

Commune de Romanel-sur-Lausanne – Canton de Vaud / Novembre 2021

# Stratégie de modération de trafic

## Rapport technique



Nom du fichier	Version	Date	Objet des modifications	Directeur d'étude	Chef de projet	Ingénieur d'étude
9013_200-rap-tvi-Romanel_Strategie_Moderation_v1.docx	1	02.11.21	-	F. Meyer	T. Vincent	R. Weber

Transitec Ingénieurs-Conseils SA  
 av. A.-Tissot 4 • CH-1006 Lausanne  
 T +41 (0)21 652 55 55 • F +41 (0)21 652 32 22  
 lausanne@transitec.net • www.transitec.net



# Table des matières

Page

1. Introduction .....	6
1.1 Contexte et buts de l'étude .....	6
1.2 Limites de l'étude .....	6
2. La modération de trafic dans le canton de Vaud .....	7
2.1 De quoi parle-t-on ? .....	7
2.2 Chiffres-clés sur les bienfaits de la modération de trafic .....	8
2.3 Quels outils à disposition ? .....	10
2.3.1 Bases légales .....	10
2.3.2 Outils techniques .....	11
2.4 Procédures routières dans le canton de Vaud .....	12
2.5 Références .....	14
2.5.1 Zone 30 à Corsier-sur-Vevey .....	14
2.5.2 Rue Montoie à Lausanne .....	15
3. Diagnostic multimodal .....	15
3.1 Développement immobilier et espaces publics .....	15
3.2 Hiérarchie et fonctionnement du réseau routier .....	18
3.2.1 Evolution de la hiérarchie du réseau routier cantonale .....	18
3.2.2 Rôles du barreau de la Sauge .....	19
3.2.3 Charges de trafic et fonctionnement des carrefours .....	20
3.3 Desserte en transports publics .....	23
3.3.1 Desserte actuelle .....	23
3.3.2 Projets de renforcement du LEB .....	24
3.4 Mobilités actives .....	26
3.5 Synthèse du diagnostic .....	30
4. Vision directrice pour la modération .....	32
4.1 Vision directrice .....	32
4.2 Secteur centre : variantes et recommandations .....	33
4.3 Quartiers ouest : variantes et recommandations .....	36
4.4 Quartiers est : variantes et recommandations .....	38
4.5 Carte synthétique des régimes de vitesse .....	41
4.6 Stratégie de mise en œuvre .....	42
5. Conclusions et suites à donner .....	44



## Liste des figures

Page

Figure 1 –	Etapas méthodologiques et limites de la présente étude .....	6
Figure 2 –	Visuels descriptifs d'une partie des intérêts de la modération de trafic 1/2 (source : ville30.brussels) .....	9
Figure 3 –	Visuels descriptifs d'une partie des intérêts de la modération de trafic 2/2 (source : ville30.brussels) .....	10
Figure 4 –	Critères d'éligibilité pour l'intégration d'un tronçon de route principale dans une zone 30 (DGMR, Directive 01/2021 du 8 juin 2021) .....	11
Figure 5 –	Particularités des règles de circulation « classiques » dans les réglementations par zones .....	12
Figure 6 –	Procédure routière pour la création d'une zone 30 ou de rencontre (DGMR – Vaud) .....	13
Figure 7 –	Comparaisons « avant-après » pour la zone 30 de Corsier-sur-Vevey .....	14
Figure 8 –	Photographies de la zone 30 de la rue Montoie à Lausanne (source : Transitec) .....	15
Figure 9 –	Portrait historique rapide des voies de communication et phases de densification .....	16
Figure 10 –	Carte synthétique de la démographie et des équipements publics .....	17
Figure 11 –	Espaces publics : une asymétrie entre l'est et l'ouest .....	17
Figure 12 –	Réseau routier actuel et réseau routier futur recommandé .....	18
Figure 13 –	Des projets routiers qui s'appuyaient sur une coordination urbanisme-transport qui n'est plus d'actualité .....	19
Figure 14 –	Chemin de la Sauge : une évolution de son rôle pour la commune à prévoir ....	20
Figure 15 –	Charges de trafic journalières (TJM) à l'état actuel .....	21
Figure 16 –	Charges de trafic à l'heure de pointe du soir (HPS) pour l'état actuel .....	22
Figure 17 –	Zoom sur l'accessibilité routière au quartier de la Covatannaz .....	23
Figure 18 –	Aire géographique de desserte du LEB .....	24
Figure 19 –	Esquisse illustrative des mesures de renforcement du carrefour du Raffort ....	25
Figure 20 –	Plans du réaménagement de la gare du LEB et mise en valeur des liaisons MD .....	26
Figure 21 –	Carte schématique du potentiel d'amélioration du réseau piétonnier et principales lacunes .....	28
Figure 22 –	Carte schématique du potentiel d'amélioration du réseau cyclable et principales lacunes .....	29
Figure 23 –	Légende du diagnostic multimodal de mobilité .....	30
Figure 24 –	Synthèse du diagnostic multimodal .....	31
Figure 25 –	Vision directrice en 5 leviers d'action : légende .....	32
Figure 26 –	Vision directrice en 5 leviers d'action : carte schématique .....	33
Figure 27 –	Schémas des circulations multimodales dans le centre à différents horizons ...	34
Figure 28 –	Mesures recommandées à moyen terme pour le centre du village .....	36
Figure 29 –	Mesures recommandées pour les quartiers ouest .....	37



Figure 30 – Mesures recommandées pour les quartiers est.....	40
Figure 31 – Carte synthétique des régimes de vitesse .....	41
Figure 32 – Légende de la carte synthétique des régimes de vitesse.....	42
Figure 33 – Schéma stratégique pour la mise en oeuvre .....	43

# 1. Introduction

## 1.1 Contexte et buts de l'étude

Située au nord de Lausanne et au sud de Cheseaux-sur-Romanel, la commune de Romanel-sur-Lausanne (ci-après, Romanel) est un territoire très dynamique en projets urbains et infrastructurels. En effet, ce territoire se situe dans une zone où d'importantes densifications sont admises dans le projet d'agglomération Lausanne-Morges. Ainsi, le sujet de la modulation de trafic doit permettre de répondre à des enjeux actuels de qualité de vie, de sécurité, de bruit routier mais également à l'enjeu crucial de la densification.

La commune de Romanel-sur-Lausanne ne dispose aujourd'hui d'aucune zone de modulation du trafic (zone 30 ou zone de rencontre) alors même que la hiérarchie du réseau est bien affirmée et que plusieurs quartiers homogènes s'y prêteraient assez bien.

Compte tenu de la densification du tissu urbain, de la volonté de promouvoir la qualité de vie dans les quartiers et une mobilité plus orientée vers les modes doux (piétons et vélos), il est de plus en plus important de définir une stratégie de mise en œuvre de zones à trafic modéré sur le territoire de Romanel.

Sur cette base, la Commune a sollicité une étude stratégique devant permettre d'obtenir une vision directrice pour la modulation de trafic, dont les buts sont les suivants :

- **mettre en évidence les périmètres du territoire communal qui se prêteraient à une modulation du trafic;**
- **définir les types de réglementation à mettre en œuvre (zones 30, zones de rencontre,...) et les aménagements nécessaires (portes d'entrées, éléments modérateurs, etc.);**
- **identifier les priorités de réalisation et les démarches procédurales à entreprendre (stratégie de mise en œuvre).**

## 1.2 Limites de l'étude

**La présente étude embrasse des horizons temporels assez vastes**, puisqu'elle considère l'ensemble des projets amenés à se réaliser sur la commune, pour anticiper l'influence qu'ils auront ou pourraient avoir sur les objectifs de modulation.

**La présente étude s'applique au centre de la commune et plus particulièrement aux routes considérées « en localité »**, soit dans le tissu bâti et donc sujettes à une modulation de trafic, qu'elles soient cantonales ou communales.

**La présente étude constitue une stratégie de modulation de trafic** et pas un projet de modulation. Il s'agit donc **d'une étude « amont » permettant d'établir une « feuille de route » pour guider les prochains projets de réaménagement** et les orienter vers la modulation de trafic qui aura été retenue dans la présente étude. Par la suite, la modulation de trafic pourra être obtenue par des projets spécifiques qui devront être coordonnés avec les autorités compétentes et suivre une procédure légale édictée par le canton de Vaud en référence aux bases légales fédérales sur le sujet.

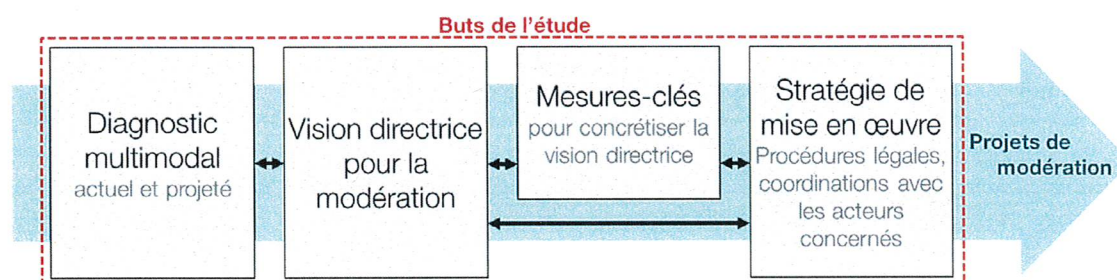


Figure 1 – Étapes méthodologiques et limites de la présente étude



## 2. La modération de trafic dans le canton de Vaud

### 2.1 De quoi parle-t-on ?

**En première lecture, le terme « modération du trafic » renvoie à l'ensemble des mesures permettant de ralentir les véhicules motorisés.**

**Depuis les années 60-70 et jusque dans les années 2000, le mode de transport automobile a été promu de façon quasi systématique et intégré dans la culture de façon extrêmement diffuse :** création d'un réseau routier hiérarchisé, développement de normes routières, obligations de créer des places de stationnement dans les projets immobiliers, développement industriel et déploiement de moyens publicitaires massifs, réductions d'impôts ou gratuité apparente dans l'utilisation des routes et de certaines places de stationnement, mobilisation de quasiment tout le domaine public et élargissement des routes, etc.

**Il en a résulté naturellement une augmentation des flux de véhicules jusqu'à un point où les nuisances liées au trafic sont devenues à la fois évidentes et compliquées à juguler.** Ces nuisances sont multiples et parfois encore méconnues car certaines ne sont pas visibles directement. On peut notamment citer trois grandes familles de nuisances :

■ **Les nuisances portant atteinte à la santé des citoyens**, directement ou indirectement :

- Les impacts corporels directs, c'est-à-dire les accidents liés aux manques de sécurité routière, découlant des vitesses trop importantes et des aménagements non conformes aux normes en vigueur ;
- Les impacts corporels indirects liés à la dégradation de l'environnement : pollution de l'air entraînant des maladies respiratoires ;
- Les impacts corporels et mentaux liés au stress généré par le bruit routier (en particulier le bruit nocturne) mais également à la crainte d'être renversé ;

■ **Les nuisances portant atteinte à la qualité de vie des citoyens :**

- La perte d'autonomie des enfants et des parents lorsque le trajet pour aller à l'école est jugé comme trop dangereux pour y aller à pied, et que les parents doivent accompagner les enfants en voiture ;
- La perte d'autonomie des personnes à mobilité réduite lorsque les routes consomment trop d'espace et que les trottoirs sont jugés comme trop étroits, trop dangereux ou trop bruyants pour leur permettre d'aller à pied chercher des lieux de sociabilité ;
- La perte de convivialité et de confort dans l'espace public, lorsque les routes consomment tout l'espace et qu'il n'y a plus d'aménités accueillantes telles que des bancs, des arbres, des fontaines ou autres terrains de jeux pour les enfants. Il peut en résulter une lente érosion des liens sociaux dans les quartiers, faisant écho au terme de transport *individuel* motorisé ne permettant pas à des voisins de se rencontrer et de se parler lorsqu'ils sont sur la route, hormis peut-être sur les parkings ;
- La dépendance à l'automobile, lorsque son omniprésence est tellement forte que les autres modes de transport ne sont pas crédibles et en tout cas pas attractifs.

■ **Les coûts sociétaux :**

- Les coûts pour les usagers lorsque le contexte urbanisme-mobilité les incite ou les oblige à posséder un ou plusieurs véhicules motorisés, avec parfois une voiture supplémentaire à charge pour les adolescents / jeunes adultes non autonomes financièrement ;
- Les coûts pour les autorités publiques, liés à la construction et à l'entretien des routes ;

- Les coûts pour la société à large échelle, liés aux impacts sur la santé des citoyens, qui sont énormes et trop peu visibles, mais qui sont documentés par la Confédération (« Coûts et bénéfices des transports en Suisse, ARE, 2015 ») ;
- Sans compter les coûts indirects que l'on peut anticiper en lien avec la dégradation de la biodiversité et au réchauffement climatique.

### A retenir :

En première lecture, **la modulation de trafic s'attaque aux nuisances créées de façon bien visible par le trafic motorisé**, à savoir :

- les lacunes de sécurité perçue ou réelle ;
- la pollution de l'air et la pollution sonore.

Dans une vision plus globale, **une bonne stratégie de modulation communale doit permettre d'agir sur tous les leviers d'action**, incluant également :

- une accessibilité multimodale plus riche et diversifiée grâce à un regain d'attractivité pour les modes actifs, réduisant la dépendance automobile et permettant un report modal ;
- un regain de convivialité et de qualité de vie grâce à des espaces publics reconquis ;
- une diminution des charges financières liées à l'entretien des routes et une hausse des recettes.

En outre, les mesures de modulation de trafic sont plutôt mal perçues si elles visent directement à ralentir et gêner les automobilistes dans leur circulation, par rapport à des mesures qui rééquilibrent l'usage du domaine public et expriment les besoins d'autres usagers que ceux des automobilistes.

Ainsi, **la modulation de trafic ne doit pas être vue comme un but en soi mais comme un outil au service d'une vision directrice de gestion des circulations multimodales et de l'espace public.**

## 2.2 Chiffres-clés sur les bienfaits de la modulation de trafic

Une partie des considérations précédentes est illustrée de manière graphique ci-après. Il est à retenir que :

- Le champ visuel des conducteurs est plus large à 30 km/h car il y a moins d'information à traiter. Ainsi, les piétons qui approchent de la chaussée sont dans le champ visuel alors que ce n'est pas toujours le cas à 50 km/h ;
- Les distances d'arrêt sont environ deux fois plus courtes à 30 km/h qu'à 50 km/h. Même si une collision a lieu, les conséquences sont beaucoup moins graves ;
- Le risque de décès pour les piétons est 5 fois plus élevé à 50 km/h qu'à 30 km/h ;
- Les niveaux sonores diminuent de 3 décibels (dB) lorsque les véhicules réduisent leur vitesse de 50 km/h à 30 km/h, ce qui signifie une diminution de moitié du bruit perçu.



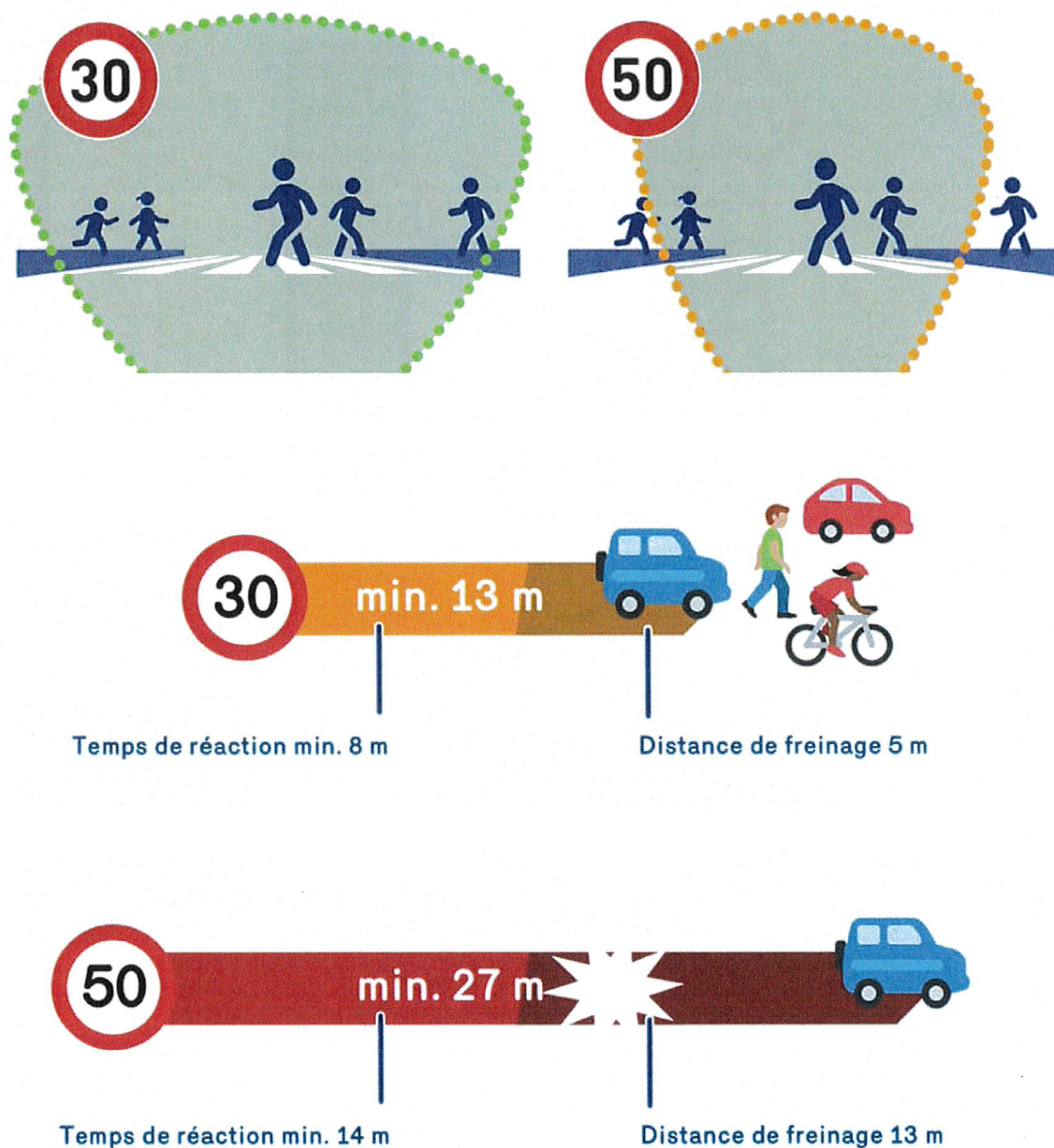


Figure 2 – Visuels descriptifs d'une partie des intérêts de la modération de trafic 1/2 (source : ville30.brussels)

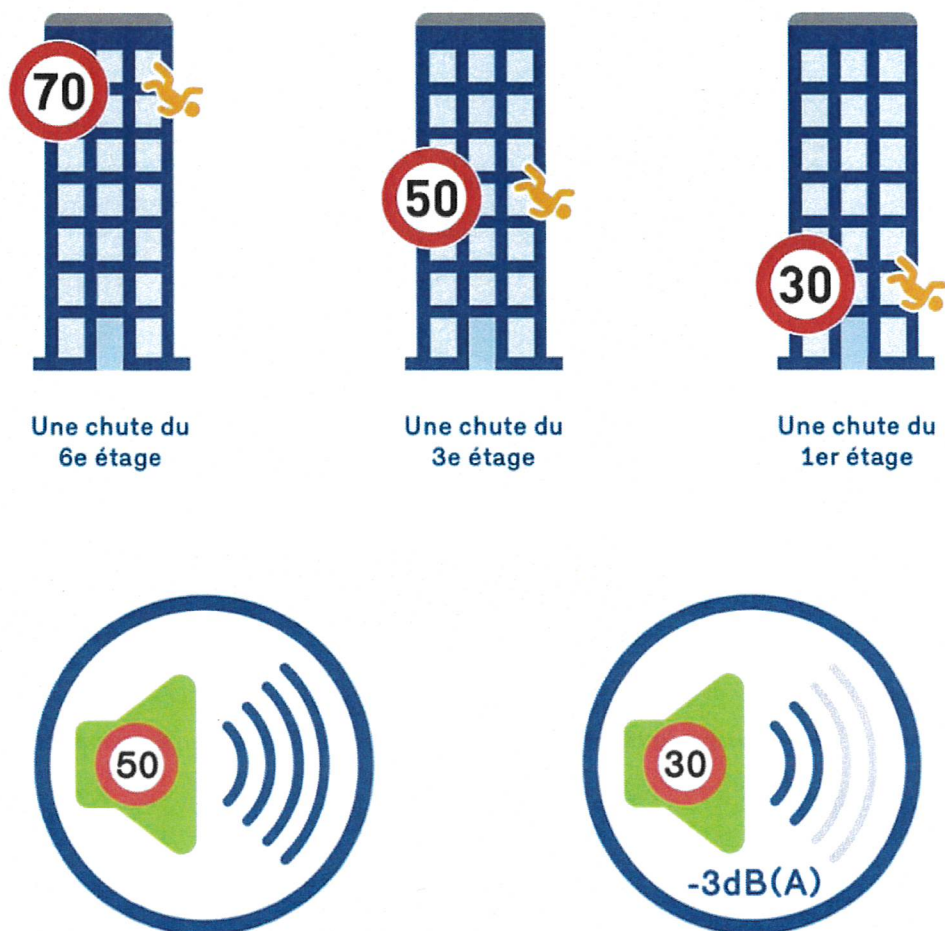


Figure 3 – Visuels descriptifs d'une partie des intérêts de la modulation de trafic 2/2 (source : ville30.brussels)

## 2.3 Quels outils à disposition ?

### 2.3.1 Bases légales

De nombreux outils existent et sont largement éprouvés pour modérer le trafic et réaffecter le domaine public en fonction du contexte local. Ces outils sont en grande partie liés à des bases légales, que sont principalement :

- La Loi fédérale sur les circulations routières du 19 décembre 1958 (LCR), qui définit les compétences des communes et des cantons, ainsi que la procédure à suivre lors de mesures de limitations de vitesses ;
- L'Ordonnance sur la signalisation routière du 5 septembre 1979, mise à jour en janvier 2021, indiquant les limitations de vitesse, la signalisation par zone (zones 30 km/h, zones de rencontre, zones piétonnes) etc. ;
- L'Ordonnance du DETEC du 28 septembre 2001 sur les zones 30 et les zones de rencontre.

**Il est à noter qu'une nouveauté importante existe depuis cette année : l'article 2a alinéa 6 de l'OSR permet d'intégrer exceptionnellement un tronçon de route principale dans une zone 30.** Pour cadrer cette nouvelle possibilité légale au niveau cantonal, la Direction générale de la mobilité et des



routes (DGMR) du canton de Vaud a précisé 7 critères d'éligibilité via sa directive 01/2021 du 8 juin 2021, à savoir :

1. Seul un tronçon d'une route du réseau routier à orientation trafic doit être mis en zone 30 (pas toute la route).
2. Le réseau routier d'intérêt local relié à ce tronçon doit être en zone 30.
3. Le tronçon conserve son caractère prioritaire aux intersections avec le réseau routier d'intérêt local (pas de priorité de droite).
4. Le tronçon se trouve en centre de localité (pas à l'entrée de la localité).
5. Le bâti de part et d'autre du tronçon présente un caractère urbanistique marqué : forte densité, aspect historique, bâtiments proches de la chaussée, etc.
6. De part et d'autre du tronçon se trouve des pôles d'attraction induisant de nombreuses traversées piétonnes (usage commercial dense, usage résidentiel dense, places, parcs, etc.).
7. L'aménagement du tronçon de route doit mettre en évidence un caractère particulier le distinguant des tronçons restant à la limite de vitesse générale de 50 km/h.

Figure 4 – Critères d'éligibilité pour l'intégration d'un tronçon de route principale dans une zone 30 (DGMR, Directive 01/2021 du 8 juin 2021)

### 2.3.2 Outils techniques

Les principaux outils à disposition pour modérer le trafic sont les suivants :

- Le plan de circulation, c'est-à-dire les voies ouvertes ou non aux véhicules motorisés, dans un sens ou deux sens, mais aussi les voies fermées à la circulation ;
- Les limitations d'accès, par exemple les interdictions aux poids-lourds, qui permettent de diminuer le bruit et de réduire les cas de croisement déterminants et donc les gabarits de la chaussée ;
- Les diminutions de la vitesse maximale autorisée (selon l'article 108 OSR), à titre exceptionnel en fonction problèmes de sécurité liés à une étroitesse ou à des problèmes de visibilité ;
- La réglementation par zones : zone 30, zone de rencontre, zone piétonne ;
- La modification des priorités aux intersections : priorité de droite, céder-le-passage, etc. ;
- Les largeurs de voies plus ou moins étroites en fonction des véhicules qui doivent se croiser, de leurs vitesses et des bords de chaussées ;
- Les revêtements et types de bordures, le mobilier en bord de chaussée ;
- Les radars pédagogiques et autres marquages / panneaux de sensibilisation destinés à informer les conducteurs de la présence d'autres usagers.

Il est important de noter que les réglementations par zones s'accompagnent de particularités qui sont listées dans la figure ci-après et qu'il est bon d'anticiper, notamment :

- Il n'est pas autorisé de créer / maintenir des passages pour piétons dans les zones 30, hormis aux abords des écoles et des résidences pour personnes âgées. Cette contrainte puise son origine dans la réflexion selon laquelle les piétons doivent circuler sur des trottoirs dans les zones 30 mais peuvent de facto traverser où ils veulent puisqu'ils se trouvent forcément à plus de 50 mètres d'un passage pour piétons (puisque'il n'y en a pas). Néanmoins, cela pose des problèmes pour les usagers les plus vulnérables car les conditions de co-visibilité doivent être apportées aux usagers, même à 30 km/h, pour garantir la sécurité. Ainsi, des aides à la traversée sont en général aménagées au droit des lignes de désir piétonnes. C'est un bon moyen de créer un resserrement et/ou un plateau pour limiter les vitesses des véhicules motorisés ;
- Les intersections doivent être gérées en priorité de droite dans les zones 30, sauf exception liée à la sécurité (visibilité, etc.). Cela permet de rendre attentif les automobilistes au fait qu'ils doivent être prêts à céder la priorité à un autre usager et permet de limiter la prise de vitesse ;

- Il est habituel de créer un « effet de porte » aux entrées des zones 30 pour bien marquer la différence avec le régime 50 km/h et inviter les automobilistes à adapter leur vitesse.






	Limite générale 50 km/h	Projet 30 km/h de nuit 22h00 à 06h00	Projet zone 30	Projet zone de rencontre	Projet zone piétonne
					
Priorité aux traversées					
Passages pour piétons	✓	✓	✗ ~	✗	✗
Les règles de circulation	<p>Maîtrise du trafic en entrée de localité ;</p> <p>Favoriser les transports publics ;</p> <p>Intersections avec priorités ou des feux tricolores ;</p> <p>Les piétons ont des trottoirs et doivent emprunter les passages piétons pour traverser la chaussée ;</p> <p>Principe de séparation des flux (présélection, aménagements cyclables, voies bus, etc.) ;</p>	<p>Objectif : Lutter contre le bruit du trafic automobile à la source (niveaux sonores moyens, pics de bruit) ;</p> <p>Sans restreindre les transports publics ;</p> <p>Projet existant compatible avec une limite générale 50 km/h la journée ;</p> <p>Risque d'opposition réduit comparée avec d'autres projets.</p>	<p>Les véhicules doivent « circuler d'une manière particulièrement prudente et prévenante » ;</p> <p>Principe de priorité de droite aux intersections (sauf en cas de sécurité, manque de visibilité) ;</p> <p>Réduction des gabarits routiers ;</p> <p>Réduction des nuisances et amélioration de la sécurité routière ;</p> <p>Principe - d'effets de portes - aux entrées et sorties de la zone.</p>	<p>Piétons et utilisateurs d'engins assimilés à des véhicules peuvent utiliser toute l'aire de circulation ;</p> <p>Les piétons ne doivent pas gêner inutilement la circulation ;</p> <p>En règle générale, pas de trottoir et aménagement de la rue à niveau et principe de priorité de droite aux intersections ;</p> <p>Le stationnement est interdit hors des cas ;</p> <p>Principe - d'effets de portes - aux entrées et sorties de la zone.</p>	<p>Les piétons sont prioritaires sur toute l'aire de circulation ;</p> <p>Interdit à tout véhicule sauf dérogation.</p> <p>On peut autoriser des usagers comme les vélos ou les livraisons sur tout ou partie de la journée ;</p> <p>Les usagers de places de parc privé peuvent accéder à leur parcelle.</p>

Figure 5 – Particularités des règles de circulation « classiques » dans les réglementations par zones

## 2.4 Procédures routières dans le canton de Vaud

Avant d'effectuer le diagnostic pour la commune de Romanel-sur-Lausanne et d'élaborer sa stratégie de modulation, il est bon de bien expliciter quelles sont les procédures routières dans le canton de Vaud pour mettre en œuvre une zone de modulation. Cette procédure, conforme aux bases légales fédérales, a été précisée par la DGMR pour le canton de Vaud et illustrée ci-après au travers de deux processus successifs.

En résumé, **le premier processus vise à légaliser une zone 30 ou une zone de rencontre, tandis que le second processus vise à la certifier**. Ainsi, le premier processus débute par la production d'une étude technique incluant un diagnostic de l'état actuel (vitesses pratiquées, déficits de sécurité identifiés), émettant des propositions et justifications sur la mise en place de la zone (objectifs visés, hiérarchie du réseau, effet sur le trafic) et décrivant les mesures à mettre en place (mesures de modulation dans la zone et mesures d'accompagnement en dehors de la zone). Diverses coordinations entre le canton et la commune ont lieu, conduisant en cas de succès à la publication dans la Feuille d'Avis officiel (FAO), ce qui permet de légaliser la mesure, avec un délai de recours de 30 jours pour les citoyens. A la suite de cela, les mesures de modulation et d'accompagnement sont réalisées par la commune, avec un contrôle de la DGMR.

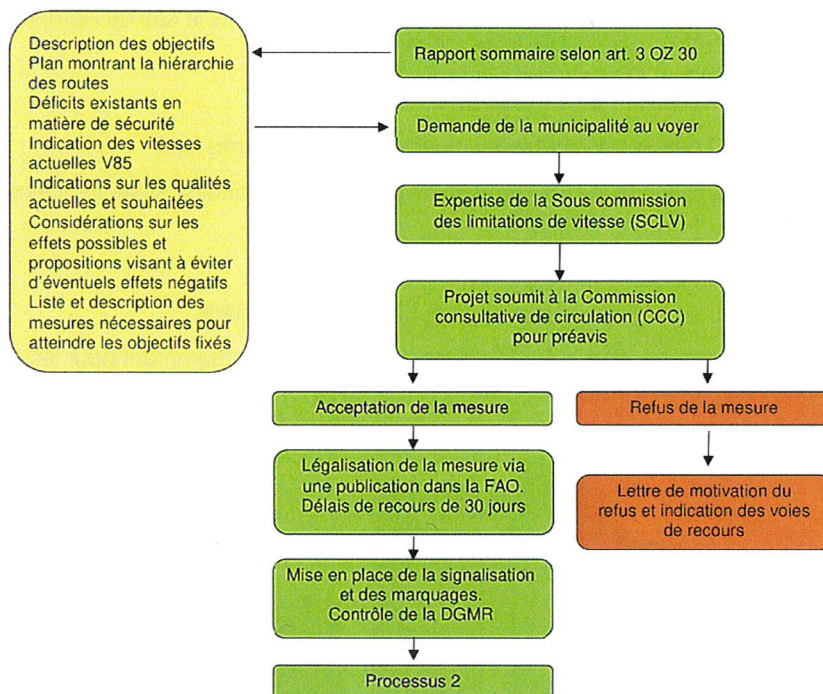
Mais ce n'est pas tout. La nouvelle réglementation doit ensuite être certifiée, car selon les cas, elle ne donne pas forcément les résultats escomptés. Tant qu'elle n'est pas certifiée, il n'est pas possible pour la Police locale de mettre des amendes aux automobilistes qui roulent trop vite, car on peut considérer que ce n'est « pas de leur faute » s'ils ne respectent pas la vitesse maximale, mais plutôt de la faute de la commune qui n'aurait pas pris suffisamment de mesures pour leur faire respecter la vitesse. Pour cela, il faut attendre quelques mois que de nouvelles habitudes sont prises par les usagers.

Avant une année, il s'agit de mesurer à nouveau les vitesses pratiquées et de vérifier si les objectifs de sécurisation sont atteints. Une étude technique est généralement produite et transmise à la DGMR, qui peut alors certifier la zone et permettre ainsi à la Police locale de verbaliser les conducteurs ne respectant pas la vitesse.



## 6. Légalisation d'une zone 30 ou d'une zone de rencontre - Processus 1

L'organigramme suivant présente le processus de légalisation :



## 7. Certification d'une zone 30 ou d'une zone de rencontre – Processus 2

L'OZ30 précise dans son article 6 que l'efficacité des mesures réalisées doit être vérifiée après une année au plus tard. Si les objectifs visés n'ont pas été atteints, il y a lieu de prendre des mesures supplémentaires.

L'organigramme suivant présente le processus de certification :

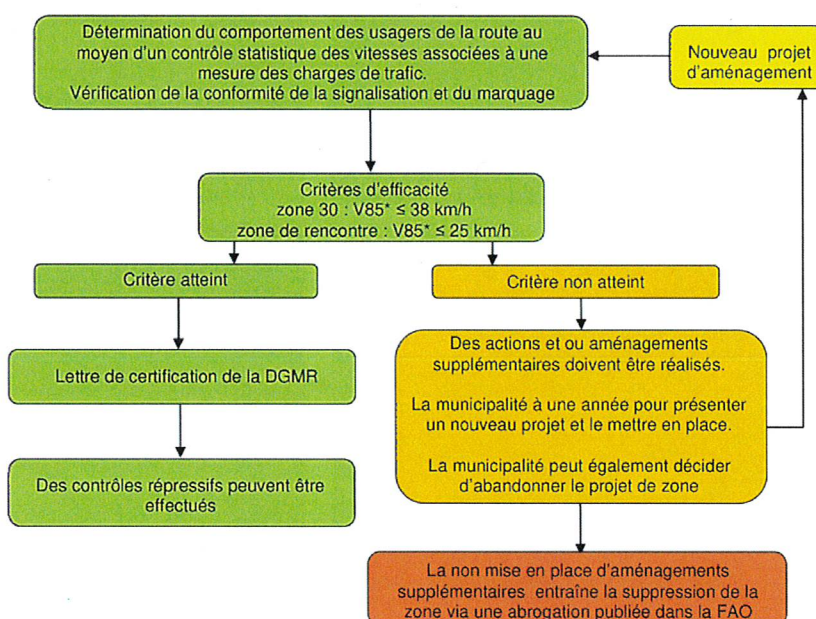


Figure 6 – Procédure routière pour la création d'une zone 30 ou de rencontre (DGMR – Vaud)

## 2.5 Références

Pour concrétiser ces considérations légales et procédurales, ce sous-chapitre propose plusieurs références de modération de trafic qui pourraient s'appliquer dans le cas de Romanel-sur-Lausanne.

### 2.5.1 Zone 30 à Corsier-sur-Vevey

La mise en zone 30 de Corsier-sur-Vevey (bureau Hüsler) a permis de :

- Créer une distinction plus claire entre la chaussée et les trottoirs, améliorant ainsi la sécurité de tous les usagers;
- Clarifier les zones de stationnement;
- Améliorer l'attractivité des commerces et du village en général;
- Mettre les aménagements piétons aux nouvelles normes, notamment pour les personnes à mobilité réduite, ce qui profite également à tous les piétons;
- Réduire les vitesses, réduisant ainsi les risques d'accidents graves et le bruit routier.



Figure 7 – Comparaisons « avant-après » pour la zone 30 de Corsier-sur-Vevey



## 2.5.2 Rue Montoie à Lausanne

La rue Montoie à Lausanne a été récemment réaménagée en zone 30 de façon à sécuriser les traversées piétonnes en lien avec une école, sans compter l'amélioration des conditions de vie des arbres (mise en fosses continues) et la création de stationnement vélo et d'aires de repos pour les piétons. Cet exemple est intéressant car il montre des géométries fortement modératrices avec des plateaux produisant un resserrement à un seul sens de circulation. Avec ce dispositif, le trafic de bypass s'autobloque et l'itinéraire perd son attractivité par rapport au réseau structurant. Ainsi, les goulets permettent de bien laisser circuler les riverains en heure creuse mais deviennent gênants si les charges augmentent trop.



Figure 8 – Photographies de la zone 30 de la rue Montoie à Lausanne (source : Transitec)

## 3. Diagnostic multimodal

### 3.1 Développement immobilier et espaces publics

La commune de Romanel était centrée historiquement autour du chemin du Village, avec un réseau de voiries que l'on retrouve aujourd'hui. Entre 1875 et 1964, les grandes infrastructures de transport cantonales ont été créées en nord-sud, à savoir le Lausanne-Echallens-Bercher (LEB), ainsi que les routes cantonales RC 401 traversant la commune et RC448 longeant la commune par l'est. Le développement urbain était encore relativement contenu jusqu'à cette époque. A partir de 1964, la création de l'autoroute entre Lausanne et Genève a conduit à une urbanisation rapide, tant en termes de logement que d'activités, principalement industrielles. Un important réseau de routes communales agricoles ou ouvertes au trafic a été créé au sud, probablement avec une perspectives de légalisation de zones à bâtir sur des terres agricoles, qui a prévalu pendant des années jusqu'à encore récemment.

Au fur et à mesure de ces grandes étapes, les infrastructures de transport ont créé des effets de coupure au sud (autoroute) ainsi qu'au centre et à l'ouest (routes cantonales et LEB). Ainsi, la commune est pour ainsi dire « coupée en deux » par la juxtaposition du LEB et de la RC401, avec des quartiers ouest et des quartiers est.



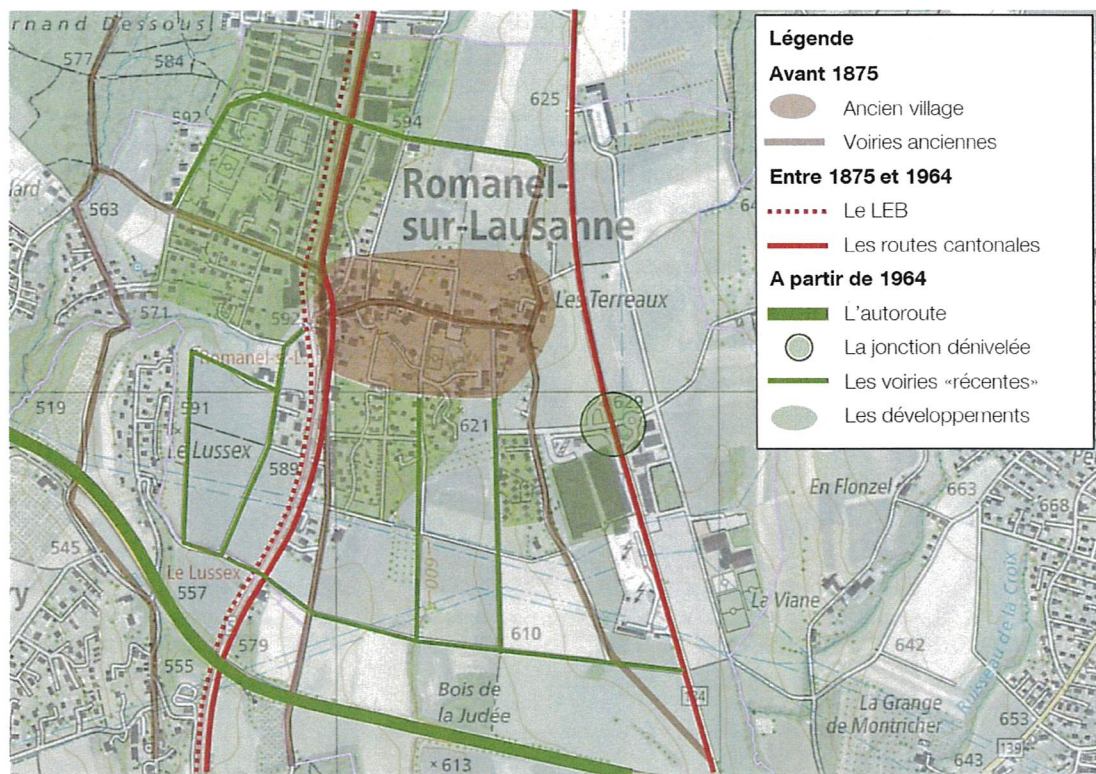


Figure 9 – Portrait historique rapide des voies de communication et phases de densification

Une relative asymétrie de la démographie est à souligner, en contraste avec une asymétrie des équipements publics et de l'accès à la nature :

- Les quartiers ouest comptent 2'200 habitants environ et près de 2'700 à l'état futur en comptant les densifications prévues ;
- Les quartiers est comptent un peu plus de 1'000 habitants et l'augmentation prévue est relativement faible ;
- Alors même que la population est plus importante à l'ouest, les principaux équipements publics sont situés à l'est, en contact avec le village historique : l'administration communale, le parc du Pré Quéron, les équipements scolaires, le Temple, le centre commercial, la salle polyvalente, l'administration communale, les petits commerces etc. A l'ouest, on ne trouve quasiment qu'une école et quelques restaurants. En revanche, l'accès au bois de Vernand-Dessous est beaucoup plus facile pour les habitants de l'ouest et cela constitue sans doute une aire de délasserment importante et appréciée, avec les rivières, le parcours Vita, etc. ;
- De manière générale, les voiries publiques sont moins qualitatives à l'ouest dans le quartier de la Covatannaz, puisqu'il s'agit d'aménagements âgés, que la voiture y est omniprésente et que la vitesse n'y est pas modérée. A l'inverse, le quartier du Petit-Bois situé à l'est dispose de voiries récemment réaménagées avec une meilleure modération des vitesses et une plus grande attractivité pour les modes actifs.

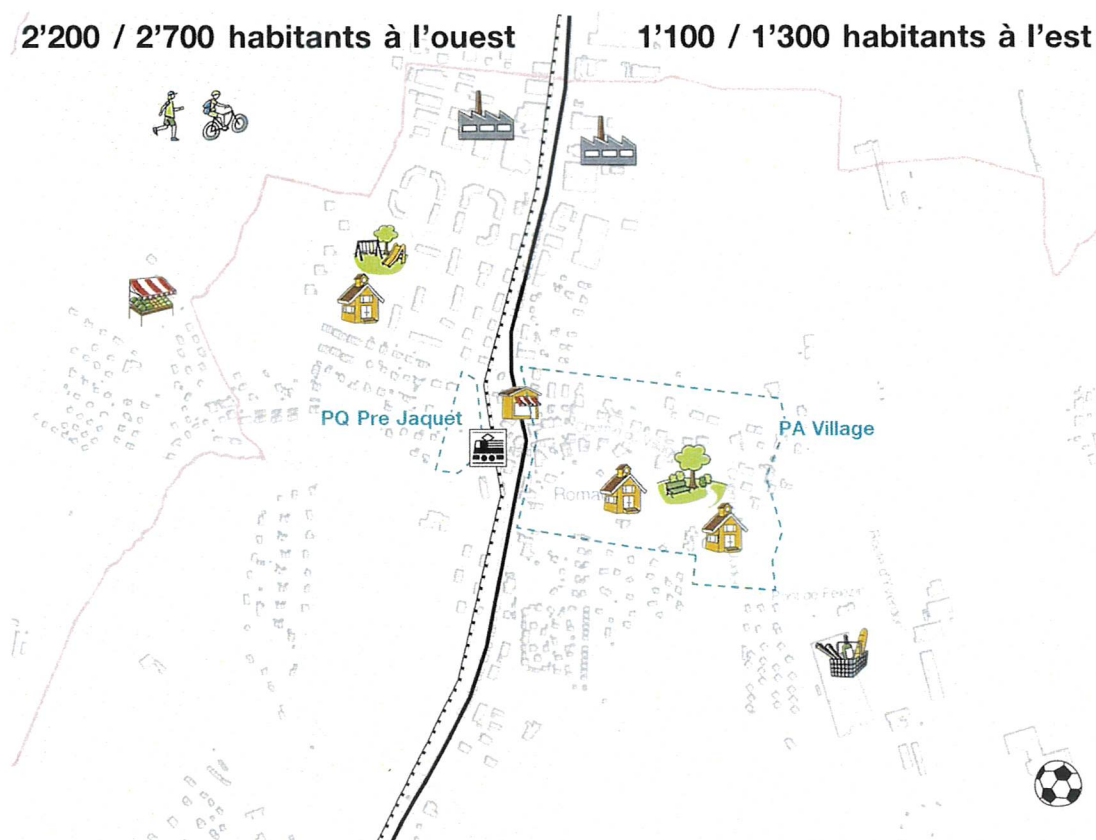


Figure 10 – Carte synthétique de la démographie et des équipements publics

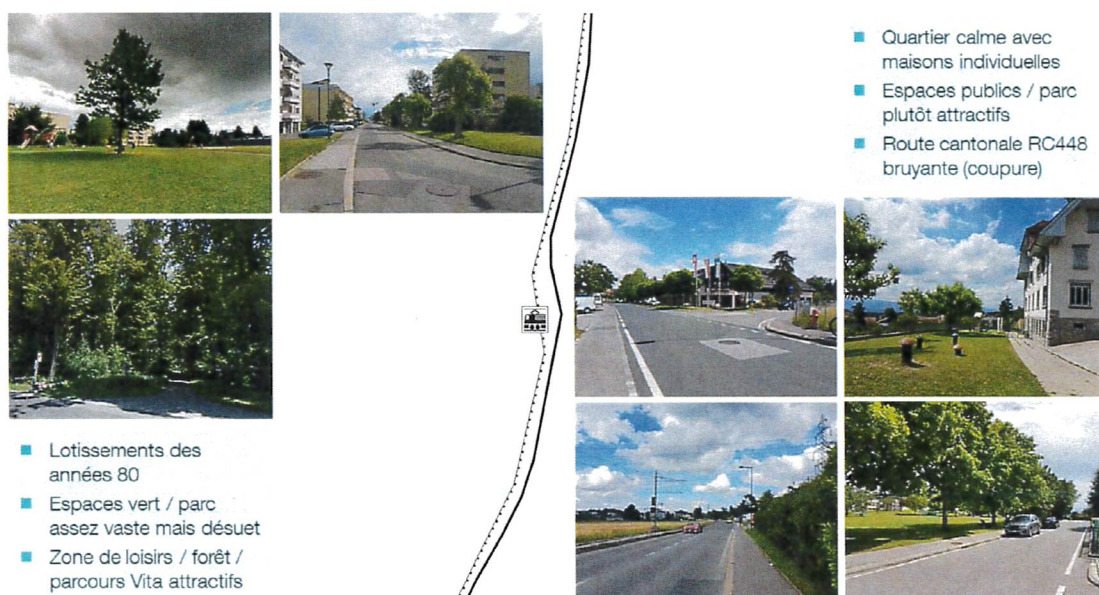


Figure 11 – Espaces publics : une asymétrie entre l'est et l'ouest



## 3.2 Hiérarchie et fonctionnement du réseau routier

### 3.2.1 Evolution de la hiérarchie du réseau routier cantonale

Le réseau routier cantonal est assez peu hiérarchisé aujourd'hui, puisque la RC 401 est considérée dans le réseau de base, de catégorie principale au même titre que la RC448. En revanche, la classification selon l'article 36 LRou mentionne la RC448 en route principale de 1<sup>ère</sup> classe et la RC401 en route principale de 2<sup>ème</sup> classe. En effet, la RC 401 inclut la traversée de localité de Romanel tandis que la RC448 n'a pas de section en traversée de localité et se connecte directement à la jonction autoroutière de la Blécherette.

Alors que des projets routiers sont prévus pour renforcer la jonction de la Blécherette du côté de la RC448, ce sont plutôt des mesures de modération qui sont prévues sur la partie sud de la RC401, afin de protéger le carrefour Prilly-Chasseur et d'éviter une trop forte surcharge de la traversée nord-sud de Prilly. Il est d'ailleurs évoqué la perspective d'un passage en domaine public communal de la RC401 en traversée de localité, dans les années à venir.

Stratégiquement, la modération de trafic à Romanel peut s'inscrire dans une dynamique à plus large échelle, qui est celle d'un déclassement progressif de la RC401, en traversée de Romanel mais également plus au sud. C'est donc plutôt la RC448 qui est amenée à porter le rôle le plus structurant pour le réseau routier. Cette augmentation du contraste entre les deux routes doit permettre à la commune de Romanel d'envisager une modération significative de la RC401 en traversée de localité.

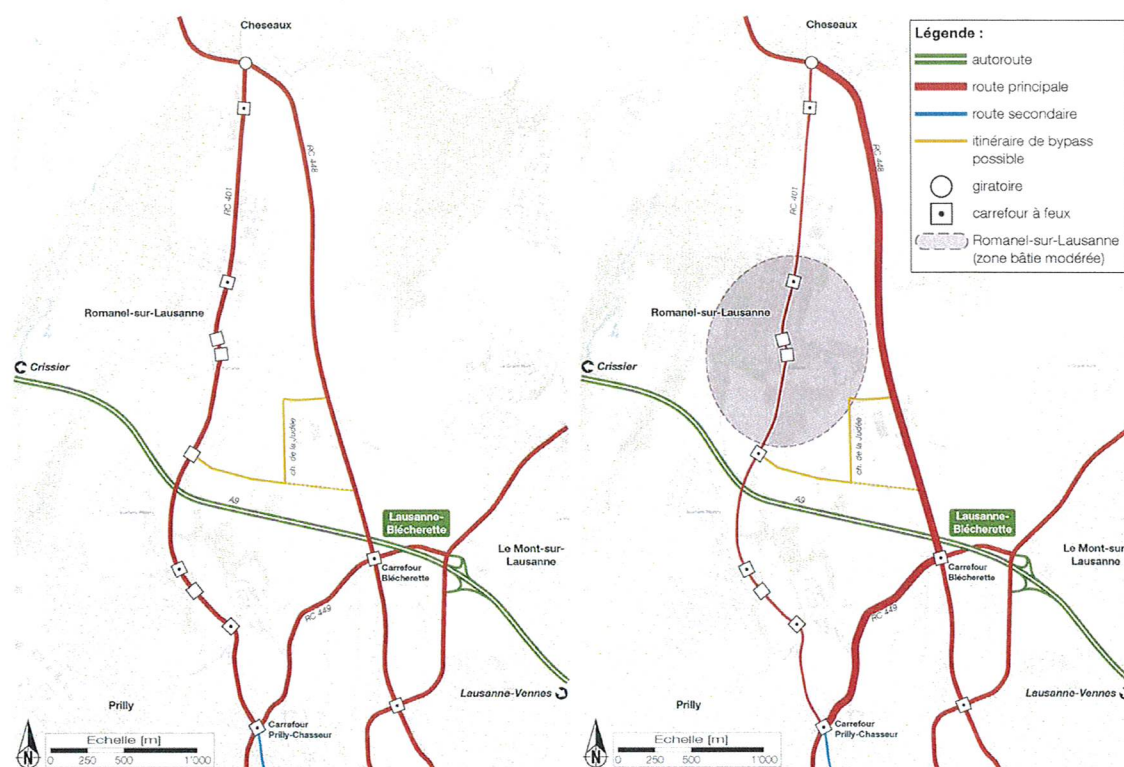


Figure 12 – Réseau routier actuel et réseau routier futur recommandé

Ainsi, avec une modération de trafic en traversée de localité de Romanel, il serait possible d'obtenir un temps de trajet d'environ 3-4 minutes plus long sur la RC401 que sur la RC448, alors que les temps de trajets sont égaux aujourd'hui. Cela permettrait d'initier un report vers la RC448 et de décharger la traversée de Romanel.



### 3.2.2 Rôles du barreau de la Sauge

Plusieurs projets routiers figurent dans différents documents de planification sur le territoire de Romanel, notamment :

- La liaison Crissier-Romanel ;
- Le barreau de la Sauge ;
- Le barreau de Fontany.

A l'époque, ces infrastructures routières importantes, parallèles à l'autoroute étaient projetées dans une toute autre approche que celle qui prévaut désormais. En effet, différentes lois sur la protection de l'environnement (OPB et OPair), sans compter le Plan Climat Vaudois ont été adoptés depuis. En outre, les créations de routes étaient imaginées en combinaison avec des urbanisations importantes sur des terres agricoles. Or les évolutions légales sur les zones à bâtir ont également amené à abandonner plusieurs projets immobiliers dans le sud-ouest de la commune.

Aujourd'hui, la liaison Crissier-Romanel semble hors de tout projet concret, mais le barreau de la Sauge, qui a fait l'objet d'un avant-projet, n'est pas explicitement abandonné mais ne semble pas non plus en voie de réalisation. Pour favoriser la modération de trafic à Romanel, la présente étude recommande de reconsidérer le rôle de cette voirie pour éviter de créer une connexion attractive entre les deux routes cantonales, car cela pourrait attirer un trafic opportuniste : les automobilistes souhaitant éviter les ralentissements à la Blécherette pourraient continuer à emprunter la RC401 et utiliser le barreau de la Sauge. C'est d'ailleurs un des buts affichés pour la création du barreau de la Sauge. Mais la présente étude défend l'idée qu'une fois que les conducteurs seront sur la RC401, il sera trop difficile de les faire basculer sur la RC448 car la géométrie est trop indirecte. Une grande partie continuera tout droit au travers de la commune de Romanel et continuera à y créer des nuisances importantes.

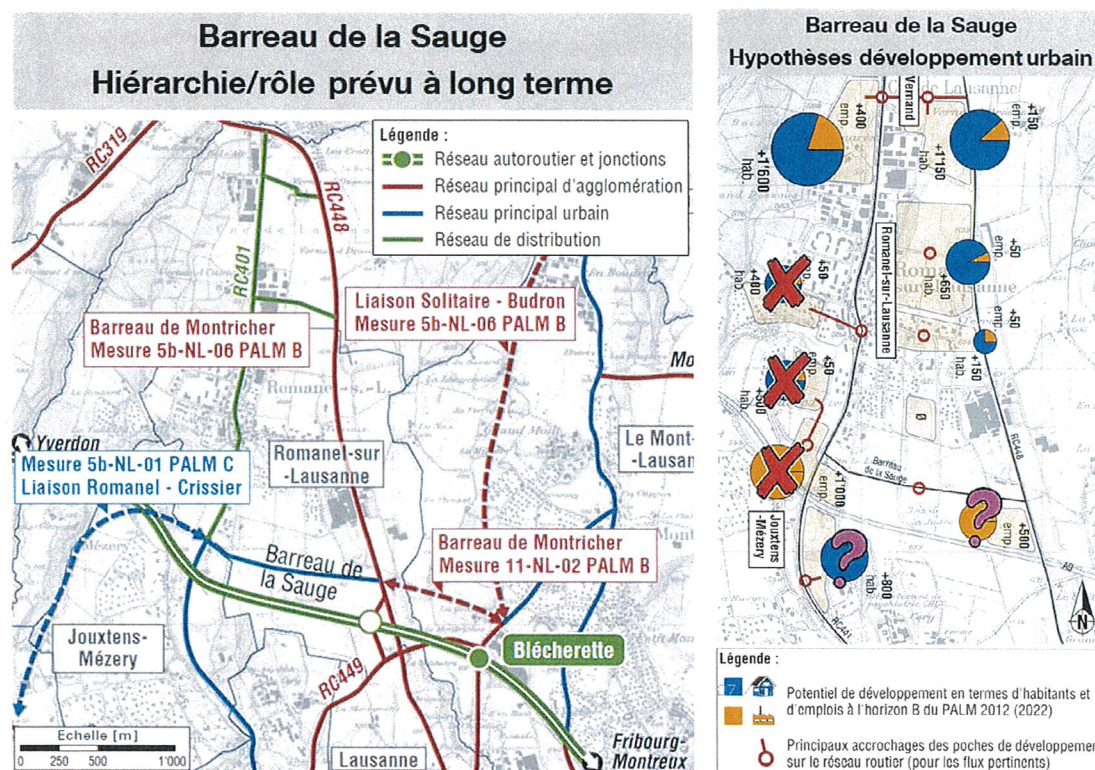
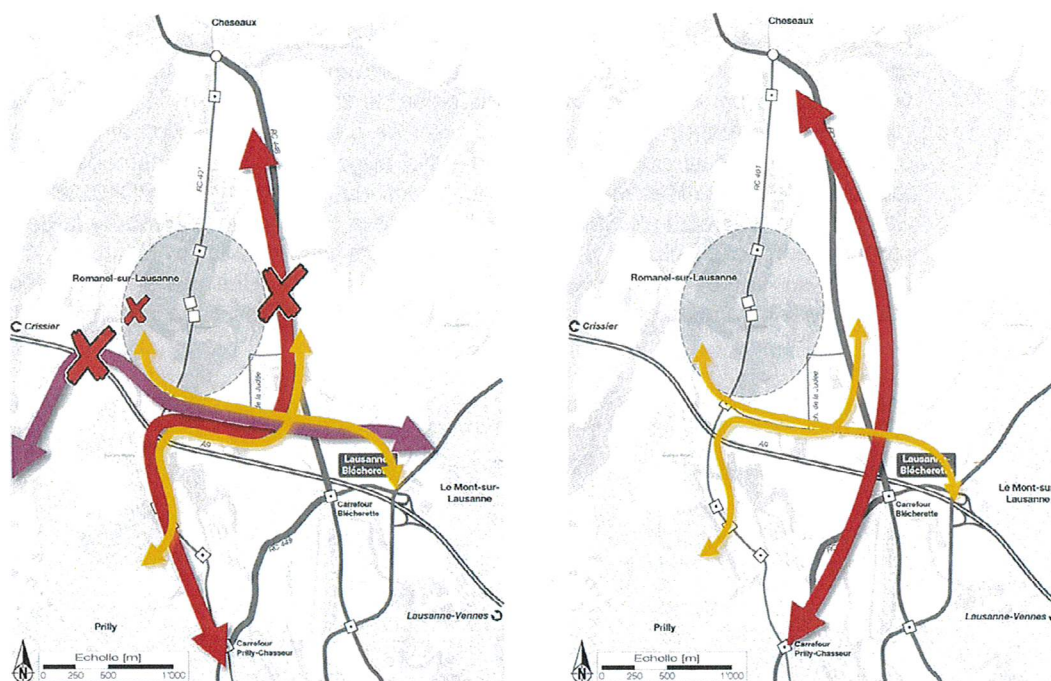


Figure 13 – Des projets routiers qui s'appuyaient sur une coordination urbanisme-transport qui n'est plus d'actualité

En termes d'apaisement du centre de Romanel, le barreau de la Sauge devrait avant tout permettre au trafic sortant du chemin du Lussex de rejoindre la jonction autoroutière sans passer par le chemin du Village. De même qu'il gagnerait à permettre l'accès à la Migros depuis Jouxten-Mézery sans passer par le chemin de la Judée.

En outre, plusieurs fonctions importantes pour les modes actifs sont portées aujourd'hui par le chemin de la Sauge et gagneraient à être consolidées, alors que les projets routiers antérieurs les dégradent ou les suppriment. Il s'agit notamment de :

- La connexion cyclable apaisée entre le village et Lausanne par le chemin de Sous-Bois → une traversée cyclable sécurisée du barreau de la Sauge doit être prévue ;
- La promenade et le délassement en pleine campagne : bon nombre de personnes font aujourd'hui leur footing ou se promènent simplement à pied sur ce chemin alors qu'aucun trottoir ne s'y prête actuellement, mais le trafic y est très faible à certaines heures → un aménagement piétonnier confortable et paysager pourrait y être développé.



Un barreau de la Sauge historiquement censé porter de nombreuses fonctionnalités routières, dont une partie a été annulée plus récemment.

Un barreau de la Sauge à repenser pour favoriser des usages locaux permettant de décharger les axes communaux en localité

Figure 14 – Chemin de la Sauge : une évolution de son rôle à prévoir

### 3.2.3 Charges de trafic et fonctionnement des carrefours

Les charges de trafic font partie des éléments à prendre en compte pour concevoir une stratégie de modulation. Dans certains cas, la modulation peut avoir pour but de rendre cette charge de trafic plus acceptable tout en la maintenant. Dans d'autres cas, elle vise à faire diminuer le trafic sur un réseau de quartier pour le rabattre sur un réseau collecteur, plus structurant. Enfin, la modulation peut permettre aux habitants de réaliser leurs déplacements de courte distance en modes actifs plutôt qu'en voiture, faisant ainsi diminuer les charges de trafic locales.

Concernant le trafic journalier moyen, il est à relever que la route cantonale traversant le village accueille des flux de l'ordre de 11'000 à 13'000 véhicules par jour. Ces charges sont relativement élevées et pourraient diminuer avec une modulation sur la route cantonale. Même sans diminution, il semble possible



d'avoir une atténuation de l'effet de coupure lié aux véhicules, grâce à une vitesse réduite et à des gabarits légèrement resserrés.

Les charges de trafic sur le réseau communal sont relativement faibles, entre 1'500 et 3'000 véhicules par jour. Le chemin des Golliettes et le pont de Félezin accueillent des charges plus élevées en lien avec leur rôle de collecteur, de l'ordre de 4'000-4'500 véhicules par jour. Par rapport à sa situation dans le tissu bâti et à sa relative étroitesse, c'est surtout la charge de 3'000 véh/j sur le chemin du Village qui représente un enjeu de diminution grâce à la modération et au report spatial sur d'autres itinéraires. Le chemin du Taulard est relativement peu chargé, mais son intersection régulée avec le LEB peut poser des soucis de formation de files d'attente. En entrée, les files d'attente peuvent gêner la route cantonale, tandis qu'en sortie, l'espace manque et il est occupé par les voitures en attente. De sorte que les cycles ont de la peine à remonter la file d'attente et les piétons sont très à l'étroit sur le trottoir.

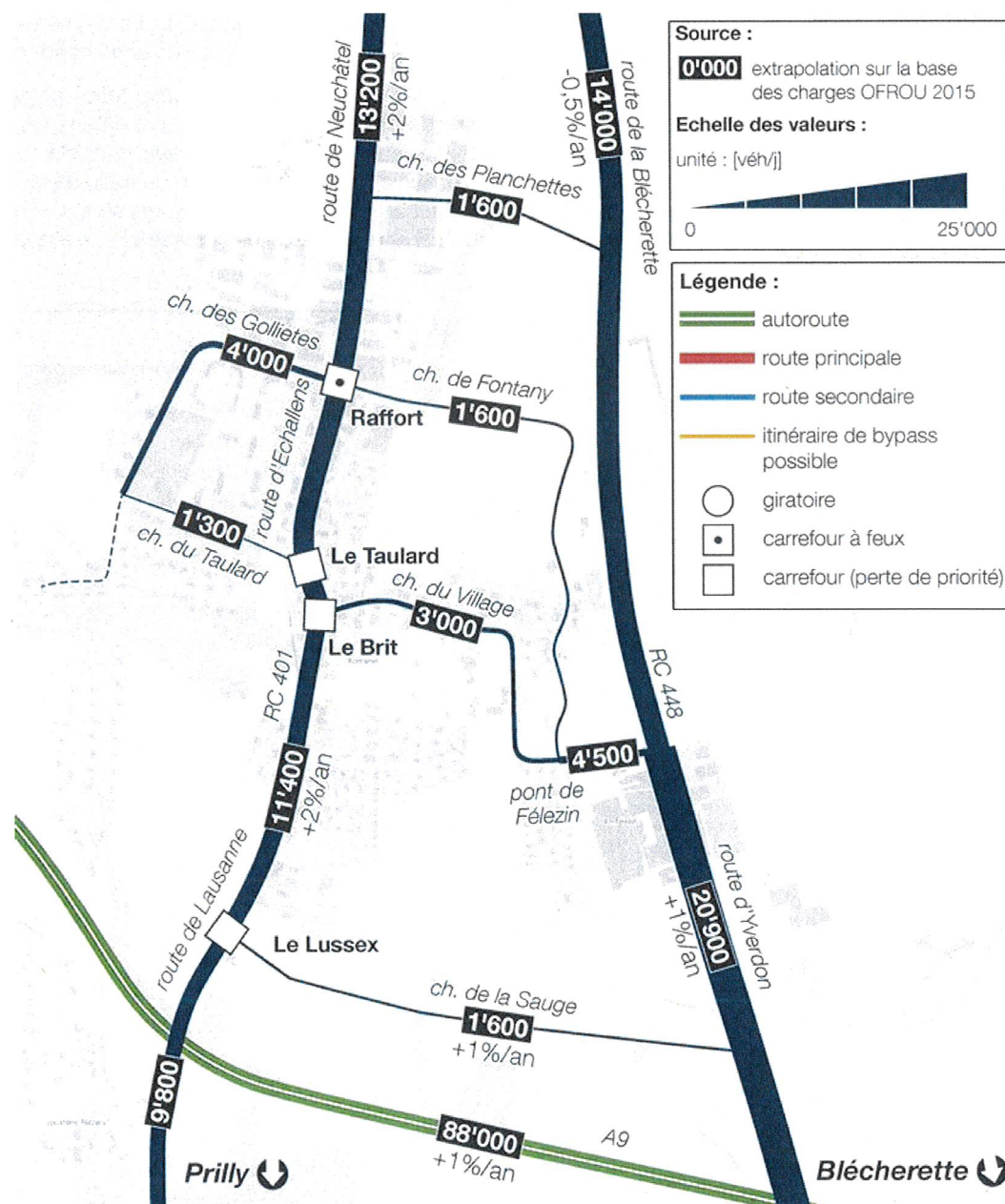


Figure 15 – Charges de trafic journalières (TJM) à l'état actuel



Les charges à l'heure de pointe du soir (ci-après) permettent d'avoir une meilleure idée de la répartition des flux de trafic dans la commune, ainsi que d'évaluer la capacité utilisée théorique des carrefours. En termes de diagnostic pour la modulation, il est à retenir que :

- Le chemin des Golliettes joue un rôle de collecteur principal pour tout le quartier de la Covatannaz situé à l'ouest, avec environ 60% des flux en entrée/sortie, contre 40% en lien avec le chemin du Taulard → cela pose la question de renforcer le rôle du chemin des Golliettes pour diminuer la présence du trafic sur le chemin du Taulard où les enjeux pour les modes actifs sont plus forts ;
- Les flux empruntant le chemin du Taulard sont naturellement principalement orientés vers le sud ;
- Le carrefour du Raffort est fortement sollicité aujourd'hui mais présente encore quelques réserves de capacité. Plusieurs mesures sont prévues dans les études connexes pour renforcer la capacité de ce carrefour face à l'augmentation de capacité du LEB, notamment en dissociant les mouvements en conflit avec le LEB des autres mouvements qui en sont indépendants ;
- Idem pour le carrefour du Lussex, actuellement non régulé : l'augmentation de capacité du LEB, en parallèle de la densification prévue au sud-ouest de la commune ont amené les études antérieures à proposer la création d'un carrefour à feux incluant un passage dénivelé. Il s'agit donc d'une transformation importante et coûteuse, sur laquelle la modulation de trafic dans la commune devrait pouvoir s'appuyer → cela permet de décharger le chemin du Brit, qui sera d'ailleurs piétonnisé (voir chapitre suivant sur les transports publics) et en cascade de considérer une requalification du centre.

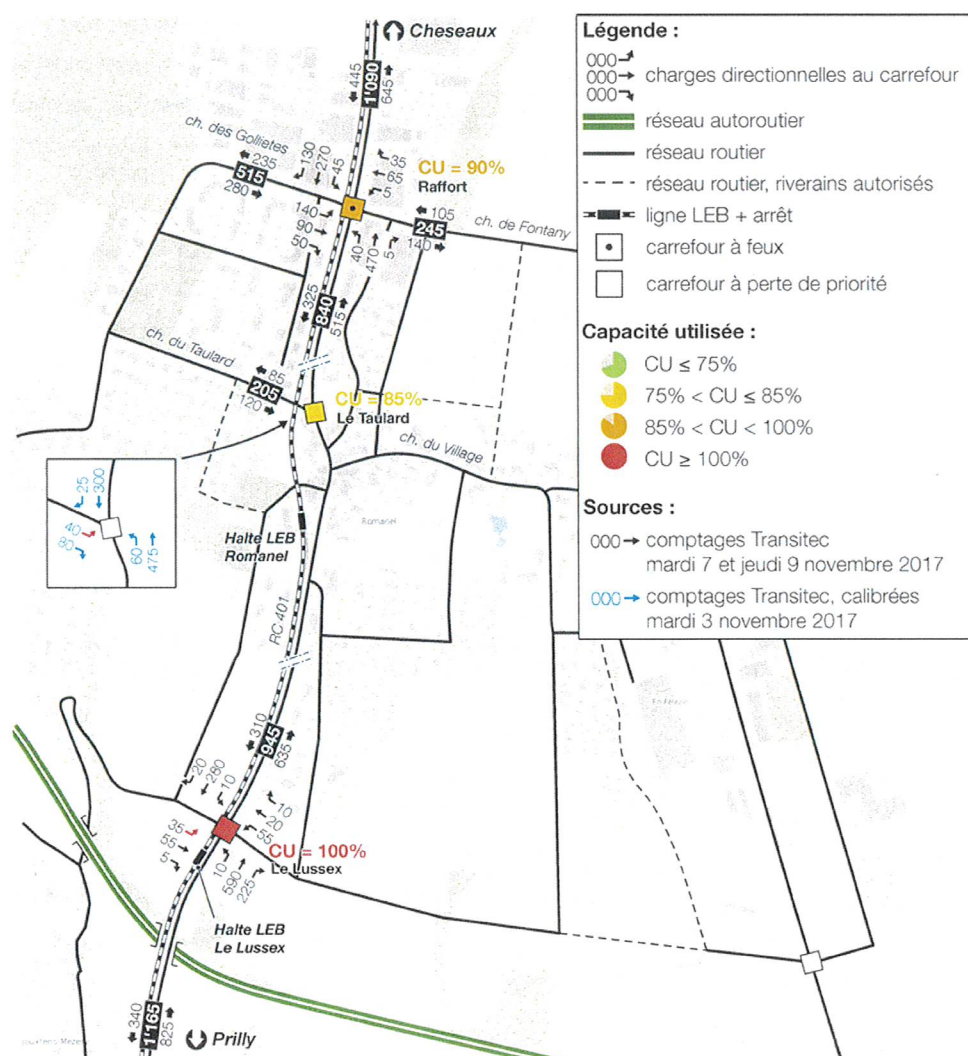


Figure 16 – Charges de trafic à l'heure de pointe du soir (HPS) pour l'état actuel

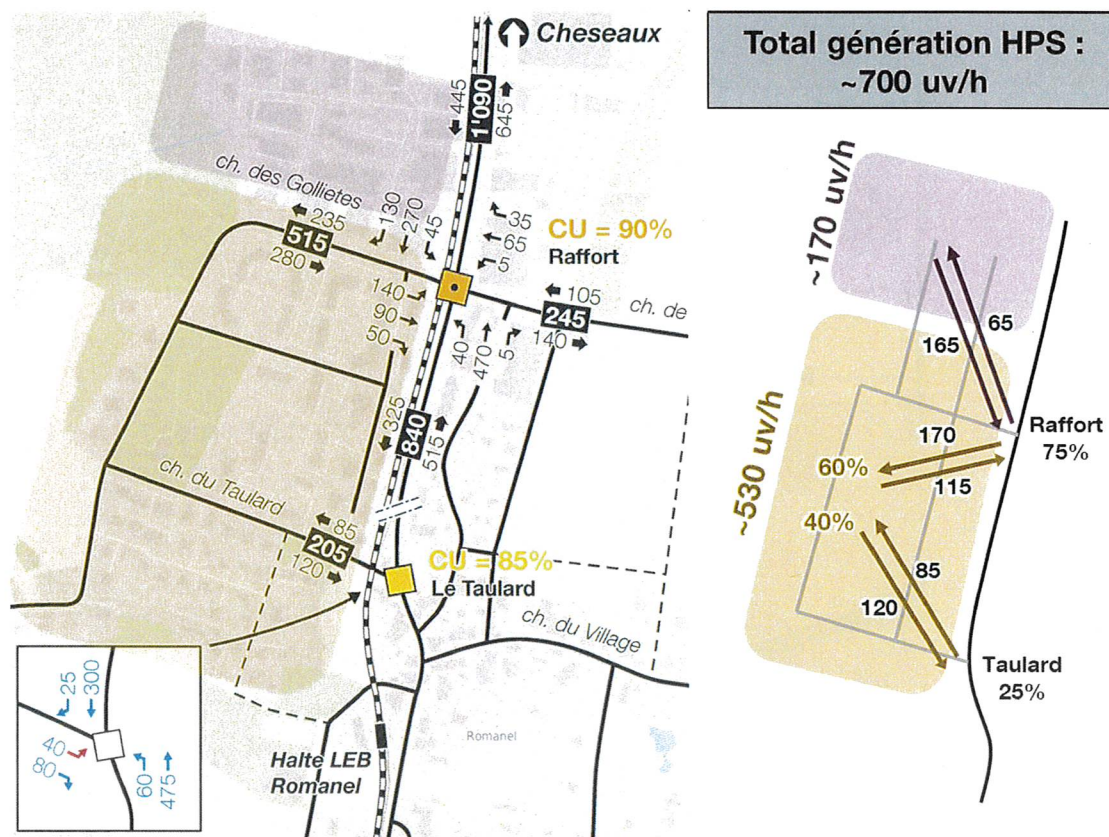


Figure 17 – Zoom sur l'accessibilité routière au quartier de la Covatannaz

### 3.3 Desserte en transports publics

#### 3.3.1 Desserte actuelle

La commune de Romanel est desservie de façon qualitative par le LEB, dont l'aire de desserte couvre presque entièrement tout le périmètre bâti, hormis le quartier situé au chemin des Noyers près de la Migros. Au-delà de cette desserte uniquement orientée « nord-sud », on ne recense pas d'arrêts de bus.

Cette bonne qualité de desserte n'est pas forcément bien mise à profit si l'accessibilité multimodale aux arrêts n'est pas suffisante. Il s'agit essentiellement de l'accessibilité piétonne à la halte du LEB ainsi qu'en intermodalité. En termes de diagnostic, l'accès à la halte RER par l'est du village subit un manque de confort pour les piétons sur le chemin du Village et en traversée de la route cantonale, ainsi que sur le domaine public communal à l'approche des quais. En outre, le stationnement vélo aux abords de la halte du LEB n'est pas suffisant ni en qualité ni en quantité pour que l'intermodalité « vélo + LEB » soit du même niveau de qualité que celle offerte par le LEB.

A nouveau, un travail sur le plan de circulation et la modération de trafic peut aider à décupler l'intérêt de la desserte assurée par le LEB.



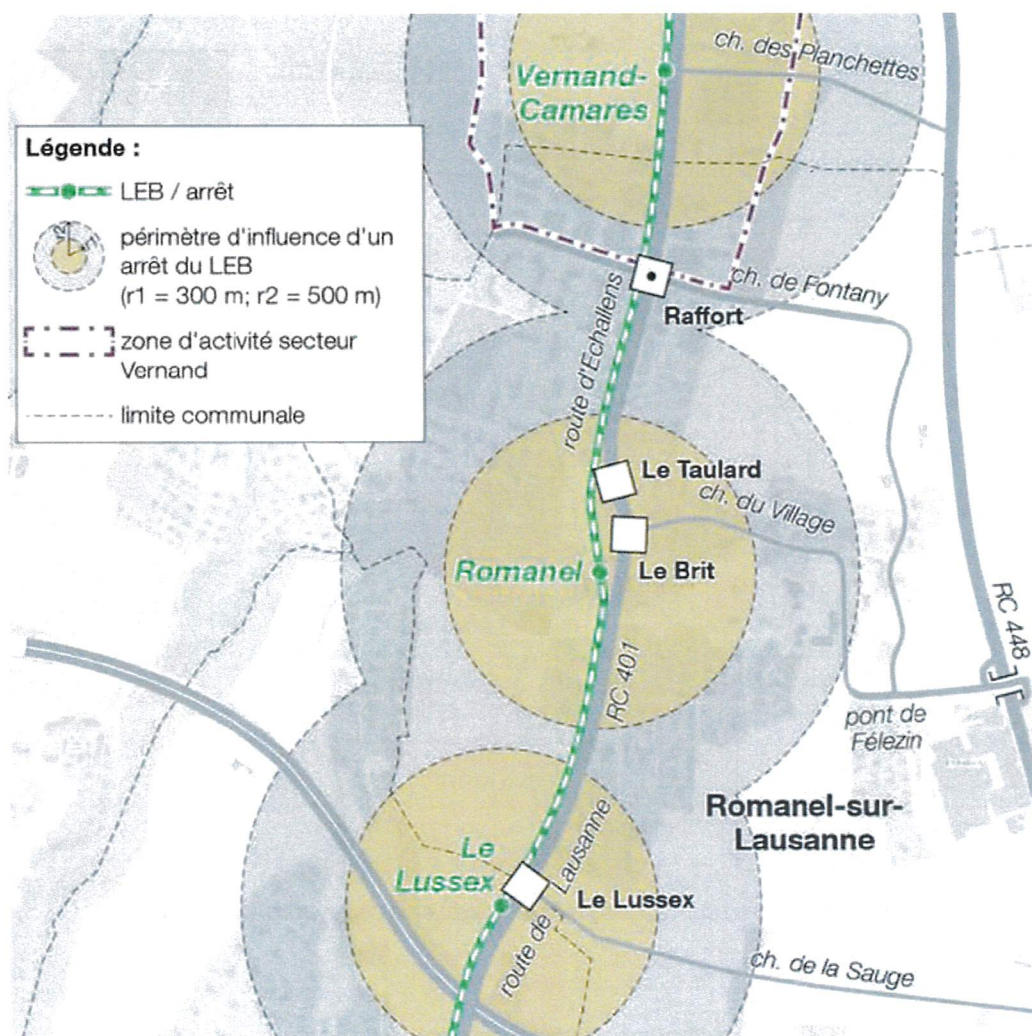


Figure 18 – Aire géographique de desserte du LEB

### 3.3.2 Projets de renforcement du LEB

Suite à plusieurs années de travaux (toujours en cours en 2021), le LEB est en voie de connaître un important renforcement de son offre, tant en cadence qu'en régularité. Il s'agit en effet d'un des axes forts de transports publics de l'agglomération.

Le renforcement de la cadence a plusieurs impacts sur la commune, à anticiper :

- Une pression accrue sur tous les flux de trafic traversant les voies ferrées :
  - Au chemin du Taulard, avec des barrières fermées plus souvent et plus longtemps → **cela crée une légitimité à envisager un réaménager sur ce chemin et une réorientation du trafic sur le chemin des Golliettes ;**
  - Au chemin des Golliettes, de façon similaire. Une étude a permis d'étudier plusieurs variantes pour pallier cette difficulté. La création d'un passage dénivelé a été écartée par les études antérieures, pour des raisons d'emprise et de coûts, mais également parce que l'espace à disposition permet de renforcer suffisamment la capacité du carrefour par des mesures de réaménagement en surface → **le fait que des mesures soient prévues de facto au carrefour du Raffort renforce la légitimité à diminuer le rôle routier du chemin du Taulard ;**



- Une plus grande facilité à circuler sur le chemin du Lussex, qui disposera d'une connexion dénivelée à la route cantonale et sera donc « sorti » de l'influence du LEB → **cela crée une légitimité accrue pour modérer voire couper le trafic à proximité du chemin du Brit ;**

Pour mieux illustrer les recommandations des études antérieures concernant le carrefour du Raffort, la présente étude a produit une esquisse illustrative (ci-après). En résumé, une étude de régulation lumineuse menée précédemment par Transitec a permis de proposer les mesures suivantes :

- Allongement de la présélection du tourner-à-droite sur la branche nord : cette mesure permet de protéger le tout-droit d'une gêne provenant du mouvement de tourner-à-droite, qui est bloqué lors du passage du LEB ;
- Création de deux présélections au lieu d'une sur la branche ouest, pour augmenter le débit en sortie du chemin des Golliettes, compensant le fait qu'il soit bloqué plus régulièrement ;
- Création de deux présélections sur le chemin de Fontany, permettant de garantir un bon écoulement en tourner-à-droite vers Cheseaux même lorsque le tout-droit vers le chemin des Golliettes est bloqué par le passage du LEB.

Ce projet routier mérite d'être approfondi par des études ultérieures car des questions d'emprises se posent et doivent être précisées. Ce projet routier devrait permettre de déclencher des déclassements routiers au centre du village grâce à une hiérarchisation plus forte du réseau routier (voir partie « Vision directrice »).

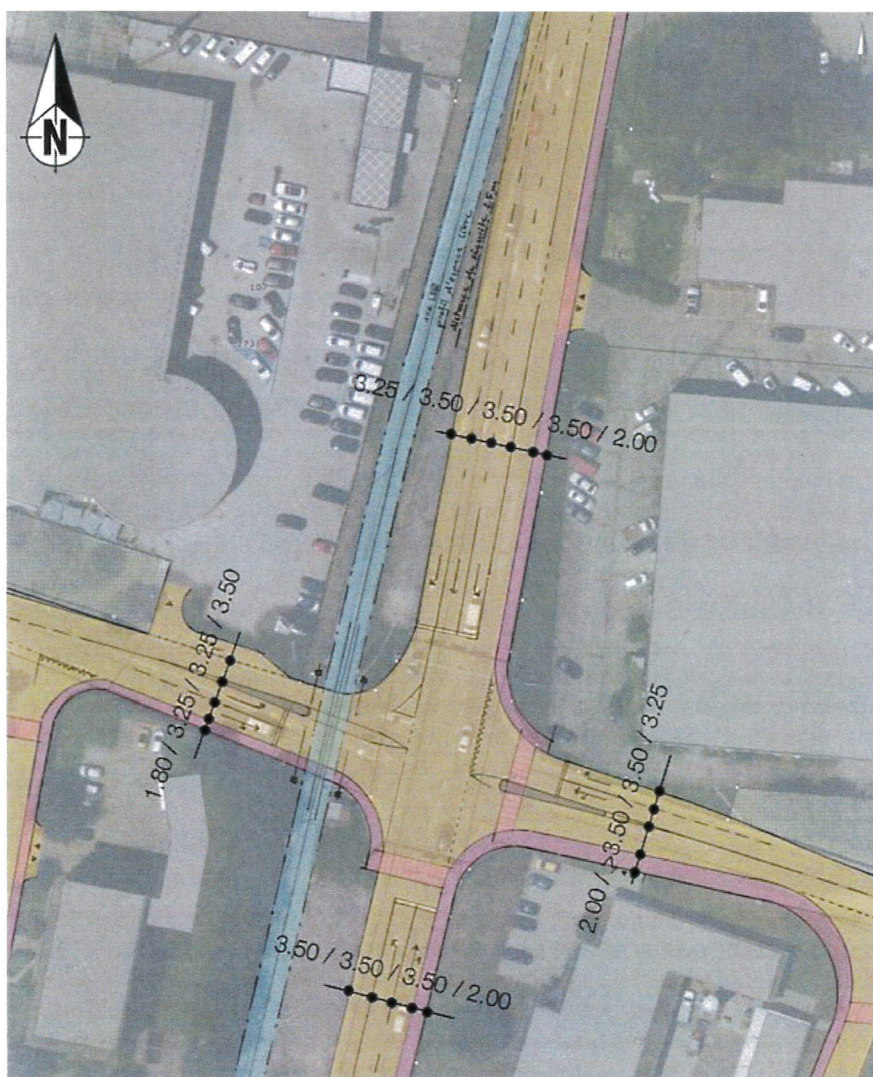


Figure 19 – Esquisse illustrative des mesures de renforcement du carrefour du Raffort

En complément à ces adaptations des carrefours en lien avec l'augmentation de fréquence du LEB, il faut décrire le projet de réaménagement de la gare du LEB au centre de Romanel. En effet, ce projet important va se réaliser prochainement et transformer les façons de se déplacer au centre, au travers de plusieurs mesures :

- Création d'un passage inférieur dénivelé au chemin du Brit → les modes doux pourront traverser les voies ferrées sans attendre l'ouverture des barrières du LEB et le chemin du Brit sera dédié uniquement aux modes doux ;
- En corrélaire, le chemin du Brit sera donc fermé au trafic, ce qui reportera les flux motorisés vers le sud au chemin du Lussex.

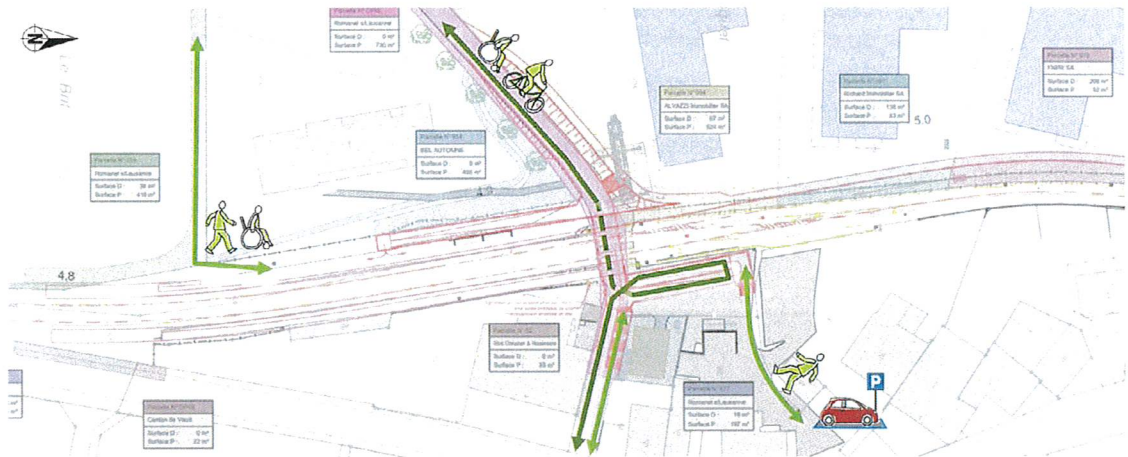


Figure 20 – Plans du réaménagement de la gare du LEB et mise en valeur des liaisons MD

En lien avec ce réaménagement, plusieurs remarques peuvent être faites :

- Les plans ne semblent pas mentionner de stationnement vélo de chaque côté, alors même que l'intermodalité vélo+LEB mériterait d'être développée ;
- Le domaine public communal ne semble pas faire l'objet d'adaptations pour l'heure. Or entre la gare et la route cantonale, le chemin du Brit n'est pas aménagé pour les modes doux actuellement, hormis une bande piétonne ;
- De même, l'augmentation de l'attractivité du LEB à l'issue des chantiers amènera une pression accrue sur les traversées piétonnes de la route cantonale, et il semble stratégique d'améliorer la perméabilité de cet axe, grâce à une modulation du trafic.

### 3.4 Mobilités actives

Un diagnostic complet pour les mobilités actives (piétons et vélos) permet d'alimenter avec justesse la stratégie de modulation du trafic, car cette dernière doit leur permettre de récupérer de l'espace et de la sécurité, ainsi qu'un meilleur maillage du réseau.

La commune de Romanel présente l'avantage d'avoir un territoire bâti de façon relativement compacte autour d'un centre constitué par l'intersection des axes est-ouest avec la route cantonale. Relativement plat, la majorité des logements est comprise dans un cercle de 500 mètres autour du centre, et quasiment tout le territoire est compris dans un cercle de 1 kilomètre.

Ainsi, les modes actifs sont probablement les plus pertinents pour ces distances, car ils génèrent peu de nuisances, sont rapides et fiables, ainsi que peu coûteux pour l'utilisateur comme pour la collectivité. En particulier, la marche semble pertinente pour mieux relier l'est et l'ouest du village, via les voiries « traversantes » que sont le chemin du Taulard, le chemin du Brit et le chemin du Village. Comme ces trois axes ne sont pas alignés l'un en face de l'autre, la traversée d'un quartier à l'autre inclut le besoin de cheminer le long de la route cantonale dans de bonnes conditions.



Or aujourd'hui, plusieurs raisons font que la marche n'apparaît comme une solution évidente pour se déplacer à Romanel, notamment car :

- Les trottoirs sont trop étroits par rapport aux normes et peu attractifs car souvent discontinus et facilement franchissables par les voitures ;
- Les traversées régulées des voies ferrées et de la route cantonale induisent parfois de longs temps d'attente et surtout, dans des conditions peu confortables (Cf point précédent) ;
- Le cheminement le long de la route cantonale est bruyant et exposé aux véhicules donc peu rassurant.

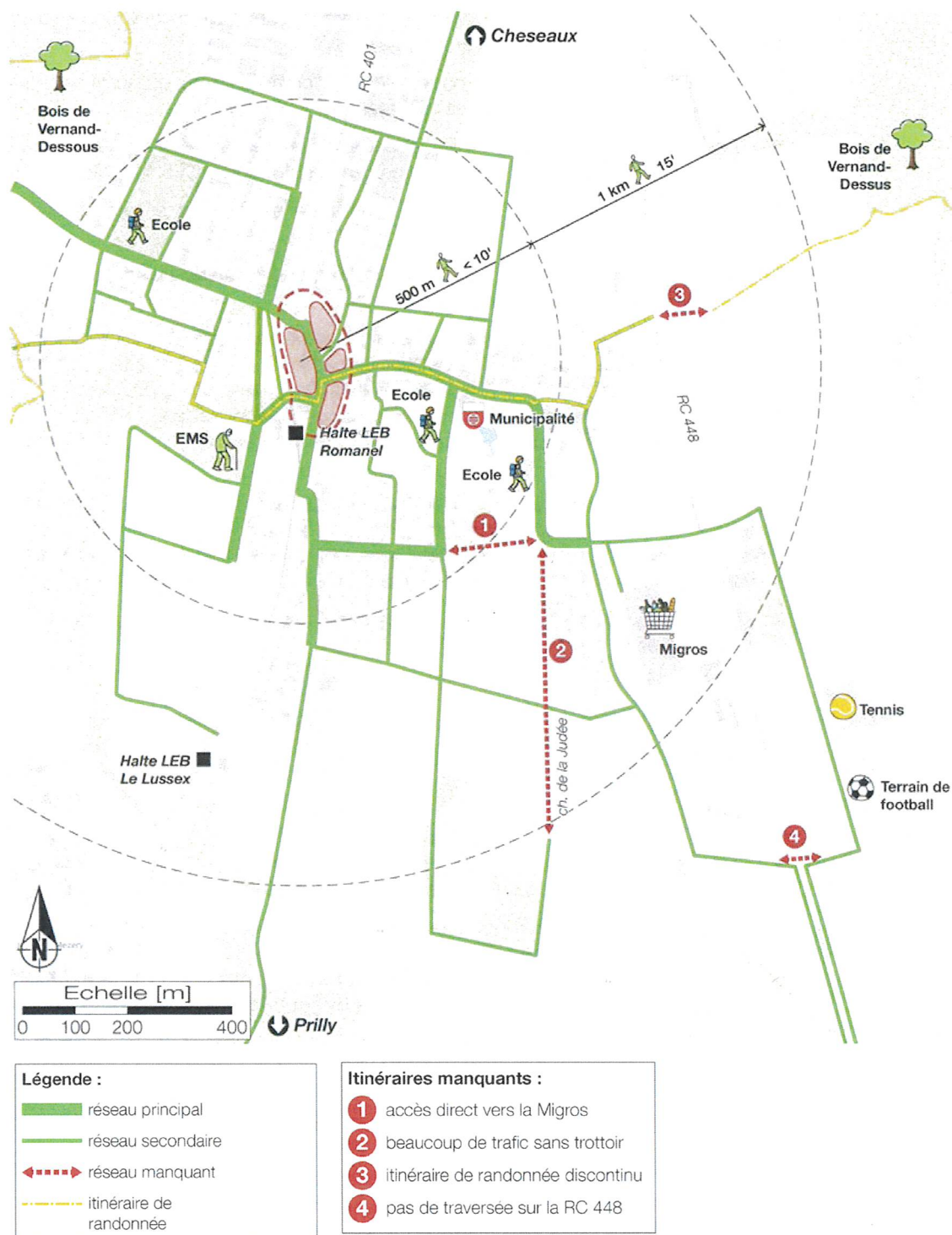
**On peut donc en conclure qu'une stratégie de modération du trafic visant à améliorer le confort de la marche serait très efficace à Romanel.**

Pour ce qui est du vélo, il s'agit également d'un mode de transport attractif pour les déplacements internes à la commune, quoique les distances soient très courtes. En effet, il ne faut pas oublier que le vélo – et notamment le vélo électrique – constitue une alternative intéressante pour les automobilistes car il s'agit d'un individuel pour lequel la personne maîtrise son itinéraire et son horaire... avec l'avantage que le temps de trajet est beaucoup plus fiable et le temps de recherche d'une place de stationnement est plus court.

Mais surtout, le vélo constitue une option intéressante pour rejoindre Prilly/Lausanne. En effet, pour toutes les liaisons qui ne sont pas à destination de Chauderon ou du Flon, le vélo concurrence facilement le LEB car il permet d'éviter un transbordement tout en offrant des temps de trajet intéressants. Aujourd'hui à Romanel, plusieurs freins peuvent sembler dissuasifs pour attirer de nouveaux cyclistes :

- La route cantonale n'est pas équipée de pistes cyclables, l'éclairage nocturne est limité, les vitesses sont élevées ;
- Le stationnement vélo public sur voirie est peu développé voire pas développé du tout ;
- Les itinéraires alternatifs à la route cantonale ne sont pas mis en valeur : le chemin de Sous-Mont constitue une liaison intéressante vers le centre de l'agglomération mais son débouché sur la RC401 n'est pas équipé de présélections sécurisées pour les vélos, ni de panneaux indicateurs permettant d'améliorer la lisibilité de l'itinéraire. De même, l'intersection avec le chemin de la Sauge n'est pas sécurisée ;
- De même, un itinéraire fléché et sécurisé pourrait être créé jusqu'à la Migros et aux terrains de sport du chemin du Marais, par exemple via un itinéraire sécurisé et un trottoir mixte au pont de Félezin ;

Ainsi, l'usage du vélo dans de bonnes conditions de sécurité et de confort se restreint aujourd'hui à évoluer en VTT dans les forêts voisines, par manque d'espace et d'infrastructures sur les voiries publiques, qui sont aujourd'hui essentiellement des routes. **La modération du trafic peut ainsi représenter un atout majeur pour sécuriser les cyclistes et dégager des espaces pour créer du stationnement vélo sur voirie.**





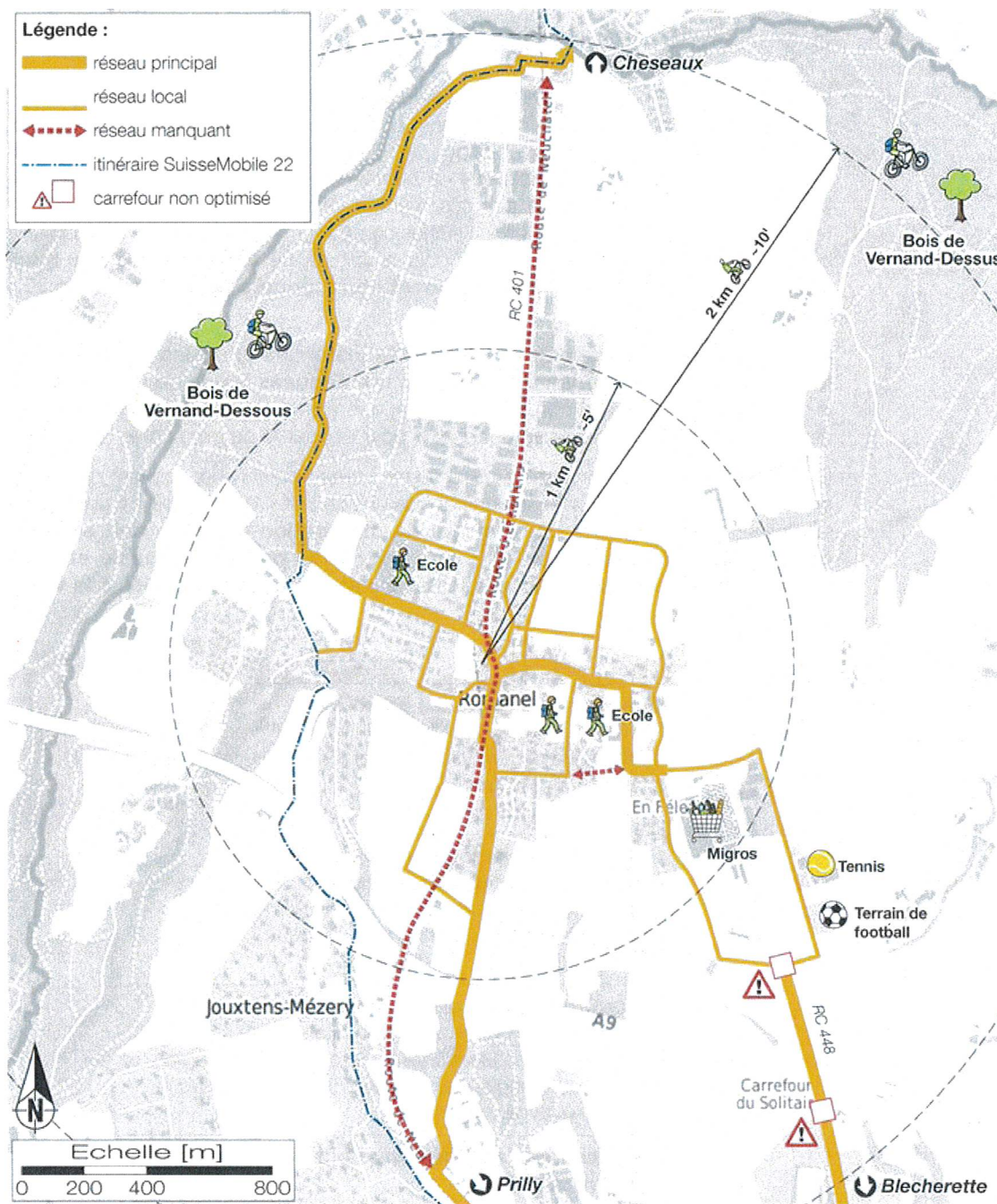


Figure 22 – Carte schématique du potentiel d'amélioration du réseau cyclable et principales lacunes

### 3.5 Synthèse du diagnostic

La stratégie de modulation doit non seulement permettre de limiter les vitesses pratiquées par les automobilistes mais également de répondre au diagnostic multimodal de mobilité. Pour cela, la figure ci-après présente un diagnostic synthétique détaillé dans la légende ci-dessous. De manière générale, il est à retenir que le village semble être un territoire « traversé » par des infrastructures de transports et « isolé » des polarités voisines par ces mêmes infrastructures. L'aménagement du domaine public représente un patrimoine qui influence sur les comportements de mobilité des habitant.e.s et aujourd'hui, cet héritage est essentiellement conçu pour la voiture. **Le trafic est très peu modéré, sauf dans le quartier du Petit-Bois, où l'aménagement correspond à celui d'une zone 30 avec toutefois un régime à 50 km/h.**

**Le potentiel d'amélioration des continuités piétonnes et cyclables est d'autant plus élevé que le territoire est de taille limitée et que de nombreuses lignes de désir est-ouest existent.** Ainsi, la modulation de trafic doit non seulement être opérée dans les quartiers mais également en traversée du centre du village sur la route cantonale 401, pour permettre de mieux relier les quartiers est et ouest.

La densification de la commune amène de nouvelles populations, souvent de jeunes couples avec des enfants, dont les attentes sont en général plus de sentiment de sécurité, de confort et de convivialité pour eux et leurs enfants. Ainsi, **la stratégie de modulation du trafic doit avant tout permettre de changer de paradigme pour aller vers une vision plus multimodale et active de la mobilité, notamment via une diminution des vitesses et des espaces dédiés à la voiture, au profit de la vie locale.**

	<p><b>Deux routes cantonales parallèles</b> Avec des charges de trafic similaires → d'importantes nuisances liées au trafic en traversée du village et un effet de coupure important</p>
	<p><b>Un réseau routier local traversant les zones bâties sans modulation de trafic</b> Pas de mise en valeur des centralités de quartier, des trottoirs historiquement étroits, un manque d'attractivité pour les modes doux</p>
	<p><b>Un centre peu accueillant, fragmenté</b> par la route par cantonale et les routes communales, une multitude de carrefours, beaucoup de bruit routier accentué par les feux, un manque de continuité des trottoirs, aucun mobilier en faveur des piétons</p>
	<p><b>Des mesures de modulation de trafic minimales dans les quartiers</b> Des voiries étroites, quelques décrochements verticaux ou carrefours plateaux.</p>
	<p><b>Des liaisons de mobilité douce vers le reste de l'agglomération incomplètes</b> Des tronçons qualitatifs mais peu accessibles car sans continuité à travers de la ville. Uniquement des liaisons apaisées « Suisse Mobile » mais pas de liaisons directes sur les axes cantonaux.</p>

Figure 23 – Légende du diagnostic multimodal de mobilité



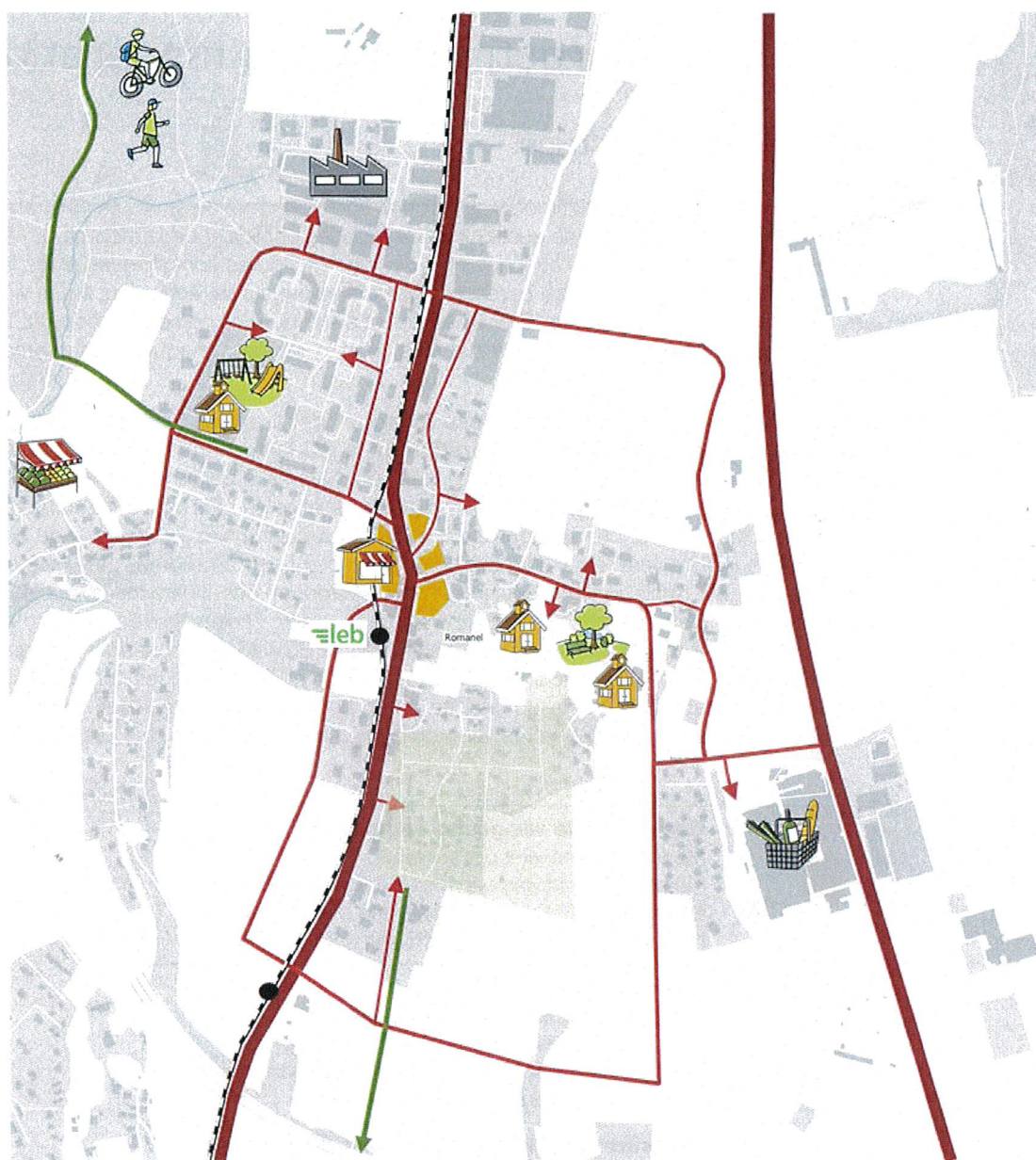


Figure 24 – Synthèse du diagnostic multimodal

## 4. Vision directrice pour la modulation

### 4.1 Vision directrice

Faisant suite au diagnostic multimodal, la vision directrice permet de structurer la stratégie de modulation autour d'un projet communal de gestion de ses espaces publics et de la mobilité. En effet, la modulation de trafic ne se fait pas du jour au lendemain car les procédures sont longues et les linéaires de voirie à traiter sont importants. Ainsi, il est essentiel que tous les projets se raccordent à une vision directrice pour assurer une bonne cohérence entre les mesures et éviter qu'elles ne se contredisent. En outre, c'est une clé pour rationaliser tous les investissements dans le temps : chaque investissement doit « tirer à la même corde ».

**Avant tout, la vision directrice propose de structurer la mobilité autour de la requalification du centre du village, grâce à une modulation de la RC 401 et une amélioration des conditions de marche.** Car le centre du village doit être considéré comme le point de passage privilégié pour relier les quartiers est et ouest mais également pour rejoindre la halte du LEB à pied. La modulation du trafic dans les quartiers est et ouest permet également de mieux circuler à pied ou à vélo et de circuler d'un quartier à l'autre. Les liaisons vers l'extérieur de la commune seront déjà améliorées par une meilleure accessibilité piétonne au LEB, mais il s'agit également de développer des itinéraires cyclables vers les polarités voisines, en cohérence avec la modulation de trafic. Enfin, l'accessibilité routière n'est pas oubliée : le réseau structurant d'agglomération est transféré vers la RC 448 et l'accessibilité à Romanel se fait par un réseau collecteur « par l'extérieur », permettant de gérer les nuisances aux endroits où il y a moins d'usagers vulnérables et moins de densité bâtie. Le réseau collecteur est constitué au nord par les chemins de Fontany et des Golliettes, ainsi qu'au sud par les chemins du Lussex et de la Sauge.

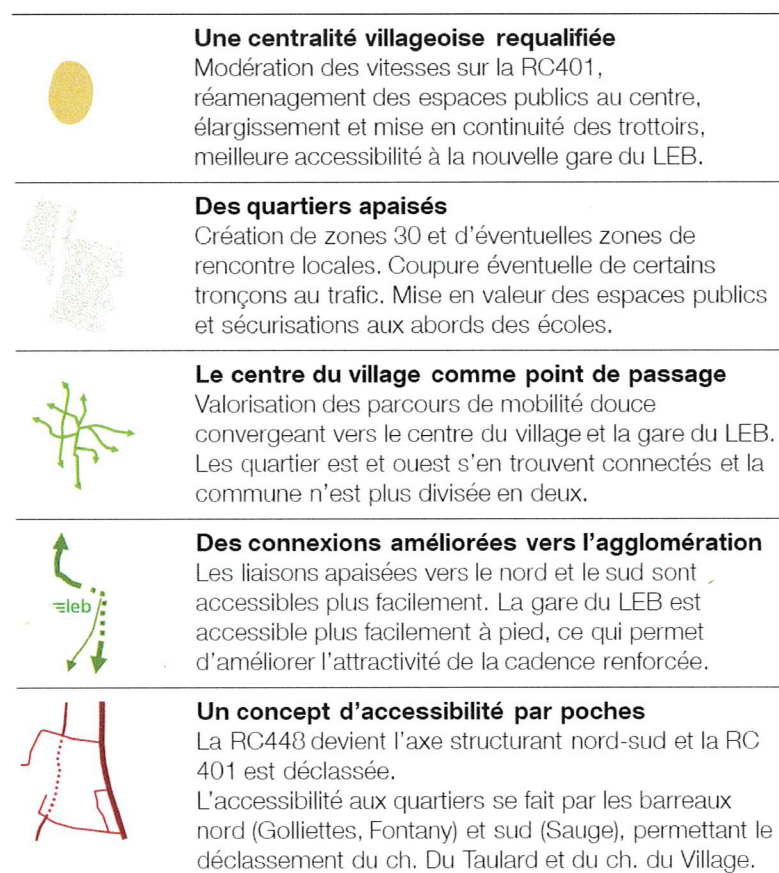


Figure 25 – Vision directrice en 5 leviers d'action : légende



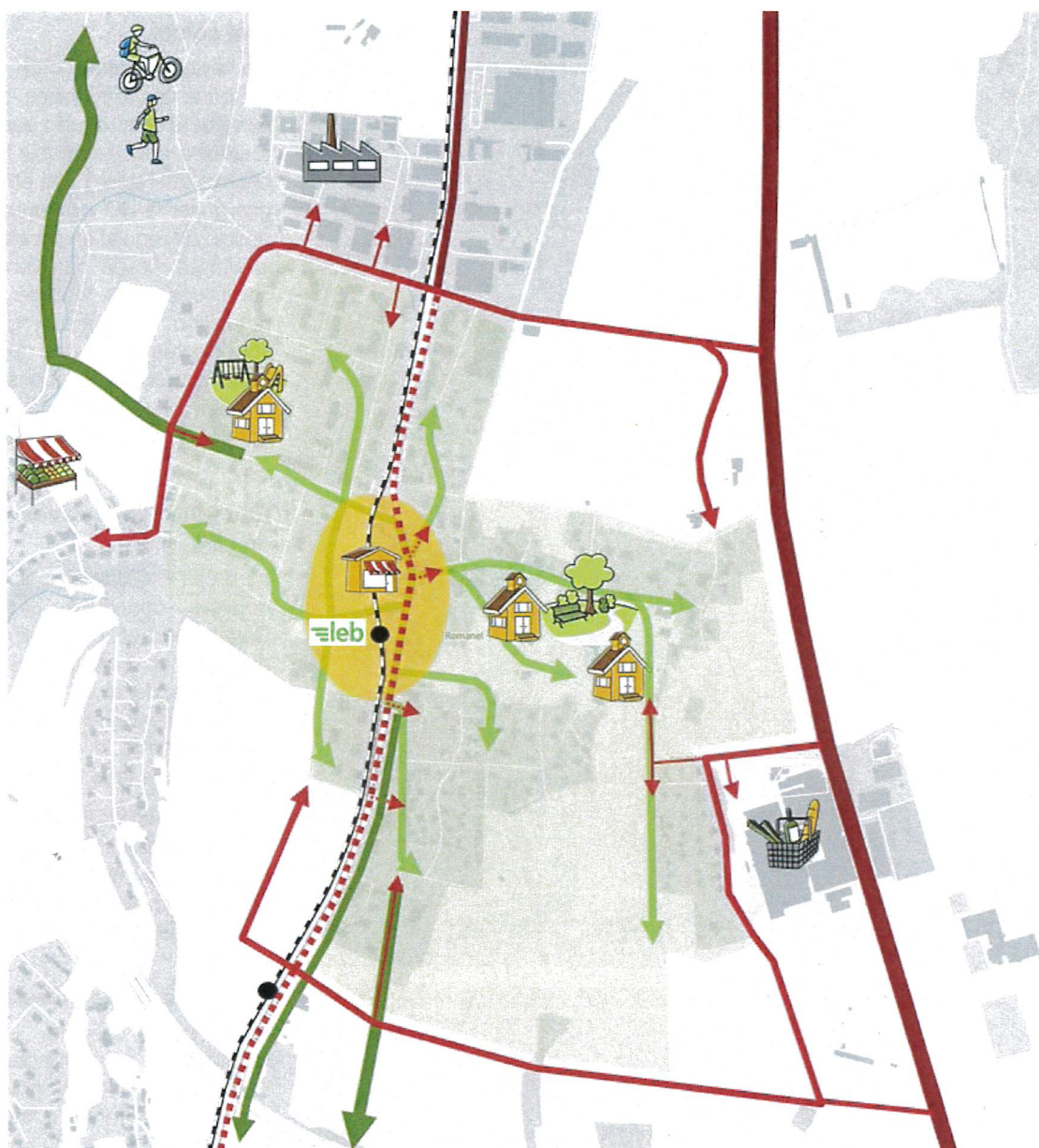


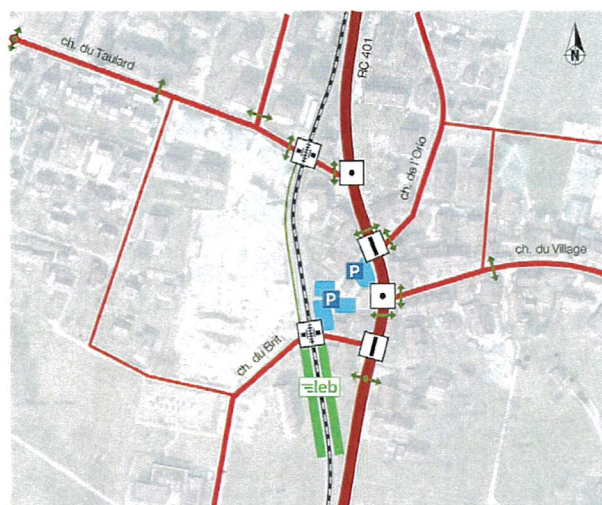
Figure 26 – Vision directrice en 5 leviers d'action : carte schématique

Pour mettre en œuvre cette vision directrice, la stratégie de modération se décline sur trois secteurs-clés que sont : le centre, les quartiers ouest et les quartiers est. Pour chaque secteur, des variantes ont été générées et présentées au cours de la présente étude, puis certaines orientations ont été prises par la Municipalité et les services techniques.

## 4.2 Secteur centre : variantes et recommandations

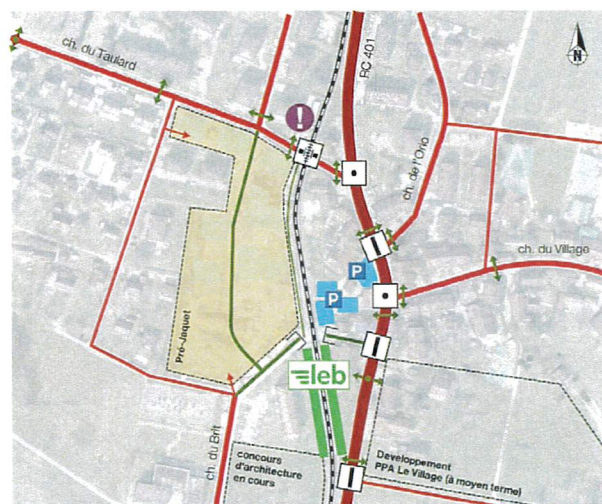
L'organisation des circulations multimodales au centre du village est décrit ci-après de façon plus détaillée, ainsi que dans l'état futur projeté avec la nouvelle gare du LEB. Les enjeux de modération y sont également explicités. Pour y répondre, la présente étude a proposé une variante « avec mesures fortes » permettant d'atteindre un niveau maximal de mise en œuvre de la vision directrice. Cette série de mesures a été présentée à la Municipalité. Mais il a semblé qu'il était peut-être trop tôt pour remettre en cause la possibilité de circuler en voiture entre le chemin du Taulard et la RC401. Ainsi, une variante intermédiaire est proposée en compromis pour obtenir une bonne partie des gains.





### Etat actuel

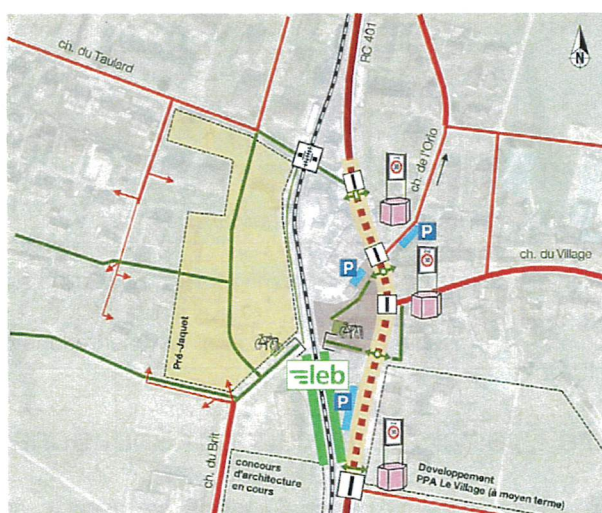
La route cantonale crée un fort effet de coupure, les traversées piétonnes et les carrefours sont régulés par feux. En effet, le tourner-à-gauche depuis la RC401 vers le chemin du Taulard doit être régulé pour ne pas gêner la RC lorsque le LEB passe. Le besoin de régulation provient également de la vitesse élevée des véhicules dans des conditions de visibilité limitée. Cette régulation génère des nuisances importantes avec des files d'attente, du bruit lié aux accélérations et des vitesses élevées au démarrage ou pour profiter des dernières secondes de vert.



### Etat futur projeté avec renforcement du LEB

Le projet Pré-Jaquet permet de créer une nouvelle continuité piétonne entre la Covatannaz et le chemin du Village, peu directe mais confortable. Les traversées piétonnes de la RC401 restent toutefois peu directes et il manque une placette agréable entre la gare et l'auberge de la Charrue. Les feux tricolores persistent.

Le quai ouest du LEB sera accessible par le futur projet au ch. du Brit, mais le quai est ne le sera pas ➔ il y a une opportunité pour le rendre accessible directement par le PPA « Le Village » via une nouvelle traversée.



### Etat futur « avec mesures fortes »

Dans cette variante, la RC 401 est réaménagée en profondeur : la vitesse est limitée à 30 km/h grâce au nouveau dispositif cantonal (chapitre 2.3.1), les chaussées sont réduites, les feux sont supprimés aux intersections, qui sont gérées par des trottoirs traversants ou des céder-le-passage. Les traversées piétonnes peuvent rester régulées le cas échéant. Le chemin du Taulard est fermé à la circulation au droit du LEB, ce qui permet de mieux connecter les quartiers entre eux pour les modes actifs et également de simplifier la circulation au centre du village. Tous les chemins communaux sont passés en zone 30 et le chemin de la Source est coupé. Une placette est créée entre le LEB et le ch. de l'Orio, créant un espace de convivialité au cœur du village.

Figure 27 – Schémas des circulations multimodales dans le centre à différents horizons



Ce qui est à retenir avec cette variante volontariste, c'est **qu'il est possible à Romanel d'envisager un centre villageois modéré, convivial et agréable**. Comme à beaucoup d'endroits en Suisse, le tissu bâti est resserré et on ne peut pas « pousser les murs ». Ainsi, l'espace doit être réaffecté autrement grâce à des mesures qui vont au-delà de la modération mais parfois jusqu'à la réorientation et donc la suppression de la présence automobile à certains endroits. Ces mesures restent du ressort des compétences communales et ne sont pas exceptionnelles.

#### Zoom sur la création d'une modération à 30 km/h de la route cantonale

**Grâce au nouveau dispositif cantonal, il n'est pas nécessaire pour les autorités de Romanel d'attendre que la route cantonale soit déclassée en route communale pour obtenir une modération de trafic. En effet, chacun des 7 critères d'éligibilité est rempli :**

1. Seul un tronçon serait à vitesse réduite et pas toute la route. Il s'agirait du tronçon entre le chemin de Sous-Mont et le chemin du Taulard ;
2. Toutes les routes communales orthogonales devraient être en zone 30 → c'est un pré-requis qui était de toute façon recommandé par la présente étude car cela s'avère pertinent et abordable. Cela permet également de lever un doute de la Municipalité sur le statut du chemin du Village : celui-ci devrait également être passé en zone 30, ce qui fait du sens par rapport à son histoire, aux lignes de désir piétonnes, au besoin de sécurisation et à l'enjeu de sécurisation des cycles sur cette liaison est-ouest ;
3. L'axe cantonale garderait son caractère prioritaire aux intersections ;
4. Il s'agit d'un centre de localité ;
5. Le caractère bâti est marqué, avec des bâtiments relativement anciens et très proches de la route ;
6. Les traversées piétonnes sont nombreuses car la route coupe actuellement le village en deux et les flux piétons ne feront qu'augmenter avec la densification prévue à l'ouest et l'augmentation de l'attractivité du LEB ;
7. Il est tout à fait envisageable et même souhaitable de concevoir un aménagement particulier pour cette traversée de localité par rapport aux autres tronçons à 50 km/h.

#### Zoom sur le nombre de voies au chemin du Taulard

La présente étude recommande fortement de supprimer à minima l'entrée dans le chemin du Taulard depuis la route cantonale. En effet, cela permet d'obtenir des gains substantiels en termes de modération de trafic, pour une gêne occasionnée qui semble acceptable pour les riverains des quartiers ouest. Voici un résumé synthétique des arguments en faveur de cette suppression :

- La charge de trafic concernée est relativement faible : 60 véhicules par heure et les conducteurs pourront se reporter sur le chemin des Golliettes de façon assez naturelle. Ils ne perdront qu'une à deux minutes pour faire le détour par le nord ;
- Cela permet de récupérer de l'espace pour élargir le trottoir et/ou aménager un contre-sens cyclable voire une bande cyclable pour remonter les files d'attente ;
- Cela permet de supprimer les feux à l'intersection « RC401 – ch. du Taulard » et de récupérer l'espace de la présélection de tourner-à-gauche sur la route cantonale pour aménager une traversée piétonne sécurisée et un tourner-à-gauche vers le chemin du Taulard pour les vélos. Avec l'augmentation de fréquence du LEB, il sera de plus en plus fréquent que les voitures ne puissent pas se stocker correctement pour tourner vers le chemin du Taulard et continueront de toute façon vers le chemin des Golliettes ;
- Le sens unique sortant du quartier pourrait s'insérer en obligation de tourner-à-droite sur la RC401, ce qui crée une intersection très simple et sécurisante. En effet, les flux allant vers le nord se seront naturellement orientés vers le chemin des Golliettes ;
- En cascade, cette mesure permet d'envisager des traversées piétonnes non régulées en traversée du village, si la modération à 30 km/h permettait d'obtenir suffisamment de sécurité pour les piétons ;

Enfin, comme c'est le cas de plus en plus fréquemment depuis la crise sanitaire, cette mesure pourrait faire l'objet d'un essai temporaire et d'un monitoring pour en évaluer les avantages et inconvénients.



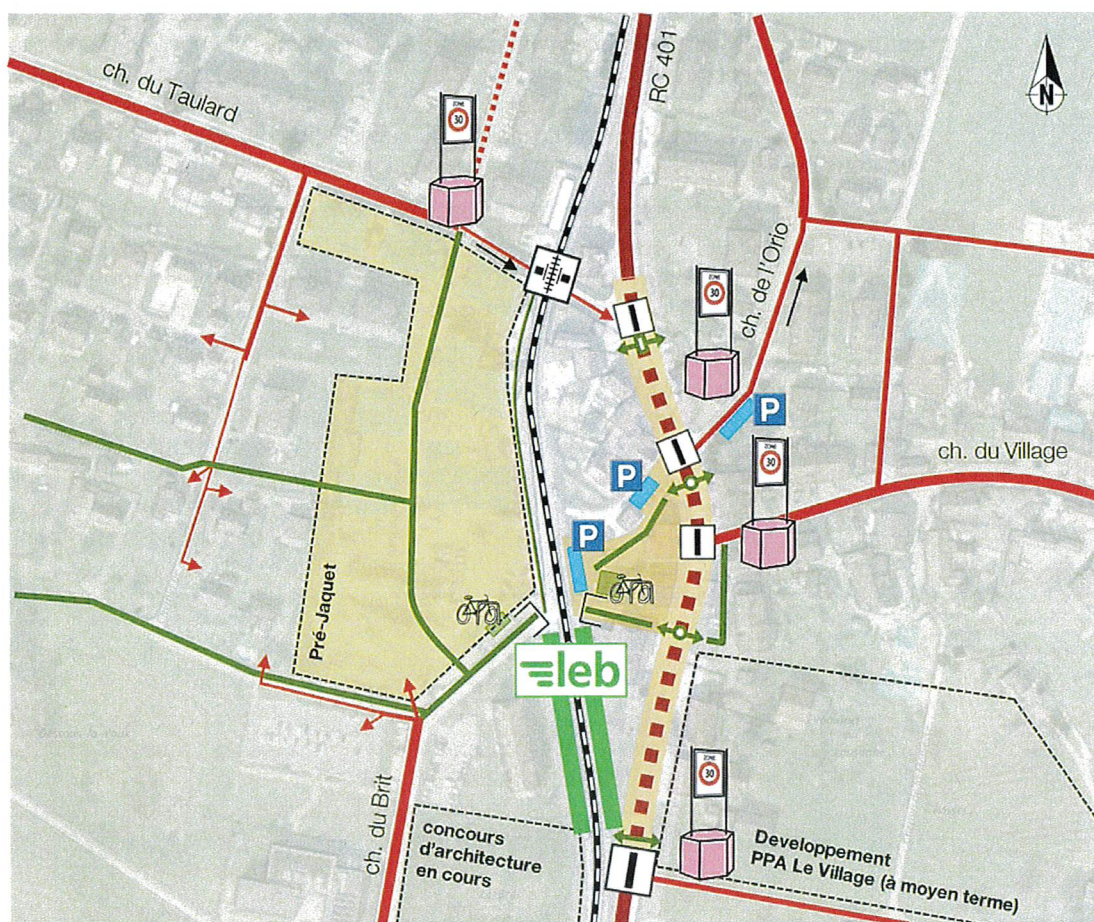


Figure 28 – Mesures recommandées à moyen terme pour le centre du village

### 4.3 Quartiers ouest : variantes et recommandations

A l'ouest, la vision directrice mène à maintenir le chemin des Golliettes à 50 km/h pour qu'il puisse jouer son rôle de collecteur pour tout le quartier, ainsi que pour desservir les industries situées plus au nord. La modulation de trafic peut être facilement portée par la création d'une zone 30 sur les chemins de la Covatannaz, de Caudoz, du Bochet et du Taulard (partie située dans le tissu bâti). La réalisation de cette zone 30 doit suivre la procédure décrite au premier chapitre et les mesures de modulation restent à définir en fonction des moyens à disposition et de la nécessité (ou non) d'envisager d'importants travaux pour assainir les réseaux souterrains. Ainsi, la priorité est de créer une coordination entre les travaux souterrains et les réaménagements en surface, de façon à coordonner les procédures et n'intervenir qu'une fois dans le voisinage, permettant ainsi des économies substantielles.

Les mesures de modulation dans le quartier de la Covatannaz ne devraient pas être complexes à réaliser : il s'agira de création de priorités de droite aux carrefours, d'élargissements de trottoirs, de stationnement alterné et d'aides à la traversée au droit des lignes de désir piétonnes. Une sécurisation particulière des chemins pour les écoliers gagnera à être faite, peut-être en parallèle du développement de lignes Pédibus.

Au débouché du chemin des Golliettes, il semble intéressant d'étudier la réalisation d'un micro-giratoire comme on en trouve au chemin de Rovéréaz à Lausanne ou au chemin des Cornèles à Lutry. En effet, la commune souhaite créer une dépose-minute à proximité de l'école. La présente étude recommande avant tout de sécuriser les itinéraires piétonniers et cyclables pour permettre aux enfants de rejoindre l'école à pied en sécurité. Pour ce qui est de la dépose-minute, il est recommandé de l'aménager sur le chemin des Golliettes de façon à éviter de générer du trafic sur le chemin du Taulard, qui est plus sensible. Ainsi, les automobilistes pourraient arriver du chemin des Golliettes, rebrousser au micro-giratoire puis



déposer sur le chemin des Golliettes et enfin repartir vers le carrefour du Raffort, sans impacter le centre du village.

En outre, il est intéressant de valoriser les itinéraires de mobilité douce « paysagers » situés à l'est de la commune : le sentier de la Vaux et le chemin de la Source. Pour cela, il est recommandé de fermer le « coude » du chemin de la Source au trafic (sauf véhicules d'entretien de la commune). En effet, ce chemin est très étroit avec seulement 3.4 mètres de largeur. Et il a été convenu que le plan de quartier Pré-Jaquet devrait utiliser uniquement le chemin du Lussex pour son accessibilité routière et pas le chemin du Taulard. Or pour rejoindre ou venir du nord, les automobilistes seront tentés d'utiliser le chemin de la Source au lieu de faire le tour par le chemin du Lussex. Ainsi, la fermeture apparaît comme nécessaire. Il s'agit d'une opportunité pour créer un aménagement de qualité, une échappée vers la campagne, facilement accessible depuis les nouveaux logements.

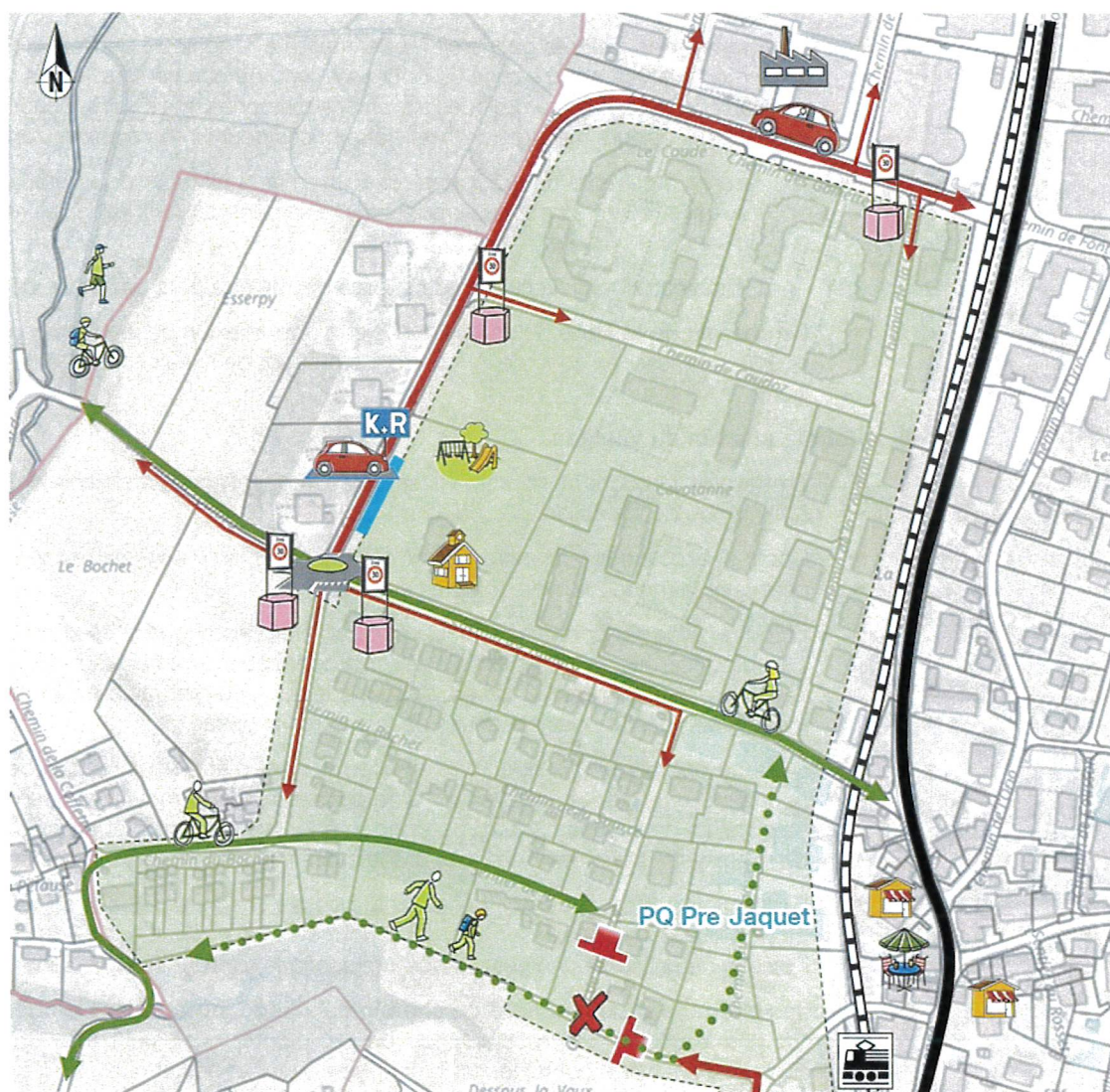


Figure 29 – Mesures recommandées pour les quartiers ouest

## 4.4 Quartiers est : variantes et recommandations

A l'est, plusieurs variantes ont été générées et évaluées. Ce processus est décrit ci-dessous par écrit, tandis que les recommandations sont illustrées de façon schématique ci-après.

### ■ Pour le quartier du Petit-Bois :

- Celui-ci correspond déjà bien aux critères de la zone 30 ;
- Il est donc vraisemblable que tout ce quartier soit intégré à la future zone 30 sans besoin de mesures particulières. Il pourrait s'agir d'un quartier pilote pour tester la procédure de mise en zone à très court terme, puisqu'il ne nécessite a priori aucune mesure et les vitesses devraient a priori y être déjà conformes à une zone 30 ;
- **Le chemin des Tilleuls** gagnerait à être intégré à la zone 30 du Petit-Bois, si celle-ci devait être créée avant la grande zone 30 pour tout l'est. Au chemin des Tilleuls, des décrochements verticaux ont été créés au droit des traversées piétonnes, mais sans réduction du gabarit de la chaussée. Plusieurs mesures devraient être prises pour l'intégrer à une zone 30, à savoir :
  - il serait préférable de créer des rétrécissements latéraux pour réduire les longueurs de traversée, quitte à ne pas permettre le croisement de deux véhicules, notamment au droit du sentier du Rosset ;
  - L'intersection avec le chemin de la Côte devrait être gérée en priorité de droite ;
- **Le chemin de la Côte** pourrait faire l'objet d'une réflexion de réaménagement en profondeur pour le déclasser en zone de rencontre, permettant de mieux connecter le parc et la place de jeux ;

### ■ Pour le chemin du Village :

- En travaux au cours de l'étude, il s'est posé la question de maintenir le chemin du Village à 50 km/h ou de le passer en zone 30 ;
- Comme expliqué au chapitre 4.2, il est essentiel qu'il soit réaménagé en zone 30 pour permettre la modération de la route cantonale ;
- En outre, avec sa forte densité bâtie, son caractère historique et ses nombreux angles morts, il est essentiel que le chemin du village soit modéré pour en améliorer les conditions de marche, la sécurité et la convivialité. Un projet de modération permettrait d'éviter aux piétons de devoir marcher sur des bandes piétonnes de façon très exposée ;
- Dans un premier temps et comme le chemin vient d'être refait, seules des mesures légères pourraient être créées, permettant d'obtenir les vitesses réduites qui sont nécessaires à la certification de la zone. Dans un second temps, un travail plus approfondi pourrait permettre de mieux valoriser le bâti historique grâce à des revêtements plus riches comme le pavé ;
- Il est à noter qu'à certaines intersections avec les chemins perpendiculaires, si les conditions de visibilité ne sont pas assez bonnes et pour avoir une bonne qualité de cheminement piéton, il s'agira de proposer une gestion des intersections en trottoirs traversants ;

### ■ Pour les chemins situés au nord du chemin du village, notamment le chemin de l'Orio et le chemin des Biolles, il est recommandé de les intégrer également à la zone modérée car ils correspondent au même contexte : un bâti resserré, des voiries étroites, un besoin de sécurisation des piétons. Seulement, pour le chemin des Biolles, les gabarits à disposition dans le domaine public ne permettent pas de créer un trottoir véritablement aux normes actuelles, de 2.25m, avec une chaussée permettant le croisement. Plusieurs solutions sont envisageables :

- La mise à sens unique, mais qui n'incite pas au respect des vitesses, car les automobilistes n'ont pas de personne en face pour les faire ralentir. Il faut alors d'autres éléments modérateurs pour compenser ;
- Une chaussée très étroite mais une possibilité de se croiser en débordant, soit sur le trottoir grâce à une bordure franchissable, soit sur l'accotement de l'autre côté ;



- La zone de rencontre, conçue comme une « spiel-strasse », une « rue – place de jeu ». En effet, une ruelle si étroite et à l'écart des flux de circulation peut être facilement appropriée par les habitants pour permettre aux enfants d'y jouer, du moment qu'elle est fortement modérée ;
- Une rue piétonne sauf riverains et véhicules de la voirie, si on considère qu'aucun autre usager que les riverains n'ont besoin d'y passer et que l'on peut limiter l'entretien de la rue et maximiser l'appropriation par le voisinage ;

■ **Pour le sud-est, il est recommandé d'intégrer le chemin de la Judée et le chemin des Terreau à la zone 30, tandis que le chemin des Noyers pourrait rester à 50 km/h.**

En effet, le chemin de la Judée manque d'un trottoir et constitue un accès à la campagne vers le sud, en contact direct avec le parc et la salle polyvalente. Il existe des lignes de désir piétonnes entre le quartier de villas au sud-est et le centre du village, tandis qu'aucune traversée piétonne n'existe sur le chemin des Noyers. Ainsi, le chemin des Noyers semble plus à même de porter une fonction de liaison vers la Migros que le chemin de la Judée.

Il est donc recommandé de permettre l'accès au chemin des Noyers depuis le chemin de la Sauge et d'en interdire l'accès au chemin de la Judée. Ce tronçon de route agricole pourrait ainsi être sécurisé au profit des promeneurs, joggeurs et propriétaires de chiens, qui sont sûrement très heureux d'habiter à Romanel pour être en contact avec des espaces agricoles dégagés, profitant de belles vues sur le paysage. Bien sûr, le chemin de la Judée et ses villas resteraient accessibles mais indirectement, via le chemin des Noyers.

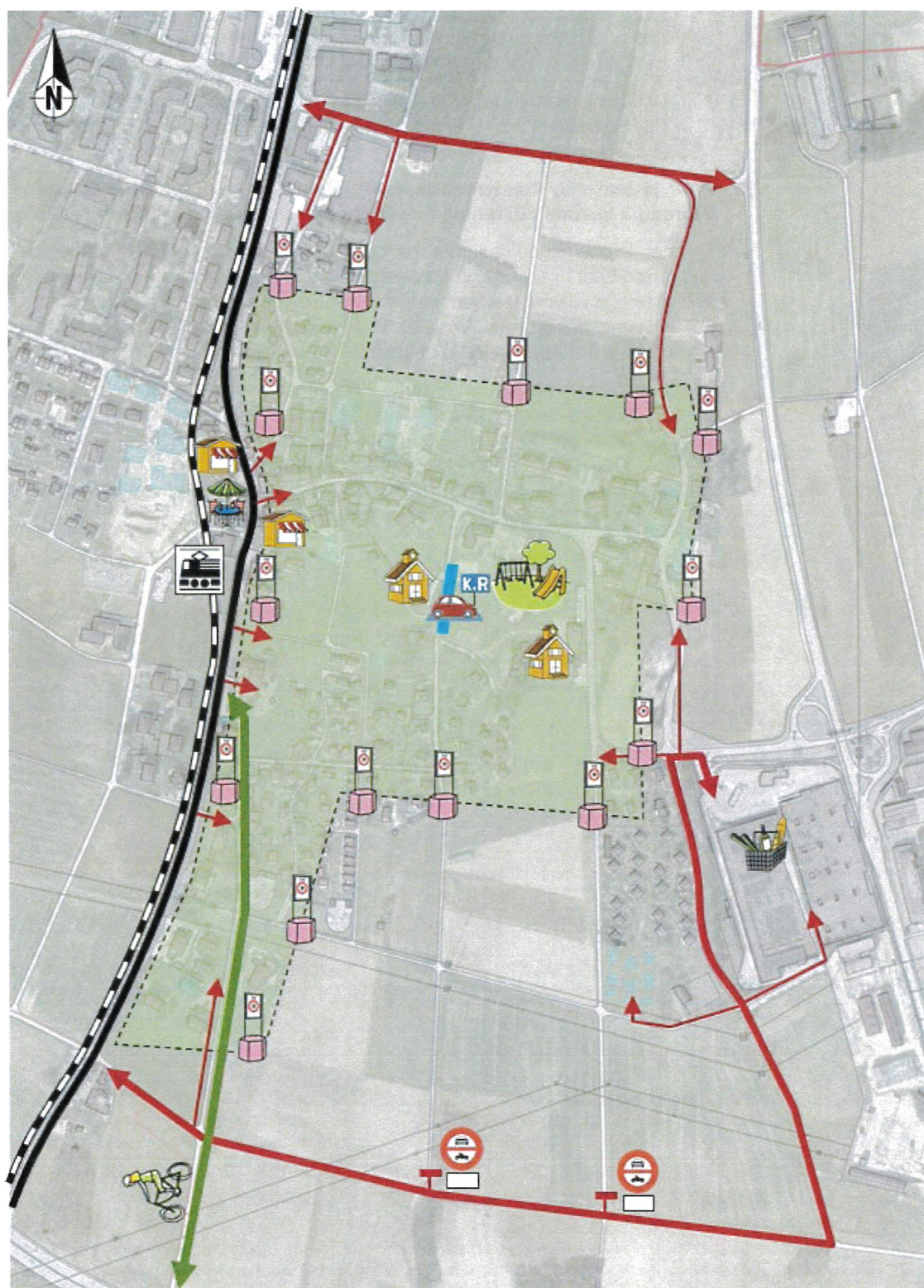


Figure 30 – Mesures recommandées pour les quartiers est



## 4.5 Carte synthétique des régimes de vitesse

Pour offrir une vision « opérationnelle » de la vision directrice, une déclinaison du régime de vitesse visé est illustrée ci-après pour chacun des tronçons du centre de la commune. Il s'agit là d'une proposition permettant d'avancer de façon pragmatique dans la mise en pratique de la vision directrice, mais cette carte inclut des choix qui pourront être affinés lors des études ultérieures, c'est-à-dire lors des études de projet pour les créations des zones 30 ou autres études de réaménagement. En effet, quantités de problématiques locales (gabarit, visibilité) pourront influencer les choix des régimes de vitesse et les choix d'aménagement.

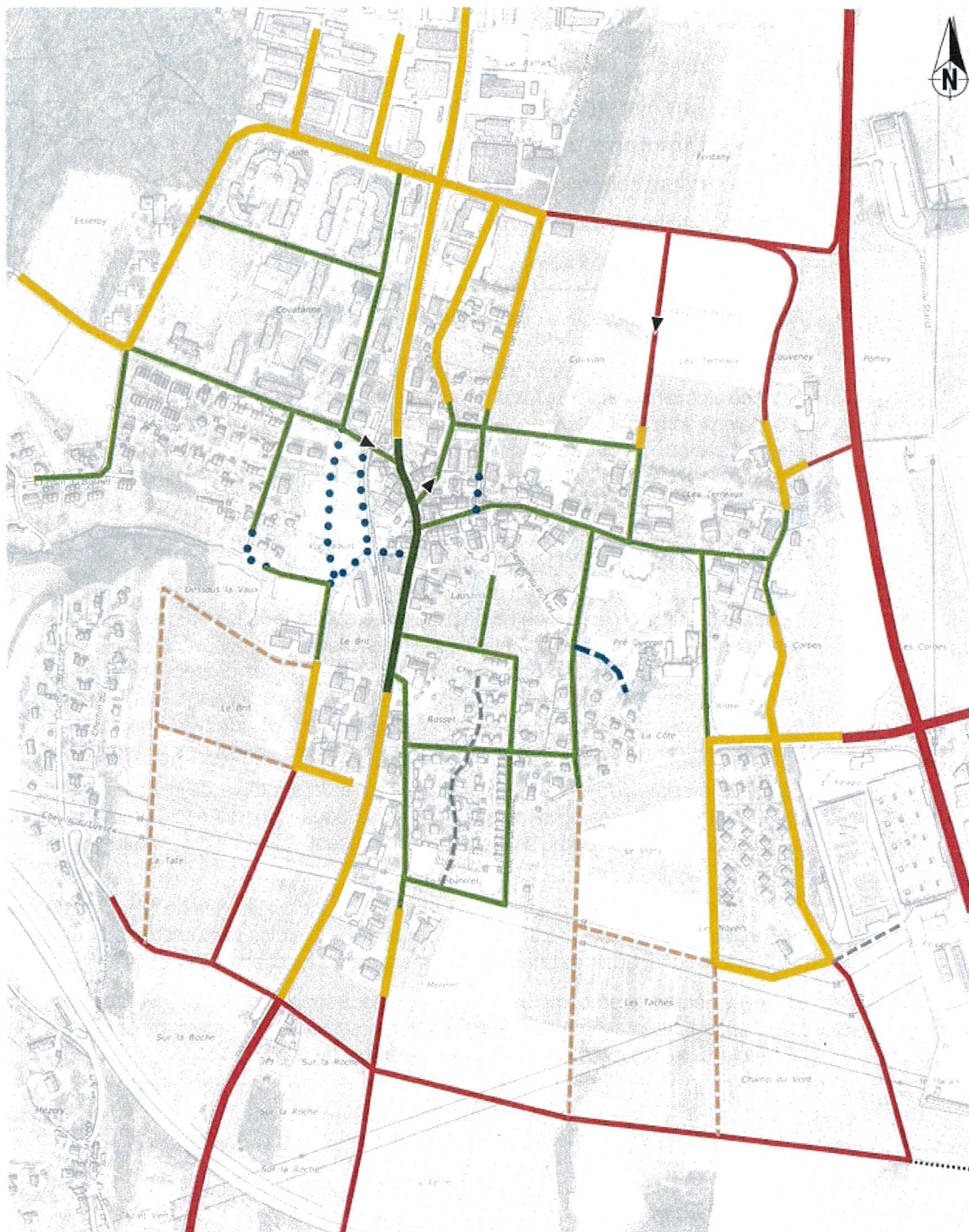


Figure 31 – Carte synthétique des régimes de vitesse



Figure 32 – Légende de la carte synthétique des régimes de vitesse

Il est à retenir de cette cartographie que la vision définitive de la modération de trafic à Romanel est amenée à couvrir une partie majoritaire du territoire bâti et qu'il s'agit d'un chantier d'importance pour ces prochaines années. Il s'agit donc maintenant d'étudier les possibilités de mettre en œuvre cette stratégie de modération, ce qui dépend des ressources budgétaires à disposition, des opportunités liés à des chantiers concernant les canalisations, en lien avec les projets immobiliers, les priorités politiques ou encore les négociations avec les autorités techniques cantonales.

## 4.6 Stratégie de mise en œuvre

La stratégie de mise en œuvre ne peut pas être définie uniquement dans le cadre d'une étude technique sans connaître les contraintes et opportunités d'une commune pendant un exercice politique de cinq années. En outre, la modération de trafic doit passer par des procédures routières impliquant les services techniques cantonaux, lesquels peuvent demander, le cas échéant, des coordinations entre procédures. Ainsi, les délais de réalisation dépendent du périmètre et des types de mesures. Il ne s'agit donc pas tellement de définir un échéancier mais d'établir des priorités et des liens logiques entre projets.

Le schéma stratégique ci-après permet d'illustrer la stratégie de mise en œuvre recommandée par la présente étude. Avant de décrire les réflexions sous-jacentes à ce schéma stratégique, il est bon de préciser que le temps déroule vers le bas : le présent est en haut et le futur en bas. Et on distingue deux types de flèches :

- Les flèches pleines, colorées, qui correspondent aux études de faisabilité permettant d'effectuer les relevés de vitesse a fortiori, de concevoir et choisir les mesures de modération, d'évaluer les coûts et par conséquent le phasage des mesures en fonction des capacités financières ;
- Les flèches avec contours colorés, qui correspondent aux procédures routières : envoi du rapport aux autorités cantonales, réalisation des mesures de modération (travaux), phase d'appropriation, relevé des vitesses a posteriori, certification des zones.



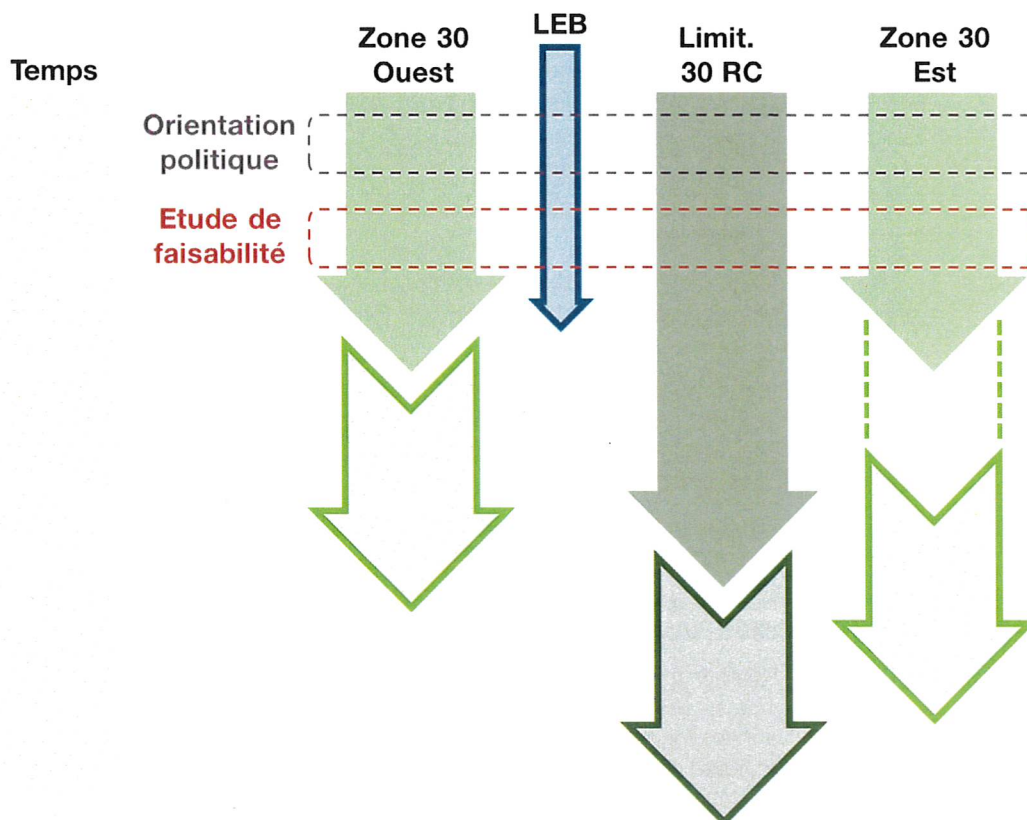


Figure 33 – Schéma stratégique pour la mise en œuvre

#### Description du schéma stratégique de mise en œuvre

- Les procédures pour les travaux du LEB sont déjà passablement entamées et les travaux approchent ou sont en cours. **Il est recommandé d'éviter de lier les choix techniques pour les carrefours routiers avec la stratégie de modulation pour le centre du village, de façon à pouvoir déclencher celle-ci au plus tôt.** En clair, il n'est pas forcément nécessaire de perdre des années à débattre du carrefour du Raffort (renforcé par un réaménagement en surface ou par la création d'un dénivelé qui a déjà été écarté) pour pouvoir envisager une mise à sens unique du chemin du Taulard ou une modulation de la RC401;
- Il apparaît nécessaire de procéder à une consultation communale sur la modulation de trafic avant de déclencher une étude de faisabilité plus approfondie. En effet, la vision directrice établie par la présente étude appelle probablement à des réactions des autorités législatives et des citoyen.e.s. Il peut être utile de recenser toutes les volontés locales afin de nourrir les études suivantes et le cas échéant d'y accorder les moyens correspondants à l'ambition collective qui apparaîtra ;
- Il peut s'avérer judicieux de conduire une étude de faisabilité sur l'ensemble des périmètres de modulation, à savoir sur l'est, la route cantonale et l'ouest. Cette étude aura pour buts de mesurer les vitesses actuelles et de produire des esquisses sommaires des mesures à mettre en œuvre localement pour chacun des tronçons à modérer. Ces mesures devront bien sûr être présentées auprès des parties prenantes (canton-commune-riverains) afin de constituer une base commune permettant d'aller ensuite de l'avant. L'étude devra alors intégrer les chantiers de canalisations souterraines pour permettre un chiffrage des coûts des mesures. L'étude produira en même temps l'essentiel des figures à produire pour engager la procédure routière, de façon globale pour l'ensemble de la commune.

Le fait de produire une étude de faisabilité sur toute la commune permettra d'obtenir une bonne cohérence entre les aménagements des différents quartiers.

Cette étude de faisabilité sera très différente de la présente étude car elle sera partenariale : elle devra inclure des séances de coordination entre la Municipalité, les autorités cantonales (DGMR), la commission d'urbanisme, etc. Elle ne sera pas vouée à questionner l'intention de modérer ou de ne pas modérer le trafic à tel ou tel endroit, mais bel et bien de comment le faire.

- La réalisation de la limitation à 30 km/h sur la route cantonale (flèche avec contour vert foncé) ne pourra être mise en œuvre qu'une fois que les zones 30 pour les rues perpendiculaires auront été réalisées ou du moins que leurs procédures routières auront été enclenchées (flèches avec contours vert clair) ;
- Cela étant, il est recommandé de déclencher les études de faisabilité pour le réaménagement de la route cantonale (flèche colorée en vert foncé) dès que possible, en bonne coordination avec le canton ;
- Si les budgets communaux le permettent, il n'est pas exclu que la réalisation des zones 30 ouest et est soient réalisées dans un laps de temps d'une à deux années. Etant donné qu'un réaménagement approfondi du chemin du Village apparaît inenvisageable puisqu'il vient d'être refait, il est recommandé de :
  - Réaliser la zone 30 des quartiers ouest en premier, car ce sont ceux qui se construisent le plus et dont les espaces publics sont les plus vétustes ;
  - Réaliser une zone 30 pour le quartier du Petit-Bois et la rue des Tilleuls car il n'y a presque pas de travaux à effectuer ;
  - Réaliser tout de même une zone 30 pour le chemin du village mais avec une approche « mesures temporaires » très légère, devant tout de même être pérenne pour plusieurs années mais sans travaux lourds. Il peut s'agir de rajouter des éléments de modération (îlots, mobilier) sans toucher aux bordures venant d'être posées, sans retoucher aux écoulements des eaux de chaussée, sans refaire les revêtements, etc.

## 5. Conclusions et suites à donner

Avec un territoire plat et regroupé autour d'un noyau villageois historique, au contact des champs et des bois, la commune de Romanel bénéficie de nombreux atouts d'un village vaudois tout en étant très directement connectée au cœur de l'agglomération lausannoise. Mais cette attractivité est limitée par les effets de coupure que créent les infrastructures de transports de tous côtés, à cause d'une mobilité automobile occupant presque tout l'espace public.

Ainsi, la commune de Romanel souhaite développer une stratégie de modération de trafic, devant permettre d'offrir plus de sécurité routière mais également une qualité de vie répondant aux envies des nouveaux habitants qui arrivent en lien avec les projets immobiliers en cours. Il s'agit donc de proposer des espaces publics conviviaux, des réseaux de mobilité douce continus et sécurisés ainsi que du stationnement pour les vélos aux abords des écoles, des commerces, des parcs et du LEB.

Une rapide lecture du territoire – peut-être sévère en premier abord – permet de constater que Romanel est une commune « coupée en deux » par le LEB et la route cantonale, avec un cœur de village décentré vers l'est alors que le centre de gravité de sa population se trouve à l'ouest. Ainsi, l'enjeu prioritaire de la modération de trafic sera de retisser des liens pour les piétons et les cyclistes entre l'est et l'ouest de la commune. Il doit pouvoir être possible de se déplacer sans véhicules et sans carrosserie, sans être incommodé par le bruit, sans se sentir en danger et sans trop attendre. Cette mobilité sans véhicule permet aux gens de se croiser et de se parler directement, ce qui crée du lien social et contribue au sentiment d'appartenance.

Cela implique de modérer le trafic dans les quartiers et d'atténuer l'effet de coupure de la route cantonale. Or avec le projet de nouvelle gare pour le LEB, offrant un passage dénivelé, et grâce à la nouvelle directive 01/2021 du canton de Vaud, un réaménagement de la traversée de localité apparaît tout à fait accessible, sans que la commune ne doive reprendre le domaine public en traversée de localité. Sans avoir à assumer la charge d'entretien de la route cantonale réaménagée et en s'organisant pour mettre à profit tous les chantiers de génie civil (canalisations souterraines) futurs, la commune peut déclencher un changement



rapidement visible de ses espaces publics en l'espace d'une ou deux législatures, sans démultiplier les coûts.

L'essentiel de la stratégie de modération portée par la présente étude est de déplacer la mobilité motorisée pour laisser de la place aux modes actifs pour les plus courtes distances, grâce à la modération de trafic. Les automobiles disposent d'un réseau collecteur qui les conduit au réseau cantonal principal. Pour mener à bien cette vision, des coordinations avec le canton devront avoir lieu concernant le barreau de la Sauge et le barreau de Fontany, mais il est essentiel que la vision de modération du centre du village soit faite en amont, du moins en parallèle. Certaines fonctions routières seront supprimées lorsqu'elles ne fonctionnent pas bien et consomment un espace trop précieux : c'est le cas du chemin du Taulard en traversée du LEB (mis à sens unique ou coupé au trafic) ainsi que pour différents tronçons en réseau communal.

Pour aller de l'avant et mettre en œuvre la vision directrice, il est recommandé de lancer une consultation politique interne à la commune ainsi que de contacter la DGMR pour une coordination sur la vision directrice. Ensuite, il est proposé d'établir une étude de faisabilité détaillant les relevés de vitesse, les aménagements de modération, leurs coûts et leur phasage. Des procédures routières pourront alors être lancées et les mesures réalisées. Il s'agira ensuite de vérifier la conformité des vitesses pratiquées pour pouvoir certifier les zones de modération.

Transitec

F. Meyer  
Co-Directeur Suisse

T. Vincent  
Chef de projet

Lausanne, le 2 novembre 2021