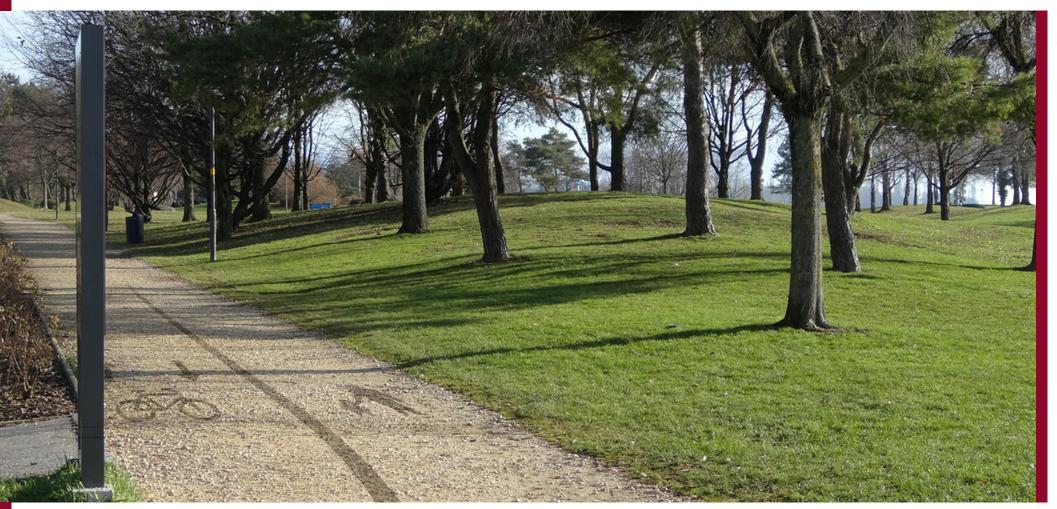


CHANTIER 5 – MOBILITÉ DOUCE, PAYSAGE ET ESPACE PUBLIC

Voie verte de Saint-Prex à la Venoge

Étude de faisabilité du tracé – Rapport final













Communes partenaires de l'étude:





Saint-Prex

Morges





Lully

Préverenges





Tolochenaz

Denges

Bureaux mandataires de l'étude:





Christe & Gygax Ingénieurs Conseils SA



Pour traiter:

Sara Dias, Igor Andersen - urbaplan lausanne

13110-rapport_final-151003-garde-RM

lausanne

av. de montchoisi 21 1006 lausanne t 021 619 90 90 f 021 619 90 99 lausanne@urbaplan.ch

SOMMAIRE

1	CONTEXTE DE L'ÉTUDE	4	5.6 Traversée de Lonay-Préverenges	35
	1.1 Le concept de la voie verte	4	5.7 Traversée de Denges	38
	1.2 L'évolution du concept initial du chantier 5	5		
			6 ESTIMATION DES COUTS (AU 31.03.2015)	41
2	ANALYSE DU TRACE DE PRINCIPE (PH.1)	6	6.1 Itinéraire hors tronçons RC1 et considérant la variante sud de Saint-Prex	41
	2.1 Contraintes d'aménagement	6	6.2 Itinéraire parallèle à la RC1	44
			6.3 Itinéraire correspondant à la variante nord de Saint-Prex	45
3	PROPOSITION DE VARIANTES DE TRACÉ (PH.2)	10	6.4 Récapitulatif général	47
	2.2 Deux options: au nord ou au sud des CFF	10		
	2.3 Six séquences de mise en oeuvre	10	7 LES ACTIONS A VENIR	49
	2.4 Degré d'intervention nécessaire	10	7.1 Aspects fonciers et projets en cours	49
	3.1 Le raccordement à l'ouest de Région Morges	12	7.2 Aires forestières	49
	3.2 Le raccordement à l'ouest lausannois	13	7.3 Espaces cours d'eau et surfaces d'assolement	49
			7.4 Points durs nécessitant une étude spécifique	49
4	LE TRACÉ PRÉFÉRENTIEL ET LE CONCEPT D'AMENAGEMENT (PH.3)	14		
	4.1 Un tracé consensuel	14	ANNEXES	53
	4.2 Huit profils-type d'aménagement	16	Annexe 1 - Analyse du tracé de principe	54
			Annexe 2 - Tracés alternatifs proposés et caractérisation des tronçons	56
5	APPLICATION DU CONCEPT AU TRACÉ (PH.3)	18	Annexe 3 - Les variantes écartées	58
	5.1 Traversée de Saint-Prex - variante sud	19	Annexe 4 - Récapitulatif des remarques finales des communes	е
	5.2 Traversée de Saint-Prex - variante nord (b)	23	des services cantonaux concernés	66
	5.3 Traversée du Bon Boccard - Saint-Prex	27		
	5.4 Traversée du Boiron - Lully et Tolochenaz	28		
	5.5 Traversée de Morges	31		

CONTEXTE DE L'ÉTUDE

Le projet de Voie Verte de Région Morges s'inscrit dans la continuité du chantier 5 "mobilité douce, espace public et paysage" du Schéma directeur Région Morges (SDRM), visant à définir puis à mettre en œuvre une stratégie globale pour les déplacements à pied ou à vélo dans la région. Il fait suite à la volonté de réaliser une colonne vertébrale regroupant tous les modes doux entre Saint-Prex et la Venoge, dont le principe a été validé par les communes en février 2013 dans le cadre de la 1ère phase d'étude du chantier 5 (chapitre 1).

La présente note synthétise l'étude de faisabilité du tracé, ayant pour but d'analyser la faisabilité technique, temporelle et foncière de celui-ci et. le cas échéant, de définir les tracés alternatifs nécessaires.

L'analyse doit poursuivre trois principes de base:

- un projet réaliste et cohérent dans son concept d'ensemble;
- un projet réalisable à court-moyen terme:
- un projet réalisable par étapes.

La note s'organise en fonction des 3 phases d'étude. La 1ère phase a permis d'analyser les contraintes de mise en oeuvre du tracé de principe ainsi que sa compatibilité avec les diverses planifications et projets en cours sur le territoire (affectations en vigueur, études d'aménagement, planifications directrices, etc.). Des entretiens avec les communes, le SDOL, les CFF, l'ARCAM et la DGMR ont été réalisés (chapitre 2).

Dans la 2ème phase, des alternatives de tracé ont été proposées pour chaque tronçon soulevant des questions de faisabilité. Sur base de l'analyse des variantes qui en on résulté, un concept général d'aménagement a été développé et une estimation des coûts réalisée (chapitre 3).

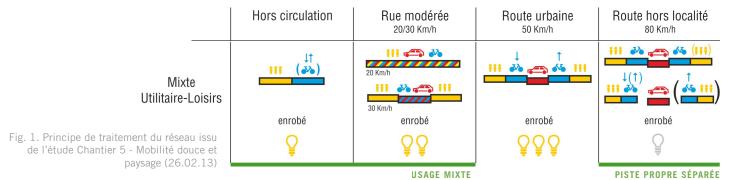
Les variantes proposées ont été soumises aux communes concernées à plusieurs reprises et ajustées au fur et à mesure des différentes remarques et considérations. Cette démarche interactive, qui s'est déroulée pendant environ une année a permis, lors de la 3ème phase de l'étude, de définir un tracé préférentiel qui servira de base aux études de mise en oeuvre opérationnelle et d'avant-projet qui se dérouleront par la suite (chapitres 4 et 5). Ce tracé a été validé par le Groupe de Pilotage de Région Morges ainsi que par les communes concernés au printemps 2015.

Le concept de la voie verte

La voie verte correspond à un itinéraire partagé accueillant l'ensemble des mobilités douces, notamment: les réseaux cyclables et piétonniers, de loisirs et utilitaires, ainsi que les rollers et personnes à mobilité réduite (PMR). En tant qu'axe structurant, elle vise à faciliter les déplacements urbains utilitaires et la multimodalité des trajets dans Région Morges, mais surtout à proposer un cadre confortable, sécurisé et d'agrément pour les déplacements touristiques, sportifs, de loisirs ou d'apprentissage des enfants. La qualité des connexions aux réseaux environnants tout le long de son tracé doit également être assurée.

En outre, la voie verte doit idéalement être facilement accessible à toute la population (40'000 habitants + 10'000 d'ici 2025 dans la Région de Morges). Elle est reliée aux gares, polarités et différents secteurs de développement à travers ses "dentrites" (chapitre 4), et dans la mesure du possible séparée des réseaux de transport individuel motorisé (fig. 1).

A terme, la voie verte RM a pour vocation d'être un des maillons de la future voie verte de l'agglomération Lausanne Morges (PALM), reliant Saint-Prex à Pully, voire au-delà.



L'évolution du concept initial du chantier 5

Le tracé de la voie verte initialement proposé (fig. 2), de pente quasi nulle, visait à traverser le centre de Région Morges le long du tracé des chemins-de-fer, reliant directement les principaux sites stratégiques de l'agglomération, les quartiers en mutation et les haltes / gares CFF.

L'étude de faisabilité a cependant démontré que cette solution posait des difficultés de réalisation à court / moyen terme et qu'elle pourrait, selon les tronçons, impliquer des coûts de mise en oeuvre considérablement élevés. Pour ces raisons, l'étude présentée ci-après propose un concept adapté et un tracé dont la faisabilité à court / moyen terme ainsi que l'investissement pour les acteurs concernés (en particulier les communes) semblaient être plus réalistes.

Cette vision ne vise pas à prétériter l'adaptation du tracé ou la recherche de meilleures solutions à long terme. Nous considérons cependant que la mise en place d'un tracé à court terme est un atout pour l'image et l'attractivité de la Voie verte, tout en permettant de tester la validité de ce concept.

3.1.1) LA VOIE VERTE

La voie verte reprend le tracé commun aux guatre tracés de mobilité douce (vélos/piétons & utilitaire/loisir). Elle devient la colonne vertébrale du réseau. De pente quasi nulle, elle est non seulement propice à tous les modes doux mais idéalement située au centre de Région Morges le long des axes de transports existants, reliant les différents secteurs de densification et les haltes et gare CFF. Elle a également un grand potentiel interrégional de par le fait qu'elle pourrait se prolonger jusqu'à la gare de Lausanne à l'Est et jusqu'à la zone de développement d'Etov(1), celle de Rolle voire même jusqu'à Genève à l'Ouest.



Les référence en matière de voie verte existent en France mais on peut également citer le projet de voie verte de l'agglomération genevoise, un parcours continu de 22 km de long, inscrite dans le Plan Directeur Communal 2020 (étude de faisabilité : Hüsler et associés Sàrl, Contre-point, projet urbain, Transitec ingénieurs conseil SA)

(1) Une étude est en cours pour le tronçon Etoy-Allaman



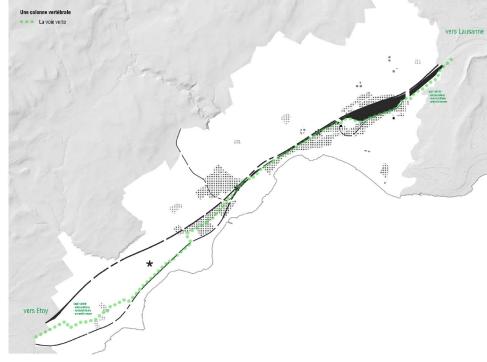








Fig. 2. Schéma de principe de la voie verte issu du rapport de la phase 1 "concept stratégique" issu de l'étude Chantier 5 - Mobilité douce et paysage (26.02.13)

ANALYSE DU TRACE DE PRINCIPE (PH.1)

2.1 Contraintes d'aménagement

Une analyse détaillée du tracé de principe a été réalisée en prenant en compte les éléments suivants:

- la situation foncière des tronçons (domaine public, propriétés privées, communales ou cantonales);
- les planifications en cours d'étude ou les projets de construction en voisinage direct (PPA et PQ en cours ou validés, le chantier 4 de RM, la requalification de la RC1, etc.);
- autres projets ou intentions communales de développement à moyen / long terme (PDCom et PGA);
- les aménagements de mobilité douce prévus ou en cours d'étude (y compris les mesures PALM 2012);
- les réserves d'emprises pour les projets CFF;
- les zones de rencontre (20km/h) ou zones 30 (30km/h)existantes ou planifiées;
- les zones protégées (aires forestières, zones viticoles, etc.) et zones de verdure en général.

Cette phase a permis de mettre en évidence certaines contraintes ou conditions de mise en oeuvre du tracé importantes, en particulier: la temporalité de réalisation par rapport aux travaux de 3^{ème} et 4^{ème} voies CFF entre Lausanne et Genève, la difficulté technique de réalisation de certains tronçons ou franchissements (ci-après "points durs" du tracé), ainsi que la compatibilité moyenne entre les conditions de confort visées pour la Voie Verte et certains axes à fort trafic de la région.

Ces résultats découlent de l'identification de neuf tronçons "difficiles", "délicats" ou "possibles à long terme" ainsi que de certains franchissements lourds ("points durs") le long du tracé. Leur description ou proposition de traitement est identifiée selon la légende ci-après (fig. 3):



Proposition de suppression de tronçon (fortes contraintes)



Tronçons délicats



Tronçons possibles mais à long terme



Point dur necéssitant un d'aménagement lourd



Point dur necéssitant un aménagement léger / moyen

Six Tronçons difficiles / Poins durs - à supprimer (2 à 6 et 8) (voir fig. 4)

2 TRAVERSÉE DU BOIRON, TOLOCHENAZ

Ce tronçon présente une topographie très accentuée et nécessiterait la construction d'une infrastructure lourde (nouveau pont). Une coordination avec le projet CFF est indispensable (mais seul un horizon de construction à long terme peut être prévu). Enfin, le raccordement de l'extrémité Est (route de la Gare / quartier de la Caroline) est délicat (fort dénivelé).

3 AV. DE RIOND-BOSSON. MORGES

L'Avenue de Riond-Bosson est un axe à fort trafic qui présente des potentiels conflits avec les TIM, poids-lourds et TP. Le gabarit du domaine-public à disposition est en outre insuffisant et son élargissement très difficile (entreprises privées au nord, emprise CFF au sud). Le raccordement de l'extrémité Est du tronçon est

également délicat (ci-après).

4 CARREFOUR DE RIOND-BOSSON. MORGES

L'aménagement d'un giratoire à double-voie est envisagé pour réorganiser la circulation de ce carrefour à fort trafic (plan directeur des circulations de Morges). Cette solution présente une difficulté additionnelle pour le passage de la voie verte, qui nécessite une infrastructure lourde à réaliser dont la faisabilité géométrique est hasardeuse (topographie en pente, voisinage au BAM).

5 CH. DES ZIZELETTES. MORGES

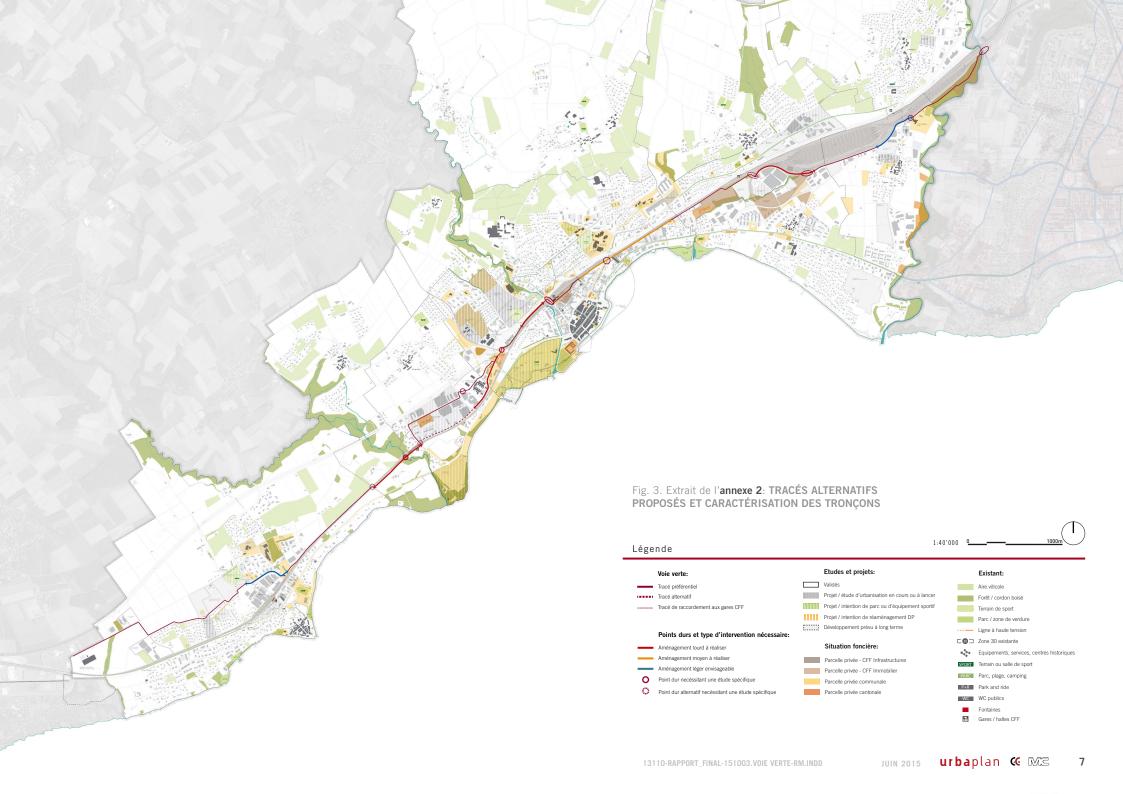
Une part importante de ce tronçon est sur emprise privée. Les extrémités Est et Ouest sont en plus raccordées à des carrefours à fort trafic (carrefours de Riond-Bosson et des Moulins, Morges).

6 CARREFOUR DES MOULINS, MORGES

Un point à fort trafic avec potentiels conflits TIM (carrefour déjà saturé). Il nécessiterait la réalisation d'une infrastructure lourde dont la faisabilité géométrique est difficile (topographie en pente, faible emprise disponible).

8 SENTIER DE LA GARE DE TRIAGE. PREVERENGES

Le tracé impliquerait une traversée à niveau des voies ferrées dangereuse et inacceptable pour les CFF. En alternative, une infrastructure pourrait être réalisée, du type passage sous-voie, mais contrainte par la faisabilité temporelle des projets CFF (long terme, coût élevé et confort réduit).



Deux tronçons délicats - à éviter (1 et 9)

1 ROUTE DE LA VERRERIE, SAINT-PREX

Cet axe est à fort trafic, présente des potentiels conflits avec les TIM (notamment les poids-lourds se dirigeant vers Vetropak ou vers la zone industrielle du Glapin). Son caractère paysager a par ailleurs une faible valeur d'agrément. Cependant, une emprise confortable pourrait être disponible pour l'aménagement d'une piste mixte de mobilité douce.

9 "CONTOURNEMENT" DE DENGES

Le tronçon implique une traversée dangereuse au niveau de la Route de Denges (visibilité faible) ainsi qu'une intervention lourde à réaliser (absence d'infrastructures piétonnes sur place). Le raccordement de son extrémité Est est délicat (raccord à la gare CFF Lonay-Préverenges et au Sentier des Croisettes). Le tracé est peu perceptible et déconnecté des pôles à proximité (village, gare...). Il implique enfin une coordination indispensable avec les projets CFF.

Un tronçon possible à long terme - alternative à proposer (7)

7 SENTIER DES VOIES FERRÉES. MORGES

L'emprise actuelle est insuffisante ou inexistante. Une coordination avec le projet CFF serait indispensable, mais seul un horizon à long terme pourrait être prévu (postérieur au projet de 3e et 4e voie). Le tracé est cependant envisageable à long terme pour faciliter la connexion "gare de Morges - quartiers à l'Est".



Fig. 4. Tronçons difficiles, délicats ou possibles à long terme identifiés lors de l'analyse du tracé de principe

1 ROUTE DE LA VERRERIE, SAINT-PREX



4 CARREFOUR DE RIOND-BOSSON, MORGES



7 SENTIER DES VOIES FERRÉES, MORGES



2 TRAVERSÉE DU BOIRON, TOLOCHENAZ



5 CH. DES ZIZELETTES, MORGES



8 SENTIER DE LA GARE DE TRIAGE, PREVERENGES



3 AV. DE RIOND-BOSSON, MORGES





6 CARREFOUR DES MOULINS, MORGES



9 "CONTOURNEMENT" DE DENGES





PROPOSITION DE VARIANTES DE TRACÉ (PH.2)

2.2 Deux options: au nord ou au sud des CFF

De nombreux axes intégrés aux réseaux régionaux de mobilité douce, existants ou planifiés, ont été analysés afin de proposer des tracés alternatifs pour la mise en oeuvre de la voie verte. Dans la recherche d'un tracé autant que possible linéaire et lisible, deux options majeures se sont formalisées:



Légende

- Tracé de principe (chantier 5 SDRM, fév. 2013)
- Tracé proposé suite aux études-test ZI Molliau, Tolochenaz
- Tracé à étudier raccordement aux autres régions
- Tracé à étudier variantes nord
 - Tracé à étudier variantes sud
- Point dur necéssitant un d'aménagement lourd 0
- Point dur necéssitant un aménagement léger / moyen

- un tracé nord (en bleu), longeant le coteau résidentiel des communes de Saint-Prex à Morges et traversant le centre du village de Lonay.
- un tracé sud (en rouge), traversant le plateau situé entre le lac et les principales infrastructures de la région (route cantonale 1, autoroute, voies ferrées CFF), passant à proximité des centres-villes de Saint-Prex, Morges et Préverenges.

La variante sud a été défendue par la majorité des communes concernées, même si un réseau secondaire de connexion aux principaux équipements publics et nœuds de mobilité restait à prévoir. Ce réseau étant assuré par les études du chantier 5 luimême, l'option sud a ainsi été reprise pour la suite de l'étude.

Le tracé nord, bien que desservant qualitativement les quartiers d'habitations actuellement mal desservies en mobilité douce, ne présentait pas les conditions de confort et de courte distance souhaitée par rapport aux centralités, gares et équipements publics de la région (bourgs historiques, lac, centres sportifs, etc.).

A Saint-Prex, le tracé nord est maintenu par la commune comme alternative secondaire, en attendant la planification d'un réseau de mobilité de l'ouest du district (cf. chapitre 3.2). Les contraintes foncières y sont cependant plus nombreuses (empiètement sur domaine privé).

A Préverenges, 2 variantes ont également été maintenues en attendant la vérification de la compatibilité du tracé sud avec la requalification de la RC1. Cependant, la variante nord n'est pas favorisée, à la fois par le manque d'intérêt des communes concernées ainsi que par la difficulté technique que les solutions

d'aménagement à prévoir présentaient.

Six séquences de mise en oeuvre 2.3

Le tracé voie verte a été divisé en 6 séquences ou traversées opérationnelles qui s'appuyent généralement sur les limites communales:

- 1. Traversée de Saint-Prex
- 2. Traversée Bon Boccard
- 3. Traversée du Boiron
- 4. Traversée de Morges
- **5.** Traversée de Lonay-Préverenges
- **6.** Traversée de Denges

0

Degré d'intervention nécessaire 2.4

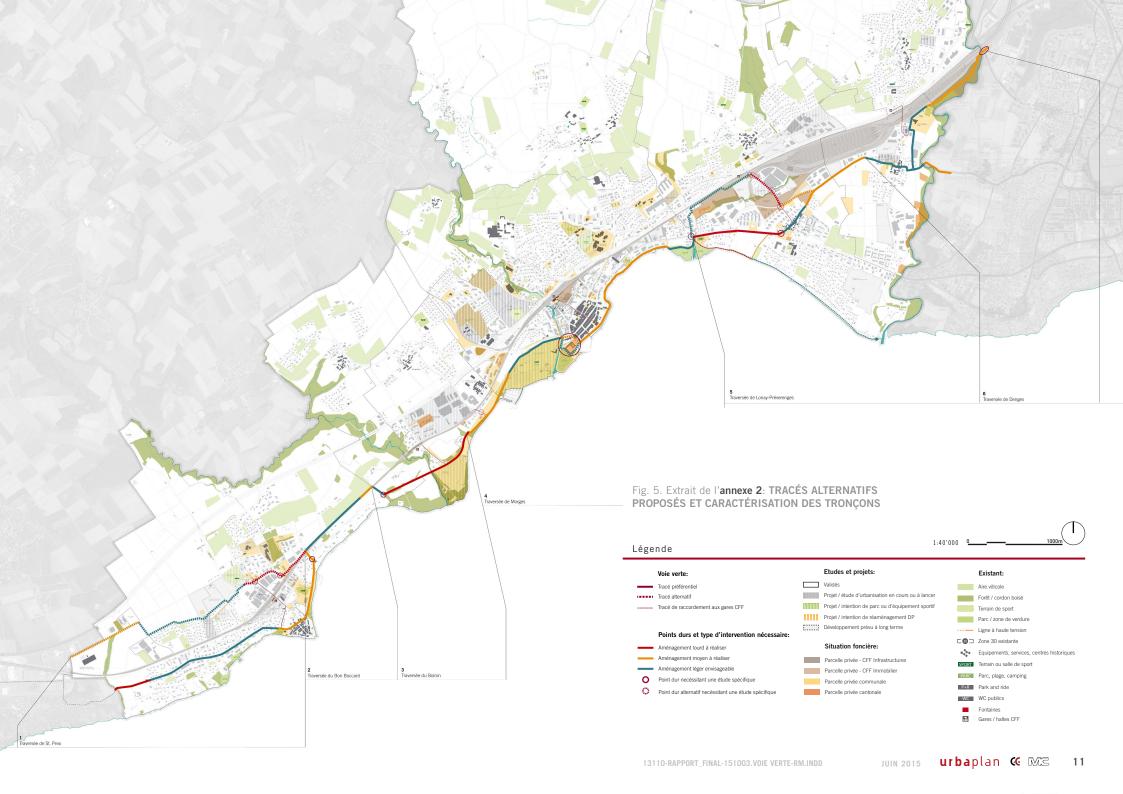
Chaque tronçon ou point dur a été analysé selon le degré d'intervention nécessaire pour le passage de la voie verte, selon le concept présenté ci-après :

Aménagement lourd à réaliser

Aménagement moyen à réaliser Aménagement léger envisageable

Point dur necéssitant une étude spécifique

Point dur alternatif necéssitant une étude spécifique



Aménagement lourd:

aménagement implicant la construction du tracé à part entière ou des travaux lourds de modification du tracé existant.

Aménagement moyen:

aménagement implicant l'adaptation d'un tracé existant, moyennement adapté ou en conflit avec le concept de la voie verte. Sur certains tronçons, cette adaptation est possible avec un niveau d'aménagement faible.

Aménagement léger:

aménagement implicant un marquage au sol ou la signalisation du tracé voie verte, mais pas de travaux d'adaptation ou modification du réseau existant. Le passage de la voie verte y est en général possible à court terme.

Point dur nécessitant une étude spécifique:

franchissement nécessitant une proposition d'aménagement particulière pour le passage de la voie verte (cf. chapitre 4).

Les conditions d'aménagement pour chaque traversée sont synthétisées ci-dessous. Leur description détaillée et l'estimation des coûts d'aménagement sont présentées au chapitre 5.

TRAVERSÉE DE SAINT-PREX

- Variante nord: deux tronçons importants sont à créer ou réaménager (aménagements lourds et moyens).
- Variante sud: au bénéfice d'une zone 30 sur une grande longueur du tracé, un simples marquage est en général à formaliser (aménagement léger).

TRAVERSÉE DU BON BOCCARD

Chemin de Monnivert: l'aménagement MD est à formaliser, le

tronçon étant partiellement inexistant (aménagement lourd).

TRAVERSÉE DU BOIRON

Un tronçon est à créer en parallèle à la RC1 (à inclure dans le projet de requalification et en coordination avec le futur PPA "En Boiron"). Deux variantes sont à étudier par le projet de la RC1, une parallèle à son axe mais à une certaine distance et une deuxième directement intégrée à la RC1.

TRAVERSÉE DE MORGES

- Sentier du cimetière : un revêtement du chemin existant est à réaliser, ainsi que le franchissement de la RC1 (dentrite de la voie verte permettant la desserte du quartier de Molliau).
- Parc des Sports : la voie verte est compatible avec le PPA en cours (piste propre parallèle à la RC1).
- Contournement du château : la traversée à travers le Parc de l'Indépendance est rejetée afin de garder son esprit de tranquillité et de promenade. Des aménagements moyens sont alors nécessaires au niveau de la Place Dufor pour l'aménagement d'une piste cyclable en site propre.
- Place de la Navigation / Quai Igor Stravinski : une promenade MD existe déjà, mais l'aménagement d'une piste propre "voie verte" côté nord de l'axe est considéré.
- Traversée rue de Lausanne : franchissement de RC1 à créer.
- Quartier de St.-Jean : tronçon à formaliser sur une zone 30 existante.

TRAVERSÉE DE LONAY-PREVERENGES

• Variante nord: le tronçon sera à réaménager dans le cadre du développement du site stratégie PALM-H1 (ch. de la Tuilière) et une piste propre "voie verte" devrait être créée en

- parallèle à l'avenue de la Gare, le gabarit du pont existant étant insuffisant. L'élargissement et le revêtement du chemin existant le long du cimetière seront à réaliser en plus.
- Variante sud: le passage de la voie verte est à créer en parallèle à la requalification de la RC1.

TRAVERSÉE DE DENGES

La majorité des tronçons ne nécessite que des aménagements légers de formalisation (zone 30 et zone piétonne existantes, dessertes de quartier ou chemins agricoles à très faible trafic). Des revêtements durs sont ponctuellement nécessaires ainsi qu'une coordination avec le PAC Venoge.

3.1 Le raccordement à l'ouest de Région Morges

A terme, le tracé aura vocation à être un des maillons d'une voie verte d'agglomération, voir du centre de l'Arc Lémanique. En direction de l'ouest, ceci ne sera possible qu'à travers l'étude d'un premier itinéraire d'extension de la voie verte de RM jusqu'à la limite ouest du district, en traversant les communes d'Etoy, Buchillon, Aubonne, Allaman et Féchy et ce, en continuité et en cohérence avec le tracé proposé sur les territoires RM / PALM. Ensuite, la connexion au district de Nyon, entre Féchy et Perroy permettrait d'assurer la continuité du réseau.

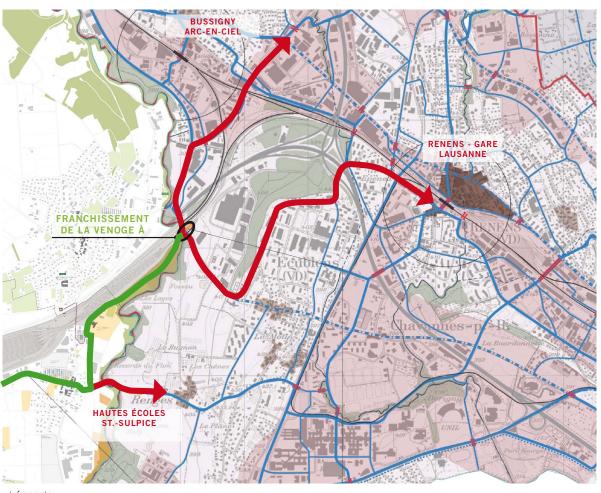
Cependant, une série de "points durs" ont déjà été identifiés à proximité de la limite communale de Saint-Prex, surtout au niveau de la traversée de l'Aubonne et de la connexion entre les pôles du Littoral Parc d'Etov et d'Allaman. Bien que la variante sud de la Traversée de Saint-Prex soit préférée par la commune (variante sud), elle pourra être revue suite à la planification du réseau à l'ouest du district. L'ARCAM (Association de la Région Cossonay-Aubonne-Morges) entreprendra, en temps opportun, une étude de faisabilité à ce sujet.

3.2 Le raccordement à l'ouest lausannois

Pour le raccordement à l'ouest lausannois, deux hypothèses ont été discutées avec le bureau du Schéma directeur de l'Ouest Lausannois (SDOL):

- une variante nord: permettant un raccordement facilité à la gare de Renens et au pôle Arc-en-ciel, à Bussigny. Cette variante implique cependant la création d'un franchissement de la Venoge au niveau de la nouvelle jonction autoroutière d'Ecublens.
- une variante sud: traversant la Venoge vers le village de Renges, permettant à la fois le raccordement à la gare de Renens ou aux Hautes Écoles ainsi qu'une bonne coordination avec le réseau de mobilité douce du SDOL, tout en évitant les axes à fort trafic. En outre, cette variante est plus naturellement cohérente avec le concept de "voies vertes" proposé par le Plan directeur de Lausanne (en cours). La variante sud à été retenue d'entente avec tous les acteurs concernés.

Une variante plus au sud longeant la RC1 à été écartée du fait de son intégration à un axe de fort trafic dont la requalification est déjà en cours et dont le concept de formalisation se distancie de celui d'une voie verte.



Légende

Réseau structurant

Réseau structurant à requalifier

Réseau intermédiaire/secondaire

Réseau intermédiaire/secondaire à requalifier

Réseau de loisirs (y compris Suisse à vélo)

Franchissement à assurer

Fig. 6. Trois hypothèses de raccordement de la voie verte

à l'ouest lausannois, superposées au réseau cyclable en

planification par le SDOL (version du 4.10.2013).

LE TRACÉ PRÉFÉRENTIEL ET LE CONCEPT D'AMENAGEMENT (PH.3)

Un tracé consensuel

Plusieurs rencontres et consultations avec les services communaux concernées ont été réalisées afin de définir le tracé préférentiel à soumettre aux Municipalités de la Région. Le SDRM a en outre assuré la coordination des études avec l'avancement des études du Chantier 5 "Mobilité douce et Paysage" (fig. 8) visant la planification de l'ensemble des réseaux régionaux de mobilité douce.

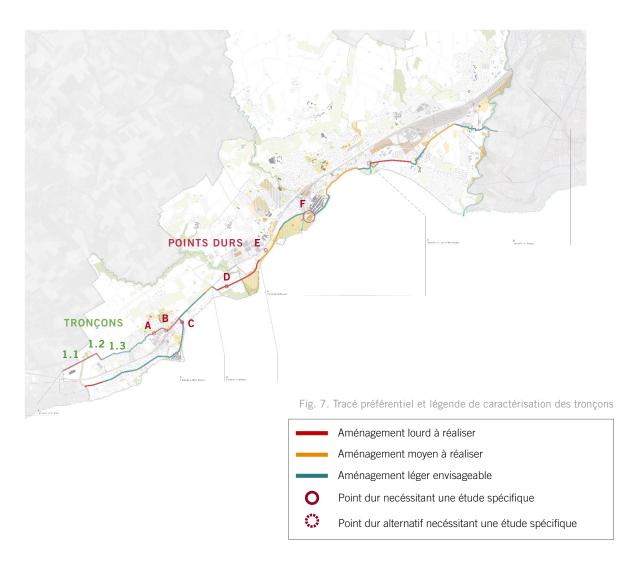
Le tracé préférentiel résulte d'une évaluation concertée de tracés alternatifs, des variantes d'aménagement, et du niveau de faisabilité de certains points durs qui resteront à résoudre dans le cadre des phases ultérieures du projet. Il a été soumis au Groupe de pilotage de Région Morges à deux reprises, le 27.03.2014 et le 26.03.2015.

Chaque phase d'étude a été accompagnée d'un analyse du degré d'intervention nécessaire à chaque tronçon ainsi que d'une estimation des coûts, le but étant de trouver le meilleur équilibre entre les solutions d'aménagement possibles et les conditions de mise en oeuvre dans un cadre temporel et financier acceptable.

Les profils-type d'aménagement et les interventions proposées le long du tracé préférentiel sont présentés ci-après. Pour cela, les différents tronçons et points durs ont été identifiés de la manière suivante:

- les traversées sont énumérées de 1 à 6;
- la traversées 1, 5 et 6 présentent les variantes nord et sud, certaines ayant été écartées:
- les **tronçons** internes aux traversées reprennent la numération 1.1 à 1.7, par exemple; à chacun correspondra un profil-type d'aménagement;
- les points durs sont identifiés par les lettres A à J indépendamment de leur localisation.

Le tracé présente encore des "dentrites" à titre indicatif. Il s'agit des tronçons de raccordement aux gares CFF. Ceux-ci seront traités dans le cadre des études de planification du réseau régional (chantier 5).





4.2 Huit profils-type d'aménagement

Le concept de la voie verte se base autant que possible sur les opportunités d'emprise sur domaine public (condition essentielle pour sa faisabilité à court / moyen terme). Les modalités de déplacement MD qui y sont prévues sont organisées selon 3 modes:

- axe hors circulation (chemin piéton, agricole, ou autre),
- route modérée (zone de rencontre ou zone 30).
- route urbaine ou en route hors localité (50-80 km/h).

Huit profils-types ont en suite été appliqués selon l'emprise disponible et les conditions de faisabilité propres à chaque tronçon. Tous les profils-types se basent sur un concept idéal de configuration de la Voie verte RM, c'est à dire:

- une piste mixte sans distinction au sol entre piétons et vélos,
- une largeur de 3.50m, permettant une piste confortable et empiétant le moins possible sur du domaine privé ou des zones protégées en voisinage directe au domaine public,
- l'éloignement des axes à grande affluence de trafic.

Cependant, un profil idéal / recommandé n'est pas toujours possible selon les emprises disponibles réduites de quelques troncons. Pour ceux-ci, certains compromis de dimensionnement ou de configuration ont dû être définis, sans pour autant nuire à la cohérence et confort du tracé envisagés: ce sont des cas particuliers minimaux. Par ailleurs, certains tronçons bénéficiant d'une emprise disponible plus intéressante ou d'aménagements doux déjà sur place ont permis de proposer certains cas particuliers maximisés d'aménagement.

TRONÇONS HORS CIRCULATION

Les tronçons hors circulation reprennent autant que possible le concept idéal décrit ci-dessus. Lorsque l'emprise disponible est insuffisante, la largeur du profil peut être réduite jusqu'à 2.5-**3.0m**. Sur ces troncons, une cohabitation plus attentive des utilisateurs sera nécessaire, ce qui pourrait être mis en évidence par la signalétique qui accompagnera la réalisation du projet. Cela est le cas, par exemple, du sentier du cimetière à Morges.

TRONÇONS SUR ROUTE MODÉRÉE

Lors qu'un tronçon présente déjà une configuration du type zone de rencontre ou zone 30. les aménagements existants sont maintenus. Pour d'autres tronçons comme le Quai du Mont-Blanc, à Morges, ce type de configuration est actuellement en étude par la Ville. Dans les deux cas, une signalétique "voie verte" restera indispensable à la lisibilité et l'attractivité du tracé.

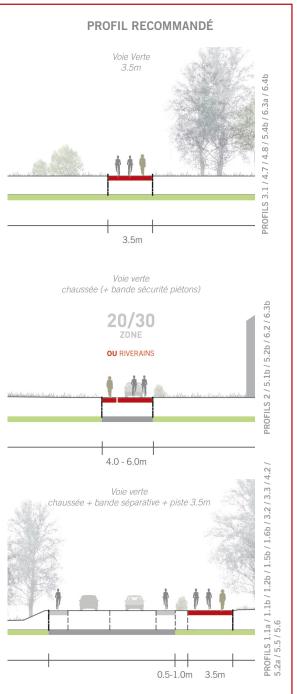
TRONCONS SUR ROUTE URBAINE OU HORS LOCALITÉ

Pour les tronçons avec du trafic à forte vitesse (50-80km/h) et lorsque la réalisation d'une voie verte éloignée de la chaussée est difficile, il est proposé de réaliser une piste mixte surélevée offrant une largeur confortable aux divers utilisateurs.



Fig. 9. Promenade Samuel-de Champlain in Quebec, Canada.





CAS PARTICULIERS MAX.

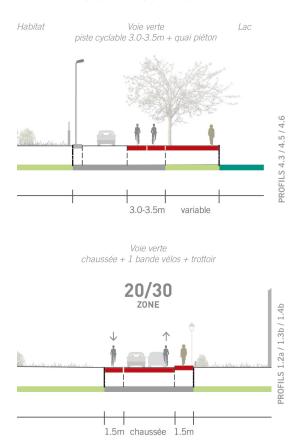


Fig. 10. Profils-type de la voie verte selon les modes de circulation et les emprises disponibles.

APPLICATION DU CONCEPT AU TRACÉ (PH.3)

IDENTIFICATION DU TRONCON 1.1 ROUTE DE BUCHILLON, SAINT-PREX (premier troncon) **ROUTE HORS LOCALITÉ**

AGRICOLE

Application des profils-types par tronçon

L'application d'un profil-type à chaque tronçon de la voie verte

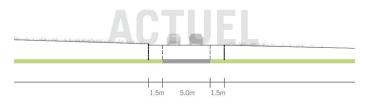
résulte, comme mentionné ci-avant, d'une démarche concertée entre les divers acteurs publics concernées (SDRM, communes et services cantonaux), la prise en compte des projets en cours dans la région (publics ou privés) et les propositions faites par la présente étude.

La présentation de chaque profil-type ou tronçon est organisée selon le "mode de lecture" illustré ci-après pour le tronçon 1.1 (traversée de Saint-Prex). Chaque tronçon est accompagné d'une photo, d'un indicateur de couleur représentant le niveau d'intervention nécessaire et d'une brève description de l'aménagement envisagé.

Bien que la majorité des remarques et considérations des entités consultées ont pu être intégrées ou solutionnées le long de l'étude, certaines subsisteront jusqu'en phase ultérieure de négociation et d'approfondissement du concept d'aménagement de la voie verte. Dans ce cas, une mention accompagne la présentation.

L'estimation des coûts est présentée au chapitre 4.5 et le récapitulatif de l'ensemble des remarques des communes ou des services communaux dans les annexe 4.

PROFIL ACTUEL



PROFIL AVEC CONCEPT VOIE VERTE

SURFACE AGRICOLE. AGRICOLE

INDICATEUR DU NIVEAU D'INTERVENTION NÉCESSAIRE



PHOTOGRAPHIE ILLUSTRATIVE

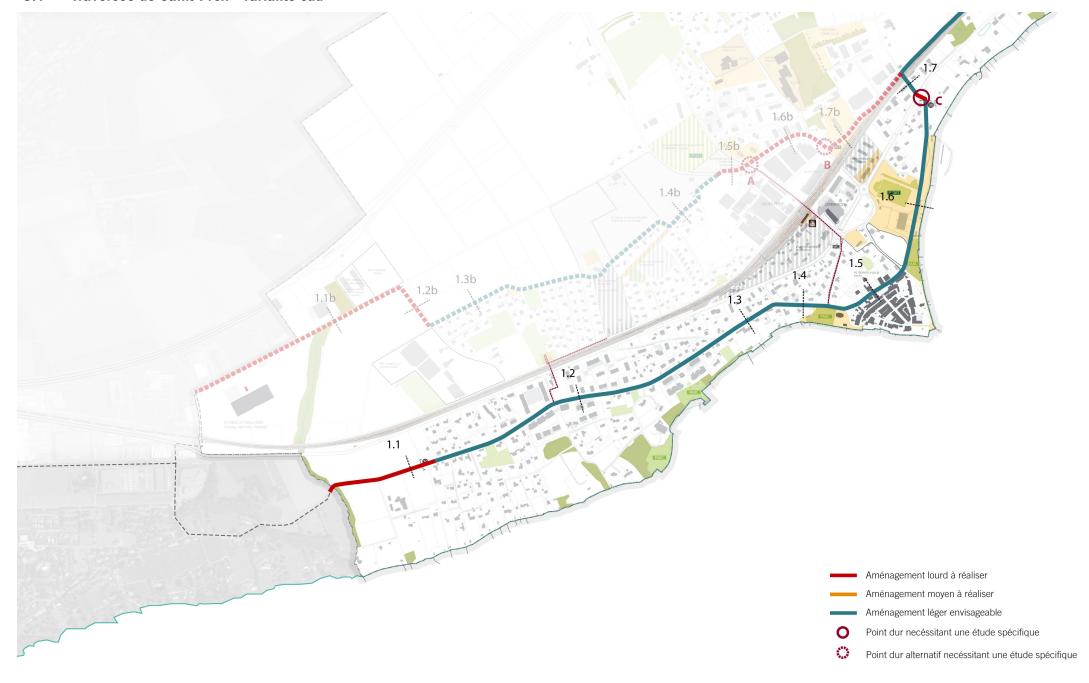
BRÈVE DESCRIPTION DE L'AMÉNAGEMENT Type de l'aménagement :

Synthèse des travaux nécessaires.

REMARQUES OU **CONSIDÉRATIONS EN OUVERT** • Entité: remarque.

Questions ou considérations en ouvert :

Traversée de Saint-Prex - variante sud 5.1



1.1 ROUTE DE BUCHILLON, SAINT-PREX (premier tronçon) 1.2 ROUTE DE BUCHILLON, SAINT-PREX (deuxième tronçon) 1.3 CHEMIN DE LA MORRAINE, SAINT-PREX ROUTE MODÉRÉE ROUTE MODÉRÉE **ROUTE HORS LOCALITÉ** SURFACE AGRICOLE SURFACE AGRICOLE HABITAT DP 8.0-8.5m HABITAT DP 5.4-6.3m HABITAT DP 8.0m HABITAT SURFACE AGRICOLE SURFACE AGRICOLE HABITAT DP 8.0-8.5m HABITAT HABITAT 3.5m 1.0m 5.0m

Type de l'aménagement : Création d'une piste mixte au nord séparée par Type de l'aménagement : Circulation sur chaussée avec mise en place 1m de verdure de la chaussée.

d'un marquage spécial et d'une signalisation indiquant l'itinéraire.

Type de l'aménagement : Circulation sur chaussée avec mise en place d'un marquage spécial et d'une signalisation indiquant l'itinéraire.

1.4 CHEMIN DU CHAUCHY, SAINT-PREX 1.5 ROUTE DU PONT-LEVIS, SAINT-PREX 1.6 AVENUE DE TAILLECOU, SAINT-PREX ROUTE MODÉRÉE ROUTE MODÉRÉE ROUTE MODÉRÉE HABITAT HABITAT HABITAT DP 9.0m TERRAIN DE SPORT DP 9.0m HABITAT DP 9.0m HABITAT TERRAIN DE SPORT 30 30 ZONE







d'un marquage spécial et d'une signalisation indiquant l'itinéraire.

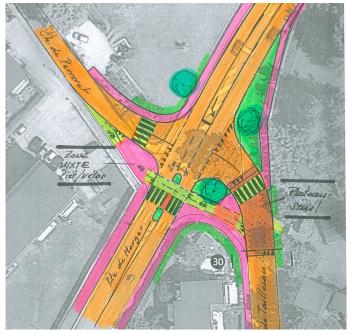


Type de l'aménagement : Circulation sur chaussée avec mise en place d'un marquage spécial et d'une signalisation indiquant l'itinéraire.

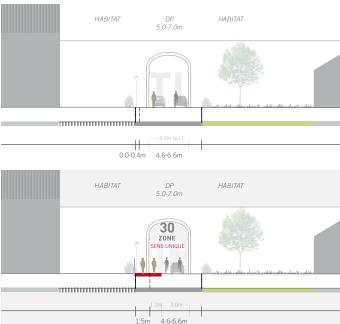
Questions ou considérations ouvertes :

Saint-Prex: des travaux d'infrastructures souterraines sont prévus à très court terme. Il s'agit de coordonner temporellement la superposition ou les phases de réalisation des 2 projets.

C - TRAVERSÉE DE LA RC1 À SAINT-PREX **POINT DUR**



1.7 CHEMIN DE PERRERET, SAINT-PREX ROUTE MODÉRÉE



Type de l'aménagement : Aménagement du carrefour avec une traversée piétonne protégée par un îlot. Modification du carrefour avec création d'une zone d'attente et modérateur.

Questions ou considérations ouvertes :

Concept final à définir par le projet de requalification de la RC1. Saint-Prex: une solution simple et efficace est à chercher, tout en assurant la sécurité de tous les usagers. La réalisation d'un carrefour giratoire n'est pas à priori une solution à retenir.

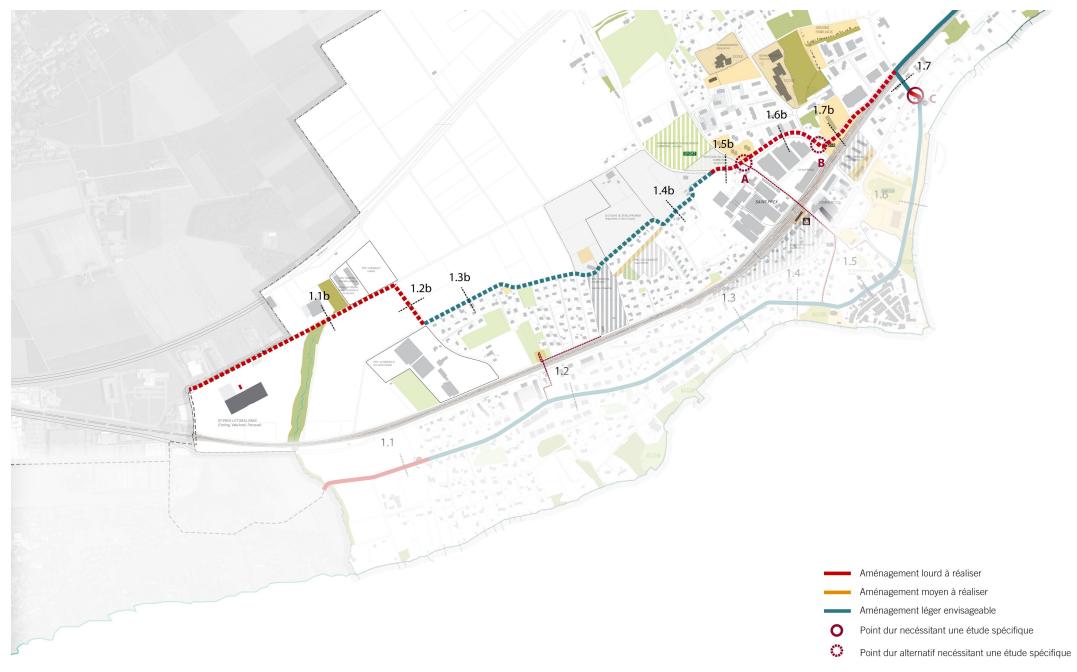


Type de l'aménagement : Changement de régime sur la rue avec sens unique sous le passage sous-voies pour les véhicules en direction au nord.

Questions ou considérations ouvertes :

Saint-Prex: le marquage au sol d'une emprise MD semble possible mais une mise en "riverains autorisés" n'est pas souhaitable (desserte zone d'activités au nord). L'élargissement du passage sous-voie est une question sensible.

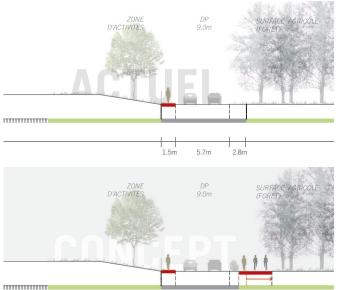
Traversée de Saint-Prex - variante nord (b) 5.2

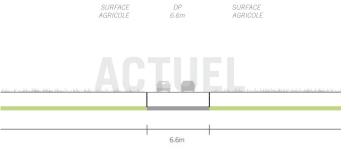


1.1b ROUTE DE PALLATEX, SAINT-PREX **ROUTE HORS LOCALITÉ**

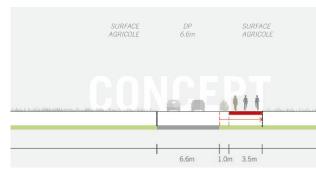
1.2b CHEMIN DES OISEAUX, SAINT-PREX ROUTE MODÉRÉE

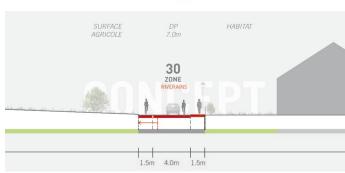
1.3b CHEMIN DE DAMAZ ROUTE MODÉRÉE

















de verdure de la chaussée.

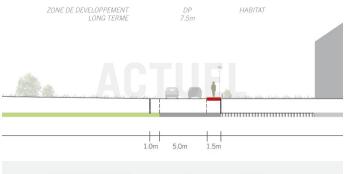
de verdure de la chaussée sur 180m.

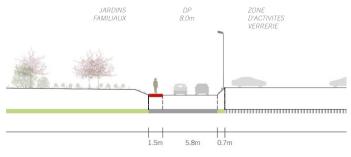
Type de l'aménagement : Création d'une piste mixte au sud séparée par 1m Type de l'aménagement : Création d'une piste mixte au sud séparée par 1m Type de l'aménagement : Création d'une piste mixte au sud séparée par 1m avec mise en place d'un marquage spécial et d'une signalisation indiquant l'itinéraire.

1.4b CHEMIN DE LA COMBE, SAINT-PREX ROUTE MODÉRÉE

1.5b ROUTE DE VILLARS-SOUS-YENS, SAINT-PREX **ROUTE URBAINE**

A - CARREFOUR DE LA VERRERIE, SAINT-PREX **POINT DUR**

















avec mise en place d'un marquage spécial et d'une signalisation indiquant le trottoir existant de 2.0m. l'itinéraire.

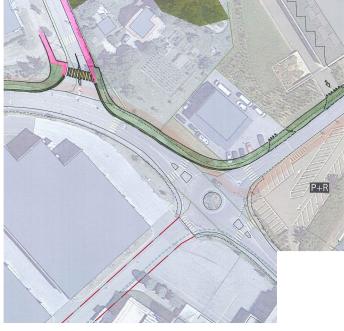
Type de l'aménagement : Circulation sur chaussée assimilée à une zone 30 Type de l'aménagement : Création d'une piste mixte au nord en élargissant Type de l'aménagement : Aménagement et pose d'un feu à la demande

pour traverser la route de Villars-sous-Yens.

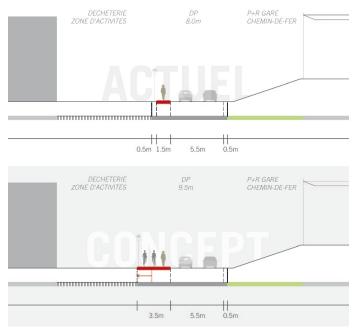
1.6b ROUTE CANTONALE, SAINT-PREX **ROUTE URBAINE**

ZONE D'ACTIVITES VERRERIE DP 11.0m 2.0m 1.5m HABITAT ZONE D'ACTIVITES VERRERIE

B - CARREFOUR DU GLAPIN, SAINT-PREX POINT DUR



1.7b CHEMIN DU GLAPIN, SAINT-PREX **ROUTE URBAINE**





Type de l'aménagement : Création d'une piste mixte au nord en élargissant Type de l'aménagement : Création d'une piste mixte au nord en élargissant Type de l'aménagement : Création d'une piste mixte au nord en élargissant le trottoir existant de 2.0m.



le trottoir existant de 2.0m.

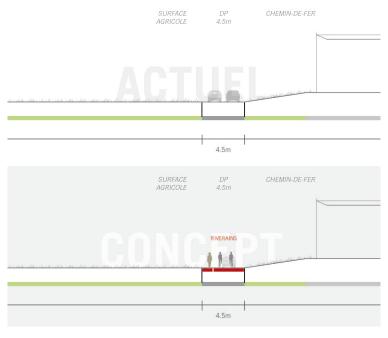


le trottoir existant de 2.0m.

5.3 Traversée du Bon Boccard - Saint-Prex



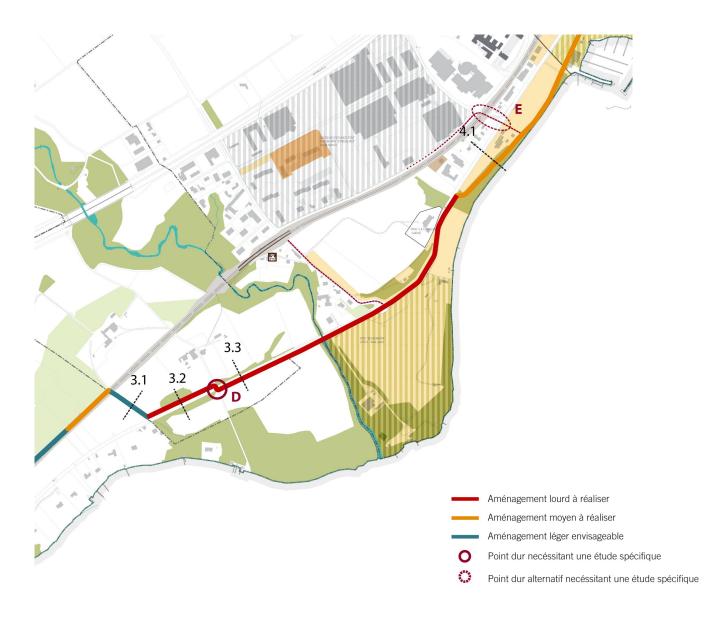
2 CHEMIN DE POMEIRY / MONNIVERT, SAINT-PREX **AXE HORS CIRCULATION**



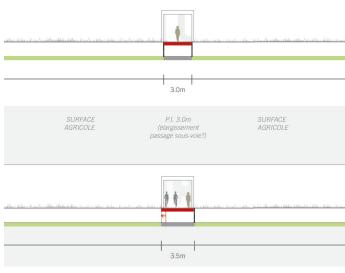


Type de l'aménagement : Circulation sur chaussée AF avec mise en place d'un marquage spécial et d'une signalisation d'itinéraire. Pose d'un revêtement sur le gravier existant sur les 160 derniers mètres.

5.4 Traversée du Boiron - Lully et Tolochenaz



3.1 SENTIER OUEST, LULLY **AXE HORS CIRCULATION**





Type de l'aménagement : Circulation sur chemin AF avec mise en place d'un marquage spécial et d'une signalisation d'itinéraire. Elargissement du chemin actuel d'environ 1.5m.

Questions ou considérations ouvertes :

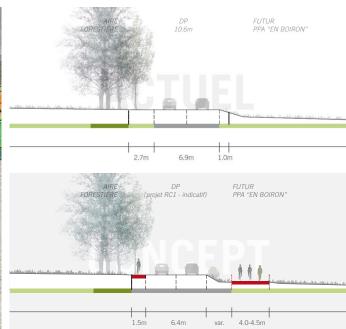
Saint-Prex: la Municipalité soutien le maintien du passage sous-voie au secteur "Monnivert - Terre Neuve" (supression proposée par les CFF).

3.2 ROUTE DE MORGES (RC1), LULLY **AXE HORS LOCALITÉ**

D - TRAVERSÉE DE LA RC1 À LULLY* (cf. p.30) **POINT DUR**



3.3 ROUTE DE MORGES, LULLY-TOLOCHENAZ **AXE HORS LOCALITÉ**





séparée par une bande de verdure d'environ 1.0m.

Questions ou considérations ouvertes :

DGE-Forêts: Les emprises supplémentaires sur la forêt devront être miniprojet RC1 approfondira la question. misées.



Type de l'aménagement : Création d'une piste mixte au nord de la chausée, Type de l'aménagement : Traversée aménagée avec feux à la demande, Type de l'aménagement : Création d'une piste mixte en revêtement au sud localisée de manière optimale pour la visibilité et sécurité des usagers.

Questions ou considérations ouvertes :

Un passage sous-voie est à priori écarté par ses coûts de réalisation. Le DGE-Forêts: Les emprises supplémentaires sur la forêt devront être mini-

Saint-Prex: une solution simple et efficace est à chercher, tout en assurant de requalification de la RC1. la sécurité de tous les usagers.



de la chausée, séparée par une bande de verdure d'environ 1.0m.

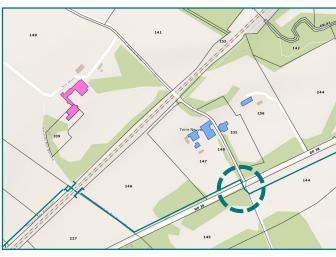
Questions ou considérations en ouvert :

mées. Le besoin d'une piste cyclable côté nord devra être revu par le projet

D - TRAVERSÉE DE LA RC1 À LULLY* - ANALYSE COMPLÉMENTAIRES DES VARIANTES DU TRONÇON

VARIANTES A OU C PRÉFÉRENTIELLES, MAIS POINT DUR A AFFINER DANS LE CADRE DU PROJET DE LA REQUALIFICATION DE LA RC1 MORGES - SAINT-PREX

a) Passage sur chemin AF à l'ouest du sentier du Boiron



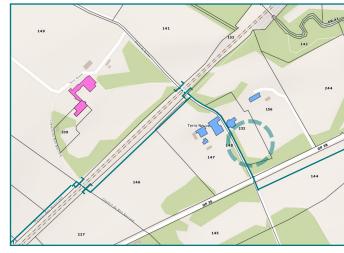
TRACÉ LE LONG DU DOMAINE PUBLIC

b) Passage au nord des voies CFF, connecté au sentier du Boiron



TRACÉ LE LONG D'UN DOMAINE PRIVÉ

c) Passage au sud des voies CFF, connecté au sentier du Boiron



TRACÉ LE LONG DU CHEMINEMENT PIÉTON EXISTANT

Besoin d'élargissement passage sous-voie*

Besoin de défrichement de la forêt sur domaine privé ou au nord de la RC1

Passage sur domaine public

^{*}Intention de suppression par les CFF sauf si usage et entretien assurés par les communes.

5.5 Traversée de Morges

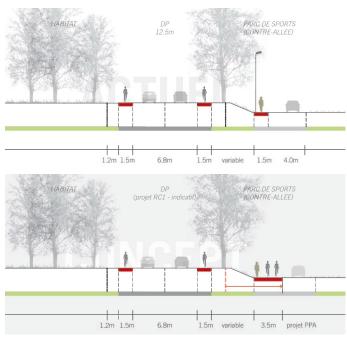


4.1 SENTIER DU CIMETIÈRE, TOLOCHENAZ **AXE HORS CIRCULATION**

E - CARREFOUR MOLLIAU, TOLOCHENAZ POINT DUR



4.2 PARC DES SPORTS, MORGES **AXE HORS CIRCULATION**









sur la première partie du tronçon. Ensuite, circulation chaussée existante le trottoir existant de 2.0m. avec mise en place d'un marquage spécial et d'une signalisation d'itinéraire.

Questions ou considérations ouvertes :

Morges: sans élargissement du tracé (respect arbres remarquables). Lully: coordination nécessaire avec la DGE - Forêts (cf. chapitre 6.2).

Type de l'aménagement : Revêtement bitumineux sur la piste vita existante Type de l'aménagement : Création d'une piste mixte au nord en élargissant Type de l'aménagement : Criculation sur la chaussée existante avec mise en place d'un marquage spécial et d'une signalisation d'itinéraire.

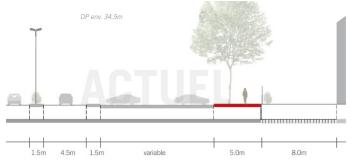
4.3 PLACE DUFOUR, MORGES

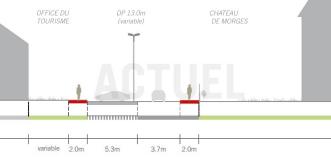
ROUTE URBAINE

4.4 RUE DU CHÂTEAU, MORGES ROUTE MODÉRÉE

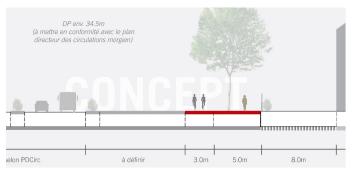
4.5 QUAI DU MONT-BLANC, MORGES

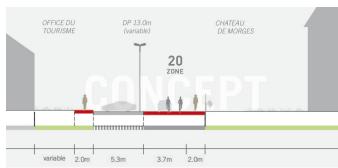
ROUTE MODÉRÉE



















ménagement de la Place Dufour, puis création d'une piste mixte sur la place, fice du tourisme. au nord de la végétation existante (confort du trottoir au sud).

Questions ou considérations ouvertes :

cer prochainement suite aux conclusions du Plan directeur des circulations précises d'aménagement. (POINT DUR "F").

Type de l'aménagement : Circulation sur la rue du Parc en attendant le réa- Type de l'aménagement : Mise en zone de rencontre (20km/h) depuis l'Of- Type de l'aménagement : Mise en zone de rencontre (20km/h).

Questions ou considérations ouvertes :

Questions ou considérations ouvertes :

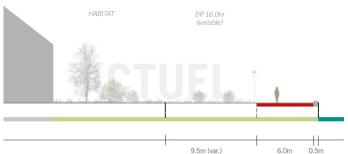
Le stationnement y est à priori à éviter. Un travail actif pour le réaménage- Un travail actif pour le réaménagement des quais est en cours par la com-Morges: un projet de réaménagement de la Place de Dufour sera à lan- ment des quais est en cours par la commune qui définera les conditions mune qui définera les conditions précises d'aménagement en coordination avec le projet de parking sous les quais.

4.6 QUAI LONCHMANN, MORGES ROUTE MODÉRÉE

4.7 QUAI IGOR-STRAVINSKY ROUTE MODÉRÉE

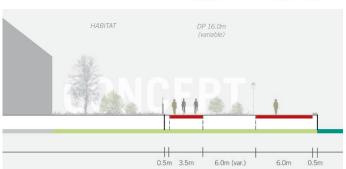
4.8 PARC DE VERTOU, MORGES **AXE HORS CIRCULATION**



















Type de l'aménagement : Création ou élargissement ponctuel d'une voie Type de l'aménagement : Création ou élargissement ponctuel d'une voie Type de l'aménagement : Création ou élargissement ponctuel d'une voie Type de l'aménagement : Création ou élargissement ponctuel d'une voie Type de l'aménagement : Création ou élargissement ponctuel d'une voie Type de l'aménagement : Création ou élargissement ponctuel d'une voie Type de l'aménagement : Création ou élargissement ponctuel d'une voie Type de l'aménagement : Création ou élargissement ponctuel d'une voie Type de l'aménagement : Création ou élargissement ponctuel d'une voie Type de l'aménagement : Création ou élargissement ponctuel d'une voie Type de l'aménagement : Création ou élargissement ponctuel d'une voie Type de l'aménagement : Création ou élargissement ponctuel d'une voie Type de l'aménagement : Création ou élargissement ponctuel d'une voie Type de l'aménagement : Création ou élargissement ponctuel d'une voie Type de l'aménagement : Création ou élargissement ponctuel d'une voie Type de l'aménagement : Création ou élargissement ponctuel d'une voie Type de l'aménagement : Création ou élargissement ponctuel d'une voie Type de l'aménagement : Création ou élargissement ponctuel d'une voie Type de l'aménagement ponctuel double sens vélo le long des places d'amarrages.

double sens vélo le long des places d'amarrages.

nord de la voie piétonne existante en laissant une zone verte conséquente entre deux.

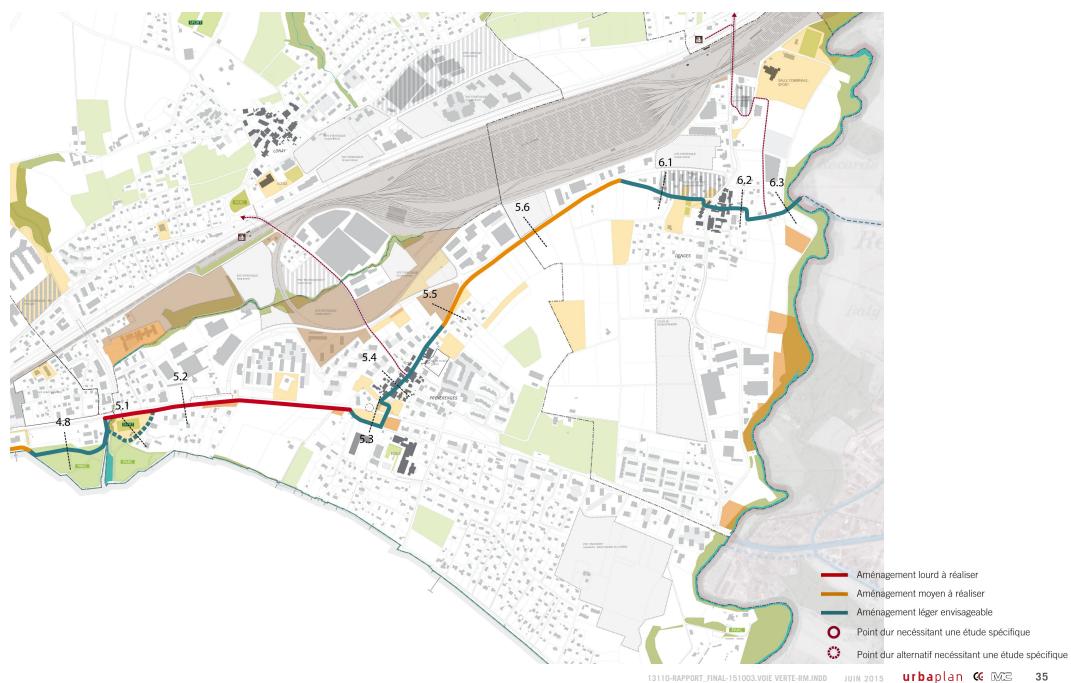
Questions ou considérations ouvertes :

Commune de Morges: le tronçon sera probablement transformé en zone de Commune de Morges: le tronçon sera probablement transformé en zone de Questions ou considérations ouvertes :

Questions ou considérations ouvertes :

rencontre (20km/h) en coordination avec le projet de parking sous les quais. rencontre (20km/h) en coordination avec le projet de parking sous les quais. Commune de Morges: la zone fait l'objet d'une étude en cours.

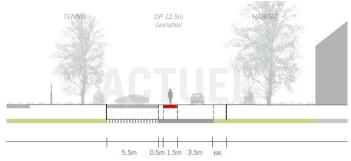
5.6 Traversée de Lonay-Préverenges



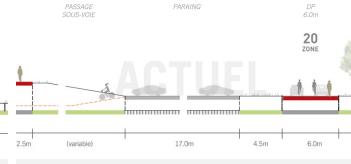
5.1 CHEMIN DES TUILIÈRES, PRÉVERENGES ROUTE MODÉRÉE

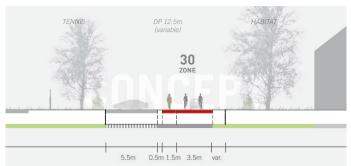
5.2 ROUTE DE GENÈVE, PRÉVERENGES **ROUTE URBAINE**

5.3 AVENUE CROIX-DE-RIVE, PRÉVERENGES ROUTE MODÉRÉE

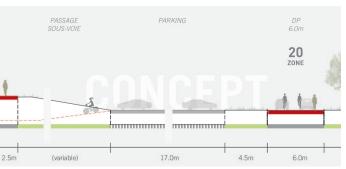


















zone 30 km/h avec mise en place d'un marquage spécial et d'une signalisa- dans le projet de la RC1 pour création d'une piste mixte. tion indiquant l'itinéraire. Divers aménagements légers.

Type de l'aménagement : Circulation sur chaussée existante assimilée à une Type de l'aménagement : Éventuel élargissement du trottoir sud projeté Type de l'aménagement : Circulation sur chaussée existante assimilée à une

Questions ou considérations ouvertes :

L'état actuel est considéré d'après le projet de requalification (en cours). DGMR: possible incompatibilité entre les bandes cyclables prévues par le projet RC1 et une piste Voie Verte. A définir par le projet RC1.

zone 30 km/h avec mise en place d'un marquage spécial et d'une signalisation indiquant l'itinéraire. Divers aménagements légers.

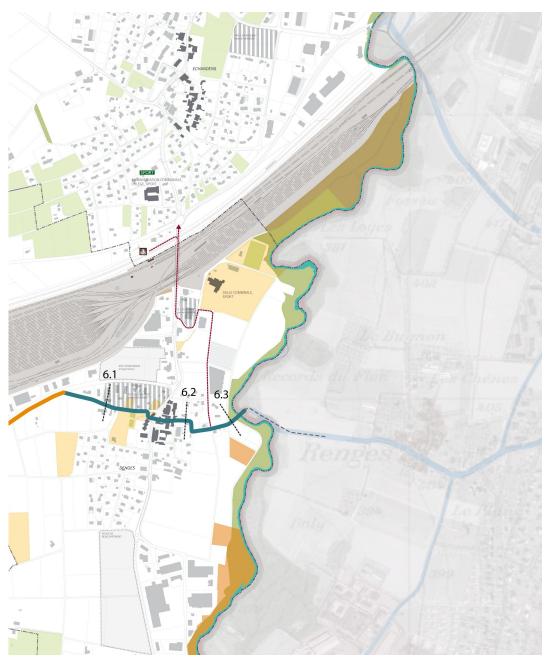
5.4 ROUTE D'YVERDON, PRÉVERENGES (premier tronçon) 5.5 ROUTE D'YVERDON, PRÉVERENGES (premier tronçon) 5.6 ROUTE DE DENGES, PRÉVERENGES (premier tronçon) ROUTE MODÉRÉE ROUTE MODÉRÉE ROUTE HORS LOCALITÉ ZONE D'ACTIVITES DP 18.0m SURFACE DP AGRICOLE 8.0m HABITAT SURFACE DP 9.5m **AGRICOLE** (variable) 30 30 ZONE ZONE 6.0m (var.) ZONE D'ACTIVITES DP 8.0m AGRICOLE SURFACE AGRICOLE (variable) 30 30 ZONE ZONE 6.0m (var.) 1.5m var. variable 3.0-3.5m 1.0m 3.5m

Type de l'aménagement : Circulation sur chaussée existante en zone 30 Type de l'aménagement : Création d'une piste mixte au sud en élargissant Type de l'aménagement : Création d'une piste mixte au sud en élargissant quant l'itinéraire.

candélabres de 1.5m.

km/h avec mise en place d'un marquage spécial et d'une signalisation indi- le trottoir existant de 1.5m, sans séparation de verdure. Déplacement des le trottoir existant de 1.5m, sans séparation de verdure. candélabres de 1.5m.

Traversée de Denges 5.7



6.1 ROUTE DE LA PLAINE, DENGES ROUTE MODÉRÉE





Type de l'aménagement : Circulation sur chaussée avec mise en place d'un marquage spécial et d'une signalisation indiquant l'itinéraire.

6.2 SENTIER DE RENGES, DENGES ROUTE MODÉRÉE

(6.3 SENTIER DE DENGES, ECUBLENS)

AXE HORS CIRCULATION









marquage spécial et d'une signalisation indiquant l'itinéraire.

Type de l'aménagement : Circulation sur chaussée avec mise en place d'un Type de l'aménagement : Circulation sur chemin AF avec mise en place d'un marquage spécial et d'une signalisation indiquant l'itinéraire.

Questions ou considérations ouvertes :

DGE-Forêt: Le tronçon est sensible car situé en forêt et inscrit à l'IMNS (n°133 Cours de la Venoge) et dans un corridor à faune d'importance régionale (n° 314). Une coordination est à prévoir.

ESTIMATION DES COUTS DU TRACÉ PRÉRENTIEL (AU 31.03.2015)

Itinéraire hors tronçons RC1 et considérant la variante sud de Saint-Prex 6.1

1	L	I					
Tronçons	Saint-Prex	Lully	Tolochenaz	Morges	Préverenges	Denges	TOTAL
1.1a Liaison Buchillon -Saint-Prex piste mixte au Nord (380m / 3.5m) Création d'une piste mixte au Nord séparée par 1m de verdure de la chaussée							
Total	475'000.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	475'000.00
1.2a - 1.6a Traversée Saint-Prex par route de Buchillon et bourg (zone 30 /2490m)							
Circulation sur chaussée avec mise en place d'un marquage spécial et une signalisation indiquant l'itinéraire.							
Total	65'000.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	65'000.00
1.7a Saint-Prex Ch de Perreret (140m) Aménagement du carrefour Taillecou - RC 1 - Perreret avec une traversée piétonne protégée par un ilot. Modification du carrefour avec création d'une zone d'attente et modérateur Changement de régime sur la rue avec riverains autorisés et sens unique en direction du Nord sous le passage sous-voie pour les véhicules							
Total	505'000.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	505'000.00
2.0 Saint-Prex Pomeiry et Monnivert (820m / 160m à refaire)							
Circulation sur chaussée AF avec mise en place d'un marquage spécial et une signalisation d'itinéraire. Pose d'un revêtement sur la gravier existant sur les 160 derniers mètres							
Total	125'000.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	125'000.00
3.1 Saint-Prex retour sur RC 1 (150m)							
Circulation sur chaussée AF avec mise en place d'un marquage spécial et une signalisation d'itinéraire. Elargissement du chemin actuel d'environ 1,5 m La traversée sera aménagée avec un feux à la demande.							
Total	140'000.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	140'000.00
3.2 - 3.3 Lully le long RC 1 piste mixte au Sud (560m / 3.5m)							
Création d'une piste mixte en revêtement bitumineux séparée d'abord au Nord avec une traversée placée de manière optimale pour la visibilité et ensuite au Sud. La traversée sera aménagée avec un feux à la demande. Les coûts indiqué ici sont uniquement pour les traversées et de légers aménagements le tracé parallèle à la RC 1 sera défini en coordination avec le projet de requalification de la RC 1.							
Total	0.00	45'000.00	0.00	0.00	0.00	0.00	45'000.00

	L	I					
Tronçons	Saint-Prex	Lully	Tolochenaz	Morges	Préverenges	Denges	TOTAL
3.3 Tolochenaz le long RC 1 piste mixte au Sud (630m / 3.5m)							
Création d'une piste mixte en revêtement bitumineux séparée au Sud en coordination avec le projet de requalification de la RC 1. Les coûts indiqué ici sont uniquement pour de légers aménagements, le tracé parallèle à la RC 1 sera défini en coordination avec le projet de requalification de la RC 1.							
Total	0.00	0.00	15'000.00	0.00	0.00	0.00	15'000.00
4.1 Tolochenaz piste mixte sur piste vita (480m / 3.0m)							
Création d'une piste mixte en revêtement bitumineux sur la piste vita existante entre la végétation							
Total	0.00	0.00	545'000.00	0.00	0.00	0.00	545'000.00
4.1 Morges cimetière camping élarg piste existante de 1.5 (240m)							
Circulation sur la chaussée existante avec mise en place d'un marquage spécial et signalisation d'itinéraire. Sans élargissement de la voie existante.							
Total	0.00	0.00	0.00	10'000.00	0.00	0.00	10'000.00
4.2 Morges Camping - parc des sport sur chaussée existante (720m)							
Circulation sur la chaussée existante avec mise en place d'un marquage spécial et une signalisation d'itinéraire.							
Total	0.00	0.00	0.00	25'000.00	0.00	0.00	25'000.00
4.3 - 4.4 Morges autour du chateau (280m ; élarg. 1.5 110m)							
Circulation sur la rue du Parc en attendant l'élargissement éventuel de la place Dufour Elargissement du trottoir devant le château d'environ 1,50 m depuis la place Dufour D'entente avec la ville de Morges, les prix sont indiqués en sachant que la zone sera probablement transformée en zone 20 km/h depuis l'office du tourisme.							
Total	0.00	0.00	0.00	145'000.00	0.00	0.00	145'000.00
4.5 - 4.6 Morges aménag. des quais château - temple (370m / 200m) Aménagement d'une voie double sens vélo le long des places d'amarrages. Élargissement de la voie double sens vélo sur certains tronçon (vers le casino et proche temple) D'entente avec la ville de Morges, les prix sont indiqués en sachant que la zone sera probablement transformée en zone 20 km/h en coordination avec le développement du parking sous les quais.							
Total	0.00	0.00	0.00	205'000.00	0.00	0.00	205'000.00

T.	<u> </u>						
Tronçons	Saint-Prex	Lully	Tolochenaz	Morges	Préverenges	Denges	TOTAL
4.7 - 4.8 Morges aménagement des quais temple - parc de Vertou (970m / 3.5m) Création d'une voie double sens vélo en revêtement bitumineux au Nord de la voie piétonne existante en laissant une zone verte conséquente entre deux. D'entente avec la ville de Morges, les prix sont indiqués en sachant que la zone fait l'objet d'un projet en cours d'étude.							
Total	0.00	0.00	0.00	1'210'000.00	0.00	0.00	1'210'000.00
5.1a - 5.2a Préverenges le long RC 1 piste mixte au Sud (970m / 3.5m)							
Utilisation de l'infrastructure projetée dans la requalification de la RC 1 Légers aménagements pour des traversées, entrée et sorties de la voie verte Total	0.00	0.00	0.00	0.00	60'000.00	0.00	60'000.00
5.3a - 5.4a Préverenges traversée village zone 30 km/h (430m)							
Circulation sur chaussée avec mise en place d'un marquage spécial et une signalisation indiquant l'itinéraire.							
Total	0.00	0.00	0.00	0.00	40'000.00	0.00	40'000.00
5.5a - 5.6a Préverenges sortie village piste mixte au Sud (420m / élarg 1.5m) Création d'une piste mixte au Sud en élargissant le trottoir existant de 1.5 m sans séparation de verdure. Déplacement des candélabres d'1.5 mètre							
Total	0.00	0.00	0.00	0.00	435'000.00	0.00	435'000.00
5.6a Denges le long RC 79 piste mixte au Sud (400m / exist 2.0m à élargir 1.5m) Création d'une piste mixte au Sud en élargissant le trottoir existant de 1.5 m sans séparation de verdure. Déplacement des candélabres d'1.5 mètre							
Total	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	370'000.00	370'000.00
6.1 - 6.3 Denges traversée village zone 30 km/h -> SDOL (690m)							
Circulation sur chaussée avec mise en place d'un marquage spécial et une signalisation indiquant l'itinéraire.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	551000 00	551000.00
Total	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	55'000.00	55'000.00
Divers et imprévus env. 15 %	195'000.00	5'000.00	85'000.00	240'000.00	80'000.00	65'000.00	670'000.00
Total voie verte TTC (11,6 km dont 3.7 km en zone 30 km/h, 1.1 km sur chemin AF et 6.8 km en site propre)	1'505'000.00	50'000.00	645'000.00	1'835'000.00	615'000.00	490'000.00	5'140'000.00
Pourcentages de répartition	29.3%	1.0%	12.5%	35.7%	12.0%	9.5%	100.00%

42 urbaplan & MS JUIN 2015 13110-RAPPORT_FINAL-151003.VOIE VERTE-RM.INDD

6.2 Itinéraire parallèle à la RC1

		Communes								
Tronçons	Saint-Prex	Lully	Tolochenaz	Morges	Préverenges	Denges	Echandens	TOTAL		
Génie civil								0.00		
3.2 - 3.3 Lully le long RC 1 piste mixte au Sud (560m / 3.5m) Création d'une piste mixte en revêtement bitumineux séparée d'abord au Nord avec une traversée placée de manière optimale pour la visibilité et ensuite au Sud. La traversée sera aménagée avec un feux à la demande. Coordination avec le projet de requalification de la RC 1. Total 3.3 Tolochenaz le long RC 1 piste mixte au Sud (630m / 3.5m) Création d'une piste mixte en revêtement bitumineux séparée au Sud en coordination avec le projet de requalification de la RC 1.	0.00	1'005'000.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1'005'000.00		
Total	0.00	0.00	1'065'000.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1'065'000.00		
Divers et imprévus env. 15 %	0.00	150'000.00	160'000.00	0.00	0.00	0.00	0.00	310'000.00		
Total voie verte TTC (1.2 km en site propre)	0.00	1'155'000.00	1'225'000.00	0.00	0.00	0.00	0.00	2'380'000.00		
Pourcentages de répartition	0.00%	48.53%	51.47%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	100.00%		

Devis estimatif à +/- 30%.

Itinéraire correspondant à la variante nord de Saint-Prex (b) 6.3

		Communes							
Tronçons	Saint-Prex	Lully	Tolochenaz	Morges	Préverenges	Denges	Echandens	TOTAL	
1.1 Etoy -Saint-Prex ch. des oiseaux piste mixte au Sud (820m / 3.5m) Création d'une piste mixte séparée par 1m de verdure de la chaussée Total	1'040'000.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1'040'000.00	
1.2b - 1.4b Saint-Prex Oiseaux - Rte de Villars-sous-Yens (180/1230m) Création d'une piste mixte séparée par 1m de verdure de la chaussée sur 180m. Ensuite la MD se déplace sur chaussée assimillée ici à une zone 30km/h Total 1.5b - 1.7b Saint-Prex Rte de Villars-sous-Yens giratoire - Perreret Nord (820m) Création d'une piste mixte au Nord en élargissant le trottoir existant de 2m. Aménagement et pose d'un feu à la demande pour traverser la route de Villars-sous-Yens.	260'000.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	260'000.00	
Total	915'000.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	915'000.00	
Divers et imprévus env. 15 %	330'000.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	330'000.00	
Total voie verte TTC (3.05 km dont 1.2 km en zone résientielle 50 km/h et 1.85 km en site propre)	2'545'000.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	2'545'000.00	

Devis estimatif à +/- 30%.

Récapitulatif général 6.4

	Communes								
	Saint-Prex	Lully*	Tolochenaz*	Morges	Lonay	Préverenges	Denges	Echandens	TOTAL
ITINERAIRE PREFERENTIEL (en général au sud) > 11,6 km dont 3.7 km en zone 30 km/h ,1.1 km sur chemin AF et 6.8 km en site propre	1'505'000 CHF 4'140m	50'000 CHF 560m	645'000 CHF* 1'110m	1'835'000 CHF 2'890m		615'000 CHF 1'820m	490'000 CHF 1'090m		5'140'000 CHF 11'610m



*PISTE MIXTE LE LONG DE LA RC1 (tronçons au nord ou au sud, séparés par une bande de végétation)

2'380'000.-CHF

• cofinancements fédéraux et cantonaux non compris

LES ACTIONS A VENIR

7.1 Aspects fonciers et projets en cours

Bien que le tracé défini par la présente étude ait pour but d'utiliser autant que possible le domaine public ou les parcelles communales à disposition, **certains tronçons sont élargis ou empiétent sur domaine privé**:

- dans l'extremité ouest de Saint-Prex (route de Buchillon);
- dans l'extremité Est de Saint-Prex (chemin de Monnivert);
- dans les tronçons parallèles à la RC1, où un élargissement du DP est nécessaire.

Une documentation de la faisabilité foncière (négociation ou abordage des propriétaires privés) de ces tronçons n'a pas été réalisé à ce stade. Il sera une pièce essentielle pour la suite de la démarche.

En outre, la coordination avec certains projets ou planifications en cours sera à poursuivre, notamment pour:

- le projet de requalification RC1 Morges Saint-Prex;
- le projet de requalification RC1 Morges Venoge;
- le projet de parking du PQ "Maison de la Rivière", à Tolochenaz;
- le tracé du gazoduc à Tolochenaz;
- le PPA "Parc des Sports", à Morges;
- le projet de réaménagement de la Place Dufour, à Morges (à lancer);
- le projet de parking souterraint et de réaménagement des quais de Morges.

7.2 Aires forestières

Le tracé préférentiel de la voie verte croise des aires forestières protégées à six endroits différents, dans leur majorité associés à la proximité de cours d'eau:

- dans l'extremité ouest de Saint-Prex (ruisseau des Chenaux);
- le long de la RC1, sur les tronçons traverssant Lully et Tolochenaz (Le Boiron);
- le long du cimetière Morges-Tolochenaz (parcours vita);
- à Préverenges (Le Bief);
- à Denges (La Venoge).

Pour ces tronçons, une pré-consultation avec la DGE-Forêts a été réalisée pour une première entrée en matière. Pour la suite, il s'agira de prolonger cette coordination.

D'une manière générale, pour les passages inévitables en forêt, il conviendra de:

- soumettre les projets à une procédure de défrichement;
- renoncer ou minimiser toute forme d'éclairages;
- prévoir des revêtements perméables.

7.3 Espaces cours d'eau et surfaces d'assolement

Une coordination étroite devra avoir lieu avec la DGE-Biodiversité concernant les espaces cours d'eau et la proximité ou empiétement sur les surfaces d'assolement.

Le service rend les porteurs de projet attentifs:

- à l'existance d'un secteur protégé à l'inventaire des "Prairies et pâturages secs" d'importance cantonale (PPS VD3140049) sur le territoire de Buchillon pouvant avoir des implications sur un prolongement du projet à l'ouest;
- au réseau écologique cantonal, aux territoires d'intérêt biologique prioritaire (REC TIBP 68) et aux liaisons biologiques terrestres à renforcer le long du tracé, par exemple au niveau du Boiron (n° 612).

7.4 Points durs nécessitant une étude spécifique

Certains franchissements ou "poins durs" du tracé Voie verte font ou devront faire l'objet d'études particulières:

- A et B: franchissements de carrefours à forte affluence de trafic à étudier ultérieurement. Ils concernent le tracé alternatif sur le coteau nord de Saint-Prex, non repris dans le tracé préférentiel Voie verte.
- C, D et E: à développer dans le cadre du projet de requalification de la RC1 (en cours).
- F: le contournement du château à Morges sera à approfondir dans le cadre des projets de réaménagement de la Place Dufour et des quais à lancer par la Ville de Morges.

SITUATION FONCIÈRE DU TRACÉ PRÉFÉRENTIEL

TRAVERSÉES OU EMPIÉTEMENT SUR DOMAINE FORESTIER PROTÉGÉ



Légende

Elements de mise en oeuvre:

Emprise sur domaine privé

Emprise sur domaine communal / cantonal

Emprise sur domaine public

Légende

Emprise sur domaine forestier

- identification des secteurs concernés

TRAVERSÉES DE L'ESPACE COURS D'EAU ET EMPIÉTEMENT SUR SURFACE D'ASSOLEMENT

POINS DURS FAISANT L'OBJET D'UNE ÉTUDE SPÉCIFIQUE (EN COURS OU À LANCER)



Légende

Emprise sur espace cours d'eau

- identification des secteurs concernés

Emprise sur surface d'assolement

- identification des secteurs concernés

Surface d'assolement

Légende

Tracé préférentiel

Tracé alternatif

---- Tracé de raccordement aux gares CFF

Point dur necéssitant une étude spécifique

Point dur alternatif necéssitant une étude spécifique

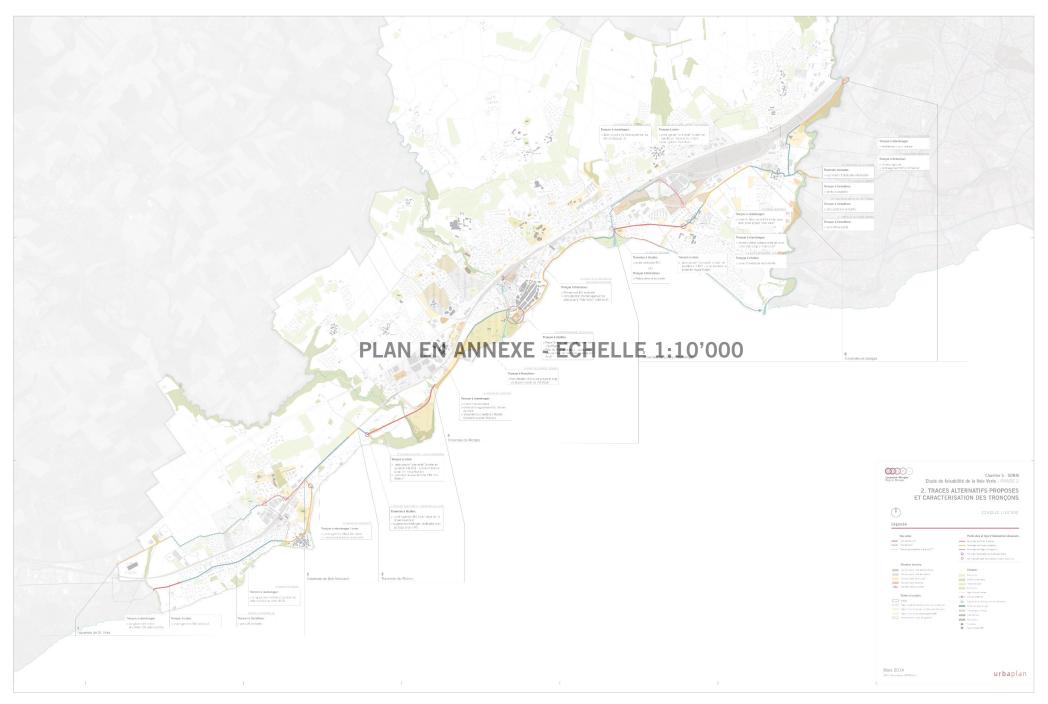
ANNEXES

1.	ANALYSE DU TRACÉ DE PRINCIPE - JANVIER 2014	52
2.	TRACÉ PRÉFÉRENTIEL, TRACÉS ALTERNATIFS PROPOSÉS ET CARACTÉRISATION DES TRONÇONS - MAI 2014	54
3.	DEVELOPPEMENT DU TRACÉ ET DEVIS ESTIMATIF DES VARIANTES ÉCARTÉES	56
4.	RÉCAPITULATIF DES REMARQUES FINALES DES COMMUNES ET DES SERVICES CANTONAUX CONCERNÉS	64

ANNEXE 1 - ANALYSE DU TRACÉ DE PRINCIPE

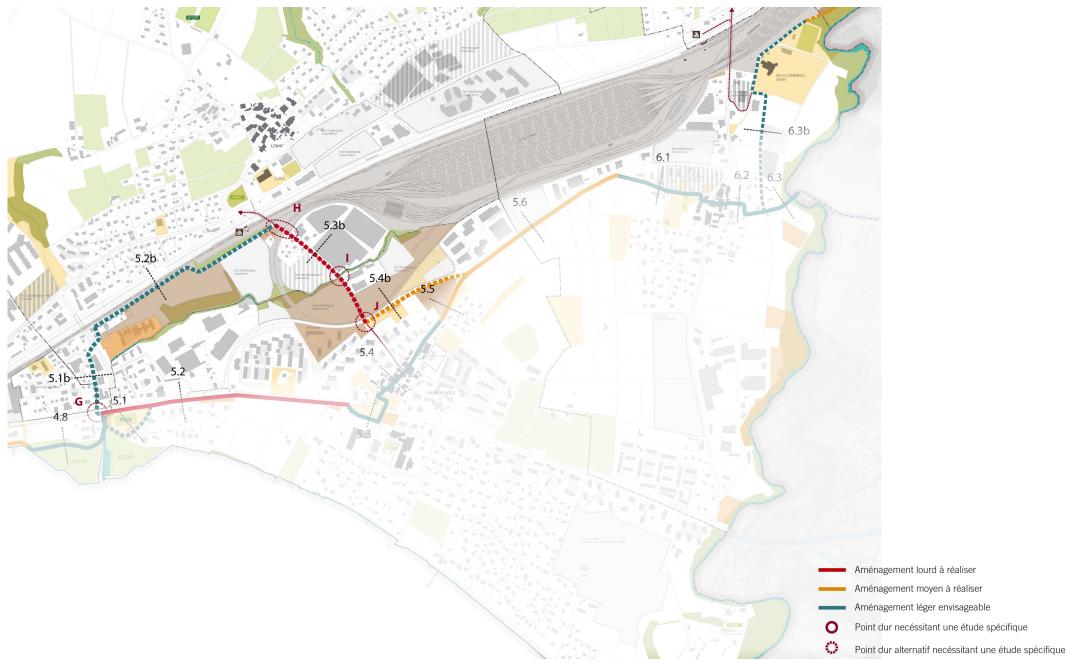


ANNEXE 2 - TRACÉS ALTERNATIFS PROPOSÉS ET CARACTÉRISATION **DES TRONÇONS**



ANNEXE 3 - DEVELOPPEMENT DU TRACÉ DES VARIANTES ÉCARTÉES

Traversée de Lonay-Préverenges - variante nord (b)

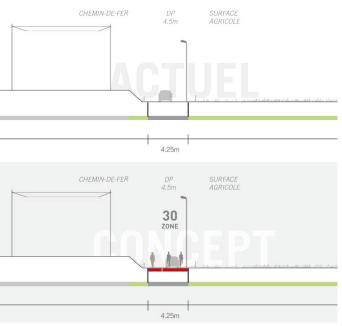


5.1b CHEMIN DU BIEF, PRÉVERENGES ROUTE MODÉRÉE

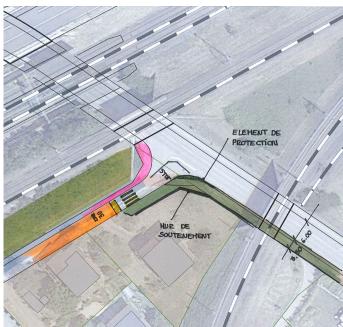
HABITAT / ACTIVITES HABITAT / ACTIVITES DP 6.0m 30 ZONE 6.0m HABITAT / HABITAT / ACTIVITES ACTIVITES

30

5.2b CHEMIN DE LA TUILIÈRE, LONAY ROUTE MODÉRÉE



H - CHEMIN DE LA TUILIÈRE / AV. DE LA GARE, LONAY **POINT DUR**





Type de l'aménagement : Création d'une piste mixte à l'ouest en élargis-

sant le trottoir existant de 1.5m, sans séparation de verdure. Déplacement

Type de l'aménagement : Aménagement d'une traversée piétonne et vélo dans la RC1. Circulation mixte sur la chaussée. Divers aménagements légers.

Questions ou considérations ouvertes :

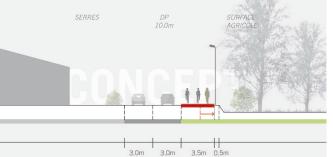
Questions ou considérations ouvertes :

Type de l'aménagement : Circulation sur chemin AF assimilée à une zone 30 km/h.

Questions ou considérations ouvertes :

des candélabres de 1.5m.

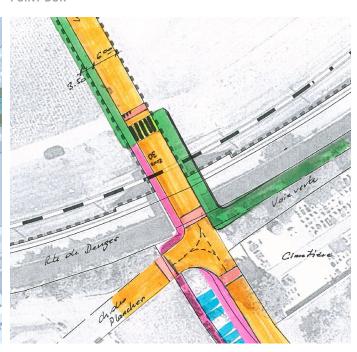
5.3b AV. DE LA GARE, LONAY **ROUTE HORS LOCALITÉ**



I - TRAVERSÉE DU BIEF, LONAY POINT DUR



J - AV. DE LA GARE / SENTIER DU CIMETIÈRE, LONAY POINT DUR





Type de l'aménagement : Création d'une piste mixte à l'ouest en élargissant le trottoir existant de 1.5m, sans séparation de verdure. Déplacement des candélabres de 1.5m.

Questions ou considérations ouvertes :



Type de l'aménagement : Élargissement du pont existant avec nouvelle passerelle pour passage de la mobilité douce.

Questions ou considérations ouvertes :

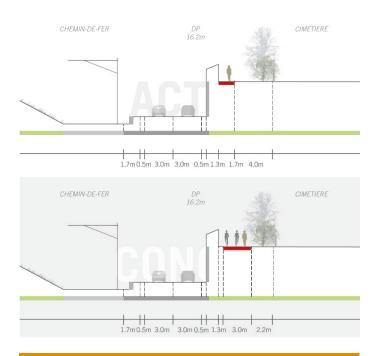


Type de l'aménagement : Élargissement du pont existant avec nouvelle passerelle pour passage de la mobilité douce.

Questions ou considérations ouvertes :

5.4b SENTIER DU CIMETIÈRE, PRÉVERENGES

AXE HORS CIRCULATION

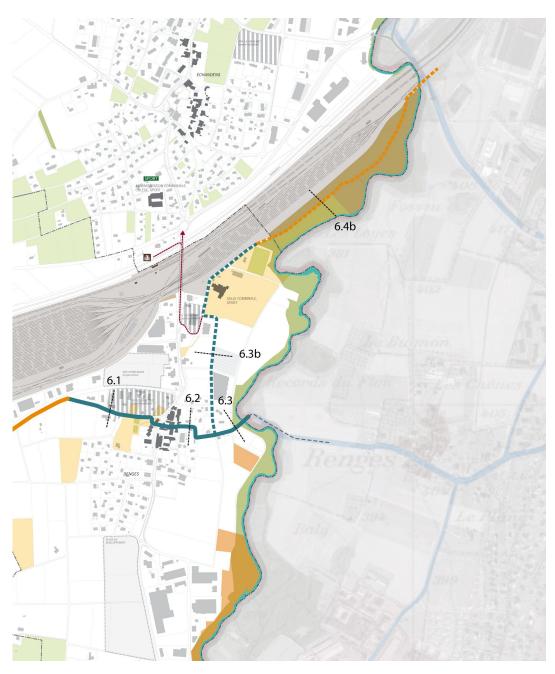




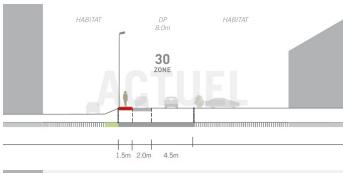
Type de l'aménagement : Création d'une piste mixte en revêtement bitumineux derrière la paroi anti-bruit, en élargissant le chemin en grave existant d'environ 2.0m, avec présence d'un talus au sud.

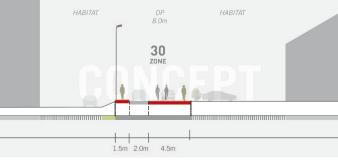
Questions ou considérations ouvertes :

Traversée de Denges - variante nord (b)



6.1 ROUTE DE LA PLAINE, DENGES ROUTE MODÉRÉE







Type de l'aménagement : Circulation sur chaussée avec mise en place d'un marquage spécial et d'une signalisation indiquant l'itinéraire.

Questions ou considérations ouvertes :

6.2 SENTIER DE RENGES, DENGES

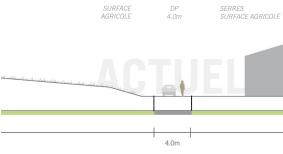
ROUTE MODÉRÉE

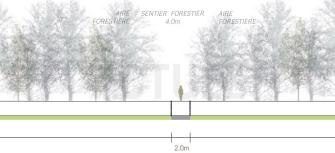
6.3b CHEMIN DES VIGNETTES, DENGES **AXE HORS CIRCULATION**

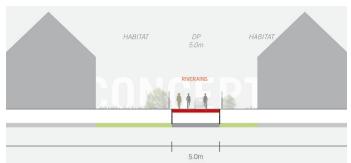
AXE HORS CIRCULATION

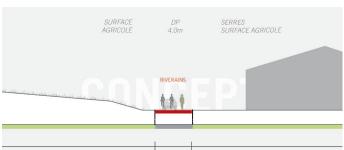


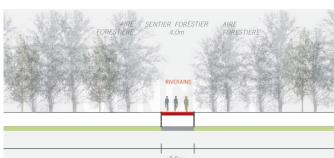


















Type de l'aménagement : Création d'une piste mixte sur le chemin fores-

tier existant. Le revêtement prévu est en gravier de manière à correspondre

Type de l'aménagement : Circulation sur chaussée avec mise en place d'un marquage spécial et d'une signalisation indiquant l'itinéraire.

Questions ou considérations ouvertes :

Type de l'aménagement : Circulation sur chemin AF assimilée à une zone 30 km/h. Divers aménagements légers.

Questions ou considérations ouvertes :

Questions ou considérations ouvertes :

au PAC Venoge.

Traversée de Lonay-Préverenges - variante nord (b) - DEVIS ESTIMATIF

AU 31.03.2015 (MC)

Tronçons	Saint-Prex	Lully	Tolochenaz	Morges	Lonay	Préverenges	TOTAL
5.1b - 5.2b Lonay vertou - Gare (rue existante et chemin long N1 /1120m)							
Aménagements d'une traversée piétonne et vélo RC 1 Circulation mixte sur la chaussée et ensuite le chemin AF assimilé à un zone 30km/h Divers légers aménagements							
Total	0.00	0.00	0.00	0.00	65'000.00	0.00	65'000.00
5.3b Lonay gare - avenue de la Gare élarg. 1.5m piste mixte a l'Ouest (300m)							
Création d'une piste mixte à l'Ouest en élargissant le trottoir existant de 1.5 m sans séparation de verdure. Aménagements mobilité douce sur le pont l pour élargir celui-ci avec une passerelle. Déplacement des candélabres d'1.5 mètre							
Total	0.00	0.00	0.00	0.00	435'000.00	0.00	435'000.00
5.3b Préverenges avenue de la Gare élarg 1.5 piste mixte à l'Ouest (190m)							
Création d'une piste mixte à l'Ouest en élargissant le trottoir existant de 1.5 m sans séparation de verdure. Aménagements mobilité douce sur le pont I pour élargir celui-ci avec une passerelle et idem au point J Déplacement des candélabres d'1.5 mètre							
Total	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	350'000.00	350'000.00
5.4b Préverenges élargissement piste mixte derrière paroi (380m / 3.5m)							
Création d'une piste mixte en revêtement bitumineux derrière la paroi anti-bruit en élargissant le chemin en grave existant d'environ 2 mètres avec présence d'un Talus au Sud.							
Total	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	560'000.00	560'000.00
Divers et imprévus env. 15 %	0.00	0.00	0.00	0.00	75'000.00	135'000.00	210'000.00
Total voie verte TTC (2.0 km dont 1.1 km sur chemin AF et 0.9 km en site propre)	0.00	0.00	0.00	0.00	575'000.00	1'045'000.00	1'620'000.00

Devis estimatif à +/- 30%.

	Communes								
Tronçons	Saint-Prex	Lully	Tolochenaz	Morges	Lonay	Préverenges	Denges	Echandens	TOTAL
6.3b Denges Chemin AF -> Collège (810m) Circulation mixte sur le chemin AF assimilé à un zone 30km/h Divers légers aménagements									
Total	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	34'800.00	0.00	34'800.00
6.4b Echandens (Collège Denges Venoge 850m) Création d'une piste mixte sur le chemin forestier existant Le revêtement prévu est en gravier de manière à correspondre au PAC Venoge									
Total Préverenges avenue de la Gare élarg 1.5 piste mixte à l'Ouest (190m)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	630'000.00	630'000.00
Divers et imprévus env. 15 %	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	5'200.00	95'000.00	100'200.00
Total voie verte TTC (1.65 km dont 0.8 km sur chemin AF et 0.85 km en site propre)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	40'000.00	725'000.00	765'000.00
Pourcentages de répartition	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	5.23%	94.77%	100.00%

Devis estimatif à +/- 30%.

ANNEXE 4 - RÉCAPITULATIF DES REMARQUES FINALES DES COMMUNES ET DES **SERVICES COMMUNAUX CONCERNÉS (RM - JUIN 2015)**



Chantier 5 / MD - voie verte / étude de faisabilité : Synthèse des remarques / validation finale du 12 mai 2015

Partenaire		date	Remarque	Proposition de traitement
Municipalité		Courrier	Validation du tracé préférentiel au sud / Route de Buchillon	OK.
de Saint-Prex		27.04.2015	Quant aux traversées de la RC1, des solutions simples et efficaces sont à chercher, tout en	OK. (Traitement dans le cadre du projet de requalification de la RC1).
			assurant la sécurité de tous les usagers.	
			Demande de préciser les coûts, la répartition financière et les éventuelles subventions.	OK. (Précision dans le cadre des phases suivantes / charte d'aménagement)
Municipalité		Courriel	La Municipalité a validé cette phase d'étude sans remarque, uniquement pour le tracé	OK.
de Lonay		06.05.2015	préférentiel, puisque la Commune de Lonay n'est pas concernée.	
Municipalité		Courriel	Pour le profil 4.1 (revêtement parcours Vita), il faudra organiser la coordination avec	
de Lully		10.05.2015	l'inspection des forêts.	d'aménagement).
			Détail sur la planche 24 : Pour Tolochenaz, deux astérisques renvoient à "piste mixte le long de la RC1" (2'380'000). Il faut faire le même renvoi pour Lully.	
Municipalité		Courriel	La municipalité a validé l'étude de faisabilité, phase 3 de la voie verte Région Morges et son	
de Morges		19.05.2015	tracé préférentiel au travers de la Ville de Morges, sous réserves des études liées aux	
			aménagements du Parc des Sports et des Quais.	
			La municipalité a décidé de garder la maîtrise de ses aménagements publics et l'image de	Ok (Traitement dans le cadre de des phases suivantes / charte d'aménagement).
			ses quais et demande de collaborer sur la charte d'aménagement au même titre que	
Municipalité	de	Courrier	Lausanne et Région Morges, et d'apparaître comme maître d'ouvrage- Dans sa séance du 18 mai, la municipalité a validé l'étude sans remarque spécifique	Ok.
Denges	ae	21.05.2015	Dans sa seance du 18 mai, la municipalite à valide l'étude sans remarque specifique	OK.
Municipalité	de		La municipalité a validé le tracé de la voie verte sans remargues particulière.	Ok.
Tolochenaz	uc	Courrier	La mamorpante a vande le trace de la voie verte sans remarques particuliere.	OK.
Municipalité	de	Courriel	La Municipalité a étudié le dossier précité et a décidé de valider le principe de la voie verte	Ok.
Préverenges			selon l'étude présentée (phase 3).	
Commune	de	Courriel	Le tracé ne concernant pas la commune, puisqu'il passe par le sud de la région, l'accord de	OK.
Chigny		12.05.2015	Chigny peut être confirmé (sans être discuté en détail par la municipalité).	
Municipalité		Courriel	La Municipalité d'Echichens a validé l'étude de faisabilité sans remarques, la commune	OK.
d'Echichens			n'étant pas touchée par ce tracé	
Municipalité		Courriel	La Municipalité d'Echandens a validé l'étude de faisabilité (tracé préférentiel) sans remarques.	OK.
d'Echandens		15.04.2015		
DGMR		Courrier	Position favorable concernant le projet de la voie verte.	OK.
		04.05.2015	A Préverenges, le tracé préférentiel emprunte sur la RC1 dont le projet de requalification prévoir des bandes cyclables bilatérales (→ incompatibilité des deux projets). Demande d'approfondir les analyses	OK. Le tracé de Préverenges sera exclu de la phase suivante (charte d'aménagement
			dans ce secteur, en prenant en compte notamment les éventuels surcoûts d'aménagement, la répartition des	de la voie verte), et le concept de la voie verte sera précisé dans le cadre du projet de requalification de la RC1, en coordination avec la charte d'aménagement de la voie
			coûts et les horizons de mise en œuvre. La DGMR souhaite être associée à cette démarche afin de garantir	verte.
			la bonne coordination des projets, et propose de traiter le projet de la voie verte dans le cadre du projet de	
			la RC1.	
			A Lully/Tolochenaz, le projet de requalification de la RC1 inclut le projet de la voie verte. Les réflexions à	OK. Le tracé en question sera étudié dans le cadre de la RC1, avec une étroite
			ce jour ont démontré que des aménagements MD hors trafic seront favorables. Les solutions devront	coordination avec la charte d'aménagement de la voie verte. La charte pourra faire des
			s'étudier dans le cadre du projet de la RC1, en définissant la siolution optimale ainsi que les coûts et la	propositions par rapport à l'aménagement urbanistique-paysager qui devront être traités
DOE D: 1: "	,	0	répartition financière.	en détail dans le cadre du projet de la RC1.
DGE-Biodiversité	9	Courriel	La DGE BIODIV salue cet ambitieux projet et prend note que des coordinations à venir auront lieu en ce	OK. Coordination prévue dans la phase suivante (charte d'aménagement).
		29.04.2015	qui concerne notamment les SDA et les cours d'eau. PPS d'importance cantonale VD3140049 sur le territoire de Buchillon (522'563/147'389).	Voir si les demandes peuvent déjà être traitées dans le cadre de cette phase d'étude
			11.5 a importance cantonale v D5140047 sui le territorie de Buchinon (522.505/14/389).	(étude de faisabilité), autrement elles feront l'objet de la coordination lors de la phase
				suivante (charte d'aménagement).
			Réseau écologique cantonal, TIBP 68, liaison biologique terrestre n° 612 (liaison lacunaire à renforcer).	Voir si les demandes peuvent déjà être traitées dans le cadre de cette phase d'étude
			C 1 ((étude de faisabilité), autrement elles feront l'objet de la coordination lors de la phase
				suivante (charte d'aménagement).

-Forêts	Courriel 06.05.2015	Il conviendra de coordonner de manière fine avec DGE-Forêt et Biodiv.	OK. (Prévu dans le cadre de la phase suivante / charte d'aménagement)
		Dans certains cas, prévoir de soumettre les projets à une procédure de défrichement	OK. (A voir dans les phases suivantes)
		Prévoir des revêtements perméables.	OK. (A traiter dans le cadre de la phase suivante / charte d'aménagement)
		Renoncer ou minimiser toute forme d'éclairages.	OK. (Difficile, mais à traiter dans le cadre de la phase suivante / charte d'aménagement)
		Diapo p 15 -16 Traversée du Boiron (DF3) :	A revoir dans le cadre de l'étude de faisabilité.
		Minimiser les emprises supplémentaires sur la forêt.	
		> Dans les variantes 2 et 3 du concept (encadrée), évaluer une variante sans le trottoir côté Jura.	
		Tracé seulement côté lac.	
		Diapo p. 17 : Point dur D - Terre Neuve, Lully (DF2)	OK. (En dehors du mandat de la voie verte)
		- Remarque: le boisés au N de la RC 1 sont soumis à forte pression.	
		Diapo p. 18 (Parcours VITA sur Tolochenaz) (DF4)	OK- (A traiter dans le cadre de la phase suivante / charte d'aménagement)
		- Pas de revêtement imperméable en aire forestière.	
		Diapo 34 Franchissement du Bief (tracé alternatif DF 5b)	A revoir dans le cadre de l'étude de faisabilité.
		- Rester si possible sur l'emprise de la Route de Préverenges.	
		Diapo 34 Franchissement de la Venoge (DF6)	Voir si les demandes peuvent déjà être traitées dans le cadre de cette phase d'étude
		- Point sensible car en forêt.	(étude de faisabilité), autrement elles feront l'objet de la coordination lors de la phase
		- Passe dans un site inscrit à l'IMNS (No 133 Cours de la Venoge) et dans un corridor à faune d'importance régionale No 314.	suivante (charte d'aménagement).
;	Courriel 08.04.2015	Les MBC valident cette phase d'étude, avec la remarque suivante : comment est assurée la coordination avec la requalification de la RC1 et le PALM, afin de pouvoir analyser correctement des éventuels impacts	OK. La coordination entre la voie verte et la RC1 se fait à travers le projet de
	08.04.2013	sur le réseau TP ?	requalification de la RC1 Morges-Saint-Prex ainsi que dans le cadre de la voie verte. Les MBC participent à titre consultatif à l'étude de la RC1. Les MBC pourront également
			participer à titre indicatif à la phase suivante de la voie verte.
AM	Courriel	A l'ARCAM, Urbaplan a établi en 2014 une offre pour continuer l'étude de faisabilité de la voie verte	OK (coordination devra se faire dans le cadre des phases suivantes / charte
	20.05.2015	depuis la limite de Saint-Prex jusqu'à la frontière du district à Féchy. L'intention de mener l'étude a été	d'aménagement).
		présentée au comité de direction, mais faute de temps le projet n'a pas avancé. L'ARCAM essayera de le	
		réactiver, notamment en présentant le projet à l'association Littoral Parc, d'ici fin de l'été 2015.	
		Réaliser la variante Nord à Saint-Prex aurait un avantage, c'est-à-dire atteindre environ 400 emplois dans	Le tracé nord n'est pas retenue comme tracé préférentiel par la commune de Saint-
		le périmètre de Littoral Parc.	Prex, au moins pas à court-moyen terme.
	Courriel	Chapitre 2: compléter les légendes en distinguant mieux les "point durs nécessitant une	A modifier dans les légendes.
	19.05.2015	étude spécifique" (p. 11) des "secteurs à coordonner" (p. 12).	
		Chapitre 2: les "tracés de raccordement au gares CFF" devraient inclure des tracés vers	A modifier / plus mettre en avant.
		des secteurs de forte concentration d'habitation et d'emplois, existants ou planifiés (comme	
		le tracé prévu pour raccorder "En Molliau" vers la voie verte). Il s'agit notamment de prévoir	
		un tracé de raccordement vers le centre de Lonay + les secteurs de développement le long de la RC80.	

20140303_ synthèse remarqueschantier4_consultation 15022014_RM/CB



Région Morges

Chemin du Closel 15 Case postale 129 1020 Renens 1

Tél. +41 21 621 08 07 e-mail info@regionmorges.ch

