
Plarel architectes et urbanistes associés SA

Commune de Cossonay

**Plan de Quartier
"La Condémine-Stand"**

Notice technique trafic et mobilité

Avril 2015



Christe & Gyax
Ingénieurs Conseils SA

Tél : +41 (0)24 425 33 44
info@cgingenieurs.ch

Avenue de la Gare 10 - CP 314
1401 Yverdon-les-Bains



Table des matières

1.	CONTEXTE ET BUTS DE LA NOTICE	1
2.	SITUATION DU PROJET ET ACCESSIBILITÉ	2
3.	TRAFIC ACTUEL	3
3.1.	Données de trafic	3
3.2.	Trafic journalier moyen actuel (TJM)	3
3.3.	Trafic actuel en heures de pointes (7h-8h et 17h-18h)	5
4.	DESSERTE TRANSPORTS PUBLICS ET MODES DOUX	7
5.	DONNÉES DU PROJET ET ACCESSIBILITÉ	9
5.1.	Données du projet	9
5.2.	Nouvelle route de liaison	9
5.3.	Accès au projet	10
6.	DIMENSIONNEMENT DES BESOINS EN STATIONNEMENT	12
6.1.	Stationnement voitures	12
6.2.	Stationnement vélos	12
7.	GENERATION DE TRAFIC DU PROJET	15
7.1.	Génération de trafic journalière	15
7.2.	Estimation du trafic généré aux heures de pointes	15
8.	IMPACTS DU PROJET SUR LES CIRCULATIONS	17
8.1.	Distribution du trafic généré par le projet	17
8.2.	Affectation du trafic et effets sur le réseau	17
9.	AMÉNAGEMENTS ET MESURES ENVISAGEABLES	25
9.1.	Types de mesures possibles	25
9.2.	Mesures favorables à l'usage des transports publics	25
9.3.	Aménagement de la Route d'Aubonne en faveur des MD	26
9.4.	Concept général de mobilité douce	26
9.5.	Itinéraires de contournement	29
10.	CONCLUSIONS	30



Liste des figures

- Figure 1 : Localisation du projet et hiérarchie du réseau routier
- Figure 2 : Trafic journalier moyen actuel (2013)
- Figure 3 : Plan de charge actuel aux heures de pointes (2013)
- Figure 4 : Offre TP actuelle
- Figure 5 : Plan de quartier "La Condémine-Stand"
- Figure 6 : Dimensionnement des besoins en stationnement du PQ
- Figure 7 : Génération de trafic du PQ
- Figure 8 : Distribution du trafic généré par le PQ
- Figure 9 : Trafic journalier moyen (avec le PQ): sans la nouvelle route de liaison
- Figure 10 : Trafic journalier moyen (avec le PQ): avec la nouvelle route de liaison
- Figure 11 : Plan de charge aux heures de pointes (avec le PQ): sans la nouvelle route de liaison
- Figure 12 : Plan de charge aux heures de pointes (avec le PQ): avec la nouvelle route de liaison
- Figure 13 : Concept MD
- Figure 14 : Itinéraires de délestage



1. CONTEXTE ET BUTS DE LA NOTICE

Le nouveau Plan Général d'Affectation de Cossonay prévoit plusieurs développements urbains, notamment dans les secteurs situés directement au Sud et à l'Ouest du centre-ville. Dans ce contexte, le bureau Plarel architectes et urbanistes associés SA, à Lausanne, est chargé de l'établissement du Plan de Quartier (PQ) "La Condémine-Stand" à Cossonay.

Le projet de PQ est exclusivement destiné à de l'habitat collectif de forte densité pour un total de quelques 13'440 m² de surfaces de plancher déterminante (SPd).

En vue de l'approbation du projet par les services cantonaux, une notice relative aux problématiques de circulation, d'accès et de stationnement doit être jointe au dossier d'aménagement. Ce document a comme objectif de consolider le volet "déplacements" du rapport 47 OAT, dans le cadre des procédures de consultation auprès desdits services cantonaux.

Le bureau Plarel SA a mandaté le bureau Christe & Gygax Ingénieurs Conseils SA, à Yverdon-les-Bains, pour l'élaboration de cette notice technique trafic et mobilité. Ce document devra ensuite accompagner le dossier lors des procédures d'adoption du projet.

Les buts de la notice sont les suivants :

- s'assurer d'un dimensionnement de l'offre de stationnement du projet conforme aux normes en vigueur (VSS);
- vérifier la faisabilité des accès au projet (motorisés et modes doux);
- estimer les générations de trafic dues au projet afin d'évaluer leurs impacts et élaborer les plans de charges nécessaires;
- définir les mesures éventuellement nécessaires pour limiter ces effets.

2. SITUATION DU PROJET ET ACCESSIBILITÉ

Figure 1

Le plan de quartier (figure 1), se situe directement au Sud du Chemin du Stand (réseau de desserte communale) qui est l'unique voie de circulation qui dessert le périmètre du PQ. Il se situe à environ 400 m du centre-ville de Cossonay.

Le Chemin du Stand est bien relié au réseau routier principal par la Route d'Aubonne, elle-même connectée aux autres routes cantonales principales donnant accès à L'Isle, la Sarraz, Morges et vers l'autoroute par Penthalthaz.

Le projet est en revanche moyennement desservi par les transports publics, que ce soit le Funiculaire (liaison sur la gare CFF de Cossonay-Penthalthaz) ou l'arrêt principal des lignes de bus régionales qui se situent respectivement à environ 700 m et 500 m du PQ. L'arrêt de bus de la ligne 730 des MBC (Morges-Cottens-Cossonay) *Cossonay-Ville, La Condémine*, est lui aussi éloigné, situé à plus de 300 m du projet.

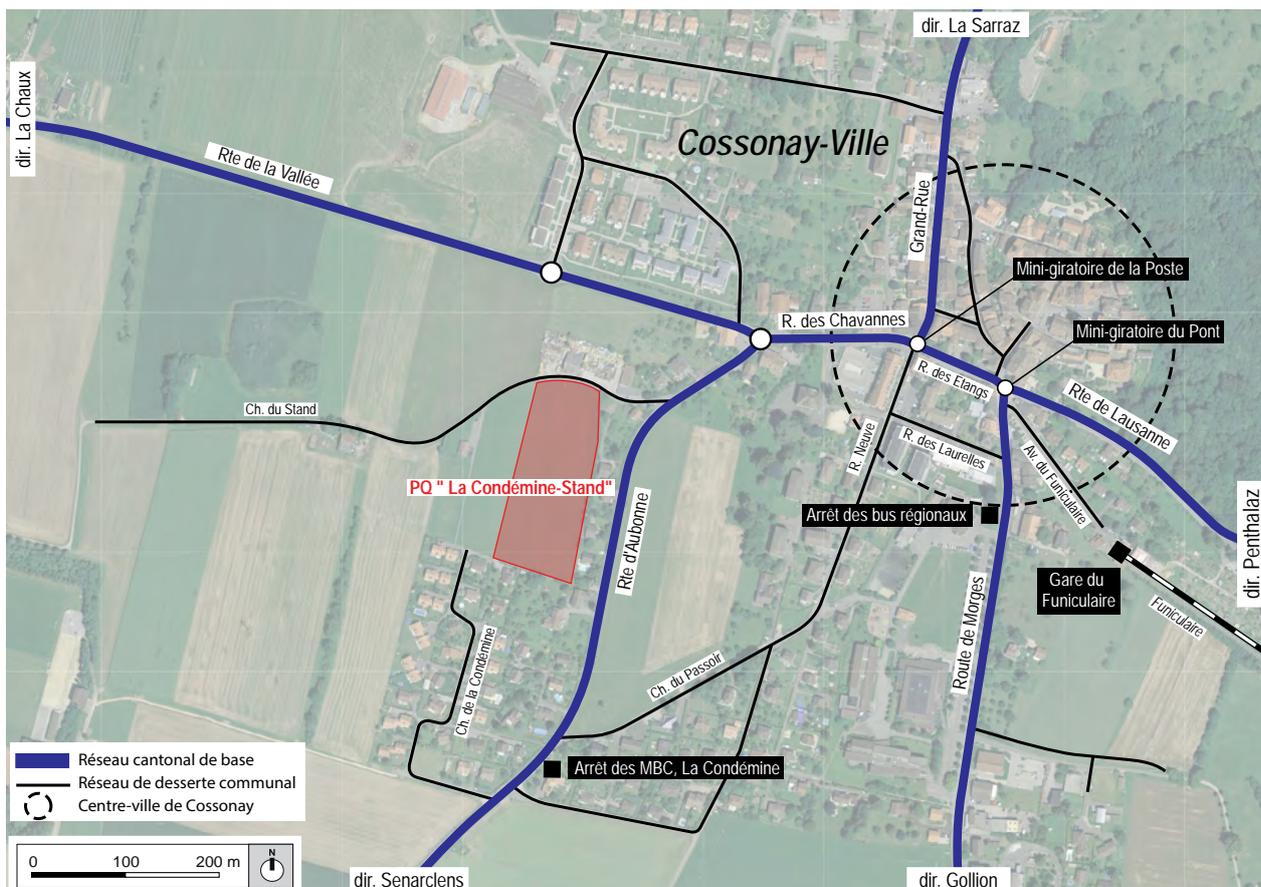


Figure 1: Localisation du projet et hiérarchie du réseau routier

3. TRAFIC ACTUEL

3.1. Données de trafic

Sur la base des comptages de trafic réalisés par le Service des Routes (SR) du canton de Vaud en 2010 et des comptages manuels aux heures de pointes réalisés par C&G le 10 décembre 2013, les plans de charge ont été élaborés pour le trafic journalier moyen (TJM) et pour les heures de pointes (matin et soir).

3.2. Trafic journalier moyen actuel (TJM)

Figure 2

Les charges de trafic journalières actuelles (TJM) sont indiquées sur la figure 2.

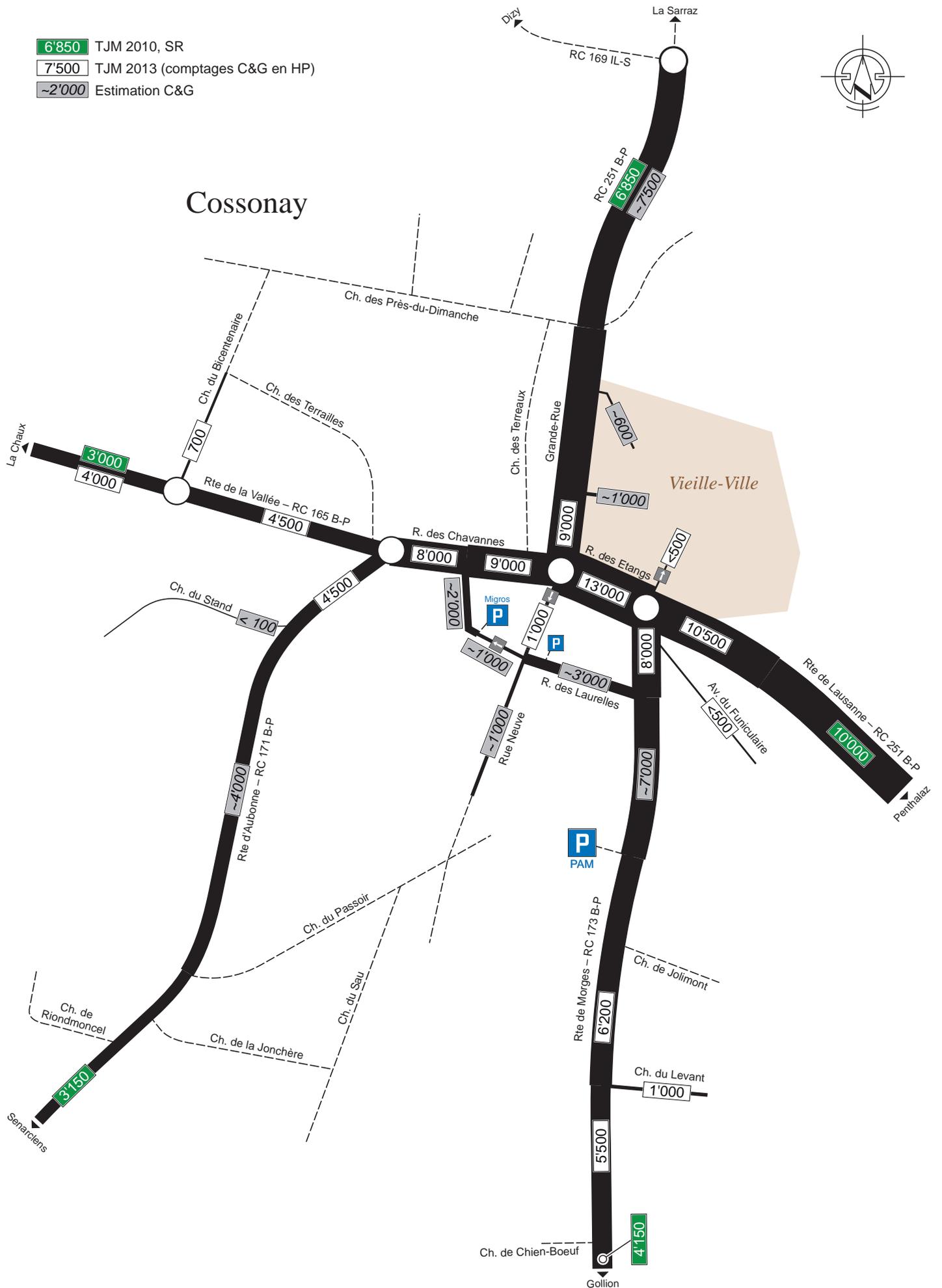
On constate que:

- le chemin du Stand, qui dessert le projet, supporte une charge de trafic journalière estimée à moins de 100 véh./jour,
- les charges journalières sont moyennes, de l'ordre de 4'500 véhicules par jour sur la Route de d'Aubonne et sur la Route de la Vallée;
- la traversée du centre-ville de Cossonay, qui concentre le trafic de 5 routes cantonales, supporte des charges de trafic élevées, avec 13'000 véh./jour sur la Rue des Etangs;
- la traversée de Cossonay et son centre-ville supportent un trafic de transit élevé, surtout entre les routes de la Vallée - La Sarraz et la Route de Lausanne (accès à l'autoroute) ainsi que la Route de Morges.

Plus de la moitié du trafic recensé au centre-ville sur la Rue des Etangs, la Grande-Rue, la Rue des Chavannes, la Route de Morges et la Route de Lausanne est constitué de transit par la commune.

Ce trafic peut ainsi poser, en heures de pointes, des problèmes de capacité aux carrefours principaux de la traversée (mini-giratoires de la Rue des Etangs).

- 6'850 TJM 2010, SR
- 7'500 TJM 2013 (comptages C&G en HP)
- ~2'000 Estimation C&G



3.3. **Trafic actuel en heures de pointes (7h-8h et 17h-18h)**

Figure 3

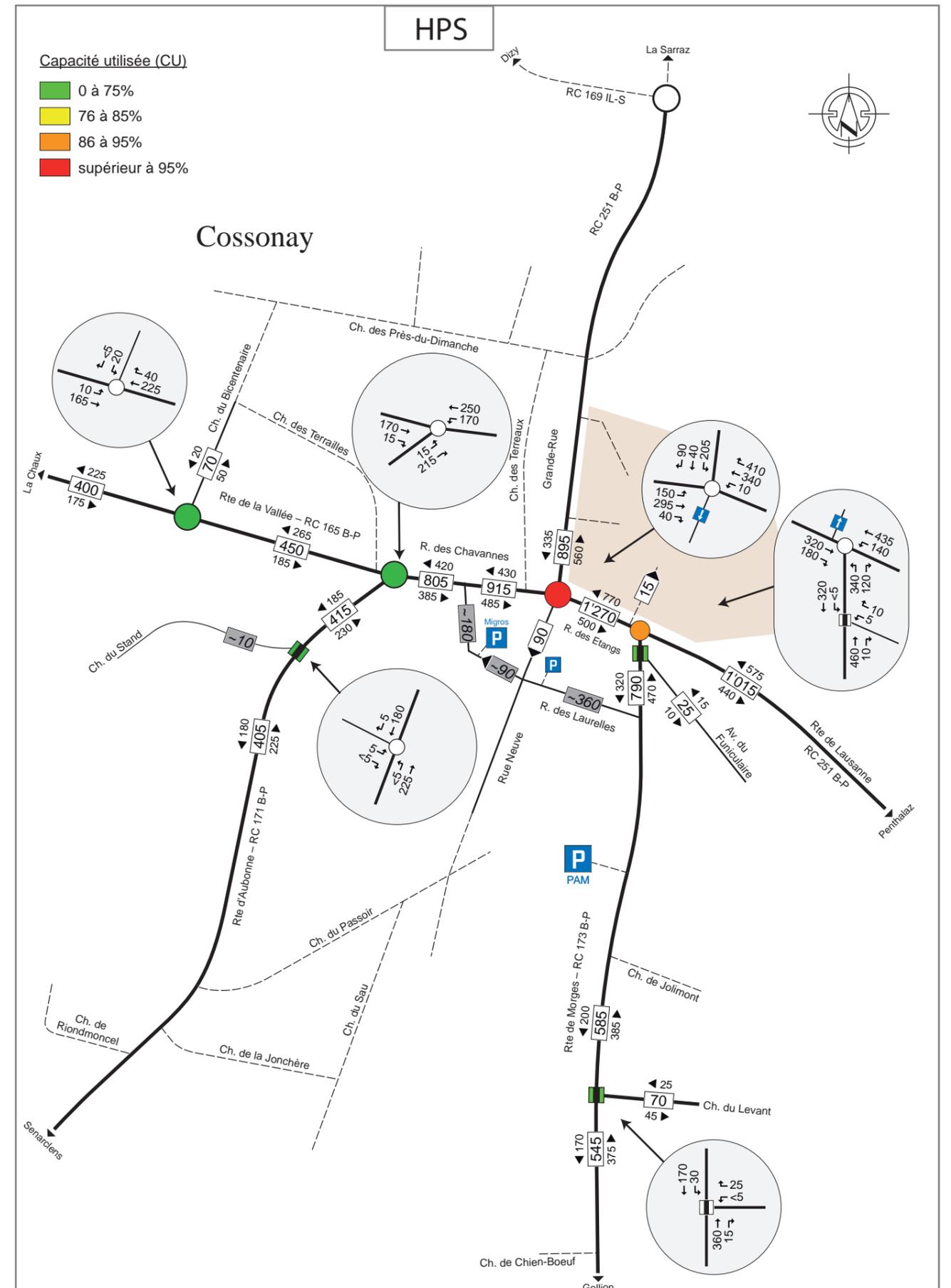
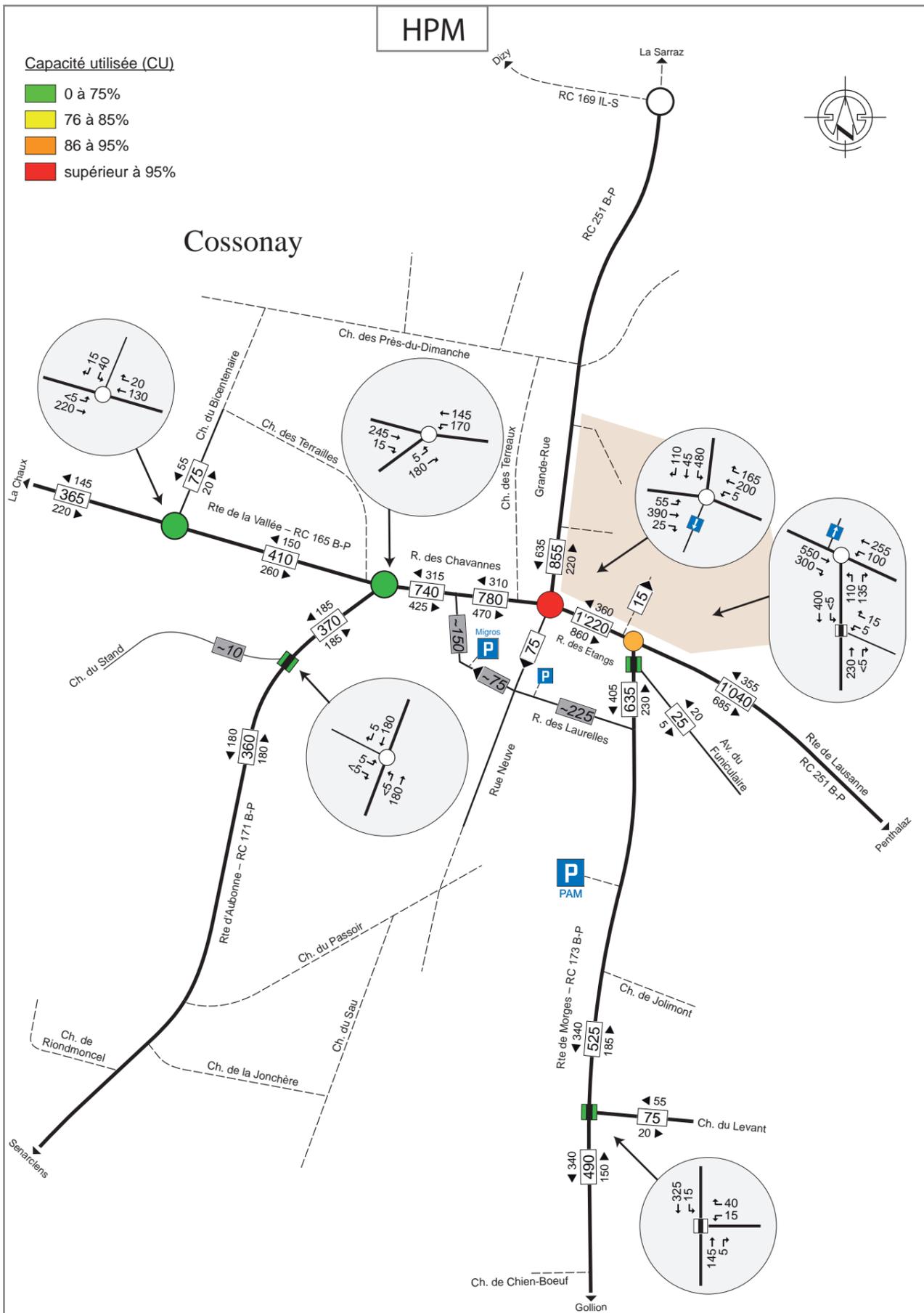
Des comptages directionnels ont été réalisés par le bureau C&G le mardi 10 décembre 2013 en heures de pointes du matin (HPM) et du soir (HPS) dans le périmètre large du centre de Cossonay. Les résultats de ces comptages sont représentés en figure 3.

Les remarques suivantes peuvent être émises:

- la distribution des charges horaires confirme l'importance du trafic sur l'axe cantonal Ouest/Est, en traversée de Cossonay.
- L'HPM est fortement marquée par un trafic pendulaire, qui se concentre sur la Rue des Etangs et est orienté majoritairement en direction de l'autoroute, par la Route de Lausanne.
- Les charges de trafic à l'HPS sont plus diffuses et équilibrées, mais le sens pendulaire de retour en direction du Pied-du-Jura se dessine également.

Ce trafic très pendulaire entraîne des taux de capacité utilisée élevés aux mini-giratoires de la Poste et du Pont, qui sont proches de la saturation, voire saturés en hyperpointes.

Les carrefours giratoires du Bicentenaire, sur la Route de la Vallée, et de la Rue des Chavannes/Route d'Aubonne/Route de la Vallée disposent de réserves de capacité importantes, mais l'état proche de la saturation des carrefours de la Rue des Etangs peut provoquer des remontées de files (notamment en hyperpointe le matin) jusqu'aux routes d'Aubonne et de la Vallée.



Trafic aux heures de pointes
HPM et HPS 2013

Commune de Cossonay - PQ "La Condémine-Stand"

4.

DESSERTE TRANSPORTS PUBLICS ET MODES DOUX

Figure 4

Le projet est desservi, au niveau des transports publics, par l'arrêt de bus de la ligne 730 des MBC (Cossonay-Ville - Morges Gare par Cottens) *Cossonay-Ville, la Condémine* qui dispose d'une fréquence horaire, mais ce dernier est situé à plus de 300 m du PQ. De plus, cette ligne n'offre des relations qu'en direction de Morges, son terminus étant situé à l'arrêt *Cossonay-Ville, centre*, en bordure du centre-bourg de Cossonay (~500 m).

Les deux principales infrastructures de transports publics de Cossonay sont relativement éloignés du plan de quartier "La Condémine-Stand".

La gare du Funiculaire Cossonay-Gare (situé à environ 700 m) dispose d'horaires cadencés avec les trains en direction de Lausanne/Genève ou Yverdon-les-Bains, à raison de quatre courses par heure et par sens. A noter que le funiculaire subit actuellement des travaux de rénovation de la ligne ; il est donc remplacé par des navettes-bus qui subissent les phénomènes de saturation ponctuelle du réseau routier.

Au niveau du réseau régional de bus, le projet est également desservi par l'arrêt *Cossonay-Ville* des MBC, situé à environ 500 m du PQ. Cet arrêt dessert les lignes suivantes à fréquences horaires:

- 730 (Cossonay Ville - Morges Gare par Cottens), avec arrêt sur la route d'Aubonne, près du PQ,
- 735 (Cossonay Ville - Morges Gare par Aclens),
- 750 (Cossonay Gare - L'Isle).

En été, la ligne 733 réalise également 2 courses par sens le dimanche entre Cossonay et Le Pont (Vallée de Joux), dont une course depuis Morges.

Le projet est connecté à un réseau existant de cheminements piétons qui le relie aux commerces et services du centre-bourg de Cossonay, via le trottoir le long de la Route d'Aubonne puis par le Rue des Chavannes. Le Chemin du Stand, qui ne supporte actuellement que des charges de trafic très faibles (<100 véh/jour), ne dispose pas de trottoirs ou de cheminements piétons.

730 Ligne MBC
MORGES - COTTENS - COSSONAY-VILLE

Fréq.: 1 bus par heure

735 Ligne MBC
MORGES - ACLENS - COSSONAY-VILLE

Fréq.: 1 bus par heure

750 Ligne MBC
COSSONAY-GARE - L-ISLE

Fréq.: 1 bus par heure



Funiculaire
COSSONAY-GARE - COSSONAY-VILLE

Fréq.: 4 par heure en correspondance avec CFF



5. DONNÉES DU PROJET ET ACCESSIBILITÉ

5.1. Données du projet

Le projet, situé entre la zone de villas de la Condémine au Sud et la Chemin du Stand au Nord, comporte une surface de plancher déterminante (SPd) totale d'environ **13'400 m²** destinée exclusivement à de l'habitation de forte densité. Au total, le PQ offrira un maximum de 166 logements (appartements) qui accueilleront environ 250 à 300 habitants .

Le projet comporte un parking souterrain qui abritera les places pour les résidents (~165 places) et des places de surface aménagées dans le périmètre du PQ à destination des visiteurs (~15 places). L'offre en stationnement totale du projet est d'environ 180 places.

5.2. Nouvelle route de liaison

La commune de Cossonay compte de nombreux projets de développements, notamment dans le secteur Nord-Ouest, entre la Route de la Vallée et la Route d'Aubonne, dont notamment le plan de quartier "La Condémine-Stand" avec ses quelque 300 habitants.

Lors de la réalisation du quartier des Terrailles, situé au Nord de la Route de la Vallée, une quatrième branche en direction du Sud au carrefour giratoire du Bicentenaire avait été imaginée avec la création d'une route de liaison entre la Route de la Vallée et le Chemin du Stand, afin d'anticiper la desserte future de ces développements de quartiers.

Cette liaison routière n'ayant pas été prise en compte dans l'actuel PGA, elle fait aujourd'hui l'objet d'une étude de justification qui examine notamment les questions d'accès aux développements de quartiers et de trafic reporté.

Dans le cadre de la notice trafic et mobilité qui accompagnera le rapport 47 OAT relatif au PQ "La Condémine-Stand", deux variantes d'exploitation du réseau routier ont été prises en compte pour l'affectation du trafic supplémentaire généré par le projet, c'est-à-dire avec ou sans cette nouvelle route de liaison.



5.3.

Accès au projet

Figure 5

L'accès au PQ "La Condémine-Stand" aura lieu exclusivement sur le Chemin du Stand qui est actuellement connecté sur la Route d'Aubonne (réseau de base).

Le Chemin du Stand devra être réaménagé pour accueillir des flux piétons et une traversée de la Route d'Aubonne, au débouché de ce dernier, devra être créée.

Dans l'éventualité de la construction de la nouvelle route de liaison entre le Chemin du Stand et la giratoire du Bicentenaire, celle-ci permettrait d'assurer l'accès au PQ directement depuis la Route de la Vallée et d'exploiter le Chemin du Stand en sens unique vers l'Ouest, qui supporterait alors un trafic motorisé limité au profit des piétons et des vélos.

L'accès au chemin de desserte interne qui permet de rejoindre une partie des places visiteurs, ainsi que les autres places visiteurs situées devant l'immeuble le plus au Nord, est prévu sur le Chemin du Stand, à l'extrémité Nord-Ouest du périmètre du PQ. L'accès au parking souterrain qui comprend les places des résidents est, quant à lui, situé légèrement plus à l'Est, toujours sur le Chemin du Stand.

L'accès des piétons et vélos au PQ, aura lieu par le Chemin du Stand, qui est connecté au réseau de cheminements internes.



- Nouvelle route de desserte du PQ "La Condémine-Stand" connectée au giratoire du Bicentenaire
- Mise en sens unique avec la nouvelle liaison
- Accès motorisé (services et visiteurs)
- Accès motorisé (parking souterrain)
- Accès piétons et vélos
- Relations piétonnes et vélos avec le centre-ville

6. DIMENSIONNEMENT DES BESOINS EN STATIONNEMENT

6.1. Stationnement voitures

Le PQ prévoit la réalisation de plusieurs zones de stationnement, en souterrain ou en surface, pour satisfaire les besoins des résidents et des visiteurs des logements.

Figure 6

Le dimensionnement du stationnement pour le PQ "La Condémine-Stand", a été réalisé selon les Normes VSS 640 281 (voitures) et 640 065 (vélos). Les résultats de ces évaluations sont présentés dans le tableau de synthèse de la figure 6.

Aucune réduction des besoins en places de stationnement n'est appliquée pour des places dédiées au logement, dont l'offre est de 1 place par appartement ou par 100m², +10% pour les visiteurs, ici le nombre maximal d'appartements est déterminant (166).

L'offre en stationnement du projet doit ainsi être de:

- 166 places pour les habitants (parking souterrain),
- 17 places pour les visiteurs des habitants (parking de surface à l'intérieur du PQ),

Soit au total 183 places de stationnement pour le PQ "La Condémine-Stand".

6.2. Stationnement vélos

Figure 6

Le stationnement des vélos devra également être assuré, notamment par des locaux abrités et/ou sécurisés à destination des usagers de longue durée que sont les résidents et les employés.

Cette offre doit être complétée par des emplacements extérieurs couverts ou non, afin de satisfaire les besoins en stationnement de courte durée, au bénéfice des visiteurs.

Les besoins vélo sont estimés en se basant sur la Norme de dimensionnement du stationnement vélos (VSS 640 065). L'évaluation de ces besoins est présentée dans le tableau de la figure 6.

Les besoins totaux en places vélos sont ainsi de 270 places.

L'offre de stationnement vélos peut cependant être réalisée par étape,



après contrôle des besoins réels de parcage. Au moins 2/3 des besoins indicatifs ci-avant, soit 180 places, doivent toutefois être réalisés dès la réalisation du projet, et des emplacements doivent être réservés pour le tiers restant (90 places).

Une quinzaine de places de parcage pour les motos (~1 place moto pour 10 places voitures) est également à prévoir (aucune norme n'existe cependant à ce sujet).

AFFECTATION		DONNEES	VOITURES (SN 640 281)				VELOS (SN 640 065)		
			Ratio	Besoins indicatifs [places]	Coeff réduction	Besoins réels [places]	Ratio	Besoins [places]	
Logements collectifs	Surfaces	13'440 m ² SBP	1.0 pl/100 m ² SBP	(135)	Aucun	-	-	-	
	Nbre max de logements	166	1.0 pl/appt	166	Aucun	166	1.0 pl/pièce (chambre)	270*	
	Visiteurs		+ 10 %	17	Aucun	17	-	-	
						Total retenu:	183	Total vélos:	270

* Hypothèse considérée: 1 hab/50 m2 SBP x 1 place vélo

7. GENERATION DE TRAFIC DU PROJET

7.1. Génération de trafic journalière

Figure 7

L'évaluation du trafic qui sera généré par le projet peut être faite à partir des ratios de génération de trafic habituellement utilisés, ainsi qu'à partir du dimensionnement du stationnement réalisé précédemment. Les deux méthodes sont présentées à la figure 7.

Les deux méthodes d'évaluation aboutissent à des valeurs relativement semblables, avec une génération comprise entre ~585 et 750 véhicules par jour pour l'ensemble des logements (habitants et visiteurs).

La génération de trafic totale du projet de quartier peut ainsi être estimée à ~650 véh/jour (TJM).

7.2. Estimation du trafic généré aux heures de pointes

En prenant une hypothèse qui tient compte des différentes affectations prévues, le trafic généré à l'HPM comme à l'HPS peut être évalué à environ 10 % du trafic journalier moyen, soit:

génération supplémentaire à l'HPM et à l'HPS :

$650 \times 0.10 = \sim 65$ mvts de véh./h.

Une part majoritaire de ce trafic (~60%) aura lieu en sortie à l'heure de pointe du matin et en entrée à l'heure de pointe du soir.

UNITE		GENERATION SELON STATIONNEMENT			GENERATION SELON SOCIO-ECO			GENERATION ADMISE
Affectation		Nbre de places	Taux de rotation 1 rotation = 2 déplacements	Génération TJM [mvts véh/j]	Nbre H+E	Taux de génération par H+E	Génération TJM [mvts véh/j]	Génération TJM [mvts véh/j]
Logements collectifs	habitants	166	1.5 – 2.0	500 – 650	270 hab*	2	540	
	visiteurs	17	2.5 – 3.0	85 - 100	270 hab*	0.5	135	
		TOTAL :			TOTAL :			
		585 – 750			675			650

* Hypothèse: 1 hab/50 m² (13'440 m² SBP)

La génération de trafic du PQ "La Condémine-Stand", peut être estimée à ~ **650 mvts.véh./jour** (TJM).

8. IMPACTS DU PROJET SUR LES CIRCULATIONS

8.1. Distribution du trafic généré par le projet

Figure 8

En tenant compte du trafic actuel sur le réseau, des distributions actuelles sur les différentes routes cantonales, ainsi que de la part estimée du trafic interne à Cossonay, une évaluation de la distribution du trafic généré par le projet de quartier a été effectuée et est présentée en figure 8.

8.2. Affectation du trafic et effets sur le réseau

Figures 9 à 12

En tenant compte du trafic actuel sur le réseau et des distributions actuelles du secteur comme évaluées précédemment, une évaluation de l'affectation du trafic généré par le projet a été réalisée sans la nouvelle route de liaison Chemin du Stand-Route de la Vallée (Chemin du Geôlier) ou avec celle-ci (avec alors la mise en sens unique du Chemin du Stand). Les plans de charges journaliers et aux heures de pointes ainsi réalisés sont présentés aux figures 9 à 12.

8.2.1. Effets sur le trafic journalier (TJM)

Figure 9

L'analyse permet de constater que, **avec la nouvelle liaison et la mise en sens unique du Chemin du Stand:**

- le trafic journalier généré par la PQ (environ 650 mouvements de véhicules par jour) est réparti entre la nouvelle liaison vers la Route de la Vallée et le Chemin du Stand;
- la nouvelle liaison absorbe alors un trafic de 400 véhicules par jour;
- l'augmentation de trafic sur le Chemin du Stand, mis à sens unique en direction de l'Ouest, est limitée à 250 véhicules supplémentaires par jour;
- le trafic en traversée de Cossonay dû au nouveau quartier provient alors de la Route de la Vallée, qui accueille 370 véhicules supplémentaires par jour (+ 8%) et de la Route d'Aubonne, avec 220 véhicules en plus par jour (+ 5%);

Figure 10

Sans la nouvelle liaison sur la Route de la Vallée, on constate que:

- l'accès au plan de quartier "La Condémine-Stand" se fait exclusivement via le Chemin du Stand (qui doit être maintenu

à double sens), concentrant une augmentation de 650 véhicules supplémentaires par jour;

- sur la partie de la Route d'Aubonne au Nord du carrefour avec le Chemin du Stand, on retrouve 5'120 véhicules par jour, soit une augmentation de 13.5% par rapport à la situation actuelle;
- la Route de la Vallée absorbe en revanche seulement 30 véhicules supplémentaires par jour.

Sur le reste du réseau, quelle que soit la variante privilégiée, les augmentations du trafic seront relativement faibles (toujours inférieures à 10%).

8.2.2. Effets sur le trafic en heures de pointe (HPM et HPS)

Pour chaque heure de pointe, le trafic généré par le plan de quartier représente 10% du trafic journalier moyen, c'est à dire 65 véhicules par heure.

Figures 11 et 12

En comparant les plans de charges des deux variantes d'exploitation (avec ou sans liaison), on observe que:

- en terme d'exploitation du carrefour Chemin du Stand/Route d'Aubonne, la nouvelle route de liaison et la mise en sens unique du Chemin du Stand permettent de sécuriser ce carrefour en limitant les mouvements en tourner à gauche en sortie du Chemin,
- dans les deux cas, ce carrefour conserve cependant des capacités suffisantes et ne posera pas de problèmes;
- pour les deux cas, les deux giratoires de la Route de la Vallée (Bicentenaire et Vallée/Aubonne/Chavannes) ne poseront pas non plus de problèmes de capacité, car ils disposent de réserves importantes,
- avec l'augmentation du trafic en traversée de Cossonay aux heures de pointe, l'augmentation de la capacité utilisée des mini-giratoires de la Poste et du Pont sera comprise entre 3 % et 4 %.

Il est cependant à relever que la réalisation de tous les projets de développements de Cossonay (PQ Rte de Morges-Nord, PQ Route de Morges-Le Sau, secteur Les Chavannes, secteur Chien-Boeufs, secteur Rte de Morges Sud, etc...) engendrera, en heures de pointe, une

saturation quasi-continue des mini-giratoires de la Poste et du Pont. Cela engendrera une augmentation des remontées de files. Le matin, surtout sur la Rue des Etangs et en direction des routes de la Vallée et d'Aubonne (dans une moindre mesure sur la Route de Morges et la Grande-Rue). Le soir, surtout sur la Route de Lausanne et la Rue des Etangs.

La réalisation du Plan de Quartier "La Condémine-Stand" doit ainsi être accompagné au maximum de mesures permettant de ne pas trop aggraver la situation de saturation que connaît actuellement le réseau routier de Cossonay.

Remarque:

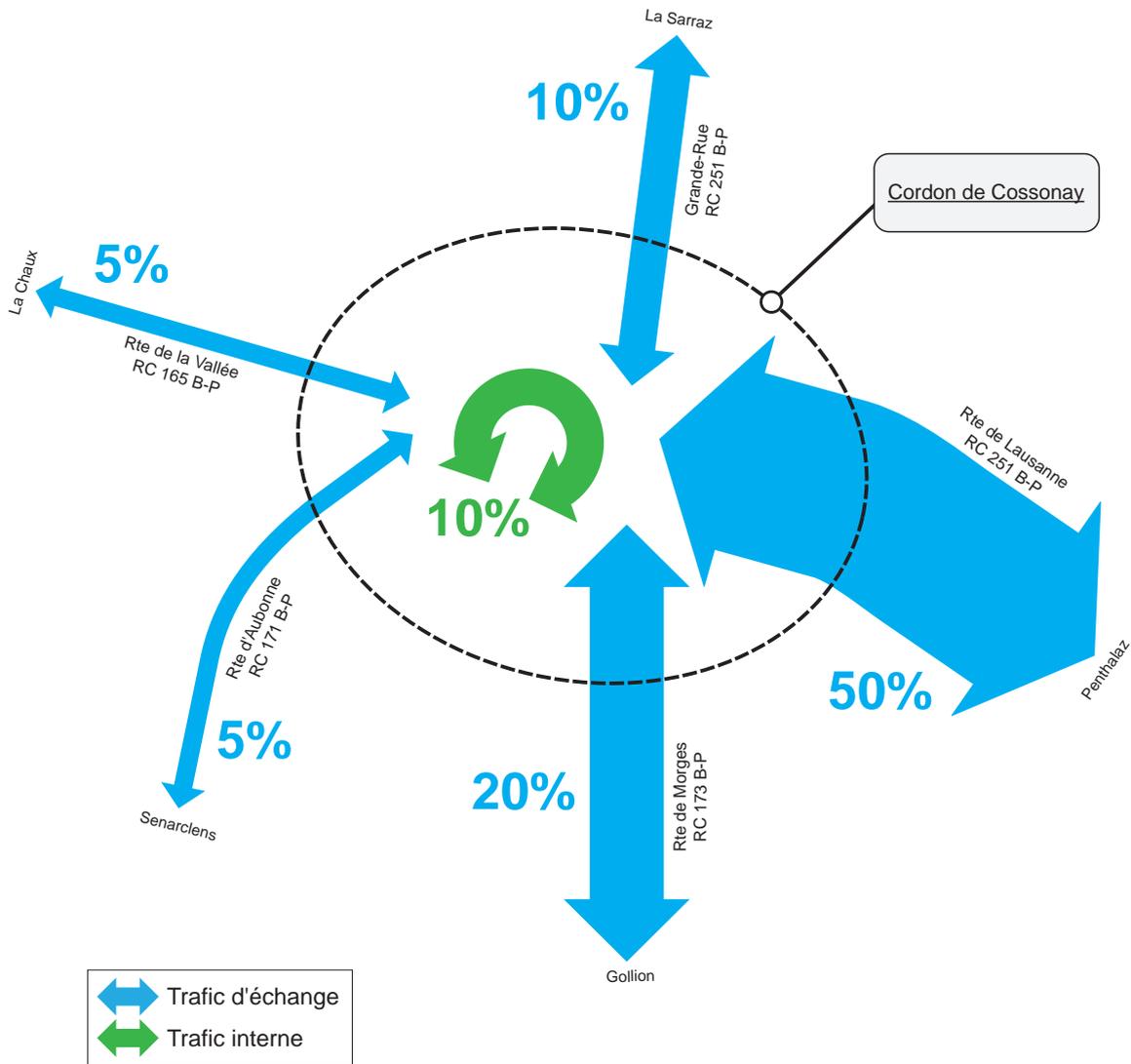
L'évaluation des deux cas avec ou sans nouvelle liaison (Chemin des Geôliers) entre le Chemin du Stand et la Route de la Vallée sur le giratoire du Bicentenaire montre que les accès au PQ "La Condémine-Stand" peuvent fonctionner sans cette liaison.

Cependant, la réalisation de cette liaison permet, avec la mise en sens unique d'un tronçon du Chemin du Stand, de réduire nettement le trafic sur celui-ci et sur le Nord de la Route d'Aubonne.

Elle permet également d'améliorer et sécuriser les liaisons de mobilité douce, ce sur le Chemin du Stand, mais également en relation avec le quartier des Terrailles.

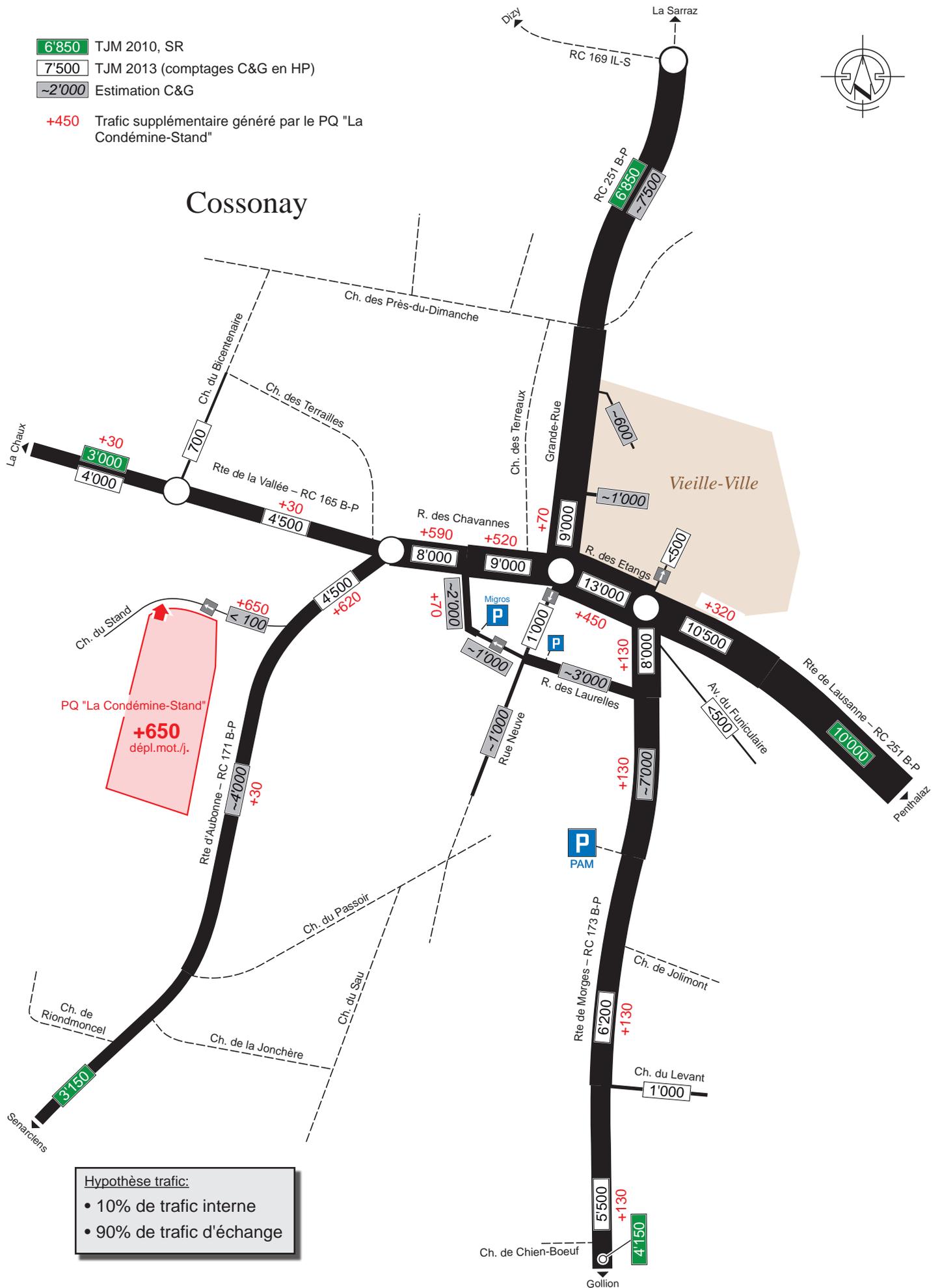
Enfin, il est à relever que le Chemin du Geôlier permet également d'assurer une accessibilité aux projets "Bertola" et "Chavannes" sans surcharge du Chemin du Stand.

La Municipalité de Cossonay s'est aussi engagée à la réalisation du Chemin du Geôlier et cette solution devrait impérativement être maintenue.



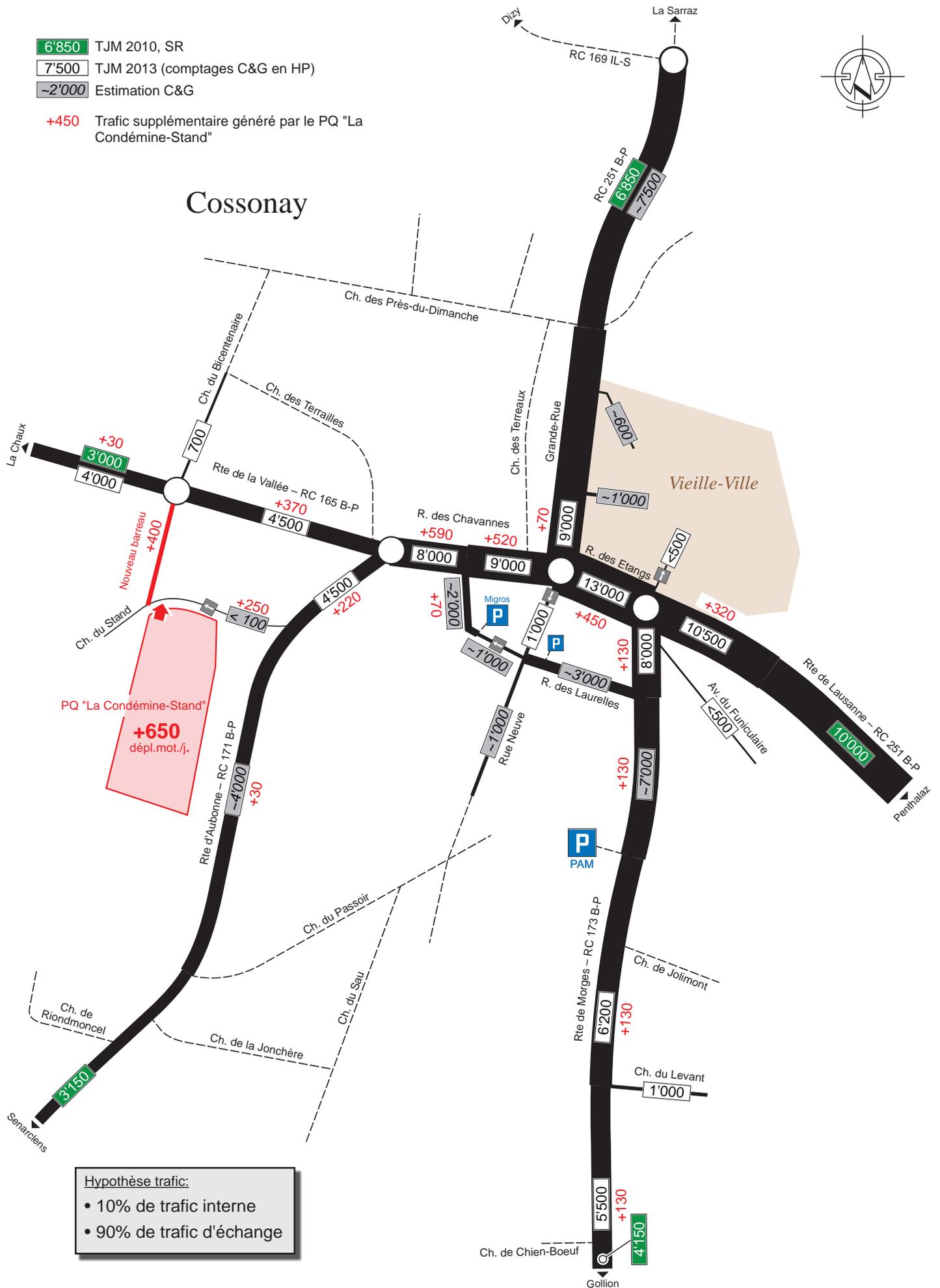
- 6'850 TJM 2010, SR
- 7'500 TJM 2013 (comptages C&G en HP)
- ~2'000 Estimation C&G

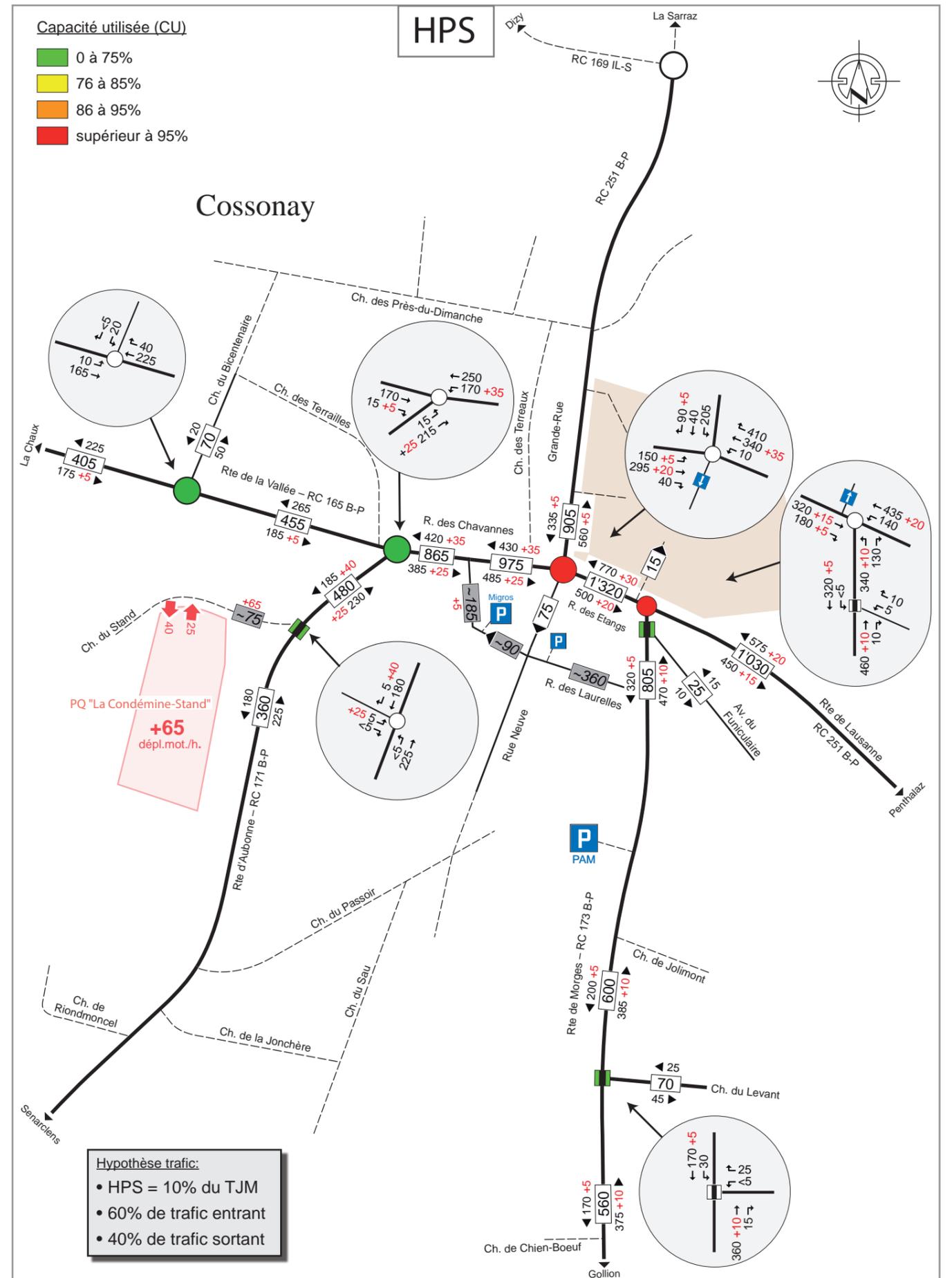
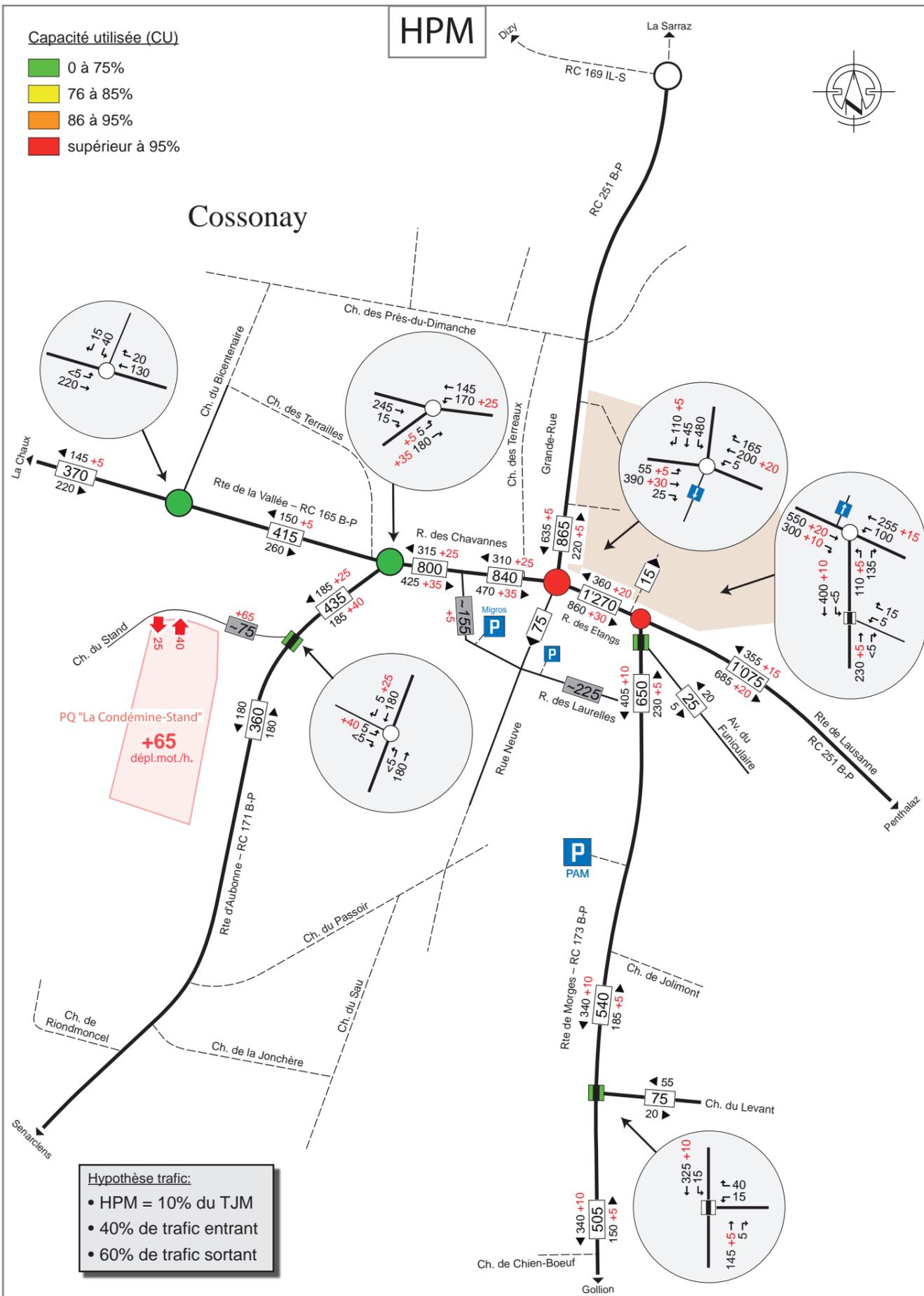
+450 Trafic supplémentaire généré par le PQ "La Condémine-Stand"



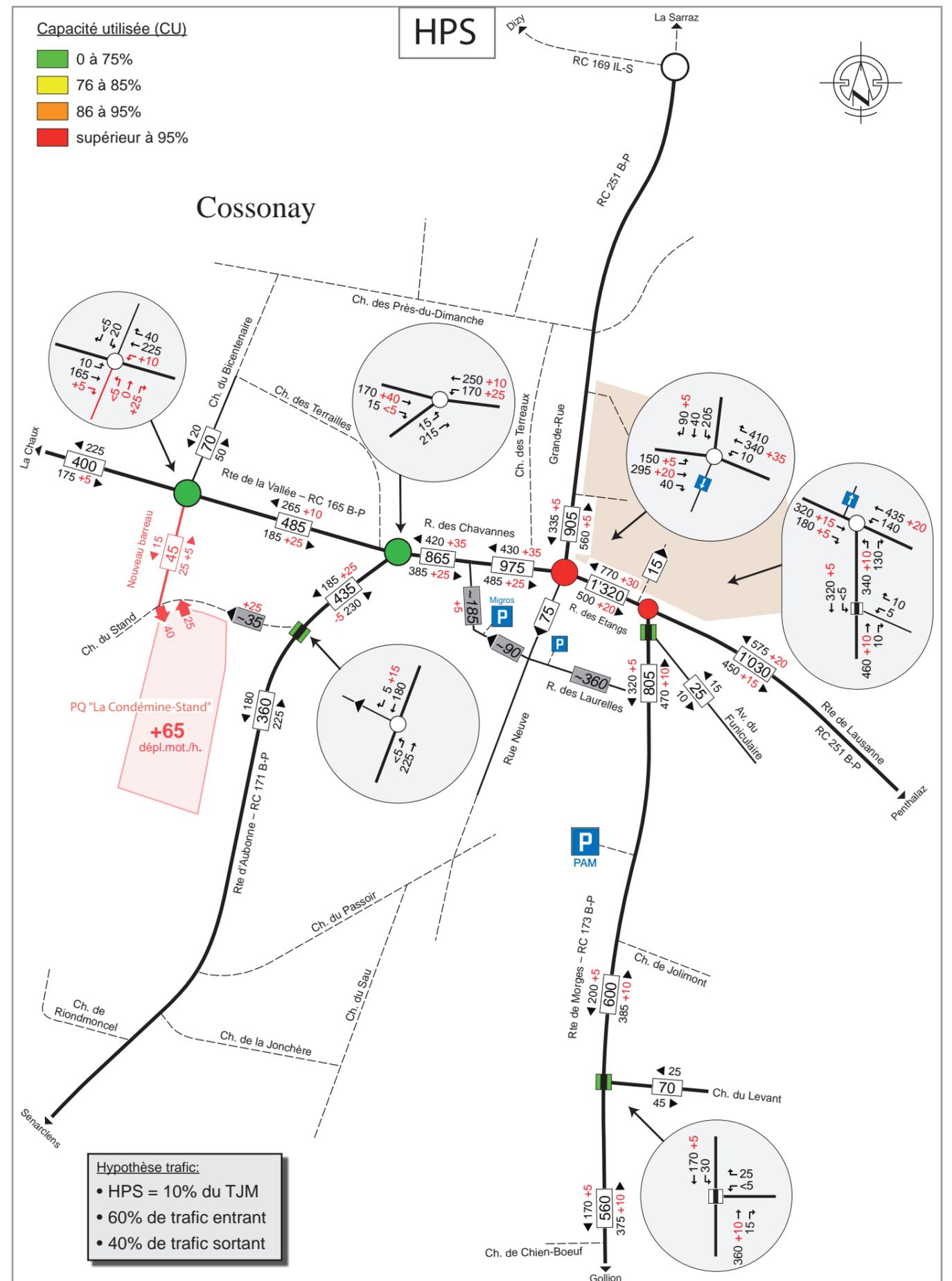
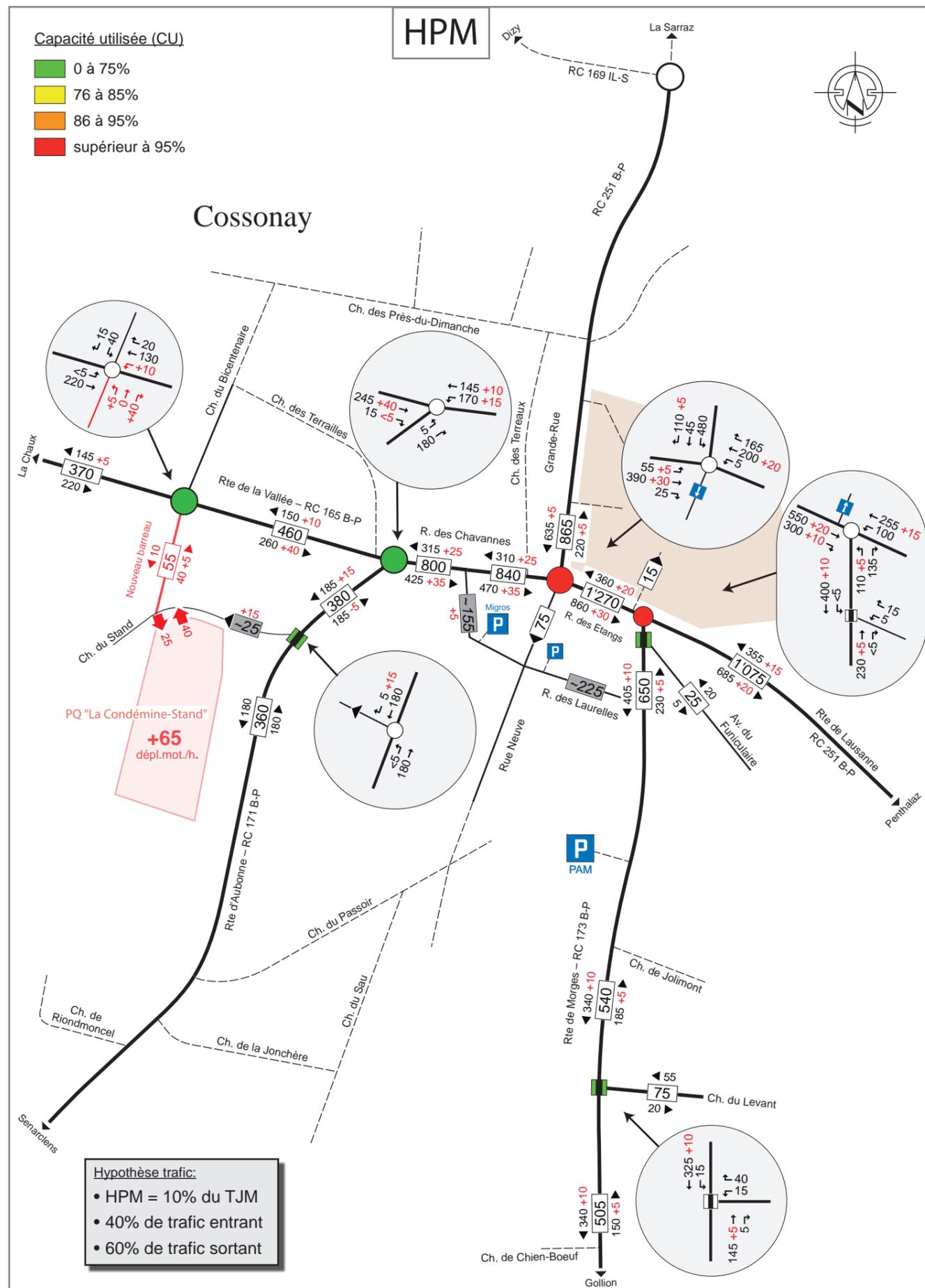
- 6'850 TJM 2010, SR
- 7'500 TJM 2013 (comptages C&G en HP)
- ~2'000 Estimation C&G

+450 Trafic supplémentaire généré par le PQ "La Condémine-Stand"





Trafic aux heures de pointes (HPM et HPS 2013)
avec le PQ "La Condémine-Stand"
Sans la nouvelle liaison
Commune de Cossonay – PQ "La Condémine-Stand"



Trafic aux heures de pointes (HPM et HPS 2013)
avec le PQ "La Condémine-Stand"
Avec la nouvelle liaison
Commune de Cossonay – PQ "La Condémine-Stand"

9. AMÉNAGEMENTS ET MESURES ENVISAGEABLES

9.1. Types de mesures possibles

Aucune modification majeure dans l'exploitation du réseau routier du centre-ville de Cossonay n'est actuellement envisageable, même si le Plan Directeur Communal (PDCoM) mentionne une route de contournement générale de la localité. Des aménagements visant à améliorer la capacité d'écoulement du trafic aux deux carrefours principaux de Cossonay ont été réalisés en 2009-2010 par la mise en place des mini-giratoires de la Rue des Etangs. Cette réalisation a permis d'améliorer sensiblement la situation, surtout à l'intérieur de la localité, mais le trafic très élevé en traversée pose toujours des problèmes sur les entrées de Cossonay en périodes d'hyper-pointes. Aussi, toutes les mesures susceptibles de réduire le trafic motorisé individuel sont à prendre.

Une série de mesures dissuasives aux transports individuels et favorables à l'usage des transports publics et aux modes doux peuvent permettre de limiter l'impact du PQ "La Condémine-Stand" et des autres projets en terme de trafic. Ces mesures sont décrites ci-après.

9.2. Mesures favorables à l'usage des transports publics

Plusieurs mesures favorables à un meilleur usage des transports publics sont en cours de réalisation ou projetées:

Funiculaire Cossonay - Gare

Le funiculaire Cossonay - Gare (de Cossonay-Penthalaz) sera remis en service en juin 2014 après une longue interruption due à la rénovation de la ligne. Dès sa remise en service, le Funiculaire offrira une fréquence de 10' de 05h15 à 00h30, pour une capacité de 47 places par cabine et une durée de parcours de 4'40".

Cette remise en service du "Funi" permettra d'améliorer sensiblement l'attractivité de ce mode de transports, en particulier en heures de pointes. Actuellement, les mini-bus de remplacement sont en effet pris dans les files du trafic, voire saturés en périodes de pointes.

Un développement ultérieur du Funiculaire est également envisagé

pour augmenter sa capacité à 62 places par cabine et pour améliorer la durée du trajet à 3'05''.

Amélioration de l'offre des bus régionaux

Une amélioration de l'offre des transports publics régionaux par bus est également projetée, en particulier sur la ligne de Morges dès 2015, qui pourrait voir sa fréquence (30') doubler en heures de pointes.

Aménagement d'une gare routière en face du projet

L'espace public situé devant la nouvelle salle polyvalente et la Route de Morges sera réaménagé et valorisé par la création d'une interface de transports publics sûre et confortable.

9.3. Aménagement de la Route d'Aubonne en faveur des MD

Les principes de réaménagement de la Route d'Aubonne sont actuellement examinés, dans le cadre d'une étude menée par le bureau d'architectes Fehlmann, en vue d'une amélioration de l'image des entrées-ville de Cossonay et d'une sécurisation et amélioration du confort des modes doux.

Plusieurs variantes de lignes directrices des aménagements de la Route d'Aubonne sont actuellement à l'étude, mais chacune de ces variantes réserve de l'espace à destination des modes doux (trottoir + piste ou bande cyclable), sur la chaussée, au bord de la chaussée ou à l'intérieur des futurs projets qui borderont la Route d'Aubonne.

Ces différents éléments doivent renforcer la fonction urbaine de la Route d'Aubonne en traversée de localité, et permettront d'améliorer la sécurité et la continuité des liaisons piétonnes et cyclables.

9.4. Concept général de mobilité douce

Figure 13

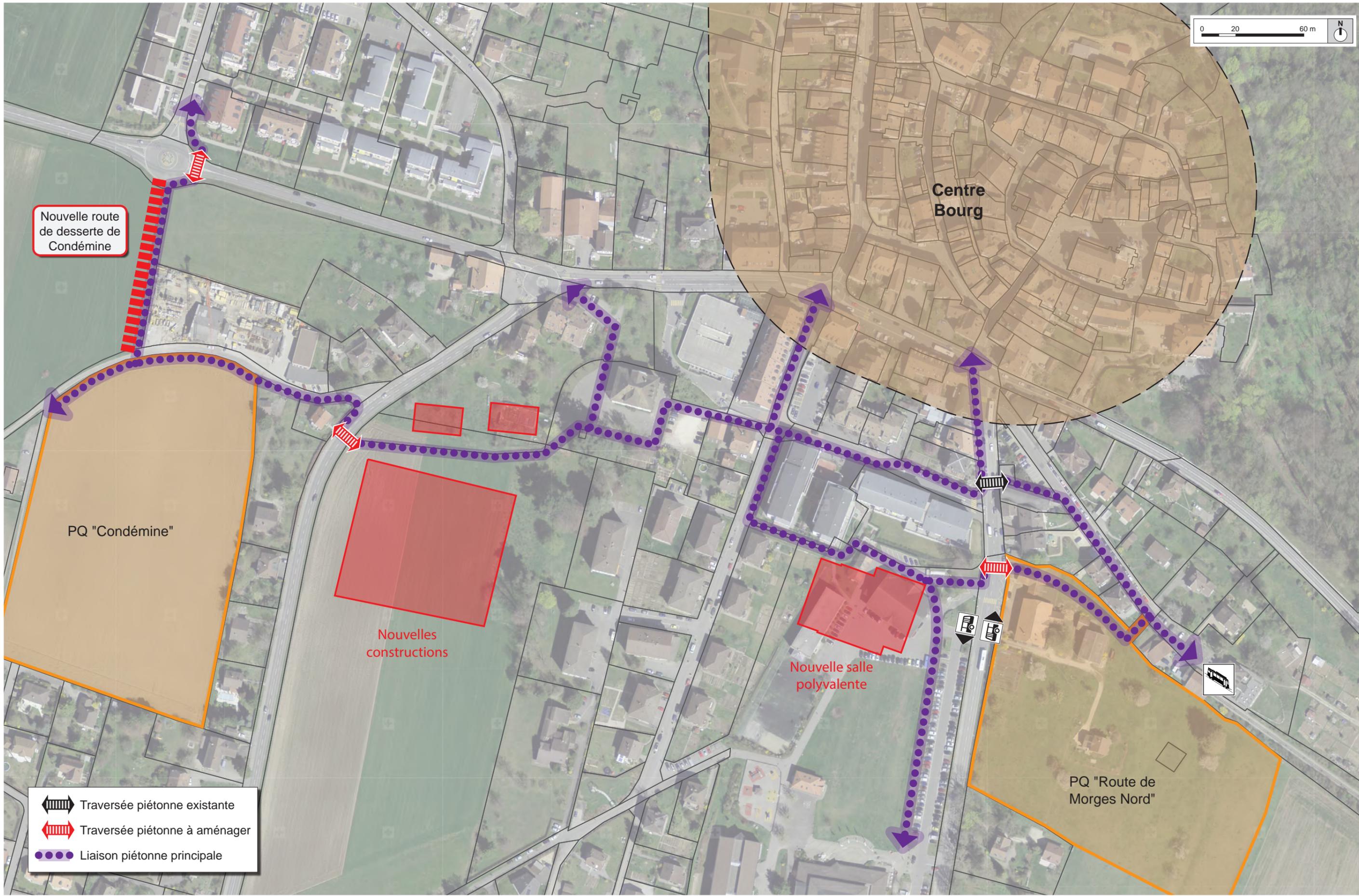
A terme, la prise en compte des modes doux dans les différents projets urbanistiques de Cossonay permettra d'améliorer les itinéraires existants par la création de nouvelles liaisons en bordure ou hors de la chaussée (figure 11).

De nouvelles relations piétonnes, notamment Est-Ouest, seront ainsi créées et permettront une mise en relation du PQ "La Condémine-



Stand" avec tous les pôles d'intérêt de Cossonay (Bourg, commerces, future piscine et collège, Pré-aux-Moines, autres quartiers existants ou futurs) ainsi qu'avec les réseaux de transports publics situés directement à proximité du Bourg (Funiculaire et gare routière des bus régionaux).

La Commune de Cossonay envisage également l'installation d'équipements de parcage pour les vélos en ville, et notamment à la halte du Funiculaire.



9.5. Itinéraires de contournement

Figure 14

La commune de Cossonay envisage également de créer des itinéraires de contournement, à destination des poids lourds notamment, afin de délester d'une partie le trafic en transit par le centre-ville (figure 14).

Les poids lourds (notamment liés aux gravières) transitant entre les routes de la Vallée et de Morges, ainsi que ceux se rendant à la Route de Dizy, pourraient être contraints d'emprunter un nouvel itinéraire de contournement par l'Ouest qui emprunte d'actuels chemins agricoles.

De plus, la création d'un barreau entre le Chemin de la Jonchère et la Route de Morges est envisagé et permettrait de détourner une partie du trafic d'échange entre les quartiers Sud et Ouest de Cossonay transitant actuellement par le centre-ville. Cette liaison, encore à l'étude, serait cependant vraisemblablement limitée aux seuls bordiers pour éviter la création d'un trafic de transit important par les quartiers d'habitation existants ou futurs (PQ Route de Morges-Le Sau).

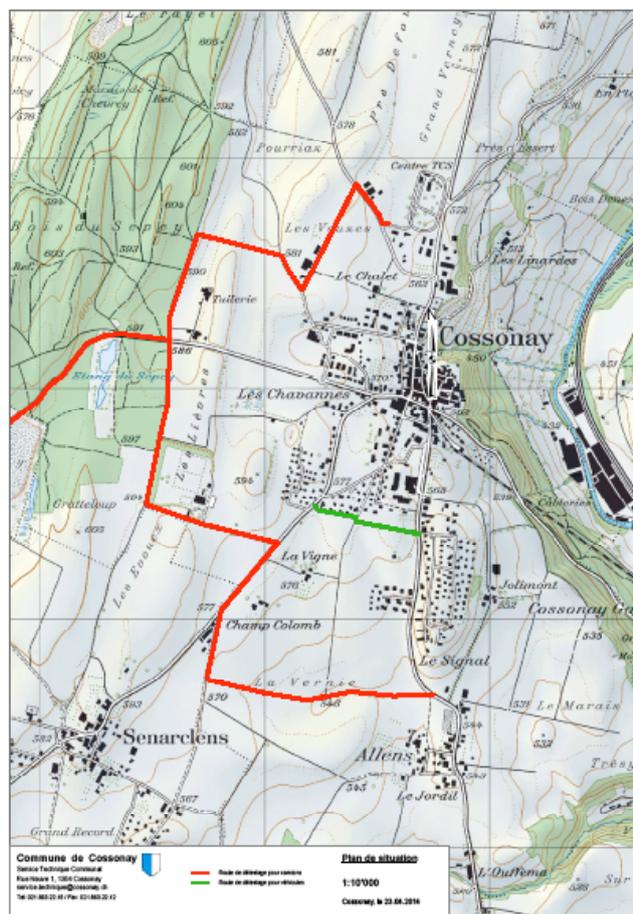


Figure 14: Routes de délestage

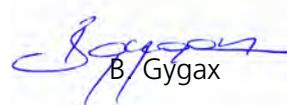
10.

CONCLUSIONS

L'analyse, du point de vue de la mobilité, du Plan de quartier "La Condémine-Stand" a permis de mettre en évidence les éléments suivants:

- Les **besoins en stationnement voitures** du quartier, calculés sur la base de la Norme VSS 640 281, sont de **183 places** au total. Le projet prévoit 166 places en parking souterrain pour les besoins des habitants, et 17 en surface pour les visiteurs des logements (à l'intérieur du PQ).
- **270 places vélos** seront également à aménager, dont les deux-tiers dès la réalisation du PQ, et le tiers restant est à réserver dans le périmètre du projet pour une réalisation ultérieure si nécessaire.
- En terme de **trafic motorisé**, le projet générera environ 650 mouvements de véhicules par jour (TJM). A l'heure de pointe, le trafic dû au quartier sera de quelque 65 véh/h, affecté sur la Chemin du Stand et chargeant pour une bonne part le mini-giratoire de la Poste, puis celui du Pont.
- **Une nouvelle route de liaison** (Chemin du Geôlier) est projetée entre le Chemin du Stand et le giratoire du Bicentenaire de la Route de la Vallée afin d'assurer une desserte satisfaisante du secteur. Ce nouvel aménagement, couplé avec la mise en sens unique vers l'Ouest du Chemin du Stand, permet de modérer le trafic au profit des modes doux et de sécuriser le carrefour sur la Route d'Aubonne. La réalisation de cette liaison est aussi recommandée même si les impacts du PQ "La Condémine-Stand" resteraient admissibles sans celle-ci.
- **Les mini-giratoires de la Poste et du Pont** sont actuellement déjà proches ou à l'état de saturation en périodes de pointes. Il conviendra donc, notamment en considérant que d'autres projets sont prévus dans le secteur, de prendre toutes les mesures possibles de dissuasion du trafic motorisé et d'incitation aux déplacements en transports publics et modes doux. Plusieurs projets dans ce sens permettront de limiter les impacts du projet.

Christe & Gygax
Ingénieurs Conseils SA



B. Gygax



S. Beggiora

Yverdon-les-Bains, le 17 avril 2015
7035/GX/sb/gx

Constitution d'une servitude publique de passage à pied

Exercice selon teinte jaune

Soumis à l'enquête publique

du au

Le Syndic

La Secrétaire

RIME Georges

ZITO Tania

PLAN DRESSE POUR ENQUETE



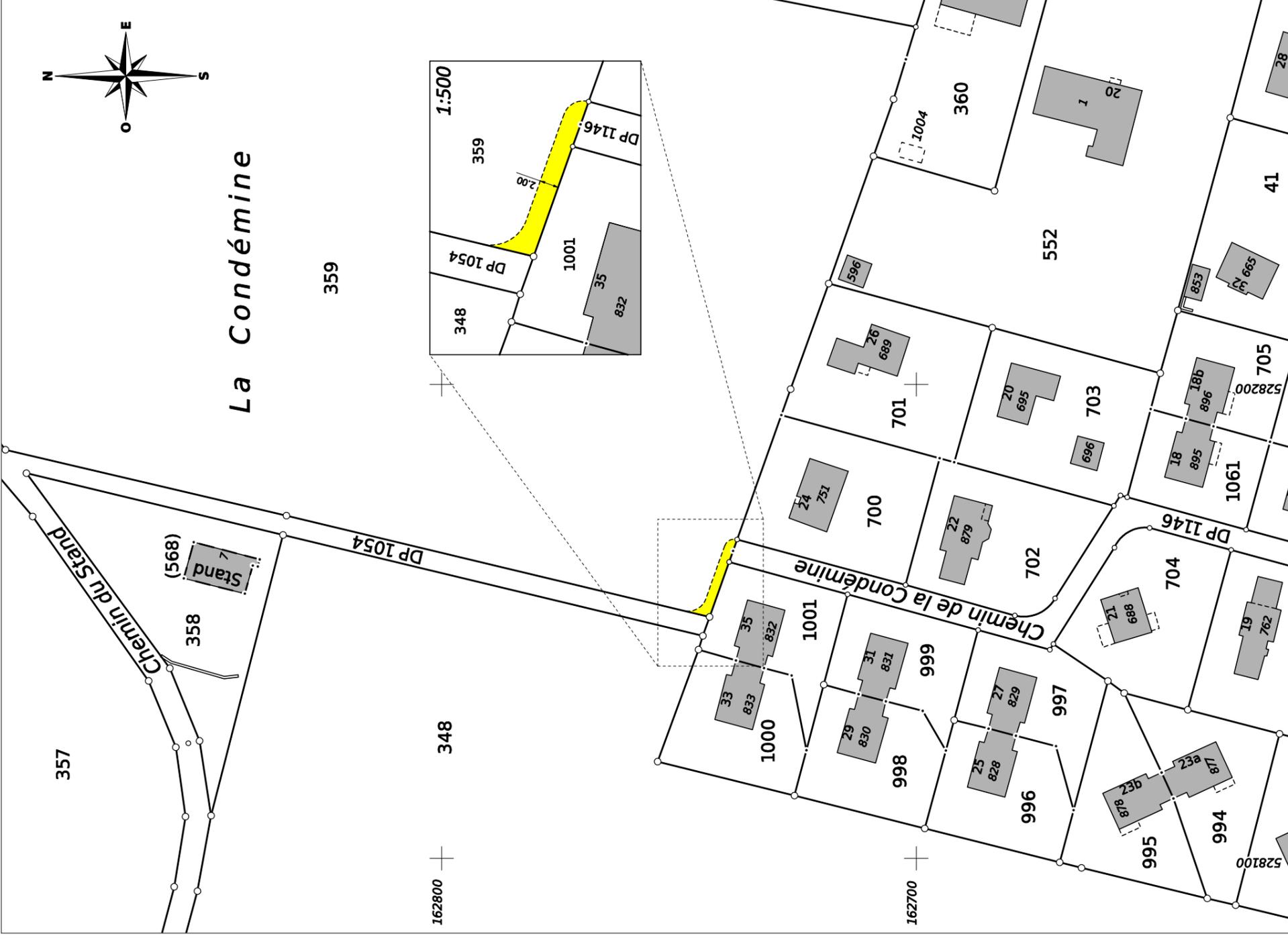
COURDESSE & ASSOCIÉS
Ingénieurs et Géomètres SA

Succ. de Jan & Courdesse SA et Jomini-van Buel SA

Praz-Palud 7 - CP 191 - 1040 Echallens
Tel 021 886 22 44 - Fax 021 886 22 47
echallens@courdesse-associes.ch
www.courdesse-associes.ch

Echallens, le 12 mai 2015

Régis Courdesse / Inés Sancho Dupraz / Anne van Buel
Ingénieurs géomètres brevetés



COURDESSE & ASSOCIÉS - Ingénieurs et Géomètres SA

DT n° 5477-040 - Echallens, le 12 mai 2015

1:1000

Mensuration graphique numérisée
Source : Géodonnées Etat de Vaud du 28.11.2013