un accès piétonnier (trottoir) le long de la route de Châtel
2. Projet avancé d'un accès piétons complémentaire (trottoir) le long de la route de la Colonie
3. Projet avancé d'un accès piétons complémentaire (trottoir) le long de la route du Muids jusqu'à la Clinique de Genolier
4. Projet en développement d'une « voie verte » reliant la Commune de Givrins à la gare de Genolier en évitant les axes routiers. Les discussions sont en cours avec le Nyon-St-Cergue en vue de l'obtention d'un droit de passage sur une de leur parcelle

MOBILITE DOUCE/VELOS

1. Discussions en cours avec Région de Nyon et la DGMR concernant la pénétrante prioritaire Genolier-Nyon. Ce dossier concerne la création d'une bande cyclable sur la route de Duillier au départ de notre Commune, traversant Duillier jusqu'à l'entrée de Nyon. Dans le cadre de cette discussion, nous allons aborder la possibilité de créer également un trottoir reliant la limite communale sud jusqu'au carrefour de Mimorey.

TRANSPORTS EN COMMUN /TRAIN

1. Les travaux de rénovation de la gare de Genolier débuteront cet automne et offriront un site mieux sécurisé pour les utilisateurs avec une augmentation des places P+R. L'idée de la Municipalité, après accord du Nyon-St-Cergue, est d'implanter un garage à vélos (vélo-station) sécurisé en vue de développer le concept d'accès à la gare en vélo.

TRANSPORTS EN COMMUN /BUS


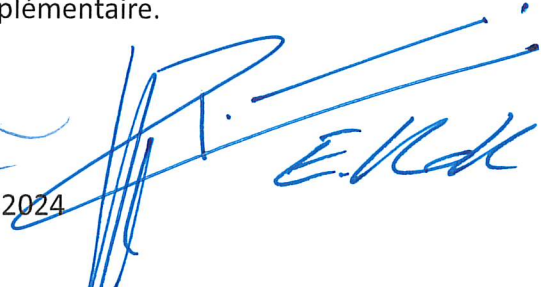

1. Nous avons relancé les Transports Publics Nyonnais via Région de Nyon pour créer une ligne avec halte à Genolier afin de faciliter l'accès à Gland sans passer par Nyon.

En conclusion, la Municipalité participe de manière importante et concrète à un mouvement global visant à un transfert multimodal de la mobilité.

Cependant et au niveau régional, il faut comprendre que le nombre d'acteurs et surtout de nombreuses contraintes légales ralentissent fortement le processus de transfert modal.

Néanmoins le processus est lancé et ne devrait plus être inversé compte tenu des enjeux sécuritaires et écologiques.

Nous espérons avoir répondu aux attentes de ce postulat et restons à disposition pour tout renseignement complémentaire.

Municipalité de Genolier

Genolier, le 25 mars 2024