

## Carte 1 - Réseau cyclable régional

### Définition de la structure du réseau cyclable

Le réseau vélo régional est constitué de différentes typologies de cheminements cyclables :

#### Réseau Structurant

- Comprend des itinéraires directs et les plus courts possibles. Ces itinéraires empruntent, pour la plupart, des routes cantonales
- Relie les destinations importantes selon un temps-parcours de maximum 30 minutes à vélo à une vitesse moyenne de 15 km/h
- Favorise le report modal des pendulaires
- en complémentarité aux transports publics par le rabattement vers les principales gares ferroviaires du district
- Les centralités ainsi que les principaux secteurs d'emplois au sein et à l'extérieur du district sont accessibles par des liaisons rapides qui comprennent à la fois des itinéraires Jura-Lac que des itinéraires « horizontaux »
- La taille du maillage hors localité est de 1-2 kilomètres

#### Réseau Maillé

- Les destinations desservies ont une distance maximale équivalente à 20 minutes à vélo
- Le rabattement s'oriente sur les arrêts de transports publics, ceux des lignes régionales de bus notamment
- Ce réseau a pour fonction de relier les cœurs de localité de la région, de desservir les lieux de vie, les équipements sportifs, culturels de nature intercommunale, les établissements scolaires ainsi que les secteurs d'emplois régionaux
- La taille du maillage de 200-500 mètres est préconisée par l'OFROU

#### Tracé à créer

Ce sont des liaisons situées sur des axes dépourvus de chaussée à ce stade.

#### Itinéraires Suisse Mobile balisés

Les itinéraires du réseau national ou régional de Suisse Mobile sont jalonnés pour des usages de loisirs.

#### Zones de rabattement vers les arrêts TP pour les communes du haut du district

Les communes du haut du district sont confrontées à des déclivités topographiques assez importantes. L'étude propose en principe des rabattements vers arrêts de bus ou de train NStCM dans le rayon de 300 mètres autour du village comprenant des stationnements vélo sécurisés.

Sur le haut du district, des liaisons entre les villages sont envisagées si celles-ci répondent à un besoin spécifique, pour ce qui est notamment de la desserte scolaire.

**RÉSEAU VÉLO**

- Structurant
- Maillé
- Cheminement à créer
- Zone de rabattement vers les arrêts TP
- Itinéraires Suisse Mobile balisés

**INFRASTRUCTURES DE MOBILITÉ**

- Gare ferroviaire
- Arrêts de bus
- Vélos en libre service
- Chemin de fer

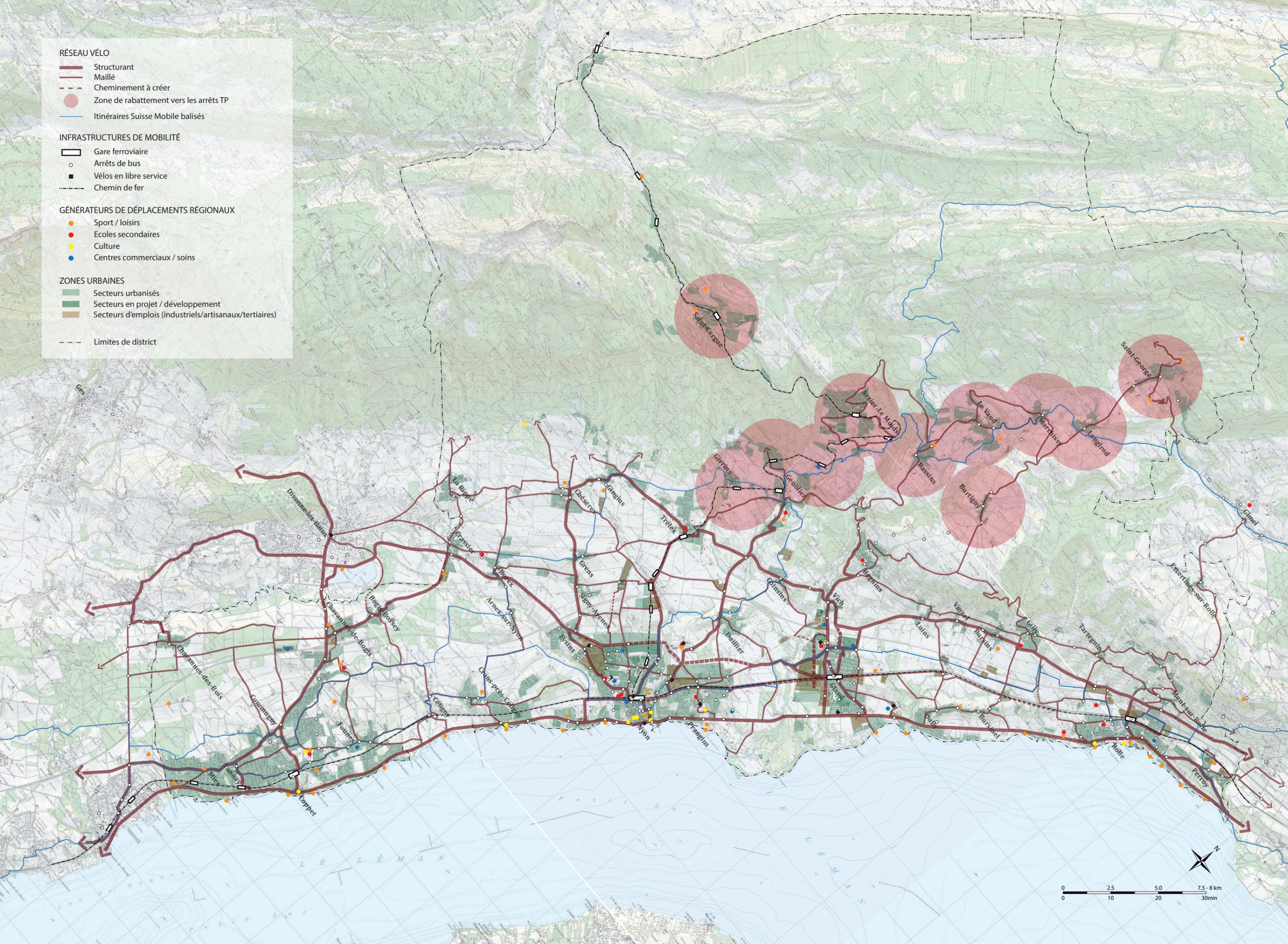
**GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENTS RÉGIONAUX**

- Sport / loisirs
- Ecoles secondaires
- Culture
- Centres commerciaux / soins

**ZONES URBAINES**

- Secteurs urbanisés
- Secteurs en projet / développement
- Secteurs d'emplois (industriels/artisans/tertiaires)

Limites de district



## Carte 2 - Aménagements cyclables existants

Cette carte représente les infrastructures existantes pour les cyclistes dans le district.

 **Piste cyclable**

Les pistes cyclables sont des voies de circulation destinées aux cyclistes, parfois partagées avec les piétons, et séparées physiquement de la route par une bordure ou un élément végétalisé (cf. normes VSS 640 060 et 640 850a). Elles permettent une sécurisation optimale des cyclistes.

 **Piste partiellement aménagée**

Une piste cyclable unilatérale ou interrompue sur l'ensemble du parcours ou de l'itinéraire.

 **Bande cyclable**

Les bandes cyclables sont des voies de circulation destinées aux cyclistes sur la chaussée, une ligne de marquage jaune discontinue délimitant l'espace routier de la voie dédiée aux cycles. Les usagers restent néanmoins vulnérables par l'absence de séparation physique et lorsque les différences de vitesses sont importantes. Les véhicules peuvent circuler sur les bandes cyclables pour autant que la circulation des cycles ne soit pas empêchée.

 **Bande partiellement aménagée**

Une bande unilatérale ou interrompue sur l'ensemble du parcours ou de l'itinéraire.

**AMÉNAGEMENTS EXISTANTS**

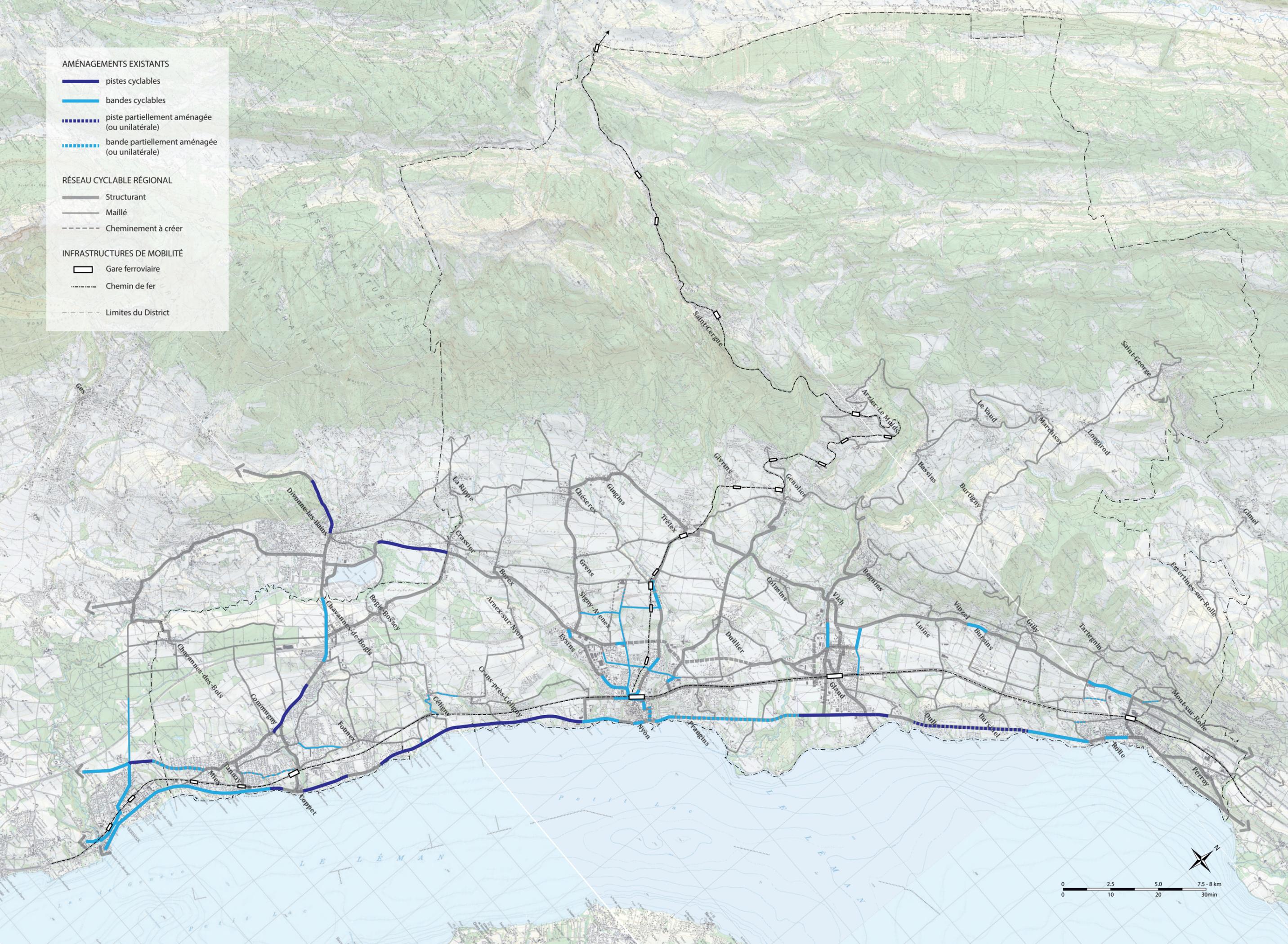
- pistes cyclables
- bandes cyclables
- piste partiellement aménagée (ou unilatérale)
- bande partiellement aménagée (ou unilatérale)

**RÉSEAU CYCLABLE RÉGIONAL**

- Structurant
- Maillé
- Cheminement à créer

**INFRASTRUCTURES DE MOBILITÉ**

- Gare ferroviaire
- Chemin de fer
- Limites du District



### Carte 3 - Charges de trafic et accidents

 **Route avec une charge de trafic faible**

Le trafic journalier moyen (TJM) sur ces axes est inférieur à 3'000 véhicules par jour.

 **Route avec une charge de trafic moyen**

Le TJM se situe entre 3'000 et 10'000 véhicules par jour.

 **Route avec une charge de trafic élevée**

La charge de trafic est supérieure à 10'000 véhicules par jour.

 **Pas de relevés de trafic ou <3'000 TJM**

Pour ces axes, les informations des charges de trafic ne sont pas disponibles ou n'existent pas. Il est supposé que pour ces routes les charges de trafic soient inférieures à 3'000 TJM.

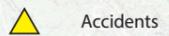
 **Accidents impliquant un vélo**

Les accidents de la route impliquant un vélo entre 2012 et 2015 (base de données MISTRA/OFROU).

CHARGES DE TRAFIC

- inférieur à 3'000 v/j
- de 3'000 à 10'000 v/j
- supérieur 10'000 v/j

sans information  
peuvent être considérées  
comme faibles  
(inférieur à 3'000 vhc/j))



RÉSEAU VÉLO

- Structurant
- Maillé
- Cheminement à créer

INFRASTRUCTURES DE MOBILITÉ

- Gare ferroviaire
- Chemin de fer
- Limites du District



## Carte 4 - Aménagements cyclables planifiés

Cette carte rassemble les données liées aux planifications en faveur du vélo (état 2016).

 **Mesures Grand Genève : itinéraires mobilité douce**

Les mesures en faveur de la mobilité douce du Grand Genève, de première, deuxième et troisième générations

 **Mesures Grand Genève : plateformes gare**

Les mesures dans les quatre gares régionales

 **Mesures OFROU**

Proposition de variantes spécifiques aux vélos dans le cadre du projet des jonctions autoroutières 2030 de Coppet, Nyon, Gland et Rolle

 **Aménagements planifiés ou projetés**

Selon les projets et les planifications intercommunales

 **Autres aménagements hors réseau régional**

Selon les planifications ou les projets communaux recueillis

**PROJETS ET PLANIFICATIONS**

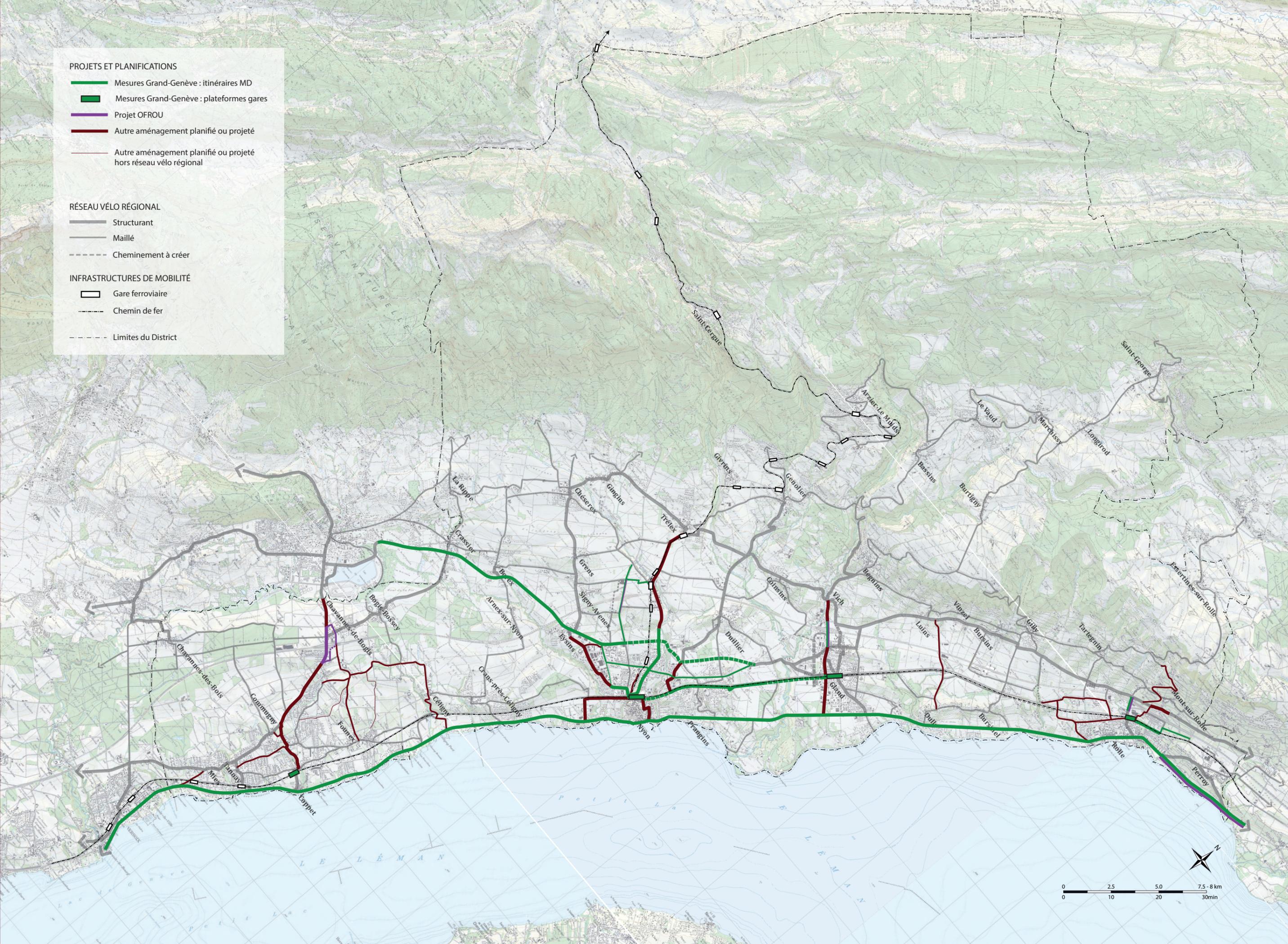
- Mesures Grand-Genève : itinéraires MD
- Mesures Grand-Genève : plateformes gares
- Projet OFROU
- Autre aménagement planifié ou projeté
- Autre aménagement planifié ou projeté hors réseau vélo régional

**RÉSEAU VÉLO RÉGIONAL**

- Structurant
- Maillé
- Cheminement à créer

**INFRASTRUCTURES DE MOBILITÉ**

- Gare ferroviaire
- Chemin de fer
- Limites du District



## Carte 5 - Itinéraires sensibles à promouvoir

Cette carte rassemble les tronçons sensibles sous forme d'itinéraires. Elle identifie les grandes liaisons devant être mises en œuvre de manière prioritaire, afin de proposer des itinéraires continus et homogènes en termes de sécurité et de confort.



### **Itinéraires sensibles**

Les itinéraires cyclables identifiés selon les critères d'analyse



### **Itinéraires sensibles avec mesures Grand Genève**

Les itinéraires cyclables identifiés selon les critères d'analyse sur lesquels se trouvent des mesures proposées dans le cadre du projet d'agglomération Grand Genève de troisième génération (PA3)



### **Route Suisse**

La Route Suisse (RC1), identifiée en tant qu'itinéraire sensible, fait l'objet d'un programme d'aménagement cyclable du Grand Genève (étude spécifique en parallèle) et est exclue de l'analyse.

**IDENTIFICATION DES ITINÉRAIRES SENSIBLES**

- Itinéraires sensibles
- Itinéraires sensibles avec mesures Grand-Genève
- Projet RC1

**RÉSEAU VÉLO RÉGIONAL**

- Structurant
- Maillé
- Cheminement à créer
- Itinéraires SuisseMobile

**INFRASTRUCTURES DE MOBILITÉ**

- Gare ferroviaire
- Chemin de fer
- Limites du District



## Carte 7 - Typologie d'aménagement des itinéraires sensibles

Ce plan indique le type de solutions envisagées pour les itinéraires cyclables sensibles. Des études de détail par tronçon doivent être faites. Elles prendront en compte les conditions locales afin d'adapter et de finaliser les mesures à réaliser.

### Itinéraires hors localité de type route

Type : routes principales et secondaires selon la classification de la loi sur les routes (LRou).

Espace de type route : sécurisation par séparation des modes avec ou sans espace tampon

### Itinéraires hors localité de type chemin

Type : routes d'intérêt local et les chemins agricoles.

Espace de type chemin :  
 Route d'intérêt local : réduction de vitesses et cohabitation des usagers  
 Chemin agricole : appropriation de l'espace par les cycles

### Itinéraires en localité de type artère

Type : les routes principales et secondaires pour lesquelles les charges de trafic sont importantes.

Espace de type artère (urbaine) : route d'entrée ou de traversée de ville, présence de transports publics et/ou de stationnement. Une piste cyclable peut être partagée avec les piétons selon les conditions locales.

### Itinéraires en localité de type centre

Type : les routes principales et secondaires en traversée de localité.

Espace de type centre : route principale ou secondaire (dans les cœurs de ville et villages) avec des charges de trafic importantes mais inférieures à 10'000 véhicules par jour. L'espace disponible pour la chaussée est réduit afin de réduire la vitesse et favoriser la cohabitation de tous modes.

### Itinéraires en localité de type rue

Type : les routes cantonales d'intérêt local et les routes communales de 2<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> classe (LRou).

Espace de type rue : le principe de sécurisation des cycles utilisé dépend fortement des conditions locales. Une cohabitation dans les zones à vitesse modérée est préconisée.

### Itinéraires avec mesures Grand Genève

### Itinéraires avec aménagements existants

TYPOLOGIE D'AMÉNAGEMENT DES ITINÉRAIRES SENSIBLES

Hors localité

- Route
- Chemin

En Localité

- Artère
- Centre
- Rue

RÉSEAU VÉLO

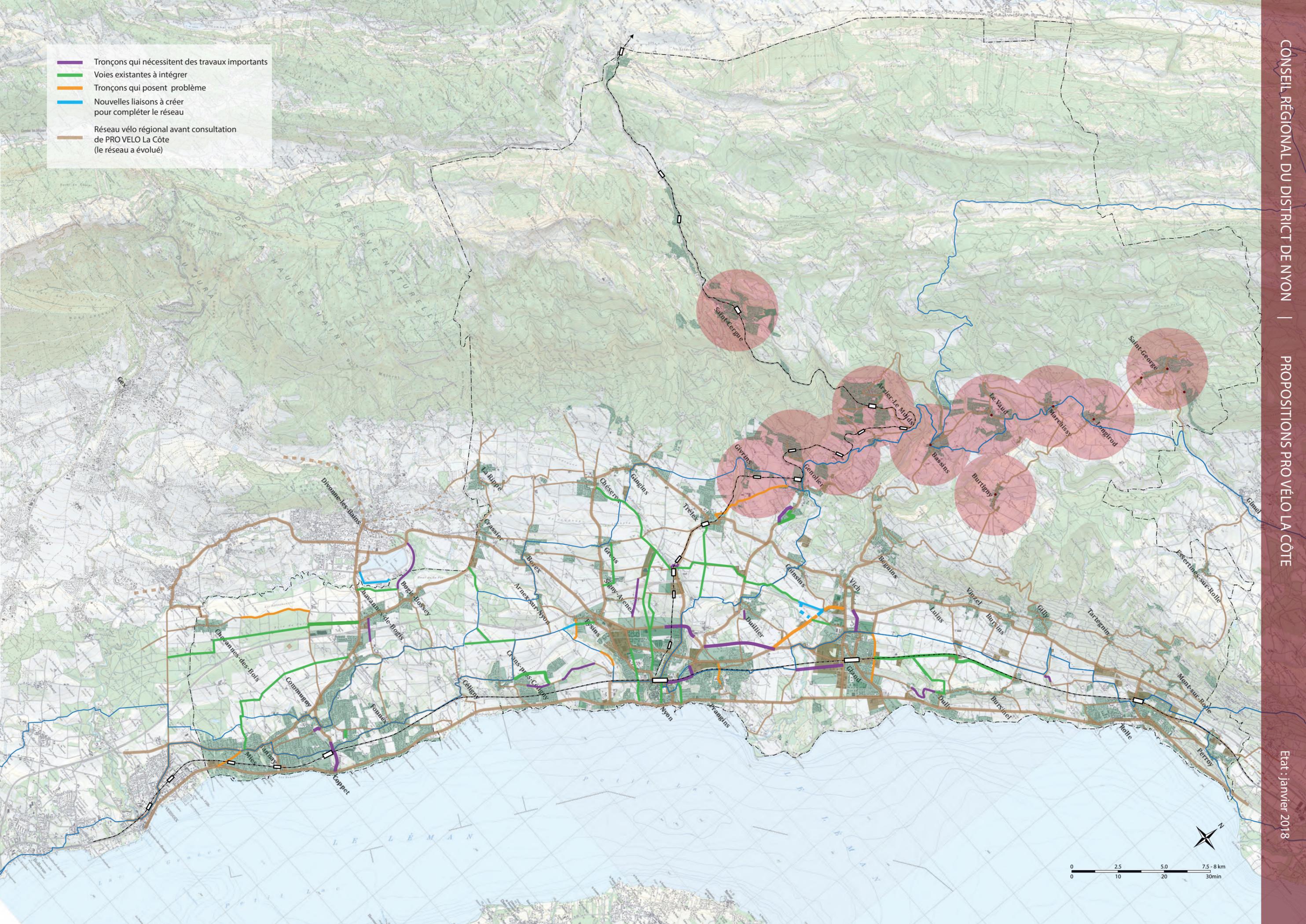
- Itinéraires avec aménagements existants
- Itinéraires structurants
- Itinéraires maillés
- Cheminement à créer

INFRASTRUCTURES DE MOBILITÉ

- Gare ferroviaire
- Chemin de fer
- Limites du District



- Tronçons qui nécessitent des travaux importants
- Voies existantes à intégrer
- Tronçons qui posent problème
- Nouvelles liaisons à créer pour compléter le réseau
- Réseau vélo régional avant consultation de PRO VELO La Côte (le réseau a évolué)



-  Itinéraires très fréquentés par les cyclistes
-  Itinéraires dangereux
-  Propositions d'itinéraires alternatifs (hors routes principales)
-  Propositions d'aménagements prioritaires
-  Points durs
-  Réseau vélo régional avant consultation de l'ATE (le réseau a évolué)

