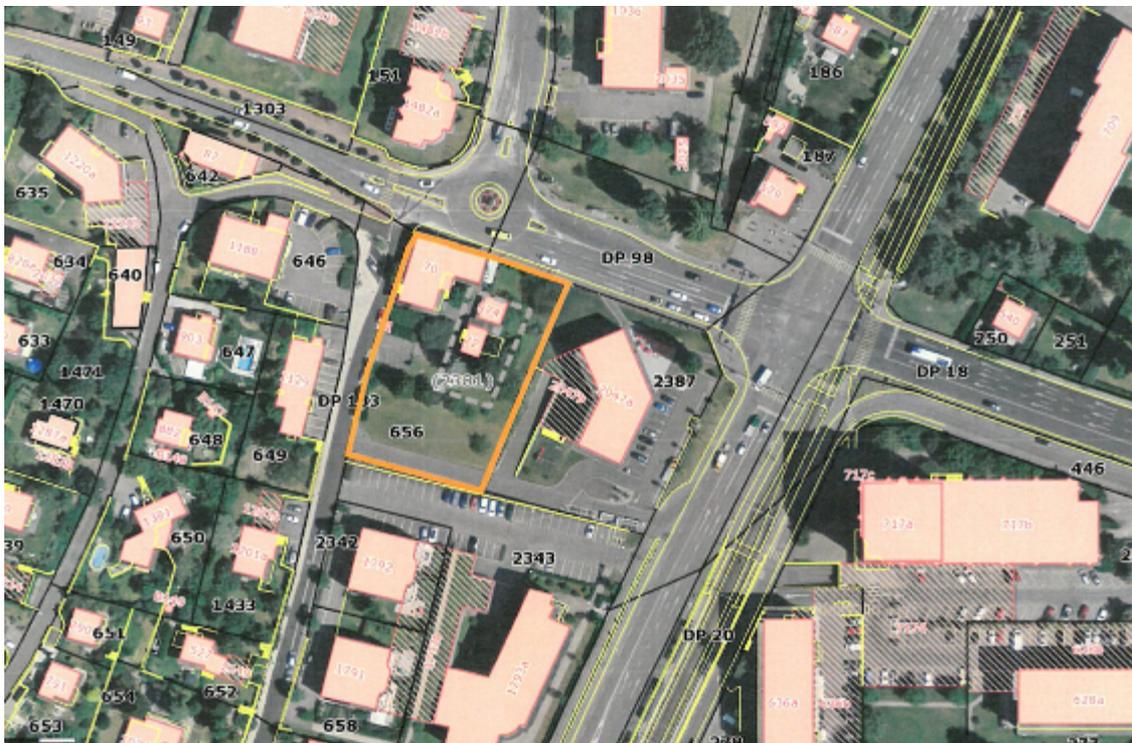


COMMUNE D'ECUBLENS (VD)
PLAN DE QUARTIER "AU RECORD D'OUCHY II"

ETUDE DE TRAFIC



NOVEMBRE 2017

SOMMAIRE

1	CADRAGE	3
1.1	Objet du mandat	3
1.2	Objectifs en termes de mobilité	3
1.3	Localisation du Plan de quartier et programme	4
2	OFFRE ADMISSIBLE EN PLACES DE STATIONNEMENT POUR VOITURES	5
2.1	Bases de calcul	5
2.2	Offre admissible	5
3	OFFRE ADMISSIBLE EN PLACES DE STATIONNEMENT POUR VELOS	6
3.1	Bases de calcul	6
3.2	Offre admissible	7
3.3	Localisation des places de parc "vélos"	7
4	TRAFIC INDUIT PAR LE PLAN DE QUARTIER	9
4.1	Trafic journalier moyen	9
4.2	Trafic généré aux heures de pointe du matin et du soir	10
5	ACCESSIBILITE MOTORISEE ET REPARTITION DU TRAFIC INDUIT	11
5.1	Principes d'accès	11
5.2	Répartition du trafic induit par le Plan de quartier sur le réseau routier environnant	11
6	DESSERTE DU SITE PAR LES TRANSPORTS PUBLICS	12
7	ACCESSIBILITE PAR LA MOBILITE DOUCE	13
7.1	Chemins piétonniers	13
7.2	Liaisons cyclables	14
8	EFFETS DU TRAFIC INDUIT SUR LE RESEAU ENVIRONNANT	15
8.1	Charges de trafic actuelles	15
8.2	Charges de trafic futures (2030) sans et avec le Plan de quartier	16
8.3	Effets du trafic induit sur le réseau environnant	17
9	CONCLUSIONS ET RECOMMANDATION	17

1 CADRAGE

1.1 Objet du mandat

La Paroisse d'Ecublens et de St-Sulpice est propriétaire de la parcelle n° 656 de la commune d'Ecublens (VD). Elle souhaite y réaliser un projet comprenant des logements, des locaux paroissiaux et une structure d'accueil de la petite enfance (garderie).

Cette parcelle, de 2'658 m² de surface, est colloquée actuellement en zone de moyenne densité. La réalisation du programme envisagé par la Paroisse nécessite l'établissement d'un plan d'affectation, colloquant ladite parcelle en zone mixte d'habitation de moyenne à forte densité et d'activités tertiaires.

En 1995, un plan de quartier dénommé "Au Record d'Ouchy" avait été établi sur les parcelles n°^{OS} 658, 2'342 et 2'343 voisines. Le bâtiment situé sur la parcelle adjacente n° 2'387 a été édifié dans le respect du règlement communal des constructions.

Dans le cadre de l'élaboration du Plan de quartier "Au Record d'Ouchy II", piloté par le bureau d'architectes Verzone Woods, le bureau team+ est chargé de l'étude de mobilité.

Cette étude comporte le calcul de l'offre en stationnement et définit l'accessibilité multimodale au plan de quartier. Elle examine l'aptitude du réseau routier environnant à écouler les flux de trafic induits par le projet.

1.2 Objectifs en termes de mobilité

L'accord-cadre signé entre la Commune et les propriétaires définit les objectifs généraux à viser par le Plan de quartier, ainsi que quelques objectifs spécifiques.

L'objectif général relatif à la mobilité stipule que:

Compte tenu de la très bonne accessibilité du secteur, le concept de mobilité développé devra favoriser l'usage des transports collectifs et de la mobilité douce pour limiter au maximum la génération du trafic individuel motorisé.

Les normes VSS, pour le stationnement des véhicules et des vélos, seront respectées, en prenant en compte les minimums préconisés.

En ce qui concerne la voirie, l'objectif spécifique suivant est énoncé:

Permettre une accessibilité du site depuis la rue de Bassenges par la route d'accès existante menant à la parcelle n° 2'387.

Garantir un gabarit suffisant sur la rue du Villars pour permettre un futur élargissement du giratoire Villars-Bois.

Par ailleurs, l'accord-cadre précise que le projet devra être coordonné avec les planifications supérieures (Plan directeur cantonal, PALM¹, SDOL², Plan directeur communal) et prendra en compte les plans et études spécifiques dans le périmètre concerné, telle que le schéma directeur des déplacements établi pour la Commune en 2011³.

Il importe de signaler que, dans le cadre du chantier 1 du SDOL, deux études préliminaires ont été réalisées, portant sur les deux artères cantonales situées à proximité immédiate:

- Etude préliminaire de réaménagement de la RC 82 / avenue du Tir-Fédéral, février 2013;
- Concept de requalification de la RC 76 - route de la Maladière, étude préliminaire, octobre 2014.

¹ Projet d'agglomération Lausanne-Morges, 2^{ème} génération

² Schéma directeur de l'Ouest lausannois

³ Commune d'Ecublens, "Schéma directeur des déplacements", Transitec, novembre 2011

1.3 Localisation du Plan de quartier et programme

La figure ci-dessous illustre la situation de la parcelle n° 656. Elle est bordée, au nord, par la rue du Villars (RC 76) et, à l'ouest, par la rue de Bassenges (voie communale). La route cantonale RC 82 (avenue du Tir-Fédéral) se trouve à 50 mètres à l'est.

La parcelle n° 656 est grevée d'une servitude de passage en faveur de la parcelle n° 2'387, permettant la sortie des véhicules provenant de celle-ci (aussi bien de ses places extérieures que de son parking souterrain) de rejoindre la rue de Bassenges et, de là, la rue du Villars.



Situation du Plan de quartier (parcelle n° 656)

Le programme prévu sur la parcelle n° 656 est le suivant:

- logements (20 appartements pour une SBP totale de 2'400 m²);
- une garderie (accueillant 44 enfants regroupés en 6 classes);
- locaux paroissiaux comportant un foyer (250 m², avec cuisine, pouvant accueillir quelque 100 personnes);
- cinq chambres d'hôtes et un studio (SBP totale de 150 m²).

2 OFFRE ADMISSIBLE EN PLACES DE STATIONNEMENT POUR VOITURES

2.1 Bases de calcul

La détermination du nombre admissible de places de parc pour les voitures est faite sur la base de la norme VSS n° 640'281. Pour les affectations prévues par le Plan de quartier, les préconisations de cette norme sont les suivantes:

- logement: 1 place de parc / 100 m² SBP (ou 1 place / logement) plus 10% pour les visiteurs;
- crèche et jardin d'enfant: 1,0 place de parc / salle de classe pour les employés et 0,2 place de parc / par salle de classe pour les visiteurs.

La norme ne prévoit pas un cas de figure correspondant exactement à la salle paroissiale. Pour les salles de réunion et de conférences, elle préconise 0,12 place de parc par place assise; pour les salles de concert, elle fixe 0,2 place de parc par place assise. Pour les salles de restaurant et cafés, la valeur préconisée est de 0,2 place de parc par place assise. Le foyer pourra être utilisé pour des événements divers tels qu'assemblées, spectacles, expositions, fêtes familiales... Il semble ainsi opportun de retenir la valeur indicative de 0,2 place de parc par place assise.

Pour les chambres d'hôtes, on utilisera la valeur indicative fixée dans ladite norme pour les résidences d'étudiants, soit 0,1 place de parc par lit. Enfin, pour le studio d'hôte, on retiendra la valeur indicative de 0,5 place de parc par lit.

2.2 Offre admissible

2.2.1 Besoins limites ne tenant pas compte de la desserte du site par les transports publics

Le tableau ci-dessous présente le nombre de places de stationnement calculé sans tenir compte de la desserte du site par les transports publics. Cette première détermination ne tient compte, non plus, des possibilités de complémentarité d'usage de certaines places de parc.

Affectations	Dimensions	Habitants ou employés	Visiteurs	Total
Logements	2'400 m ² SBP	24 places	3 places	27 places
Garderie	6 classes	6 places	2 places	8 places
Chambres d'hôtes	5 chambres, 5 lits		1 place	1 place
Studio d'hôtes	1 studio, 2 lits		1 place	1 place
Foyer paroissial	100 personnes		20 places	20 places
Total		30 places	27 places	57 places

2.2.2 Prise en compte de la desserte du site par les transports publics

Compte tenu de la desserte du site par les transports publics (fréquence cumulée du métro m1 et bus TL n° 33, arrêts à moins de 300 mètres), le site du Plan de quartier peut être classé en "type de localisation A". Selon la norme VSS n° 640'281, les valeurs indicatives doivent, dans ce cas, être multipliées par un facteur d'ajustement compris entre 20% et 40%.

La commune d'Ecublens fait partie du périmètre du Plan des mesures OPair de l'agglomération Lausanne-Morges: selon la fiche AT-5 de ce plan d'assainissement ("Maîtrise du stationnement privé"), il faut retenir, pour les activités, les valeurs minimales issues de la norme VSS susmentionnée. Le tableau ci-après récapitule le nombre de places de parc calculé en appliquant cette réduction aux activités.

Affectations	Dimensions	Habitants ou employés	Visiteurs	Total
Logements	2'400 m ² SBP	24 places	3 places	27 places
Garderie	6 classes	3 places	1 place	4 places
Chambres d'hôtes	5 chambres, 5 lits		1 place	1 place
Studio d'hôtes	1 studio, 2 lits		1 place	1 place
Foyer paroissial	100 personnes		8 places	8 places
Total		27 places	14 places	41 places

En ce qui concerne la garderie, l'expérience montre qu'une place de parc n'est pas suffisante pour accueillir les parents emmenant leurs enfants en voiture. Pour un établissement de 6 classes, accueillant un total de 44 enfants, il faudrait prévoir trois à quatre places de parc. En l'occurrence, ces places ne peuvent pas être qualifiées de "dépose-minute", car les enfants doivent être accompagnés jusqu'aux locaux de la garderie. Souvent, les parents s'y attardent pour discuter avec les éducatrices. La durée de stationnement est ainsi de quelques minutes. Ce parcage doit être correctement aménagé de façon à ce que les voitures des parents ne perturbent pas la circulation des autres véhicules.

Ainsi, le nombre de places nécessaires serait de l'ordre de 44 cases.

2.2.3 Prise en compte des complémentarités d'usage possibles

La salle paroissiale générera des déplacements les week-ends, plus rarement en semaine. Dans ce dernier cas, elle sera utilisée plutôt en soirée.

La garderie accueillera les enfants du lundi au vendredi, pendant la journée.

On constate ainsi que les huit places nécessaires aux visiteurs de la salle paroissiale sont largement suffisantes la journée pour les parents emmenant leurs enfants à la garderie ou venant les chercher.

Le nombre de places précédemment calculé (44) peut ainsi être diminué de quatre unités.

Le nombre admissible est alors de **40 places de stationnement**.

3 OFFRE ADMISSIBLE EN PLACES DE STATIONNEMENT POUR VELOS

3.1 Bases de calcul

La détermination de l'offre en stationnement est faite sur la base de la norme VSS n° 640'065 "Détermination des besoins et choix de l'emplacement des aménagements de stationnement pour vélos".

Pour l'habitation, cette norme préconise une place de parc "vélo" par chambre. Il faut ainsi définir une hypothèse de typologie d'appartements. A ce stade de la planification, il semble raisonnable d'admettre qu'il y aura une majorité d'appartements de 3 ½ pièces et quelques appartements de 2 ½ et 4 ½ pièces. Sur un total de 20 appartements, on prendra ainsi l'hypothèse suivante:

- 4 appartements de 2 ½ pièces;
- 10 appartements de 3 ½ pièces;
- 6 appartements de 4 ½ pièces.

Pour les autres affectations, et sur la base de la norme VSS susmentionnée, les valeurs indicatives suivantes sont utilisées:

- chambres d'hôtes/studio: 2 places de parc pour 10 lits;
- Foyer: 1 place de parc par 10 places assises;
- garderie: pour 10 places de travail, 2 places de parc pour le personnel et 0,5 pour les visiteurs.

3.2 Offre admissible

3.2.1 Logements

Le tableau ci-dessous présente le nombre de places de stationnement pour les vélos, pour l'affectation "logements", selon le nombre de chambres envisageable. Il faut prévoir 42 places "vélos".

Type d'appartement	Nb.	Nb. chambres par appartement	Nombre total de chambres	Nb. de places de parc "vélos"
Appartements 2 ½ pièces	4	1	4	4
Appartements 3 ½ pièces	10	2	20	20
Appartements 4 ½ pièces	6	3	18	18
Total	20		42	42

3.2.2 Chambres d'hôtes et studio

Pour le studio et les chambres d'hôtes (7 lits en tout), il faut prévoir 2 places "vélos".

3.2.3 Foyer

Pour la salle paroissiale (capacité de 100 personnes), il faut aménager 10 places "vélos".

3.2.4 Garderie

Pour la garderie, en supposant que 10 personnes y travailleront, il faut prévoir 2 places pour le personnel et 1 place pour les visiteurs. Il semble néanmoins raisonnable de prévoir un nombre de places plus élevé pour les visiteurs (parents pouvant emmener leurs enfants à vélo): on retiendra plutôt un besoin de 3 à 4 places.

3.2.5 Complémentarité d'usage entre la garderie et le Foyer

Le nombre de places requis pour le Foyer (10 places de parc), qui ne générera du trafic que le soir et le week-end, est suffisant pour répondre aux besoins des parents des enfants de la garderie (3 à 4 places), celle-ci n'étant ouverte que la journée, du lundi au vendredi.

3.2.6 Récapitulatif

Le nombre total de places vélos sera alors de 56 places, ainsi réparties:

Affectations	Nombre de places de parc
Logements	42 places
Chambres d'hôtes/studio	2 places
Foyer et garderie (visiteurs)	10 places
Garderie, employés	2 places
Total	56 places

3.3 Localisation des places de parc "vélos"

La norme VSS n° 640'065 préconise une répartition des places de stationnement selon les usagers et les durées de parcage correspondantes.

Les places de stationnement de courte durée doivent être aménagées de plain-pied, alors que les places de longue durée peuvent être aménagées aussi bien à l'extérieur qu'en sous-sol. Ces dernières doivent être couvertes et verrouillées.

Sur la base de la norme susmentionnée, on obtient la répartition suivante:

Affectations	Places de courte durée		Places de longue durée	
	Part	Nombre	Part	Nombre
Logements	30%	12	70%	30
Chambres d'hôtes/studio			100%	2
Foyer et visiteurs de la garderie	100%	10		
Employés de la garderie			100%	2
Total		22		34

Le Plan de quartier doit ainsi prévoir:

- 22 places de parc extérieures, pour la courte durée;
- 34 places de parc couvertes et verrouillées, en surface ou en souterrain (dans ce cas, facilement accessibles).

4 TRAFIC INDUIT PAR LE PLAN DE QUARTIER

4.1 Trafic journalier moyen

Hypothèses de calcul

Le trafic journalier est déterminé sur la base des hypothèses suivantes:

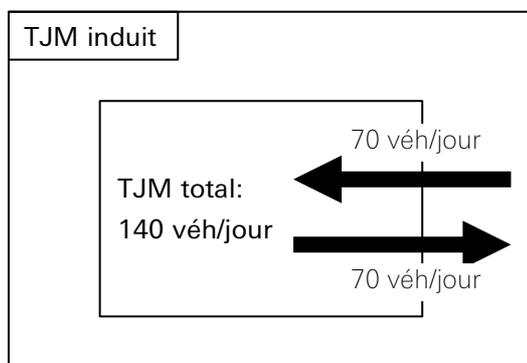
- logements (habitants et visiteurs): 3 mouvements.véhicules/jour et par place de parc⁴ (sept jours de la semaine); le calcul se fera pour la valeur haute de la fourchette déterminée au § 2.2, page 5);
- hôtes de la Paroisse: 3 mouvements.véhicules/jour et par place de parc (sept jours de la semaine);
- employés de la garderie: 3 mouvements.véhicules/jour ouvrable et par place de parc;
- parents (garderie): 30% des enfants sont déposés en voiture, soit 13 enfants ou autant de voitures, chiffre multiplié par quatre pour obtenir l'ensemble des mouvements générés, ceci sur 5 jours de la semaine;
- foyer paroissial: 2 mouvements.véhicules/place de parc, en admettant trois événements/semaine⁵.

Le Plan de quartier induit ainsi le trafic journalier suivant, pour chaque jour de la semaine:

	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	Dimanche
Logements	82 mvts						
Hôtes de la Paroisse	6 mvts						
Employés garderie	10 mvts						
Parents garderie	52 mvts						
Visiteurs du Foyer paroissial			16 mvts			16 mvts	16 mvts
Total	150 mvts	150 mvts	166 mvts	150 mvts	150 mvts	104 mvts	104 mvts

Le trafic journalier ouvrable moyen, soit la moyenne des cinq jours ouvrables, est de 154 mvts/jour.

Le trafic journalier moyen (TJM), soit la moyenne des sept jours de la semaine, est de **140 mouvements.véhicules/jour**.



⁴ Selon de nombreuses enquêtes et études effectuées autour de quartiers d'habitation, le taux de génération de trafic varie normalement entre 3 (sites très bien desservis par les transports publics, ce qui est le cas de la parcelle n° 656) et 4 (sites mal desservis par les transports publics).

⁵ Trois événements hebdomadaires au Foyer paroissial est une hypothèse précautionneuse prise dans le cadre de cette étude, la Paroisse s'attendant à un nombre plus faible de manifestations dans cette salle. L'hypothèse que ces événements auront lieu le mercredi, le samedi et le dimanche est arbitraire et ne change rien au calcul du TJM.

4.2 Trafic généré aux heures de pointe du matin et du soir

Logements et hôtes de la paroisse

Des études menées dans l'agglomération lausannoise autour de quartiers d'habitation ont permis de définir des ratios de génération horaire relatifs au trafic induit par les logements. Sur la base de ces ratios, les flux horaires de pointe entrants et sortants, induits par le projet, sont les suivants (chiffres arrondis):

Heure de pointe du matin:

- trafic sortant: 15% du trafic journalier total sortant, soit 7 véhicules/heure;
 - trafic entrant: 4% du trafic journalier total entrant, soit 2 véhicules/heure;
- soit un trafic horaire total de 9 véhicules/heure.

Heure de pointe du soir:

- trafic sortant: 8% du trafic journalier total sortant, soit 4 véhicules/heure;
 - trafic entrant: 15% du trafic journalier total entrant., soit 7 véhicules/heure;
- soit un trafic horaire total de 11 véhicules/heure.

Employés de la garderie

On admet que 100% des employés motorisés arrivent entre 7h00 et 8h00 (soit 3 véhicules entrants), et que 70% quitte les lieux entre 17h00 et 18h00 (soit 2 véhicules sortants).

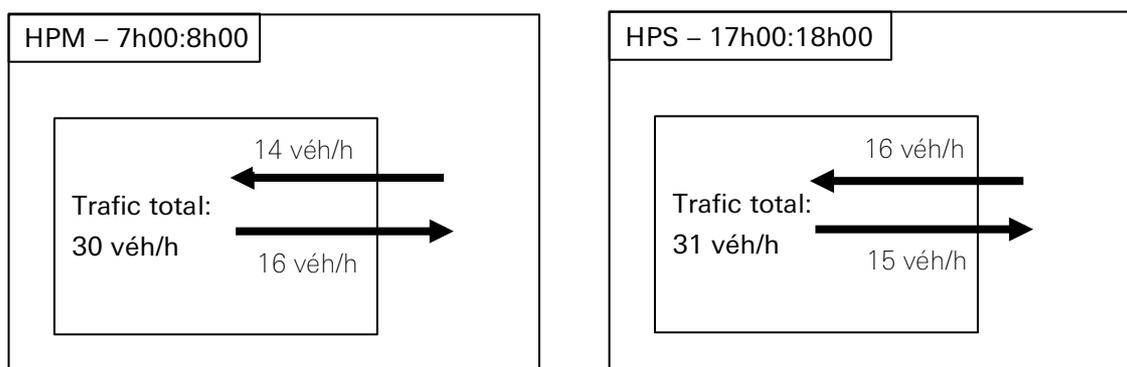
Parents d'enfants inscrits à la garderie

On admet que 70% arrivent entre 7h00 et 8h00 (soit 9 voitures entrantes et 9 voitures sortantes) et que le même nombre revient chercher les enfants entre 17h00 et 18h00.

Foyer paroissial

En général, le Foyer ne générera pas de trafic, ni à l'heure de pointe du matin (7h00:8h00), ni à l'heure de pointe du soir (17h00:18h00), l'occurrence d'un événement en période de pointe d'un jour ouvrable étant exceptionnelle.

Schémas récapitulatifs totaux



5 ACCESSIBILITE MOTORISEE ET REPARTITION DU TRAFIC INDUIT

5.1 Principes d'accès

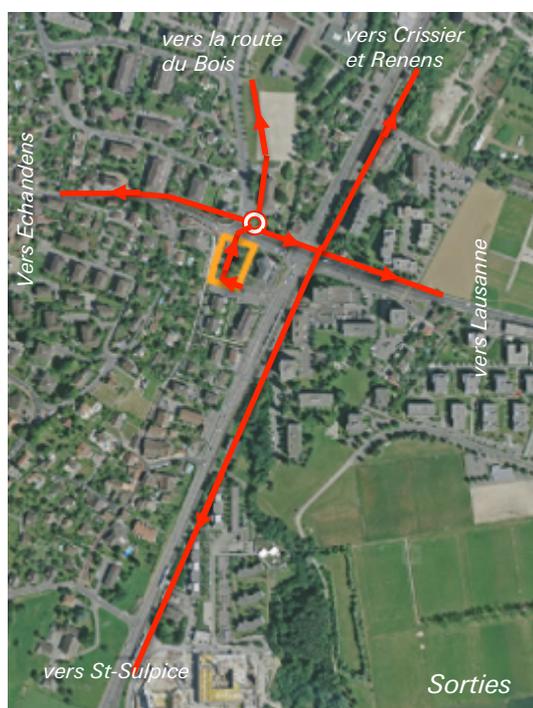
Le Plan de quartier est uniquement accessible par la rue de Bassenges: en effet, la parcelle n° 656 n'est pas au bénéfice d'une servitude de passage à travers la parcelle n° 2'387 voisine (alors que celle-ci bénéficie d'un droit de passage à travers la parcelle n° 656).

Ainsi, les automobilistes provenant du tronçon nord de l'avenue du Tir-Fédéral, de la route de la Maladière, de la rue du Villars et de la route du Bois doivent parcourir l'avenue du Tir-Fédéral jusqu'au branchement "est" de la rue de Bassenges, monter cette rue et la parcourir jusqu'à l'entrée du Plan de quartier. Les véhicules provenant du sud (St-Sulpice, route du Lac, EPFL/UNIL) suivent le même parcours (voir schéma de gauche ci-dessous).

Le départ du Plan de quartier se fait par la rue de Bassenges et la rue du Villars. Le giratoire situé sur cette artère, au débouché de la route du Bois, permet aux automobilistes de partir dans la direction souhaitée (voir schéma de droite ci-dessous).



Accessibilité motorisée au Plan de quartier : flux entrants



et flux sortants

5.2 Répartition du trafic induit par le Plan de quartier sur le réseau routier environnant

La répartition du trafic généré par le Plan de quartier (140 mouvements.véhicules/jour) sur le réseau routier environnant se base sur les hypothèses suivantes (valeurs arrondies):

- RC 76 - est (route de la Maladière): 25%, soit 35 véh/jour;
- RC82 - nord (av. du Tir-Fédéral, côté Renens): 20%, soit 28 véh/j;
- RC 98 - sud (av. du Tir-Fédéral, côté St-Sulpice): 20%, soit 28 véh/jour;
- RC 76 - ouest (route de la Pierre, côté Echandens): 25%, soit 35 véh/jour
- route du Bois (quartiers d'habitation/centre commercial): 10%, soit 14 véh/jour.

6 DESSERTE DU SITE PAR LES TRANSPORTS PUBLICS

Le site du Plan de quartier est très bien desservi par les transports publics:

- la station "Cerisaie" de la ligne de métro m1 se trouve à quelque 150 mètres du centre du futur quartier (une rame toutes les 10 minutes, et 5 aux heures de pointe);
- l'arrêt "Pontet" de la ligne de bus TL n° 33 se situe à moins de 70 mètres, au début de la route du Bois (3 bus/heure et par sens, et 4 aux heures de pointe).



Situation du Plan de quartier par rapport au réseau de transports public

7 ACCESSIBILITE PAR LA MOBILITE DOUCE

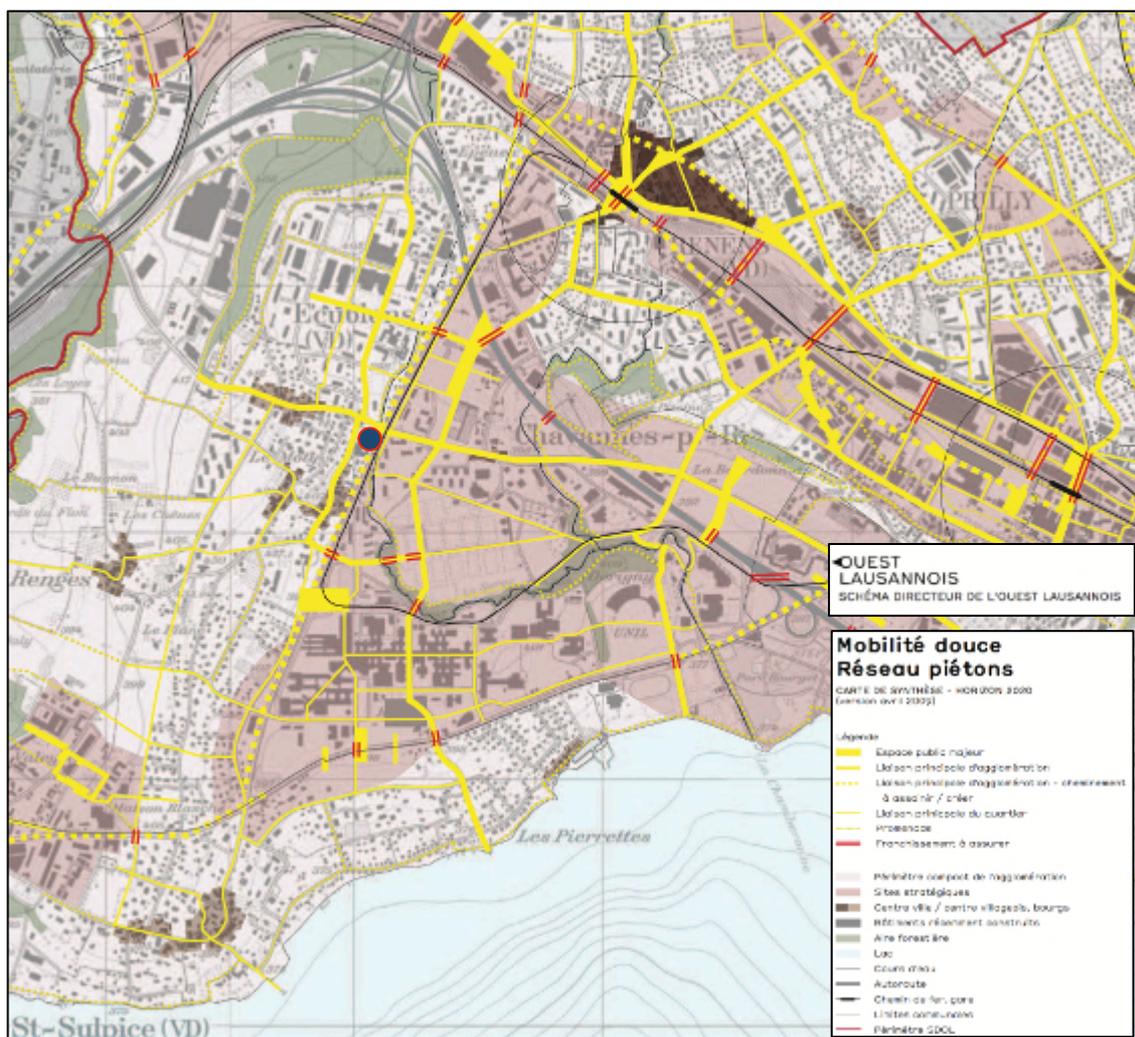
7.1 Cheminements piétonniers

Le Plan de quartier s'inscrit dans un réseau piétonnier bien équipé et sécurisé:

- trottoirs longeant les voies de circulation environnantes (avenue du Tir-Fédéral, rue du Villars, route du Bois, route de la Maladière);
- traversées piétonnes équipées de feux (tout autour du carrefour de la Cesiraie) ou protégées par des îlots-refuges (rue du Villars, route du Bois, traversée de l'avenue du Tir-Fédéral au sud de la station de métro m1);
- rue de Bassenges intégrée dans une zone 30 (et équipée d'un trottoir sur la quasi totalité de sa longueur).

Par ailleurs, les piétons peuvent utiliser le chemin longeant le bord sud de la parcelle voisine n° 2387 pour rejoindre rapidement l'avenue du Tir-Fédéral et la station de métro m1.

La figure ci-dessous localise le Plan de quartier par rapport au réseau piétonnier de l'ouest lausannois tel que planifié par le schéma directeur de l'ouest lausannois (SDOL). Celui-ci prévoit une requalification de l'avenue du Tir-Fédéral depuis St-Sulpice jusqu'au Pont Bleu: le cheminement piétonnier longeant cet axe sera amélioré. On constate par ailleurs que le Plan de quartier se situe en bordure de deux liaisons principales d'agglomération.



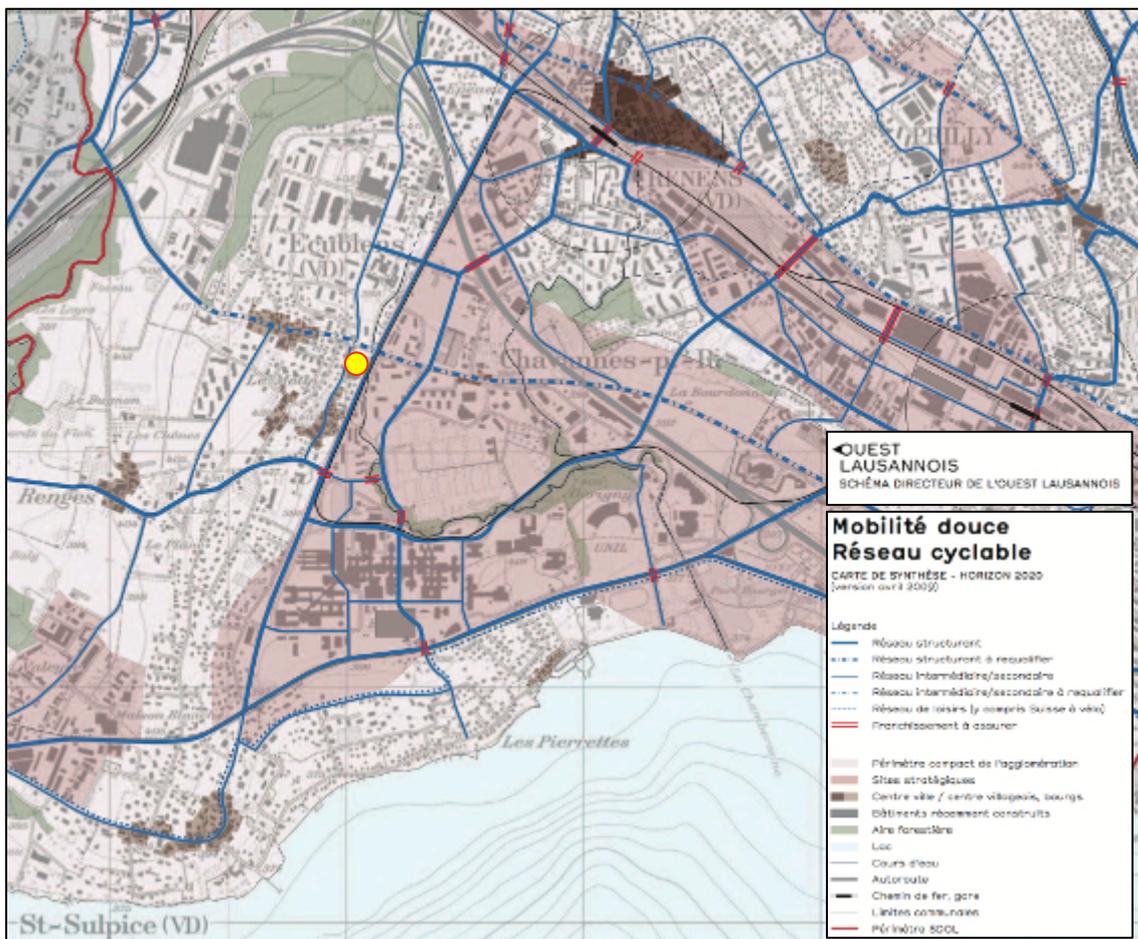
● Situation du Plan de quartier par rapport au réseau piétonnier

7.2 Liaisons cyclables

Le réseau environnant est équipé d'aménagements cyclables, parfois discontinus (bandes cyclables le long de l'avenue du Tir-Fédéral notamment).

Il est à relever que la rue du Villars est dotée d'une piste cyclable dans le sens de la montée et que, le long de la rue de Bassenges (zone 30), où la circulation est à sens unique sud > nord, les vélos sont admis dans les deux sens (bande cyclable marquée tout le long de cette voie, entre la rue du Villars au nord et le chemin de la Raye au sud).

La figure ci-dessous situe le Plan de quartier par rapport au réseau cyclable de l'ouest lausannois tel que planifié par le SDOL. On constate que la parcelle n° 656 bénéficie d'une très bonne localisation par rapport au réseau cyclable structurant. A l'horizon 2020, les cyclistes disposeront de cheminements attractifs en direction de Renens (gare CFF), de l'EPFL et de l'Unil, de St-Sulpice et de Lausanne.

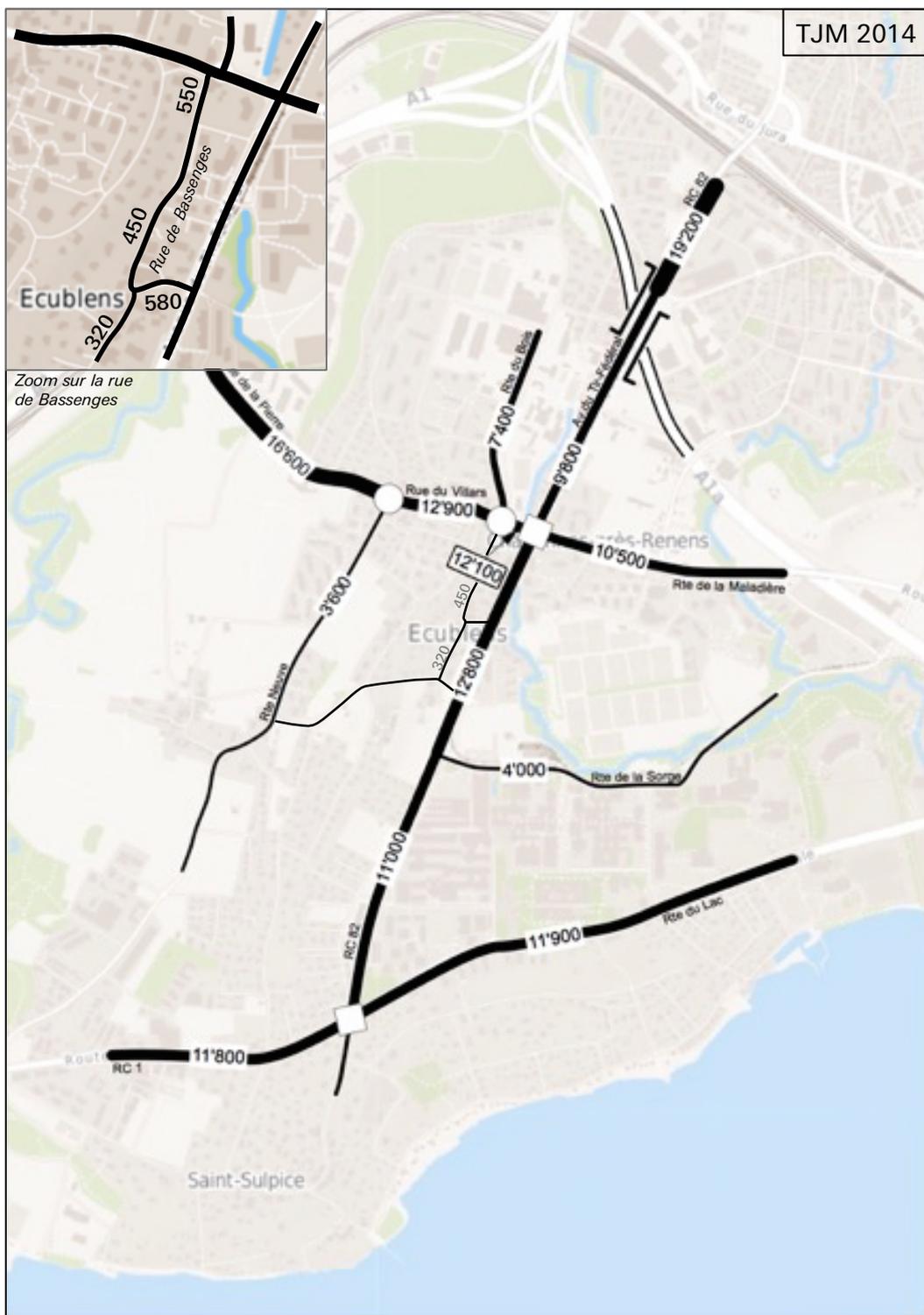


● Situation du Plan de quartier par rapport au réseau cyclable

8 EFFETS DU TRAFIC INDUIT SUR LE RESEAU ENVIRONNANT

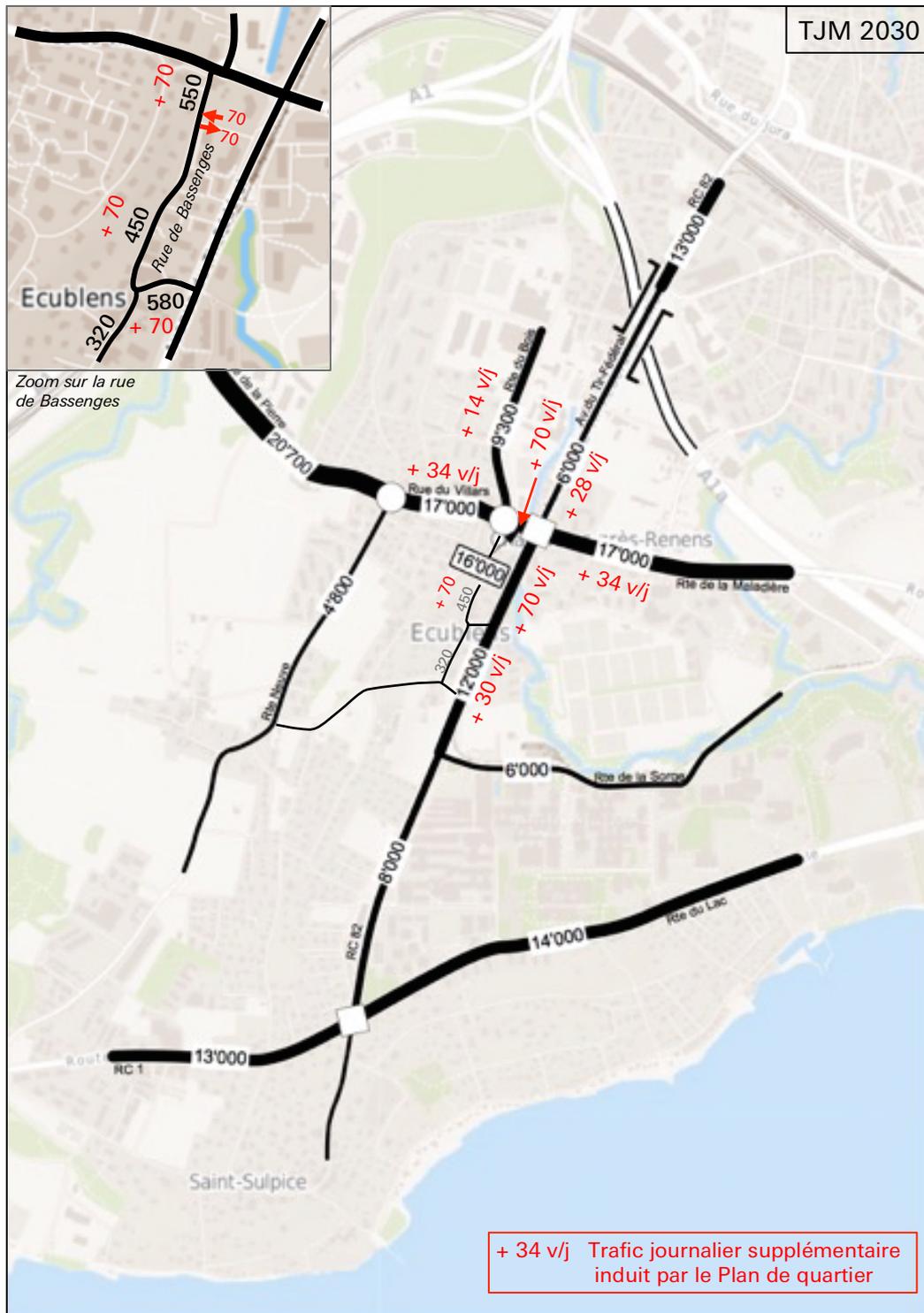
8.1 Charges de trafic actuelles

Le diagramme ci-dessous illustre les charges de trafic actuelles (campagne de comptages Lausanne Région de 2014) sur le réseau routier environnant le Plan de quartier. Ces volumes de circulation sont exprimés en TJM (trafic journalier moyen).



8.2 Charges de trafic futures (2030) sans et avec le Plan de quartier

La figure ci-dessous illustre les charges journalières de trafic à l'horizon 2030 avec, en rouge, les volumes supplémentaires générés par le plan de quartier. Le trafic induit par le projet est réparti sur le réseau routier environnant selon les hypothèses décrites au § 5.2 de ce rapport.



Charges de trafic futures - en noir, TJM 2030 sans Plan de quartier; en rouge, trafic supplémentaire

8.3 Effets du trafic induit sur le réseau environnant

Si l'on fait abstraction de la rue de Bassenges, on constate que l'impact du trafic supplémentaire induit par le Plan de quartier sur le réseau routier environnant est imperceptible: les accroissements sont compris entre 0,2% et 0,6%. Les conditions d'écoulement du trafic ne seront ainsi pas péjorées.

Ces effets négligeables s'expliquent par la faible génération de trafic du futur quartier - 140 véh/jour - au regard des importants volumes de circulation s'écoulant sur les axes cantonaux (RC76, RC82) ainsi que le long de la route du Bois.

Les augmentations relevées le long du tronçon nord de la rue de Bassenges sont plus importantes (entre + 12% et + 15,5% par rapport à l'état actuel). Ceci s'explique par le fait que les volumes de circulation y sont très modérés (de 450 à 580 véhicules/jour). Néanmoins, les accroissements étant très faibles en valeur absolue (+ 70 véhicules/jour), ceci n'affecte en rien les conditions de fluidité et de sécurité le long de cette rue communale.

9 CONCLUSIONS ET RECOMMANDATION

Sur la base des hypothèses actuelles d'affectation, le plan de quartier "Au Record d'Ouchy II" devra prévoir 40 places de stationnement pour voitures et 56 places de parc pour vélos.

Le site du Plan de quartier est très bien desservi par les transports publics: la station "Cerisaie" du métro m1 se trouve à 150 mètres, et l'arrêt "Pontet" de la ligne TL n° 33 (reliant St-Sulpice à Prilly via la gare CFF de Renens et Malley) à moins de 100 mètres.

Par ailleurs, la situation par rapport aux réseaux de mobilité douce est très favorable, et sera encore renforcée par les aménagements prévus par le SDOL à l'horizon 2020.

Le Plan de quartier induira un trafic journalier moyen (TJM) de 140 mouvements.véhicules/jour. Les flux totaux générés aux heures de pointe du matin et du soir seront de l'ordre de 30 véh/heure.

L'impact du trafic supplémentaire généré par le Plan de quartier sur le réseau routier environnant sera négligeable, et n'aura pas d'impacts ni sur les conditions de circulation ni sur la sécurité.

Il serait néanmoins opportun que la parcelle n° 656 soit au bénéfice d'une servitude de passage à travers la parcelle voisine n° 2387, qui s'intercale entre elle et l'avenue du Tir-Fédéral. On rappellera au passage que cette parcelle-ci bénéficie, elle, d'une servitude de passage à travers la parcelle n° 656, lui offrant un débouché sur la rue de Bassenges et donc sa seule possibilité de sortie.

Une telle servitude permettrait à 55 véhicules journaliers d'accéder le plus directement possible au Plan de quartier, sans devoir faire un détour de quelque 570 mètres par la rue de Bassenges. En termes de distance parcourue, cela permettrait d'éviter quelque 11'500 véhicules.kilomètres/an.

Le passage de 70 véhicules/jour accédant au Plan de quartier par la parcelle n° 2387 n'aurait aucun impact négatif sur les circulations induites par celle-ci ni sur ses habitants.

Bulle, le 7 novembre 2017

› **team+**

Pedro de Aragao, ing. dipl. EPFL