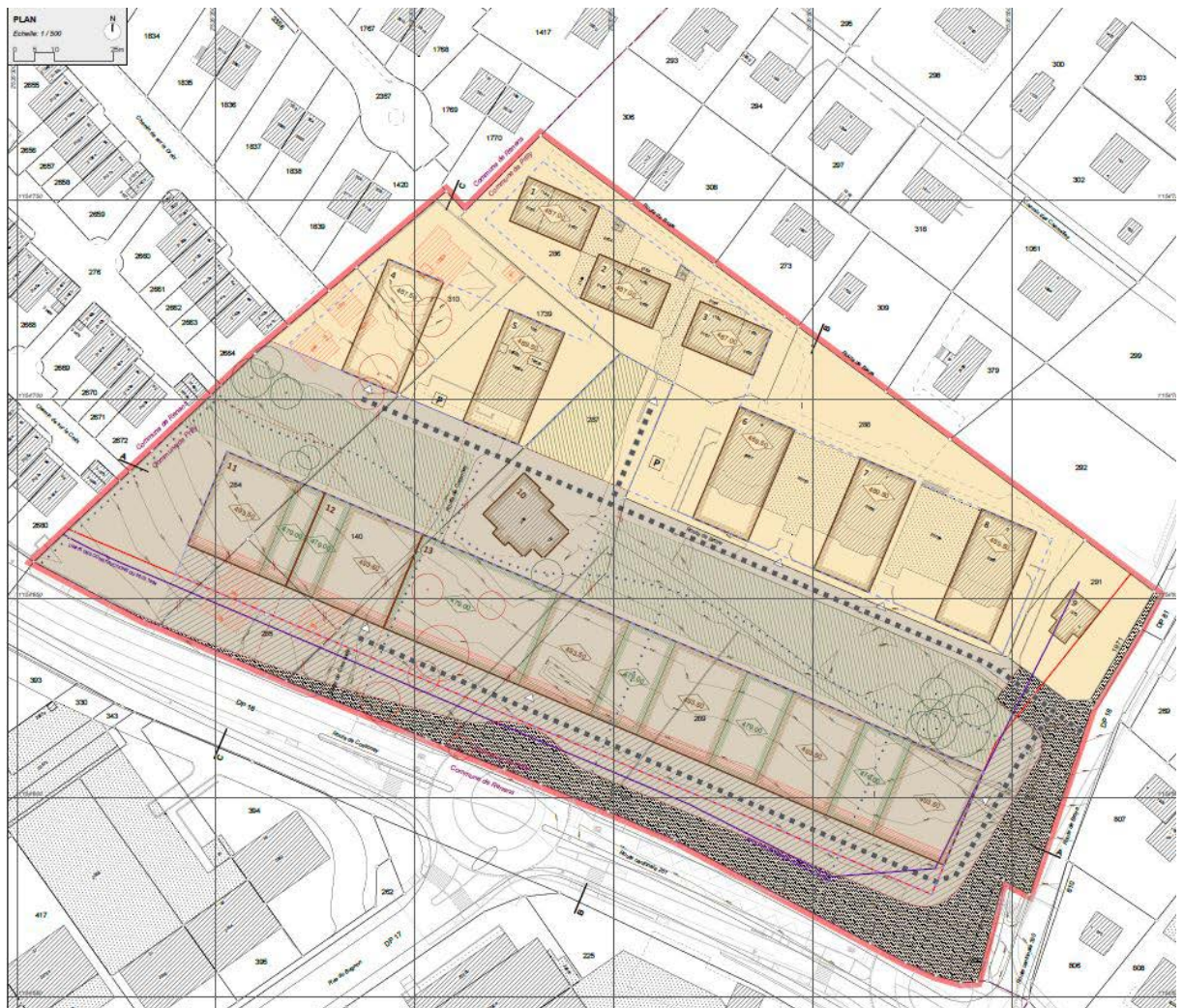


Commune de Prilly

■ Plan de quartier "En Broye II"

ETUDE DE MOBILITE - RAPPORT TECHNIQUE
DOSSIER POUR ENQUETE COMPLEMENTAIRE

Mars 2019



Accompagne les modifications soumises à l'enquête publique complémentaire.

L'étude a été refaite en totalité sur la base du projet modifié. Elle remplace et annule le dossier soumis à l'enquête publique.

Nom du fichier	Version	Date	Objet des modifications	Directeur d'étude	Chef de projet	Ingénieur d'étude
8710_111-rap-sg-2-pq_embroye.docx	1	13.12.11	-	SG	SG	YN
8710_111-rap-sg-2-pq_embroye.docx	2	13.12.11		SG	SG	YN
8710_111-rap-sg-3-pq_embroye.docx	3	16.10.13	Evolution de l'AVP PP5	SGG	MCA	YN
8710_111-rap-sg-4-pq_embroye.docx	4	21.01.15	Remarques de la Commune de Prilly	SGG	MCA	YN
8710_111-rap-sg-5-pq_embroye.docx	5	01.11.16	Retour examen préalable	SGG	AMO	AMO
8710_111-rap-sg-6-pq_embroye.docx	6	23.05.17	Mise à jour plan du PQ	SGG	AMO	AMO
8710_111-rap-am-7-pq_embroye_II.docx	7	16.07.18	Nouvelle version du PQ	SGG	AMO	AMO
8710_111c-rap-am-8-pa_embroye_II.docx	8	07.09.18	Nouvelle version du PA	SGG	AMO	AMO
8710_111c-rap-am-9-pq_embroye_II.docx	9	15.11.18	Dossier pour enquête complémentaire	SGG	AMO	AMO
8710_111c-rap-am-10-pq_embroye_II.docx	10	14.12.18	Remarques de la Communes de Prilly	SGG	AMO	AMO
8710_111c-rap-am-11-pq_embroye_II.docx	11	21.03.19	Révision stationnement voitures	SGG	AMO	AMO

Contact :

TRANSITEC Ingénieurs-Conseils SA
 Avenue Auguste-Tissot 4
 CH-1006 LAUSANNE
 T +41 21 652 55 55 F +41 21 652 32 22
 lausanne@transitec.net
www.transitec.net



Table des matières

Page

1.1	Situation et données du projet.....	5
1.2	Buts de l'étude.....	5
1.3	Etats considérés	7
2.1	Accessibilité en transports publics et en modes doux	8
2.2	Réseau routier à l'état actuel	10
2.3	Réseau routier avec BHNS.....	10
2.4	Trafic routier à l'état actuel (2015)	12
3.1	Génération de variantes d'accessibilité au projet	14
3.2	Principes d'accessibilité retenus.....	16
3.3	Principes d'aménagement et d'exploitation	18
3.3.1	A court terme (sans BHNS)	18
3.3.2	A moyen-long terme (avec BHNS)	18
4.1	Evaluation des besoins en stationnement	19
4.2	Evaluation de la génération de trafic du projet	23
4.3	Distribution du trafic.....	25

Liste des figures

Page

Figure 1 - Situation et données du projet	6
Figure 2 - Accessibilité actuelle en transports en commun et modes doux – Etat 2018	9
Figure 3 - Caractéristiques et évolution du réseau routier	11
Figure 4 - Charges de trafic à l'état actuel (TJM, HPM et HPS 2015)	13
Figure 5 - Génération de variantes d'accessibilité au projet de PQ nouvellement urbanisé.....	15
Figure 6 - Evaluation des variantes d'accès au projet nouvellement urbanisé.....	17
Figure 7 - Besoins en stationnement selon les normes VSS 640'281 et 640'065.....	22
Figure 8 - Distribution du trafic généré par le PQ "En Broye II"	25
Figure 9 - Charges de trafic - Estimation du trafic à l'horizon 2030 avec le PQ En Broye II.....	27

1. Contexte et buts de l'étude

1.1 Situation et données du projet

Fig. 1 Les bureaux d'architecture Pezzoli et Associés et d'urbanisme Parel sont chargés du développement du plan de quartier "En Broye II", situé à Prilly, le long de la route de Cossonay. Ce plan de quartier s'est déjà partiellement urbanisé, notamment pour sa partie nord, où plusieurs bâtiments ont déjà vu le jour. Les affectations prévues à l'origine pour la partie sud (en bordure de la route de Cossonay) prévoyaient de permettre une extension du garage situé de l'autre côté de la route cantonale. A l'heure actuelle, cette extension n'est plus à l'ordre du jour et il est prévu de réaliser en grande partie du logement sur le solde du plan de quartier à réaliser. Cette volonté implique la nécessité de modifier le plan de quartier existant et d'en réaliser un nouveau, le PQ En Broye II.

Le programme urbanistique prévoit un total de 15'660 m² de surface de plancher déterminante (SPd) nouvelle, répartis de la manière suivante :

- 13'660 m² de SPd de logement, dont 740 m² en zone d'habitation de faible densité;
- 2'000 m² de SPd de commerce de proximité ou d'activités.

Pour ce qui concerne les accès, il est important de tenir compte de la future réalisation de l'axe fort de transports publics urbains (bus à haut niveau de service, BHNS), qui doit relier le centre de Lausanne à Crissier. Ce projet aura une incidence importante sur l'aménagement et l'exploitation des carrefours de la route de Cossonay à terme.

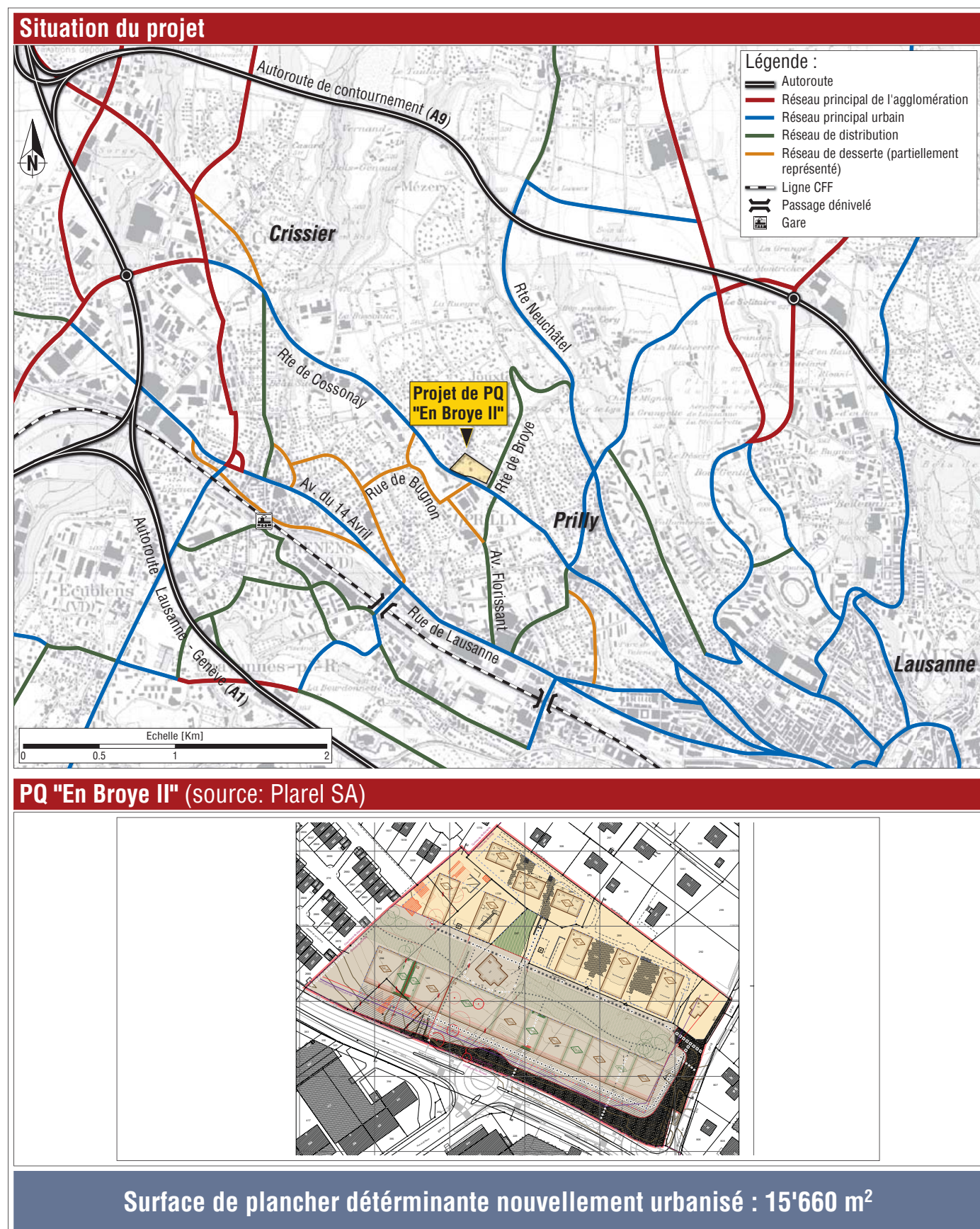
1.2 Buts de l'étude

Les **buts de la présente étude** sont ainsi les suivants :

- établir la **situation existante** en termes de trafic;
- définir les **impacts prévisibles du projet** sur les conditions de trafic;
- évaluer la **faisabilité** du système d'accès prévu et, le cas échéant, proposer des **mesures** permettant d'atténuer ou éviter les problèmes potentiels d'exploitation du réseau routier.

■ Situation et données du projet

Figure n°1



1.3 Etats considérés

Deux états de trafic sont considérés dans le cadre de cette étude :

- l'état actuel (2015);
- l'horizon 2030 intégrant le plein potentiel de développement du PALM et la mise en service des axes forts de transport public urbain, dont notamment le BHNS t2 Lutry-Bussigny.

2. Diagnostic de la situation actuelle – Etat 2018

2.1 Accessibilité en transports publics et en modes doux

Fig. 2 Situé en limite de la zone dense de l'agglomération lausannoise, le plan de quartier se trouve à proximité immédiate du terminus actuel de la ligne 9 des tl (Prilly-Eglise), qui présente une qualité de service élevée (cadence de 7,5 minutes aux heures de pointe). Deux autres lignes desservent également le site du plan de quartier, dont la ligne 18, qui relie le site au centre de Lausanne (Flon), avec une cadence élevée, également, de 10 minutes aux heures de pointe.

Le lien avec le réseau ferroviaire régional et national est assuré à la gare de Renens, via la ligne 38 du réseau des tl, dont la cadence est de 20 minutes en heure de pointe.

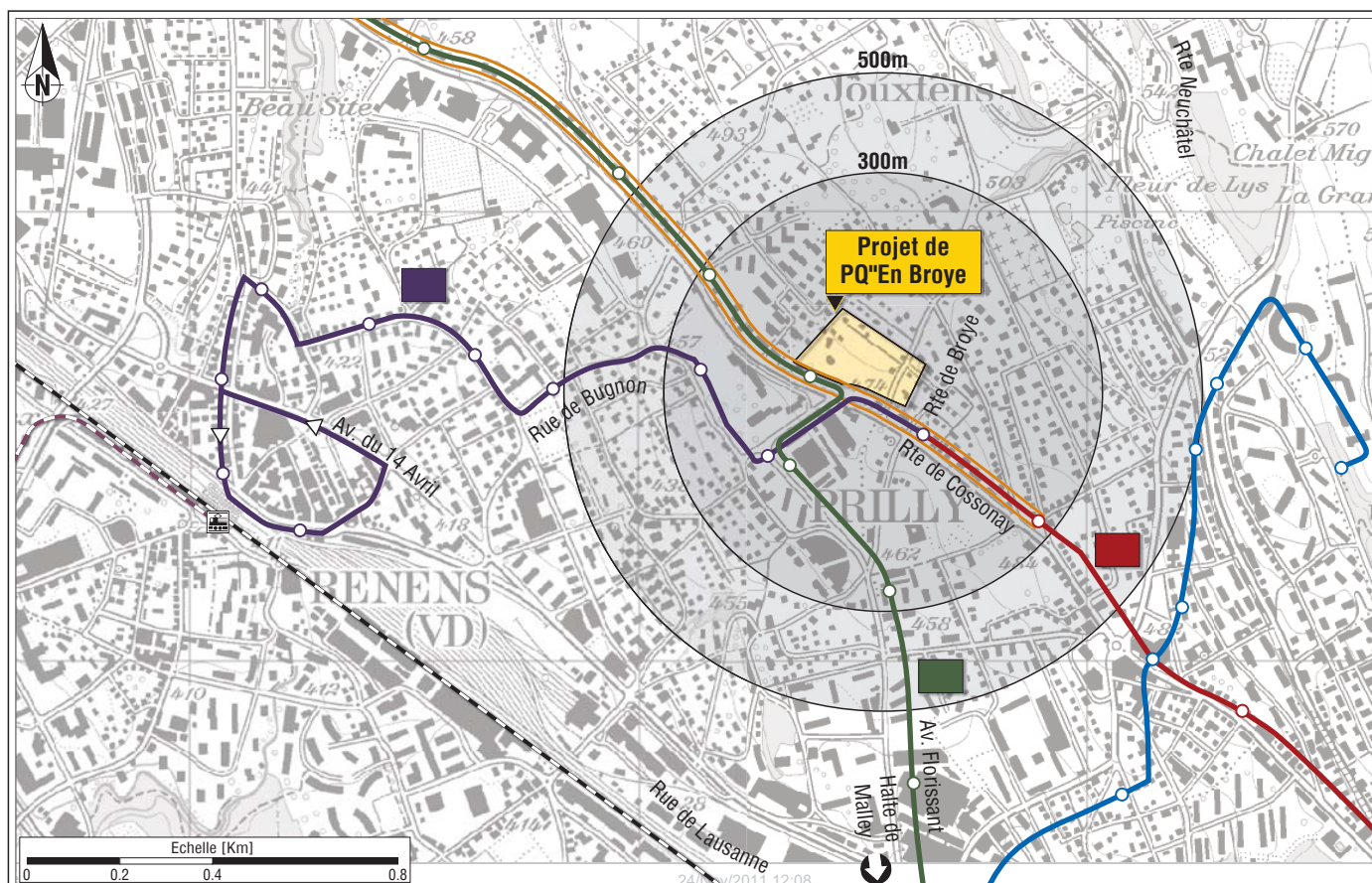
L'offre de transports publics peut donc être considérée, à l'heure actuelle, comme bonne.

De plus, en 2024 la première étape de la ligne du BHNS t2 sera mise en service améliorant encore plus la desserte en transports publics (vitesse commerciale, fréquence, confort, etc.).

Au niveau des deux-roues non-motorisés, les aménagements spécifiques sont relativement peu nombreux dans le secteur. Néanmoins, l'axe principal de la route de Cossonay est presque entièrement équipé de bandes cyclables entre Crissier et Prilly, ce qui permet de sécuriser les déplacements des vélos.

■ Accessibilité actuelle en transports en commun et modes doux – Etat 2018

Figure n°2



Transport en commun **Train + Métro**



La gare de Renens se situe à une distance supérieure à 500m du site du projet mais est reliée au projet via la ligne TL 38.

La halte de Malley est reliée au secteur par la ligne 18.

Transport en commun **Bus**



Plusieurs arrêts de bus à proximité immédiate du projet incluant trois lignes (n°9, n°18 et n°38) :

- fréquence de 7,5 min pour la ligne n°9
- fréquence de 10 min pour la ligne n°18
- fréquence de 20 min pour la ligne n°38

A l'horizon 2024, il est prévu que la ligne 9 soit remplacée et prolongée jusqu'à Crissier par le BHNS t2

Modes doux (deux-roues)



- Actuellement la route de Cossonay est équipée de bandes cyclables, de Crissier à l'entrée de Prilly.

Légende :

- Bandes cyclables
- Ligne n°9 : Prilly église — Lutry - Corniche
- Ligne n°18 : Timonet — Lausanne-Flon
- Ligne n°33 : Mont-Goulin — Piccard
- Ligne n°38 : Prilly église — Renens-Gare
- Ligne CFF
- Ligne de métro : Renens-Gare — Lausanne-Flon
- Renens-gare
- Arrêt de bus

2.2 Réseau routier à l'état actuel

Fig. 3 La route de Cossonay influence de manière prépondérante l'accessibilité au plan de quartier. Dans la situation actuelle, le plan de quartier se situe à proximité immédiate des carrefours régulés de la rue du Bugnon et de la route de Broye. Ce dernier n'est en fait pas véritablement un carrefour régulé, mais bien un passage pour piétons régulé, dont l'ouverture permet en outre :

- au bus de rebrousser ou s'engager sur la route de Cossonay;
- au trafic de sortir plus facilement de la route de Broye.

La route de Cossonay est aujourd'hui constituée :

- d'une voie TIM (transports individuels motorisés) par sens;
- d'une voie bus à l'ouest du carrefour de la rue du Bugnon, en approche du carrefour;
- de bandes cyclables continues.

La première partie du plan de quartier, qui s'est urbanisée ces dernières années, est accessible depuis la route de Broye par un accès en cul-de-sac.

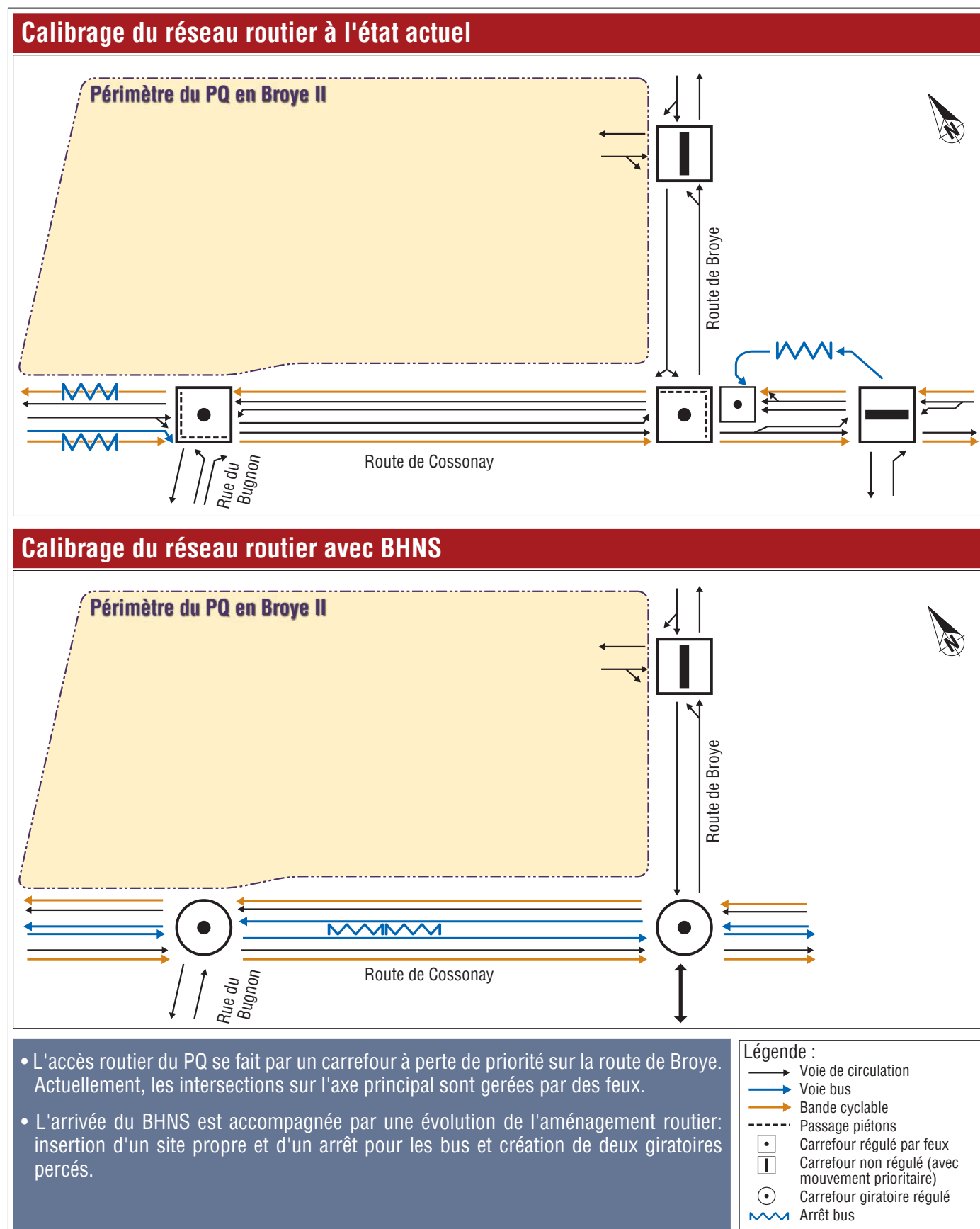
2.3 Réseau routier avec BHNS

Le projet de la ligne t2 du BHNS va modifier considérablement l'aménagement routier en face du plan de quartier, avec notamment les éléments suivants :

- site propre central pour les bus;
- la création de deux carrefours giratoires percés et régulés (pour le passage de l'axe fort bus);
- la création d'un arrêt entre les deux giratoires;
- des aménagements cyclables sur toute la longueur de la RC 251.

■ Caractéristiques et évolution du réseau routier

Figure n°3



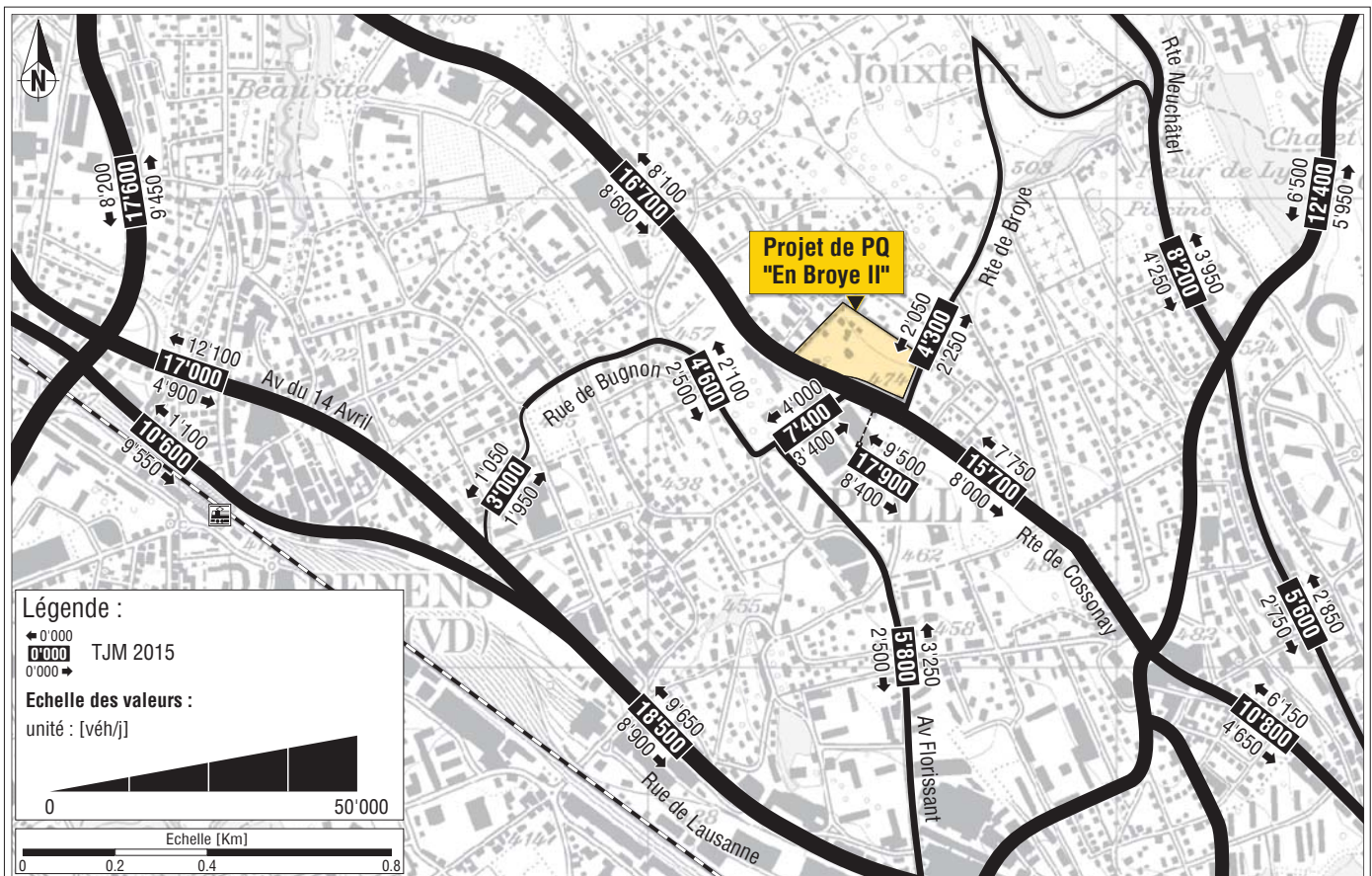
2.4 Trafic routier à l'état actuel (2015)

Fig. 4 Le niveau de sollicitation du réseau routier dans le secteur est le suivant :

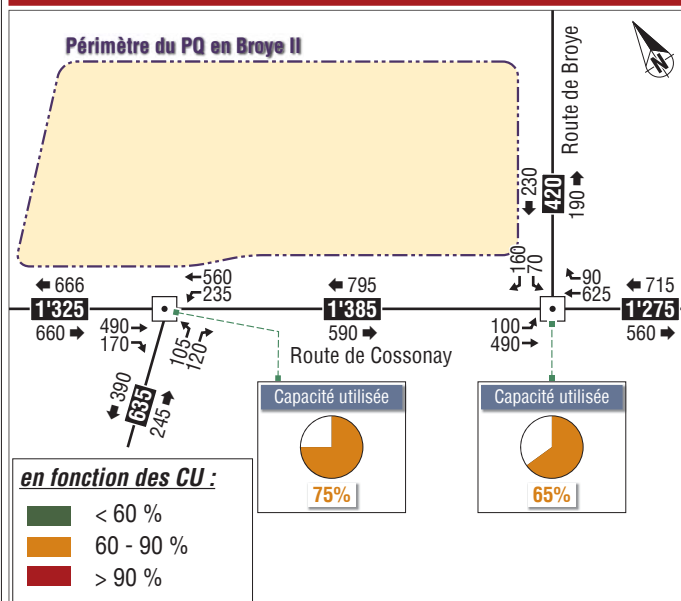
- la route de Cossonay est empruntée par ~16'000 véh/jour (TJM);
- le trafic circulant sur la route de Broye, qui borde le quartier sur son côté est, est relativement faible (~4'300 véh/j);
- la route de Bugnon est plus sollicitée avec ~7'500 véh/jour;
- les deux carrefours régulés présentent aujourd'hui des marges de capacités assez appréciables (entre 65% et 80% de capacité utilisée aux deux heures de pointe du matin et du soir).

■ Charges de trafic à l'état actuel (TJM, HPM et HPS 2015)

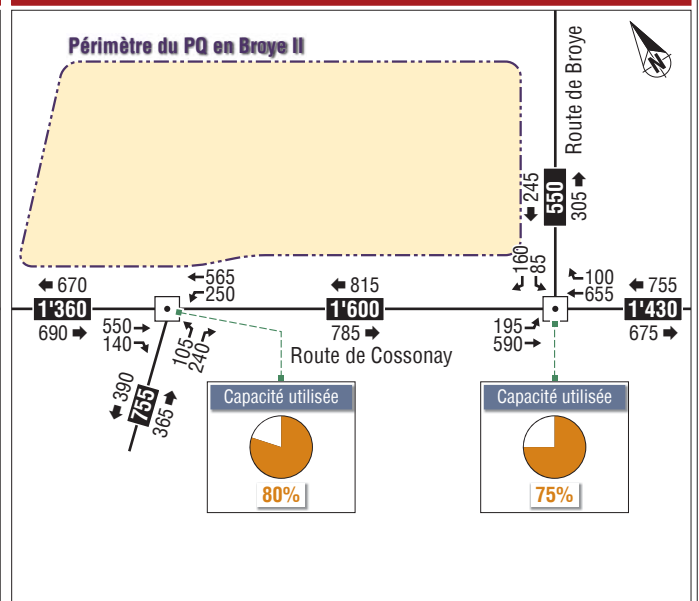
Figure n°4



Charges de trafic - HPM 2015 (uv/h)



Charges de trafic - HPS 2015 (uv/h)



- La route de Cossonay est l'axe le plus sollicité à proximité du projet avec ~18'000 véh/jour.
- La capacité des carrefours à feux à proximité du projet est satisfaisante.

3. Définition des principes d'accessibilité au projet

3.1 Génération de variantes d'accessibilité au projet

Fig.5 Dans la première version du plan de quartier (actuellement légalisée), l'essentiel de l'accès au plan de quartier était censé s'effectuer via l'accès en cul-de-sac, branché sur la route de Broye. L'ampleur des développements restant à venir (PQ En Broye II nouvellement urbanisé) impose toutefois une réflexion pouvant remettre en cause ce principe.

Ainsi, de manière systématique, 6 variantes ont été générées, selon que les accès s'effectuent :

- via la route de Cossonay par 0, 1 ou 2 accès;
- via la route de Broye (cul-de-sac) ou non.

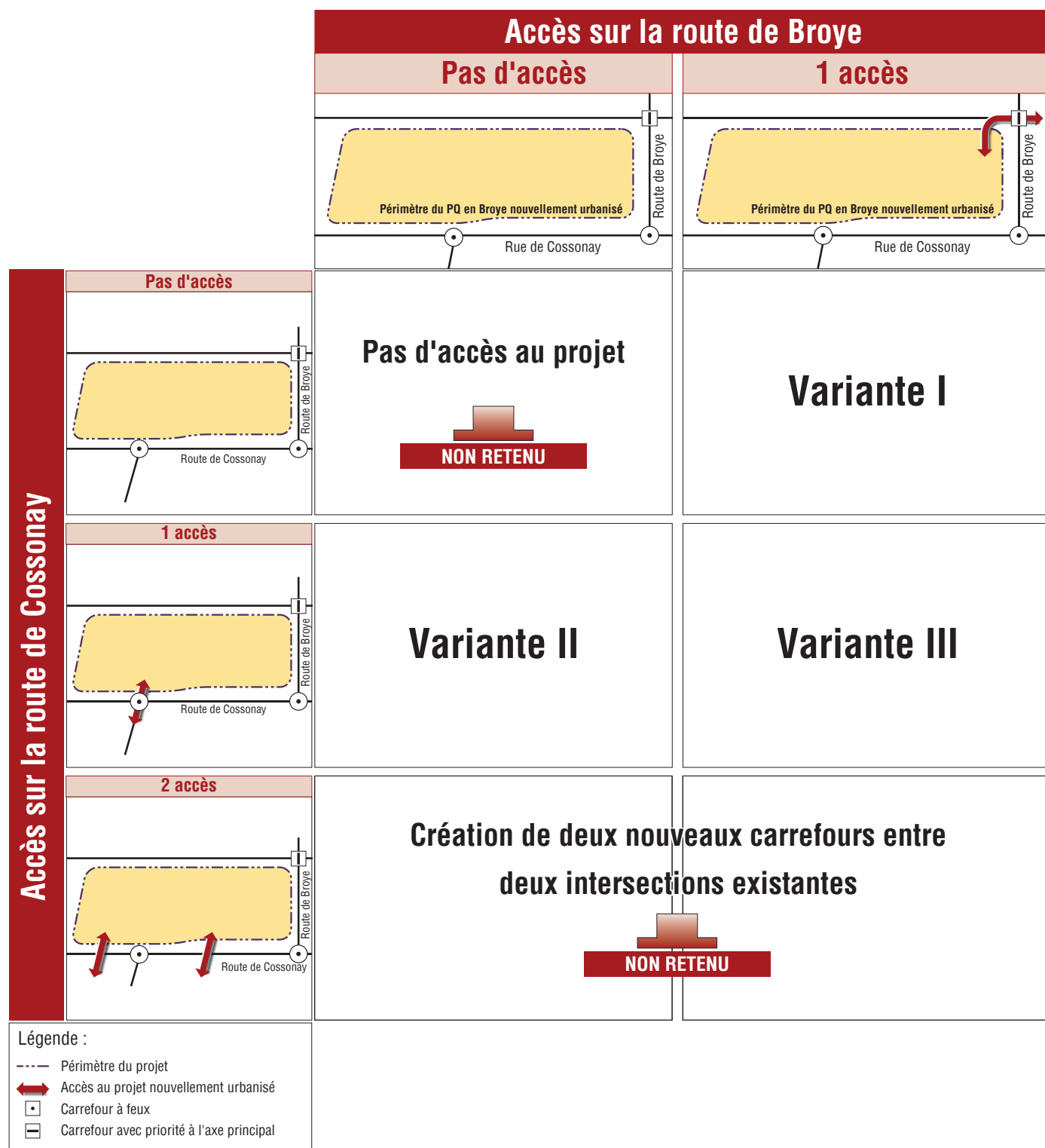
Rapidement, trois variantes peuvent être écartées :

- celles qui n'offrent aucun accès;
- celles qui visent à réaliser plusieurs accès sur la route de Cossonay, sans accroche directe sur les carrefours existants.

Trois variantes ont été retenues pour une évaluation plus approfondie.

■ Génération de variantes d'accessibilité au projet de PQ nouvellement urbanisé

Figure n°5



3.2 Principes d'accessibilité retenus

Fig. 6 Les trois variantes retenues à l'étape précédente ont été évaluées.

L'accessibilité par la route de la Broye (variante 1) est une solution intéressante, car elle permet :

- la mise en œuvre des accès de manière indépendante à l'aménagement de l'axe fort de transports publics;
- de respecter la hiérarchie du réseau routier du secteur (accès par un axe de distribution du réseau communal);
- d'accéder au quartier par un carrefour existant.

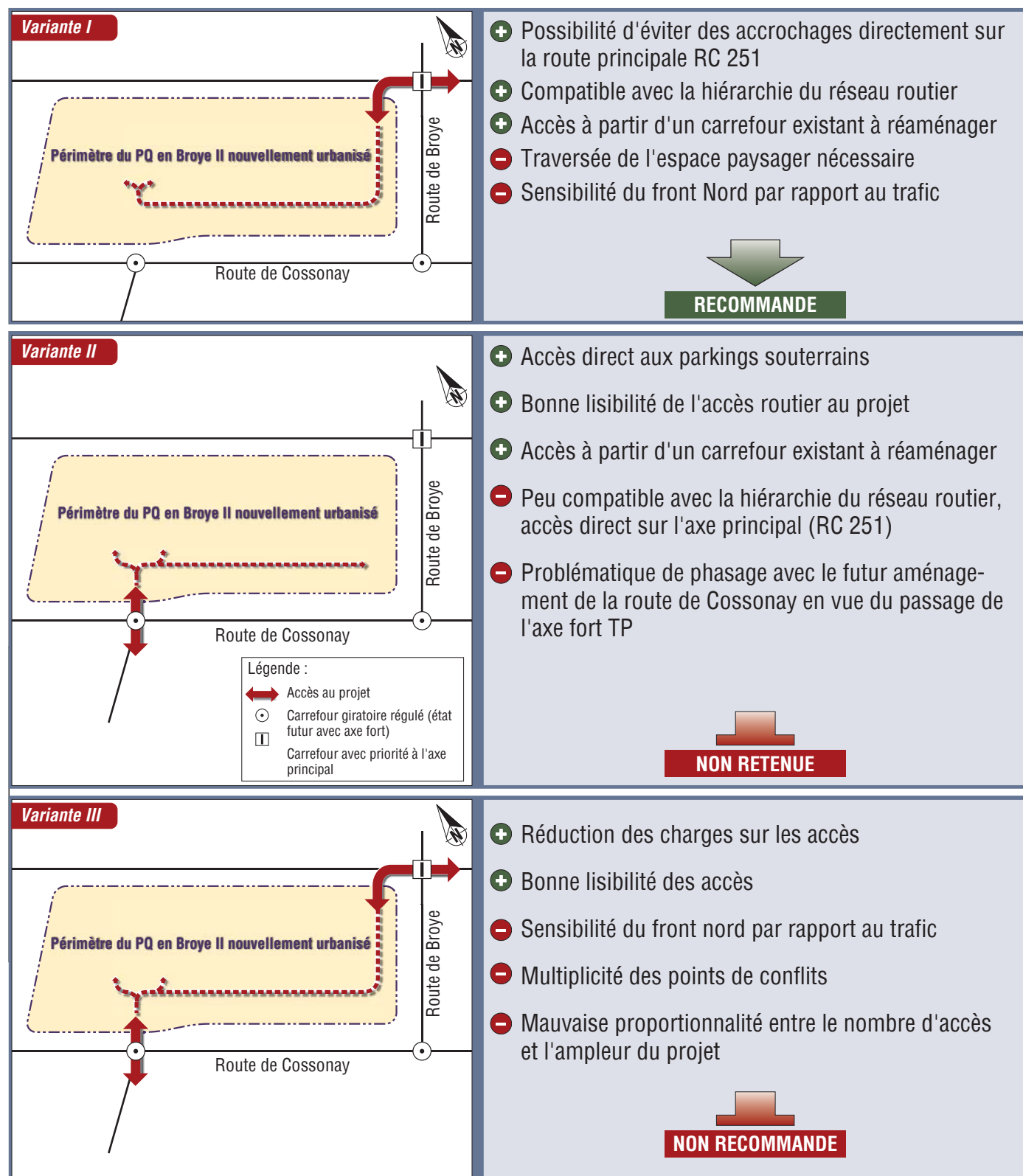
Par ailleurs, la création d'un accès sur la route de Cossonay n'a pas été acceptée par les autorités cantonales pour des raisons de hiérarchie du réseau et d'impact sur la route cantonale.

Proposer un double accès (variante 3) ne semble pas en adéquation avec la taille du projet, qui ne le justifie pas.

La variante d'accès par la route de la Broye est recommandée, car la mise en œuvre des accès du plan de quartier est indépendante de la mise en œuvre de l'axe fort et est conforme à la hiérarchie du réseau routier (axe de distribution locale).

■ Evaluation des variantes d'accès au projet nouvellement urbanisé

Figure n°6



3.3 Principes d'aménagement et d'exploitation

3.3.1 A court terme (sans BHNS)

A court terme, l'accessibilité par la route de la Broye pourra se faire par le carrefour régulé existant grâce à la marge de capacité existante de cette intersection. Aucun aménagement particulier n'est donc à prévoir.

3.3.2 A moyen-long terme (avec BHNS)

Les emprises supplémentaires nécessaires pour l'insertion du BHNS ont été coordonnées entre le PQ et le projet du bus à haut niveau de service.

L'exploitation des carrefours giratoires à l'horizon 2030 conserve une bonne marge de capacité.

4. Evaluation des besoins en stationnement et calcul de la génération de trafic du projet

4.1 Evaluation des besoins en stationnement

Fig. 7 Les besoins ont été estimés sur la base des normes VSS en vigueur, soit les normes 640'281 pour les véhicules et 640'065 pour les deux-roues non-motorisés.

Pour rappel, deux types d'affectation sont prévus dans le cadre du plan de quartier En Broye II nouvellement urbanisé :

- du logement en très grande majorité, dont
 - 12'920 m² de SPd en zone mixte, pour lesquels un ratio de 0,8 places par 100 m² est prévue (+10% pour les visiteurs);
 - 740 m² de SPd en zone de faible densité, pour lesquels une place par 100 m² est prévue (+10% pour les visiteurs);
- de l'activité ou du commerce de proximité pour une surface de 2'000 m² de SPd (1'800 m² de surface de vente). Pour être du côté de la sécurité, l'évaluation des besoins en stationnement et de génération de trafic a été effectuée en prenant en compte du commerce.

Pour la réduction des besoins en stationnement de véhicules, il a été tenu compte des paramètres suivants :

- une part de mobilité douce comprise entre 25 et 50%;
- une offre TP de très bonne qualité (1 bus/sens toutes les 4 minutes),

ce qui engendre un niveau de qualité "B", soit une satisfaction des besoins en stationnement de **40%** (ce ratio ne s'applique naturellement que sur les places d'activités ou commerces).

La réduction du besoin en stationnement pour les logements en zone mixte est justifiée par la tendance de décroissance du taux de motorisation dans la commune (486 voitures / 1'000 habitants en 2000 à 442 voitures / 1'000 habitants en 2014, soit -10%). La commune de Prilly a donc décidé d'encourager cette tendance en adaptant l'offre de stationnement destinée aux nouveaux habitants qui auront accès à une offre en transports publics et en modes doux excellente et une localisation centrale dans l'agglomération.

En tenant compte de ces surfaces et ratios, le besoin en stationnement du projet s'élève à **159 places**, dont 122 pour les riverains et 37 pour les visiteurs. Quelques places (notamment pour les commerces) pourraient être prévues en surface, le reste devant être réalisé dans le parking souterrain.

Les calculs pour la définition des besoins en stationnement pour les vélos sont réalisés conformément à la **norme VSS 640 065**. Les ratios de dimensionnement se basent sur l'affectation des surfaces du projet. Dans le cadre du projet PA En Broye II, les valeurs indicatives suivantes ont été appliquées aux différentes affectations :

- logements : 1 place par pièce (total des places riverains et visiteurs);
- commerces de proximité : 2 places pour les employés par 10 postes de travail et 2.5 places pour les clients par 100 m² de surface de vente.

Les besoins bruts en stationnement sont donc les suivants :

- logements : 382 places de stationnement;
- commerces : 52 places de stationnement.

Selon la norme VSS 640 065, les besoins en stationnement bruts peuvent être soumis à une réduction dans le cas d'une topographie défavorable et/ou une localisation du quartier en dehors des centralités principales. Une réduction de 25% a été appliquée pour le PA En Broye II.

Ainsi, les besoins nets suivants ont été établis :

- logements : 287 places de stationnement;
- commerces : 39 places de stationnement.

Si la demande est incertaine ou que les besoins apparaissent comme démesurément élevés, la norme permet de réaliser les places en deux étapes. Dans une première étape, seuls deux tiers des besoins nets peuvent être aménagés (besoin déterminant). Néanmoins, l'espace nécessaire pour une réalisation ultérieure de la deuxième étape doit être garanti. Dans le cas de ce projet, le besoin net n'a pas été réduit pour les logements étudiants.

Les besoins déterminants à réaliser en première étape sont donc les suivants

- **logements : ~190 places de stationnement pour les vélos** (135 places de longue durée et 55 places de courte durée);
- **commerces : 26 places de stationnement pour les vélos** (3 pl. employés et 23 pl. visiteurs).

La norme distingue en outre entre places de courte durée et de longue durée, qui se différencient par le type d'aménagement et la localisation. Pour les places de courte durée, les principes d'aménagements suivants doivent être respectés :

- installation ouverte avec toiture (si possible);
- localisées en surface au maximum à 30 mètres de l'entrée du bâtiment pour lequel elles sont destinées;
- équipées avec un support pour la sécurisation;
- s'adressent principalement aux habitants qui utilisent quotidiennement leur vélo et les visiteurs/clients du secteur.

Besoins en stationnement selon les normes VSS 640'281 et 640'065

Figure n°7

Besoins bruts

Logements	1 place/100 m ² faible densité et 0,8 places/100 m ² zone mixte (+10% visiteurs).
Commerces	1.5 place/100 m ² SV pour les personnels 3.5 places/100 m ² SV pour les visiteurs

Besoins réduits

- **Part de la mobilité douce** : 25 - 50%
- **Offre en transports collectifs** : 1 bus/sens toutes les 5 minutes (> 4 bus/h)
- **Type de localisation retenu** : **B**
- **Offre en stationnement nécessaire** : 40%-60% des besoins limites (valeur minimale de 40% retenue)
- **Résultats :**

Affectation	Surface SPd [m ²] ou SV [m ²]		Besoin limite	Besoin réduit
Logements (zone mixte)	12'920	Habitat	130 pl.	103 pl.
		Visiteurs	13 pl.	10 pl.
Logements (faible densité)	740	Habitat	8 pl.	9 pl.
		Visiteurs	1 pl.	PAS DE RÉDUCTION
Commerces	1'800*	Personnel	27 pl.	11 pl.
		Clients	63 pl.	26 pl.

TOTAL : **159**

1 place par pièce pour le logement**

2 places pour 10 places de travail

2.5 places pour 100 m² SV pour les clients* 2'000 m² SPd ≈ 1'800 m² SV

** 396 pièces réparties en 138 logements

Synthèse des besoins en stationnement

(Voitures + vélos + handicapés)

Logements	~120 places ~190 places
Commerces	~40 places ~26 places ~1 places

- 1 case de stationnement à prévoir pour les personnes handicapées à proximité de l'entrée du projet.
- Les places de stationnement des deux-roues doivent être abritées et sécurisées. Pour les logements, 70% sont de longue durée (139 pl. en local à vélo) et 30% de courte durée (60 places localisées en surface). Pour les commerces, les places seront localisés en surface à proximité des bâtiments.

4.2 Evaluation de la génération de trafic du projet

La génération de trafic du quartier a été estimée sur la base du taux de rotation des places de stationnement; le taux de rotation correspond au nombre de véhicules utilisant une même place de parc par unité de temps (ici, la journée).

Les ratios de génération de trafic retenus pour la mise à jour de cette étude ont déjà été appliqués et validés pour les autres quartiers en développement inscrits dans un contexte similaire, dont notamment le PQ Ley Outre Est à Crissier ou le PQ Les Anciennes Serres à Chavannes où le ratio de dimensionnement du stationnement pour les habitants est inférieur à 1 place/100 m², soit :

- pour les places des logements :
 - habitants = 1,65, soit 3,3 mouvements motorisés générés par jour pour les logements à faible densité et 1,9, soit 3,8 mouvements motorisés générés par jour pour les logements en zone mixte ;
 - visiteurs = 1, soit 2 mouvements motorisés générés par jour;
- pour les places des commerces de proximité :
 - employés = 1,3, soit 2,6 mouvements motorisés générés par jour;
 - clients = 5.5, soit 11 mouvements motorisés générés par jour.

Les taux de génération de trafic pour les places de stationnement liées aux habitants se différencie entre la zone à faible densité où aucune réduction du besoin en stationnement n'a été appliquée et la zone mixte où le ratio a été réduit à 0,8 places/100 m². En effet, la limitation de l'offre en stationnement pour les habitants implique que les ménages ayant un véhicule ont la nécessité de l'utiliser plus fréquemment par rapport à un quartier qui permet la possession d'une voiture par appartement qui ne serait pas forcément utilisée quotidiennement.

La génération de trafic retenue pour le PQ En Broye II est donc la suivante :

- **trafic journalier moyen = ~800 véh/j**, dont ~670 véh/j en période diurne et ~130 véh/j nocturne;
- heure de pointe du matin = ~75 véh/h;
- heure de pointe du soir = ~80 véh/h.

Les charges de dimensionnement du PP5 dans ce secteur, établies en 2016, sont plus élevées par rapport aux estimations actuelles et permettent donc de valider le fonctionnement du réseau routier suite au réaménagement pour l'insertion du BHNS.

GENERATION DE TRAFIC DU PQ EN BROYE II

Affectation	Usagers	Nombre de places	Génération de trafic par place de stationnement (jour moyen)	Génération TJM [véh./j]	Génération de trafic par place de stationnement (jour ouvrable)	Génération TJOM [véh./jo]	Part HPM / TJOM	Génération HPM [uv/h]	Part d'entrées à l'HPM	Entrées HPM [uv/h]	Sorties HPM [uv/h]	Part HPS / TJOM	Génération HPS [uv/h]	Part d'entrées à l'HPS	Entrées HPS [uv/h]	Sorties HPS [uv/h]
Logements (zone mixte)	habitants	103	3.8	391	4.0	412	14%	58	0%	0	58	11%	45	60%	27	18
	visiteurs	10	2.0	20	2.0	20	8%	2	50%	1	1	11%	2	60%	1	1
Logements (faible densité)	habitants	8	3.1	25	3.2	26	14%	4	0%	0	4	11%	3	60%	2	1
	visiteurs	1	2.0	2	2.0	2	8%	0	50%	0	0	11%	0	60%	0	0
Commerces de proximité	employés	11	2.6	29	3.0	33	14%	5	100%	5	0	9%	3	50%	1	2
	visiteurs	26	11.0	286	11.8	307	3%	9	70%	6	3	9%	28	50%	14	14
TOTAL riverains TOTAL visiteurs TOTAL PA EN BROYE II																
		122		445		471		66		5	61		51		30	21
		37		308		329		11		7	4		30		15	15
		159		-800		-800		-75		-10	-65		-80		-45	-35

4.3 Distribution du trafic

Fig. 8 La distribution du trafic suivante a été prise en compte. Elle se base sur les comportements actuels constatés dans le secteur, ainsi que sur l'estimation des bassins versants en termes de population. Environ 60% du trafic est intéressé à emprunter la route de Cossonay, tandis que 30% seront en relation avec Renens et Malley et 10% le Nord (Jouxten, autoroute Blécherette, etc.).

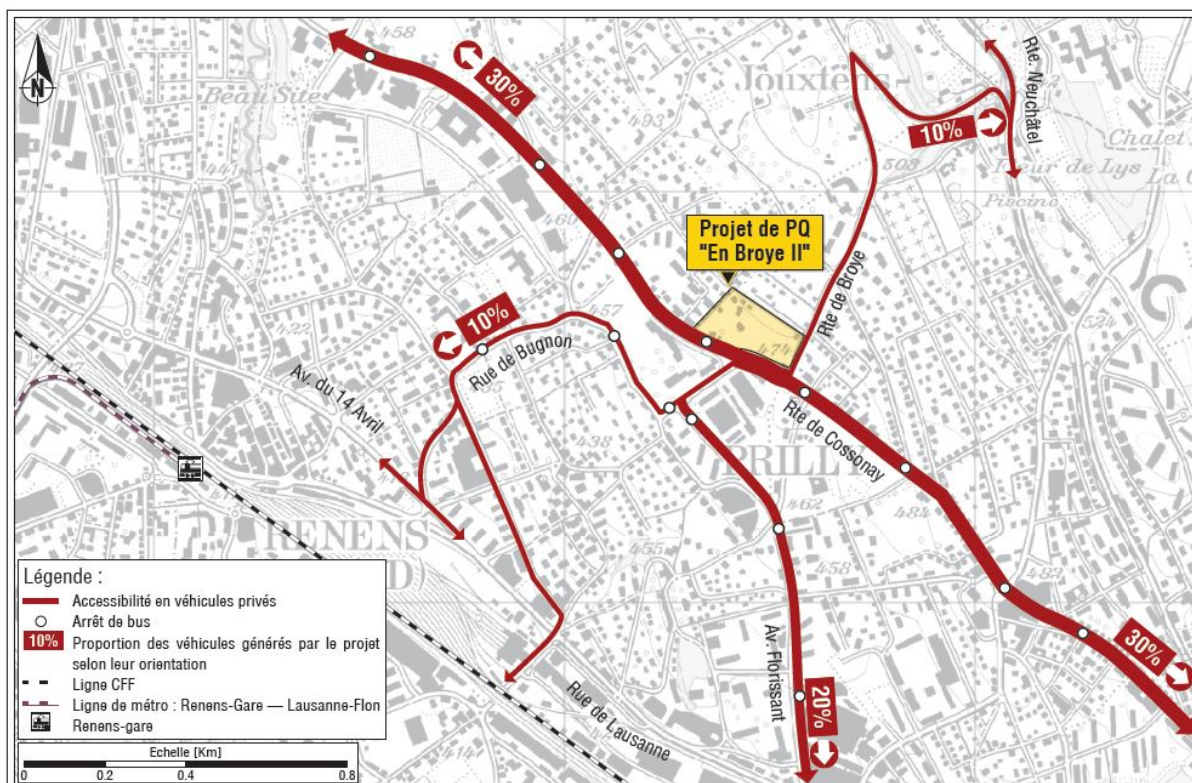


Figure 8 - Distribution du trafic généré par le PQ "En Broye II"

5. Evaluation des effets du projet sur l'exploitation du réseau

Fig. 9 L'effet du projet en termes de trafic sur le réseau routier environnant est mis en évidence sur la figure 9.

Les quelque 800 véh./jour répartis sur le réseau routier n'engendrent une augmentation significative que sur le bas de la route de Broye (+18%), toutefois le volume de trafic sur cet axe reste faible (~4'500 véh/j). Sur le reste du réseau routier, l'impact n'est jamais supérieur à +3% par rapport à l'état 2030 sans le PA, donc presque négligeable.

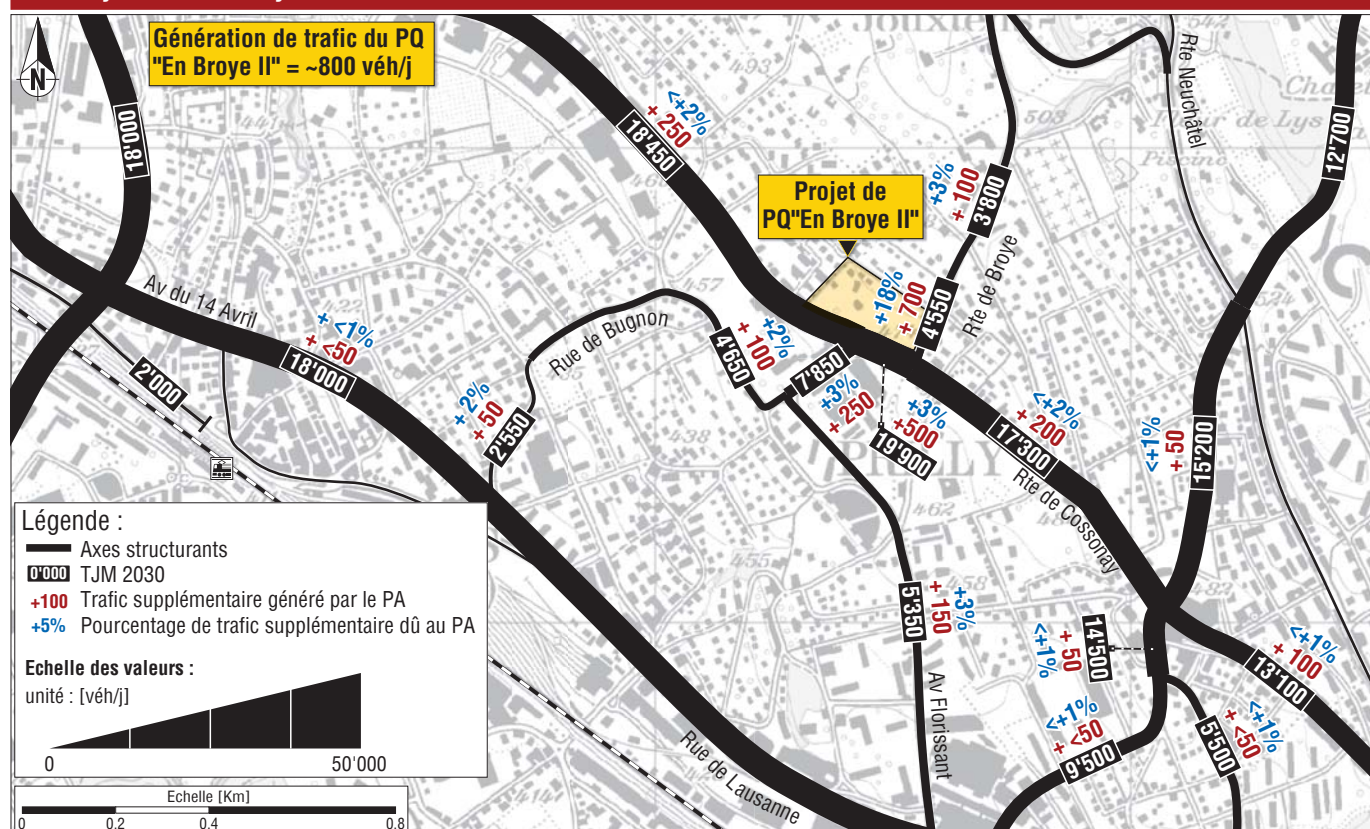
A l'horizon 2030, malgré l'augmentation du trafic sur les mouvements tournants, l'exploitation du réseau routier ne pose pas de problèmes d'écoulement du trafic. La capacité utilisée des carrefours le soir, heure déterminante de la journée, ne dépasse pas 90%.

En conclusion, il est possible d'affirmer que l'impact du développement du quartier En Broye II sur le réseau routier est faible et qu'aucun problème de saturation n'est à atteindre dans le secteur à proximité.

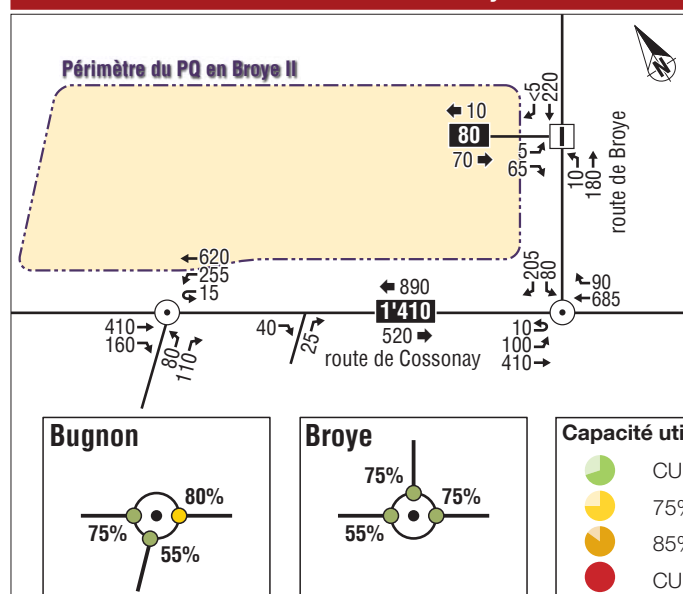
Charges de trafic – Estimation du trafic à l'horizon 2030 avec le PQ en Broye II

Figure n°9

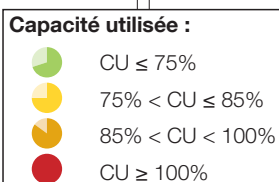
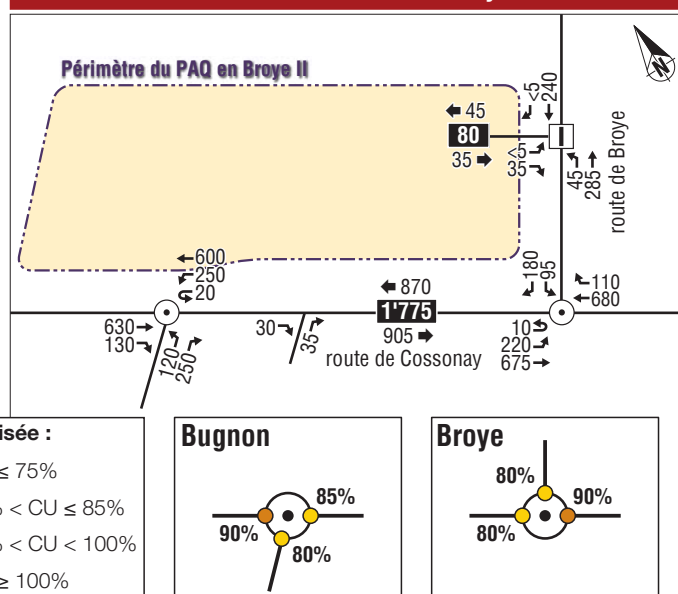
Trafic journalier moyen à l'horizon 2030



HPM 2030 avec PQ En Broye II



HPS 2030 avec PQ En Broye II



- L'augmentation maximale de trafic est très locale, soit sur la route de Broye au sud de l'accès du quartier avec +700 véh/j (+~20% par rapport à l'état 2030 sans quartier).
- Sur le reste du réseau routier, l'augmentation du trafic est presque négligeable (inférieure à 5%).
- A l'horizon 2030, la capacité des carrefours du réseau routier structurant est bonne (CU<85-90%).

6. Synthèse

Suite à l'enquête publique du plan de quartier En Broye, une nouvelle version du PQ dit "En Broye II" a été réalisée.

Le projet prévoit le développement de 15'660 m² de SPd dont la grande majorité destinée au logement (13'660 m²) et 2'000 m² d'activités.

L'accessibilité multimodale du site est très bonne pour l'ensemble des modes de transport, de plus, l'accessibilité en transports publics et en modes doux va s'améliorer avec l'arrivée du BHNS t2 entre Lutry et Crissier (et Bussigny à terme).

Les besoins en stationnement sont évalués à :

- ~160 places de stationnement pour les voitures (dont ~40 pour les commerces de proximité)
- ~215 places pour les vélos.

La génération de trafic du quartier est estimée à ~800 véh/j. L'impact sur le réseau routier du trafic induit par le quartier est faible sur le réseau principal et notable uniquement sur le bas de la route de la Broye avec une augmentation de +18% par rapport à l'état 2030 sans plan de quartier, toutefois la valeur absolue du trafic sur cet axe reste faible (~4'500 véh/j).

L'exploitation du réseau routier n'est pas problématique avec le développement du quartier ni à court terme ni avec le réaménagement du réseau routier prévu dans le cadre de l'insertion du BHNS sur la RC 251.

TRANSITEC
Ingénieurs-Conseils SA

S. Guillaume-Gentil
Directeur

A. Monticone
Chef de projet

Lausanne, le 21 mars 2019