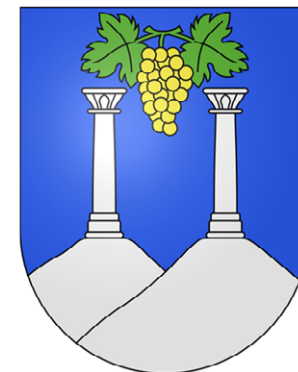


PRÉSENTATION

Féchy / 26 janvier 2021

Concept de mobilité à Féchy-Dessus et à la route d'Allaman



Sommaire

Contexte et buts de l'étude

Féchy-Dessus

Analyses

Aménagements

Route d'Allaman

Analyses

Aménagements

Approfondissements de la
modération

Suite de l'étude



Contexte et buts de l'étude

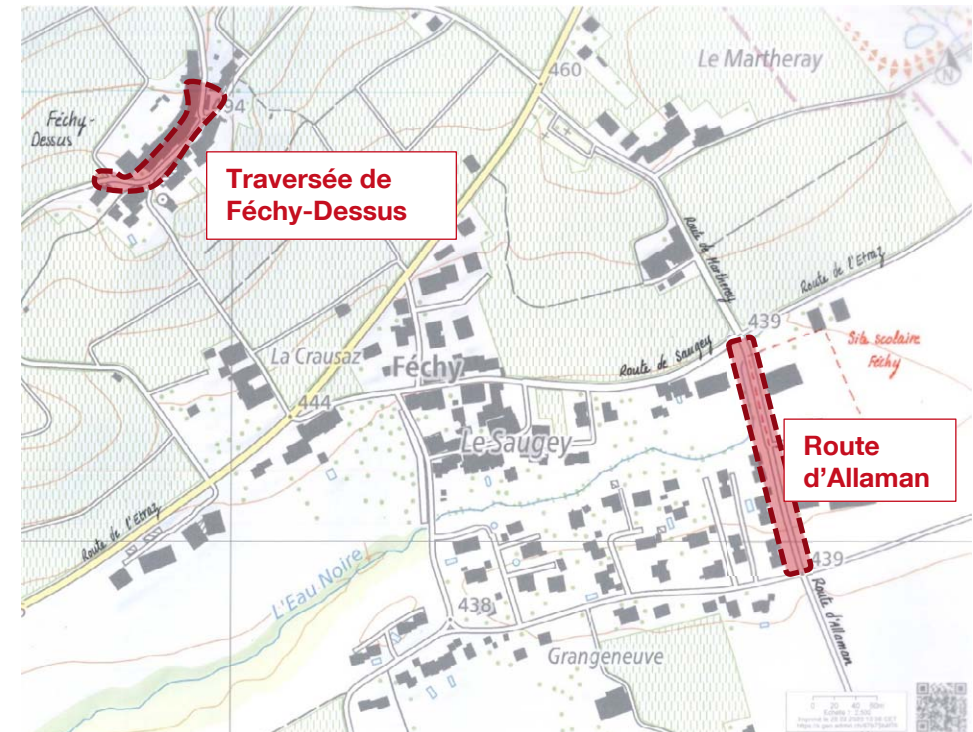


Buts et périmètre de l'étude

Buts

- **approfondir** les mesures d'accompagnement opportunes dans le hameau de Féchy-Dessus ainsi que sur la route d'Allaman ;
- **élaborer** les plans des aménagements mettant en œuvre les mesures d'accompagnement ;
- **estimer** sommairement les coûts des aménagements proposés.

Périmètre



Démarche

Objet de la présente séance

- identification des contraintes existantes (accès riverains, stationnement, passage de véhicules agricoles/poids lourds...) ;
- précision des fonctionnalités à assurer pour les différents modes de déplacements
- précision de l'ampleur des aménagements visés ;
- concepts de réaménagement;
- approfondissement des solutions optimales
- identification des procédures mise en œuvre nécessaires ;
- mise au net des plans d'aménagements des solutions retenues ;
- identification des éventuelles études complémentaires nécessaires ;
- estimation sommaire des coûts des aménagements proposés.



Féchy-Dessus

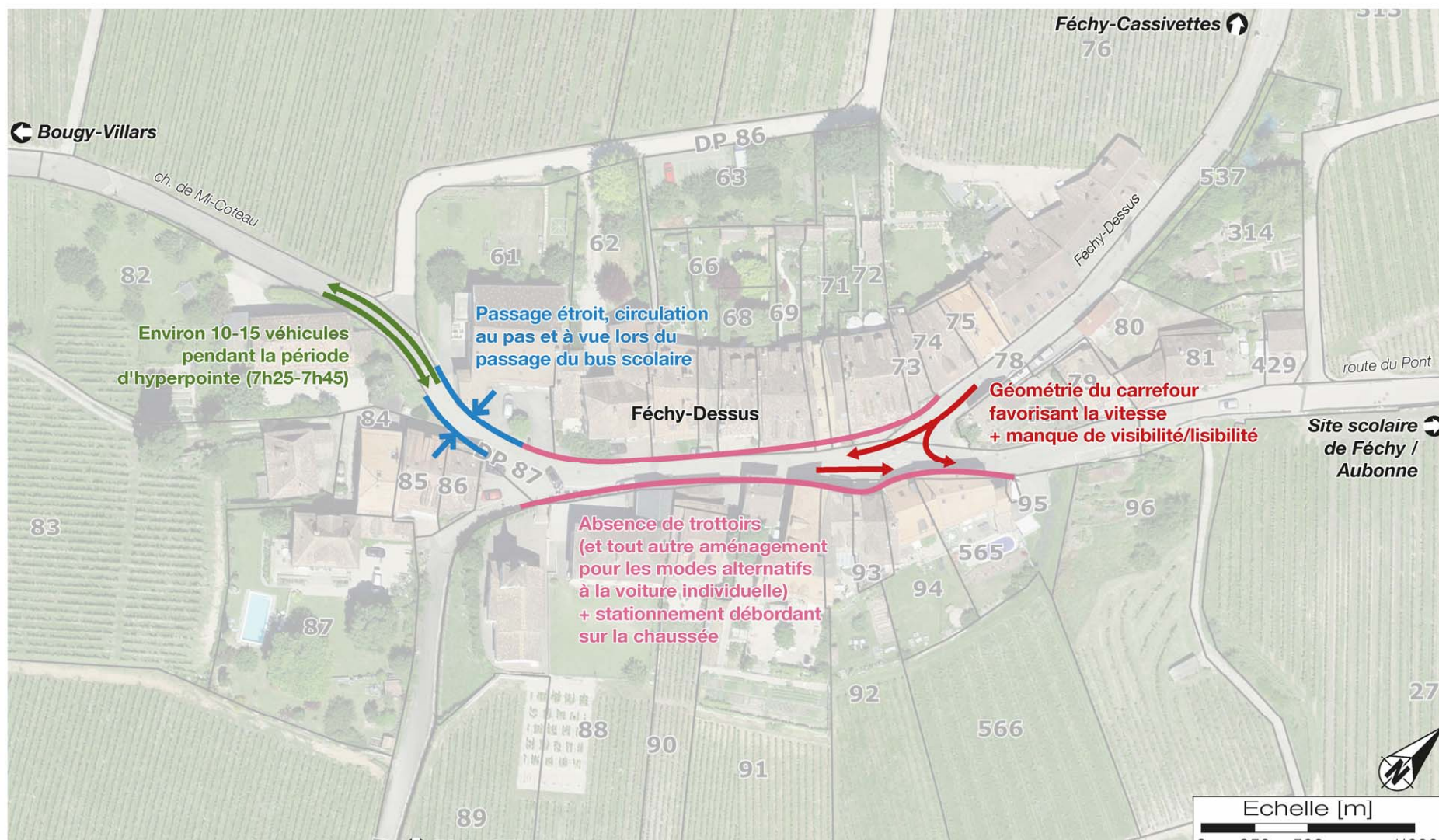


Féchy-Dessus

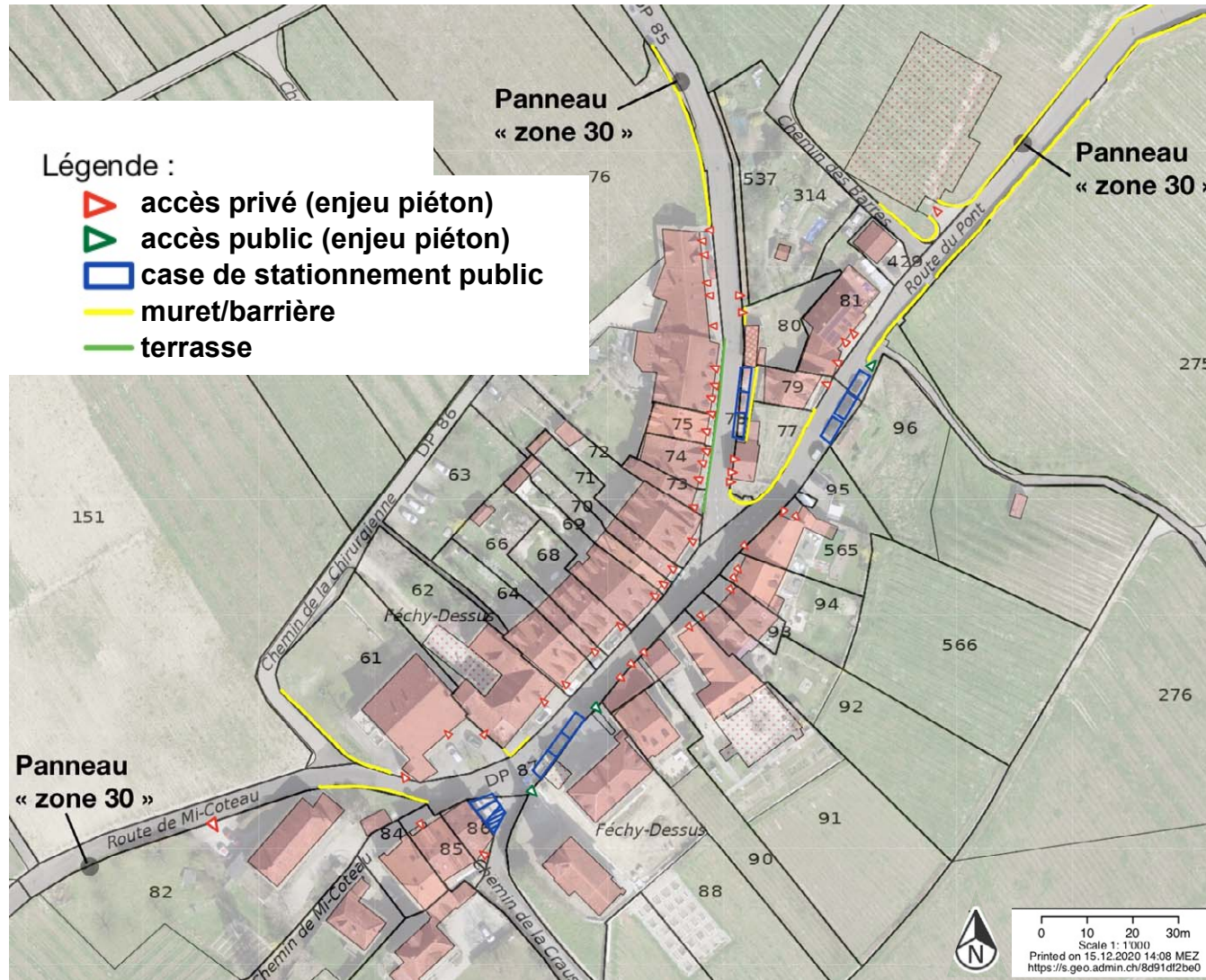
Analyses



Rappel diagnostic du transit par Féchy-Dessus

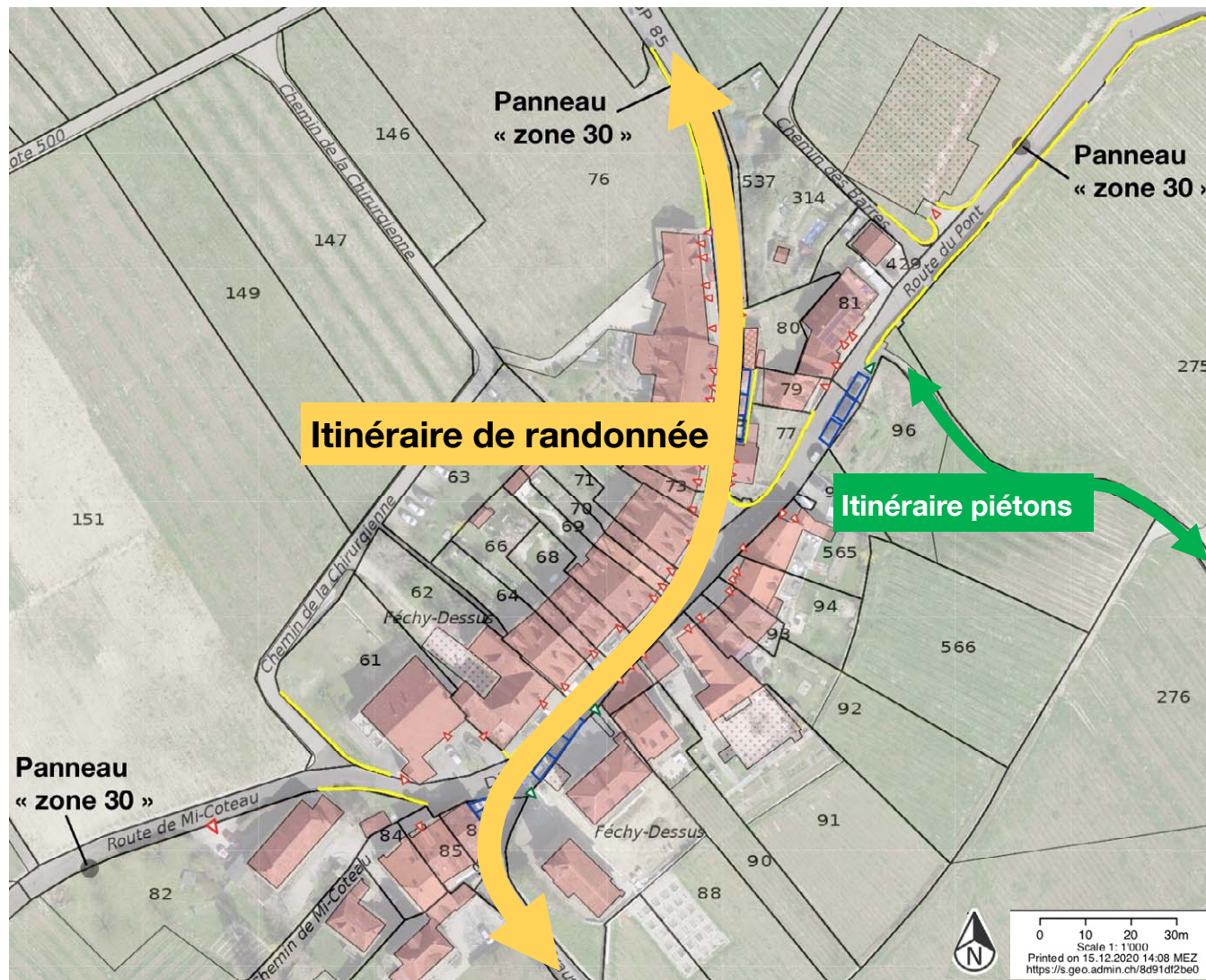


Complément de diagnostic à Féchy-Dessus



- Régime de vitesse = zone 30 ;
- charges de trafic sur la route du Pont ~400 véh./j. et 40-60 véh/h en pointe ;
- gabarit de voirie étroit et irrégulier (4,4m à l'Ouest/ 5,2-5,7m au centre / 4,7-5,2m au Nord) ainsi que domaine prolongeant la route, parfois pour stationnement ;
- perte de visibilité au début du chemin de Mi-Coteau à l'Ouest ;
- nombreux accès privés (entrées de maison et stationnement privé) ;
- stationnement public en bord de chaussée (env. 11 cases + 12 cases en direction des Cassivettes au Nord).

Complément de diagnostic à Féchy-Dessus



- Permettre le passage des véhicules agricoles et exceptionnellement d'utilitaires / poids lourds (entretien, urgences,...). Pas de transport public. Transports scolaires avec minibus
- Itinéraire de randonnée pédestre entre le chemin de la Crausaz (réservé piétons sauf accès riverains) et la route de Bougy, mais pas d'aménagement spécifique pour les piétons

Légende :

- ▶ accès privé (enjeu piéton)
- ▶ accès public (enjeu piéton)
- case de stationnement public
- muret/barrière
- terrasse



Relevés de terrain à Féchy-Dessus (1/3)



- 1:** Passage le plus étroit avec perte de visibilité
- 2:** stationnement empiétant sur le domaine public
- 3:** centre de Féchy-Dessus
- 4:** environnement routier où le piéton «trouve» difficilement «sa place» (itinéraire de randonnée)

Relevés de terrain à Féchy-Dessus (2/3)



1: véhicule utilitaire vers la route de Bougy, occupant toute la chaussée, avec visibilité réduite sur les véhicules en sens inverse

2: les voitures occupent également largement la chaussée!

3: visibilité limitée à gauche, nécessitant un miroir (direction route du Pont)

4: pas de différence de l'aménagement routier marquant le début/fin de la zone 30 (sur la photo route du Pont)

Relevés de terrain à Féchy-Dessus (3/3)



Aménagement routier très rectiligne signalant peu la nécessité de partager l'espace avec les modes doux (piétons et vélos)

1 et 2: vers route de Bougy

3 et 4: vers route du Pont.

Objectifs résultants par mode à Féchy-Dessus

Modes doux :

Mieux **signaler la place des modes doux**, même si elle est partagée avec les modes motorisés, notamment sur **l'itinéraire de randonnée**

Potentiel d'aménagement du domaine routier en espace convivial favorisant le séjour:

- **à proximité de l'église de Féchy ;**
- davantage de mouvements à proximité de **l'ancien arrêt de bus** « Féchy, village ».



Transport individuel motorisé :

Pacifier la circulation **en incitant à des vitesses réduites** tout en assurant l'accessibilité des riverains :

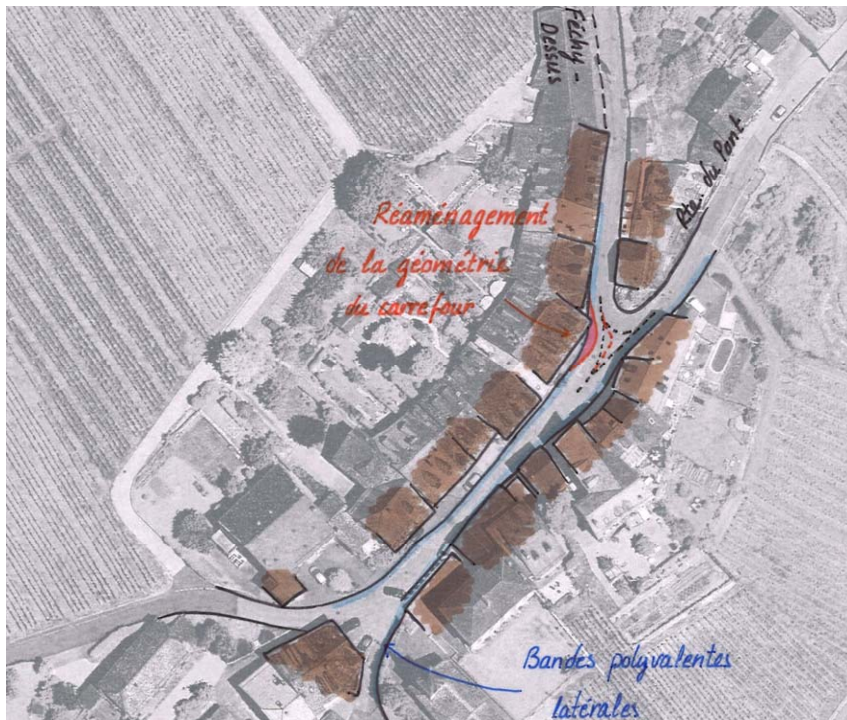
- un gabarit de chaussée permettant le cas de croisement minimum nécessaire ;
- un aménagement indiquant clairement l'attitude vigilante et adaptée nécessaire dans cette zone 30.



Rappel des mesures identifiées

Buts: pacifier la circulation / mieux partager l'espace public entre modes doux et trafic motorisé

- Réaménagement «optique» de la géométrie du carrefour d'entrée pour apaiser les vitesses ;
- Bandes larges au bord de la chaussée (40 à 60 cm) pour adapter les comportements et améliorer le respect mutuel des usagers de la chaussée ; ...



*Quelques exemples possibles
dont utilisation de «chaussées
colorées»*



Féchy-Dessus

Aménagements



Type de route et caractéristiques d'aménagement

■ Type de route selon norme VSS:

- Axe route du Pont – route de Bougy : **route de liaison** (type locale).
Aménagement selon route de desserte dans les espaces bâtis
- Axe route de Mi-Coteau – Féchy-Dessus : **route de desserte** (type route d'accès)
➔ route d'intérêt local à l'intérieur des espaces bâtis à la capacité pratique limitée.
Leur aménagement tient compte des intérêts urbanistiques et est conçu pour de faibles vitesses

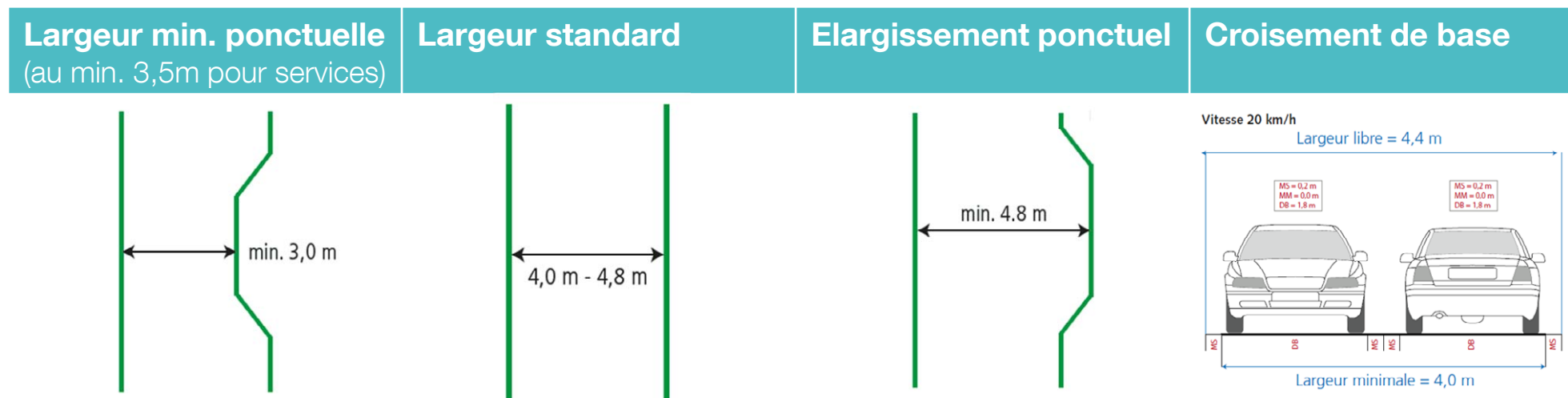
■ Principales caractéristiques d'aménagement:

- Nombre de voies de circulation: 2 ou 1 (alors avec évitements)
- Caractéristiques d'aménagement des voies de circulation: réduites
- Trottoirs: d'un côté, event. En tant que voie latérale ou voie mixte
- **Cas de croisement de base: voiture/voiture en cas de vitesse très réduite**
- Capacité pratique: environ 100 véhicules/h



Dimensions de base

- **Circulation mixte (piéton/vélo/voiture/camion), sans trottoir**
- **Largeur libre minimum : 3,5 m** pour les services d'urgence/d'entretien.
D'un point de vue circulation, ponctuellement une largeur minimum de 3,0m permettant le croisement vélo-voiture est possible.
- **Largeur de base: 4,0-4,8m** (max. 5,5m)
- **Elargissement: min. 4,8m** comme zone latérale pour les piétons et place d'évitement pour les voitures/camions



Options d'aménagement (1/2)

Option 1 – Réaménagement complet

- Dans l'espace bâti, maintien d'une zone de circulation d'environ 4,0m (localement 3,0m) **bordée d'une zone pavée**. Dimensions aux carrefours selon géométrie des circulations voiture et identification des zones de séjour.
- Avantages: aménagement durable avec possibilité de mise en valeur d'espaces de séjour près de l'église et de l'ancien arrêt de bus
- Inconvénient: réaménagement complet onéreux et procédure complète (enquête préalable, mise à l'enquête,...)

Option 2 – Intervention légère

- Dans l'espace bâti, **réalisation d'une bande large** (peinture, 40-60cm) a priori unilatérale du côté avec le plus d'accès aux bâtiments, traçant un espace de circulation d'environ 4,0m (localement 3,0m). Dimensions aux carrefours selon géométrie des circulations voiture et marquage des zones de séjour.
- Avantages: aménagement léger, réversible, peu onéreux et pouvant être réalisé en procédure simplifiée
- Inconvénient: durabilité moindre, en particulier sur une chaussée parfois un peu dégradée



Options d'aménagement (2/2)

Mesures complémentaires à approfondir

- Extension des zones de séjour et resserrement des zones de circulation aux carrefours
- Les portes des zones 30 sont en amont de la zone bâtie; éventuelle modération au début de la zone bâtie. La solution la plus adaptée semble être par l'installation de mobilier urbain («bac à fleurs» p.ex.)

Questions ouvertes

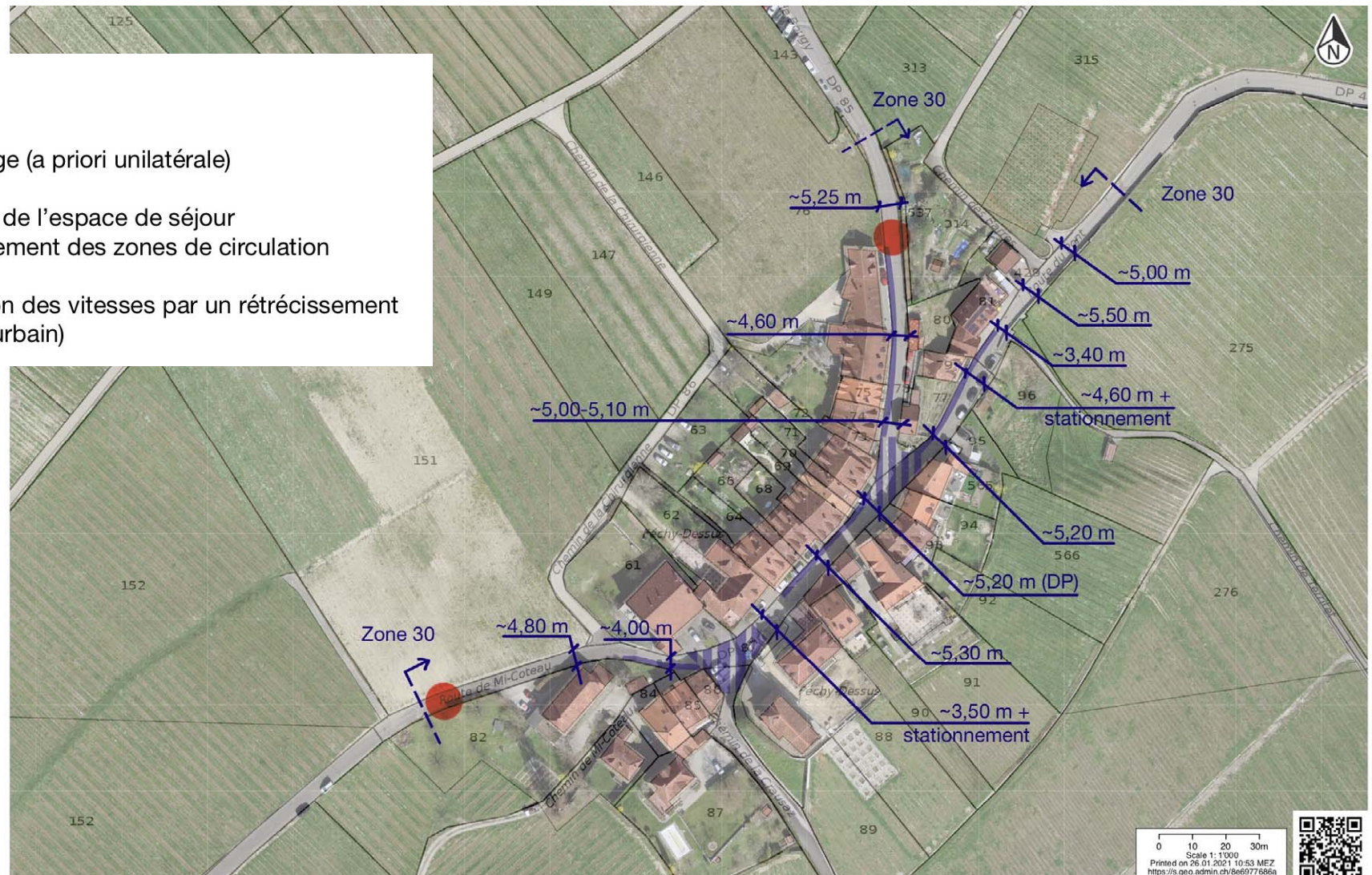
- Maintien, relocalisation ou suppression du stationnement, en particulier près de l'église. Il semble toutefois régulièrement utilisé ?
- Stationnement en front bâti à cheval sur les domaines public et privé ?
- Mise en valeur particulière des accès à l'église ?



Concept d'aménagement

Légende :

-  bande large (a priori unilatérale)
-  extension de l'espace de séjour et resserrement des zones de circulation
-  modération des vitesses par un rétrécissement (mobilier urbain)



Route d'Allaman



Route d'Allaman

Analyses



Relevé de terrain sur la route d'Allaman

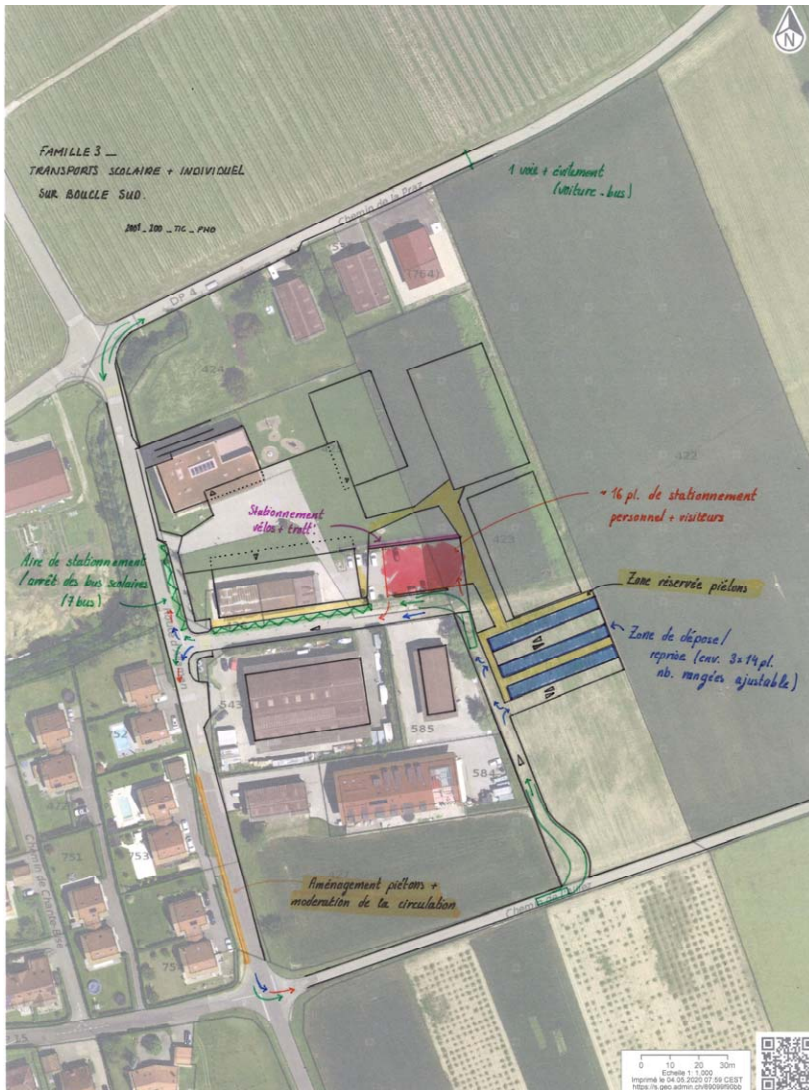


- Régime de vitesse = 50 km/h ;
- peu d'accès privés ;
- Largeur assez régulière de l'espace rue d'env. 7,0m au Nord et 6,5m au Sud. Malgré des obstacles ponctuels (haies/barrières) en bordure de voirie limitant la largeur disponible, il reste des réserves d'espace public au Sud ;
- modération actuelle = décrochements verticaux ;
- accès camionnettes et camions aux parcelles n°427 et éventuellement 543;
- Pour les piétons:
 - Au Nord du collège, trottoir côté Est de la chaussée
 - Au Sud du collège, bande latérale (assez étroite) côté Ouest de la chaussée
 - Les circulations piétonnes sont reliées par deux passages piétons

Légende :

-  accès privé (enjeu piéton)
-  arrêt de bus
-  chaussée surélevée
-  haie/barrière
-  talus

Rappel du principe d'aménagement du site scolaire



- Gestion croisements de bus sur l'ancienne route de l'Etraz :
 - éviter les croisements et améliorer la fluidité du système quelques minutes avant le début des classes → les bus scolaires doivent attendre que tous les bus soient arrivés avant de repartir ;
 - coordination nécessaire entre chauffeurs pour évaluer la disponibilité de l'arrêt sur la route d'Allaman.
 - Impact goulet de Martheray :
 - élimination de la circulation des bus sur la route de Martheray si l'ancienne route de l'Etraz leur est ouverte et aménagée ;
 - amélioration de l'accessibilité à pied avec des mesures d'accompagnement.
- En raison d'une meilleure utilisation des surfaces disponibles pour les aménagements extérieurs en lien avec l'école et d'une mise en œuvre n'impactant pas directement d'autre parcelle, la Commune de Féchy décide de **développer les aménagements sur la base de la famille 3.**

Objectifs résultants par mode – route d'Allaman

Modes doux :

Sécuriser et améliorer le confort des modes doux le long de la route et en traversée de celle-ci → intérêt particulier pour les modes doux identifié en deux endroits :

- au droit du collège ;
- en lien avec le préau du collège (potentiel de création d'une place publique).

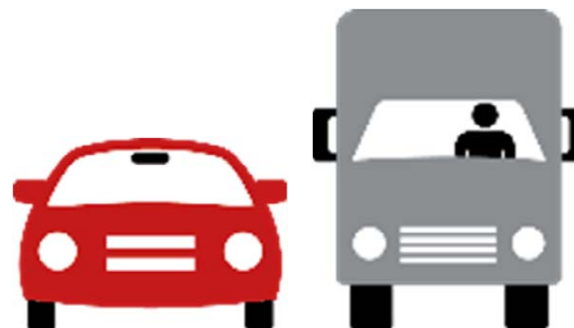
L'itinéraire est particulièrement sensible en raison de son usage scolaire



Transport individuel motorisé :

Réduire les vitesses et pacifier la circulation tout en assurant l'accessibilité des riverains, des entreprises et au collège :

- un gabarit de chaussée permettant le cas de croisement minimum nécessaire,
- des éléments de modération du trafic.



Route d'Allaman

Aménagements



Type de route et caractéristiques d'aménagement

- Type de route selon norme VSS:
 - **route collectrice de quartier**
 - ➔ route d'importance locale où l'aménagement urbain et la modération priment sur la technique de circulation,
- Principales caractéristiques d'aménagement:
 - Nombre de voies de circulation: 2
 - Caractéristiques d'aménagement des voies de circulation: réduites
 - Trottoirs: des deux côtés ou seulement d'un côté
 - **Cas de croisement de base: camion/voiture**, localement camion/camion à vitesse réduite
 - Capacité pratique: jusqu'à 500 véhicules/h



Dimensions de base

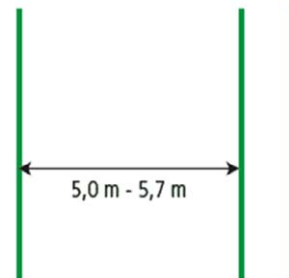
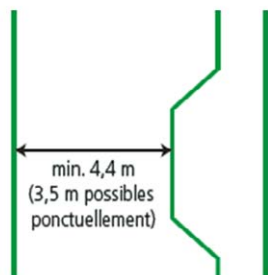
- **Au moins un trottoir**, largeur «idéale 2,5m», minimale 2,0m (localement 1,5m)
- **Largeur libre minimum de chaussée : 4,4 m** (localement 3,5 m pour les services d'urgence/d'entretien).
- **Largeur de base: 5,0-5,7 m** (max. 6,4 m)
- **Elargissement: 6,0-6,7 m** pour évitement camion-camion avec empiètement sur le trottoir

Largeur min. ponctuelle
(au min. 3,5m pour services)

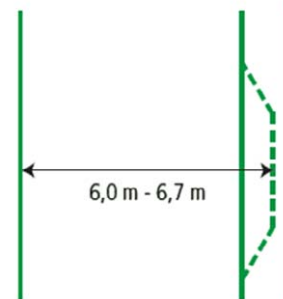
Largeur standard

Elargissement ponctuel

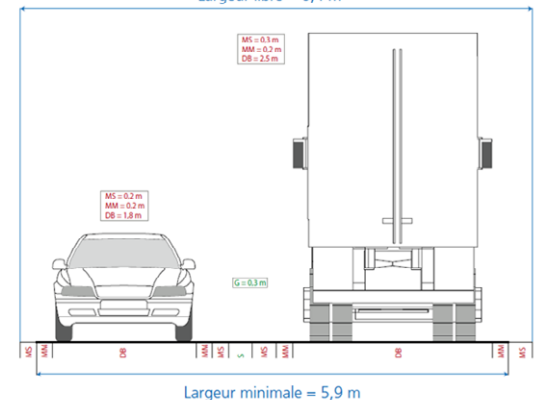
Croisement de base



Croisement voiture-camion
à 30km/h = 5,2 m
Aujourd'hui env. 5,5 à 5,6 m



Vitesse 50 km/h Valeurs réduites recommandées
Largeur libre = 6,4 m



Options d'aménagement

Éléments communs

- Renfort de la sécurité du passage piétons au centre du tronçon
- Éléments de modération des vitesses

Option 1 – Adaptation de l'aménagement avec maintien des gabarits actuels

- Redistribution de largeur avec **élargissement de la bande longitudinale** et rétrécissement de la chaussée d'environ 40 cm (adaptation du marquage, déplacement des potelets)
- Solution légère mais apportant peu de confort supplémentaire aux piétons et nécessitant un croisement entre camions à vitesse très réduite (< 20 km/h)

➔ Non recommandé

Option 2 – Réaménagement avec maintien des gabarits actuels

- Redistribution de largeur avec **création et élargissement du trottoir** et rétrécissement de la chaussée d'environ 60 cm par la construction d'un trottoir avec bordure biaise (pour permettre le croisement de deux camions par empiètement sur le trottoir). La chaussée est réduite à 5,2 m, permettant les croisements à vitesses réduites

Option 3 – Élargissement du tronçon Sud

- **Élargissement du tronçon Sud** de 6,7~6,8 à 7,2 m (+0,5 m) pour permettre la réalisation d'un véritable trottoir de 2,0 m et d'une chaussée de 5,2 m, permettant les croisements à vitesses réduites
- Aménagement cohérent avec ceux proposés par le collège, mais surcoût



Route d'Allaman

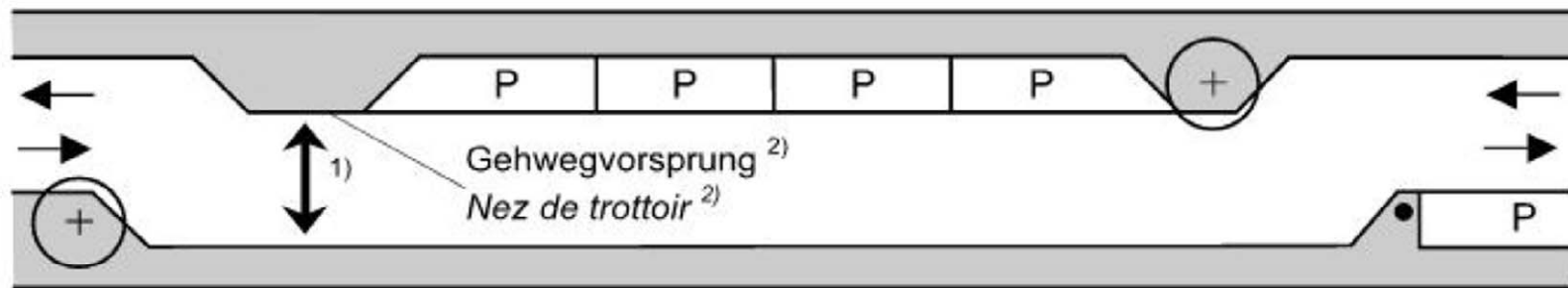
Approfondissements de la modération



Aménagements de modération VSS 40 213 (I)

Buts: **réduire les vitesses excessives / pacifier la circulation / sécuriser les modes doux**

- **décrochement latéral** (décalage de l'axe de la route dans le sens transversal), pour subdiviser longitudinalement l'espace routier en sous-espaces optiquement délimités pour inciter à la réduction de la vitesse et concentrer l'attention du conducteur sur l'ensemble de l'espace routier.



1) Fussgänger- oder Radquerung / Traversée piétonne ou cyclable.

2) Falls eine Fussgänger- oder Radquerung vorhanden ist, darf die Länge des Vorsprungs nicht weniger als 4 m sein; ist der Vorsprung bepflanzt, beträgt die Mindestlänge 2 m, in allen anderen Fällen 1 m.

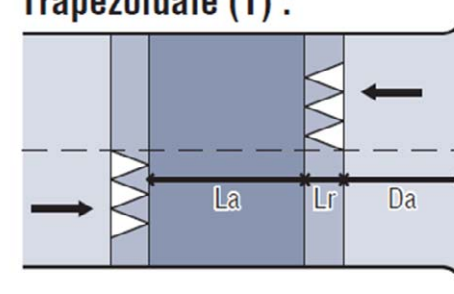
2) En présence d'une traversée piétonne ou cyclable, la longueur du nez ne doit pas être inférieure à 4 m, à 2 m lorsque le nez est végétalisé et à 1 m dans tous les autres cas.

Aménagements de modération VSS 40 213 (II)

- **décrochement vertical**, destiné à réduire localement le trafic motorisé et à améliorer les conditions de traversées destinées aux piétons et deux-roues légers ;

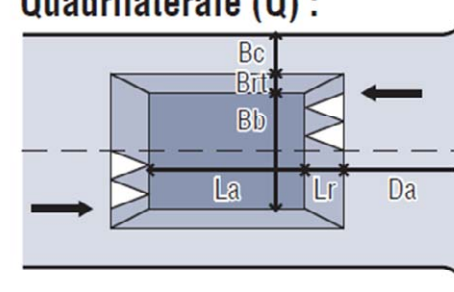
Décrochements verticaux

Trapézoïdale (T) :



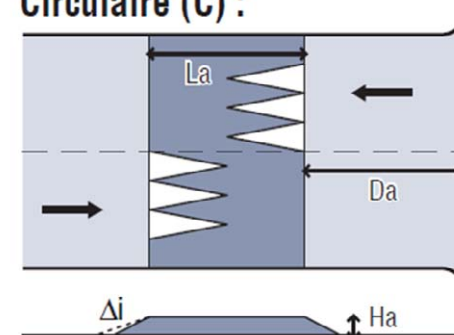
Lr : 80 à 200 cm
La : 5 à 15 m
 Δi : 3 à 15%
Ha : 6 à 12 cm
Da : 5 à 15 m

Quadrilatérale (Q) :



Lr : 80 à 200 cm
La : 3.5 à 5 m
Bb : 1.3 à 1.7 m
Bbt : 20 à 60 cm
Ba : 80-120 cm
 Δi : 5 à 15%
Ha : 6 à 12 cm
Da : ≥ 6 m

Circulaire (C) :



La : 3 à 4 m
 Δi : 5 à 10%
Ha : 6 à 12 cm
Da : ≥ 10 m

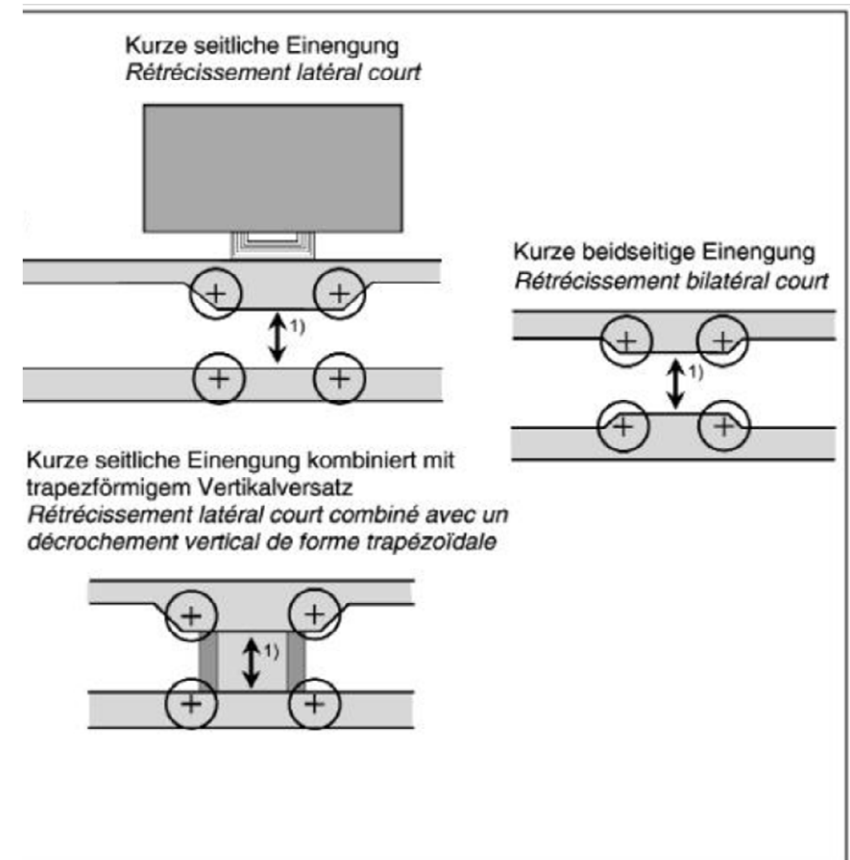
Aménagements de modération VSS 40 213 (III)

- **rétrécissement latéral** (faciliter les traversées piétonnes, modérer le trafic, revaloriser des aménagements) par des aménagements (avancée de trottoir, trottoirs franchissables) ou par des mesures simples (bacs à fleurs, marquage).



Exemple: av.
Chanel, Morges

Exemple: aménagement
léger en zone 30



Comparaison des types d'aménagements

	Décrochement horizontal	Décrochement vertical	Rétrécissement latéral
Réduction des vitesses excessives			
Compatibilité avec transports publics			 
Pacification de la circulation			
Sécurisation des modes doux			
Cohérence avec l'environnement urbain	 		
Coûts			
Recommandation	Eventuellement	Non-recommandée	A approfondir

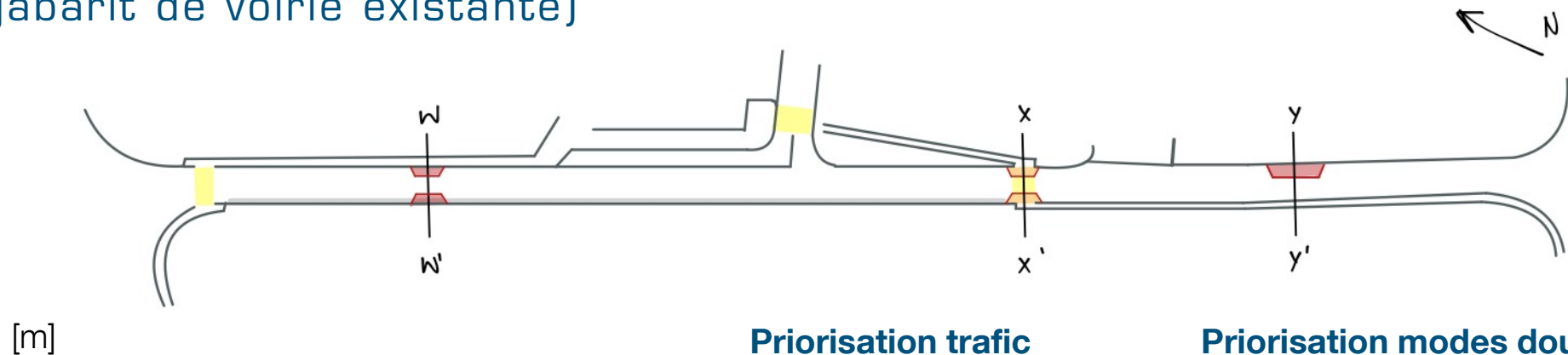


Priorisation des modes de déplacement

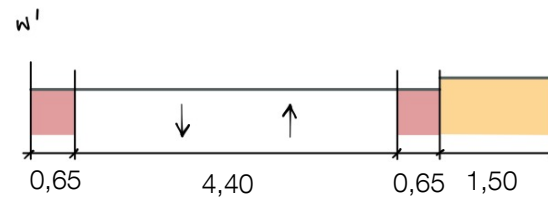
- Ampleur des aménagements pour concrétiser les mesures ; en termes constructifs, et donc financiers et procéduraux.
- Définition des aménagements selon :
 1. les **besoins pour la mobilité douce** (en particulier les piétons), **puis l'espace restant** est alloué **à la circulation automobile** :
 - donner la priorité aux usagers les plus vulnérables ;
 - modération du trafic optimale ;
 2. les **besoins pour la circulation automobile**, **puis l'espace restant** est alloué **aux modes doux** (en particulier les piétons) :
 - réduction possible de l'ampleur des aménagements à réaliser ;
 - modération du trafic limitée ;
 - faible protection des usagers les plus vulnérables.



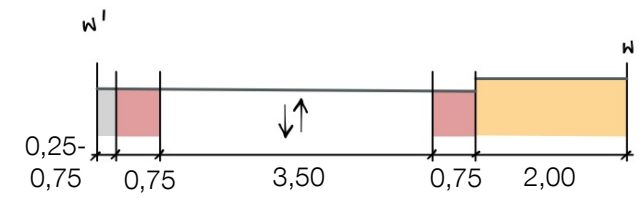
Exemple d'application en section (gabarit de voirie existante)



Priorisation trafic

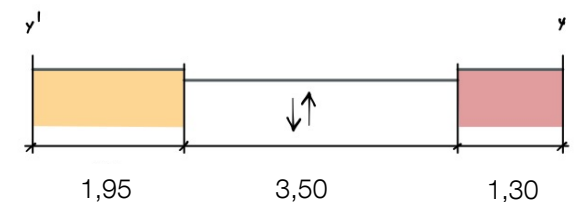
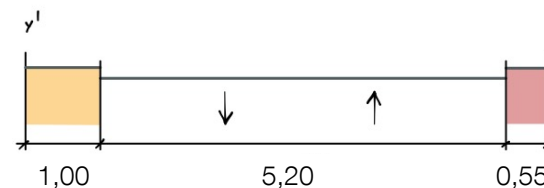
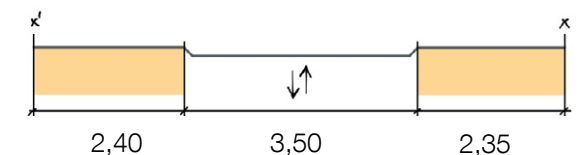
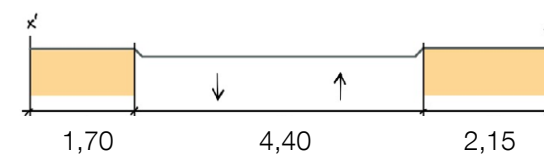


Priorisation modes doux



Légende :

- (avancée de) trottoir
- zone interdite à la circulation
- rétrécissement latéral
- sens de circulation
- ↔ sens de circulation alterné



Suite de l'étude



Suite de l'étude et délais

En vue de la prochaine séance de travail :

- **fonds de plan à disposition (plans de géomètre) ?**
- **traitement des passages piétons de la route de l'Etraz ?**
- **date** pour la prochaine séance de travail : ?

Ensuite :

- **approfondissement** des variantes d'aménagement possibles et recommandation des solutions à mettre en œuvre ;
- **choix** des solutions à mettre en œuvre avec la Commune ;
- **identification** des procédures de mise en œuvre ;
- **optimisation** des solutions retenues (vérification des géométries et des accroches, avec mise en forme et aux normes de plans d'aménagement).





Pauline Hosotte

pauline.hosotte@transitec.net

Pascal Martin

pascal.martin@transitec.net

TRANSITEC Ingénieurs-Conseils

4, avenue Auguste-Tissot · CH-1006 LAUSANNE

T +41 (0) 21 652 55 55 · F +41 (0) 21 652 32 22

lausanne@transitec.net · www.transitec.net

