



Maître d'ouvrage : Saint-Sulpice



## Saint-Sulpice - mise en zone de rencontre et extension de la zone 30

Notice technique

Pièce approuvée par la Municipalité  
le 6 MARS 2026

Version 5 – 26 février 2026

AU NOM DE LA MUNICIPALITÉ  
Le Syndic: La Secrétaire:

E. Dubuis

S. Decré



INGENIEURS CONSEILS

Aménagements Régulation du trafic  
Modélisation Transports urbains  
Planification Etude d'impacts  
Ferroviaire Large events

Citec Ingénieurs Conseils SA  
rue des Jardins 1  
CH-1110 Morges

Tél +41 (0)21 802 38 50 ■  
Fax +41 (0)22 809 60 01 ■  
e-mail: citec@citec.ch ■  
www.citec.ch ■

### **Contrôle qualité**

<b>Version</b>	<b>Auteur(s)</b>	<b>Vérificateur(s)</b>	<b>Date de validation</b>
R.25C160.0	CBA/EWO	TST	25 juillet 2025
R.25C160.0 - v2	TST	TST	8 septembre 2025
R.25C160.0 - v3	TST	TST	17 septembre 2025
R.25C160.0 - v4	TST	TST	18 septembre 2025
R.25C160.0 - v5	EWO	TST	26 février 2026

*Illustration page de couverture : Citec*

# Sommaire

---

<b>1. Introduction</b>	<b>3</b>
1.1. Contexte	3
1.2. Périmètre de l'étude	3
1.3. Objectifs de l'étude	4
<b>2. Diagnostic</b>	<b>5</b>
2.1. Contexte	5
2.2. Transports individuels motorisés	6
2.3. Transports publics	9
2.4. Mobilité douce	10
<b>3. Mise en zone de rencontre</b>	<b>11</b>
3.1. Éléments techniques	11
3.2. Recommandations pour la mise en zone de rencontre	12
3.3. Objectifs et contraintes	13
3.4. Proposition de mise en œuvre	14
3.5. Recommandations	14
<b>4. Extension de la zone 30</b>	<b>15</b>
4.1. Éléments techniques	15
4.2. Recommandations pour la mise en zone 30	16
4.3. Proposition de mise en œuvre	17
4.4. Recommandations	17
<b>5. Synthèse et recommandations</b>	<b>18</b>
<b>6. Annexes</b>	<b>19</b>
Annexe 1. Plans d'aménagement	20
Annexe 2. Liste des abréviations	23



# 1. Introduction

## 1.1. Contexte

La commune de Saint-Sulpice a entamé une réflexion sur la revalorisation de son hypercentre. Deux études menées respectivement en 2019 et 2023 ont permis de faire émerger des propositions de transformation complète de la zone, mais n'ont toutefois pas abouti sur des réaménagements à ce jour. En parallèle, la volonté d'apaiser les vitesses de circulation demeure et la mise en œuvre d'une zone plus conviviale et sécurisée (notamment à la faveur des piétons) se fait de plus en plus présente.

La commune souhaite entreprendre les démarches permettant de modifier le régime de vitesse et propose de mettre en place une zone de rencontre effective au centre du village et de prolonger la zone 30 jusqu'à la rue des Jordils.

Les aménagements doivent améliorer la qualité de vie et la sécurité, tout en répondant à des besoins concrets tels que l'accès pour les livraisons, le stationnement des vélos ou l'augmentation de l'espace dédié aux piétons. Ils doivent en outre prendre en compte les évolutions attendues pour la mise aux normes LHand des arrêts de bus, en cours d'étude à ce stade<sup>1</sup>.

## 1.2. Périmètre de l'étude

Le projet se concentre sur la rue du Centre, dont une partie est actuellement en zone 30, soit entre les numéros 8 et 67 sur environ 700m. Le prolongement de la zone 30 se fait à l'ouest, entre l'arrêt de bus « Chantres » et la rue des Jordils. La mise en zone de rencontre est envisagée dans la partie centrale du village. Les commerces générant le plus de flux piétons seront inclus à l'intérieur, ainsi que l'arrêt « St-Sulpice, centre ».

---

<sup>1</sup> Le réaménagement des trois arrêts de bus Bochet, Chantres et Centre est encore au stade d'avant-projet. Les aménagements définitifs ne sont donc pas encore fixés, mais font bien l'objet d'une réflexion que le projet de mise en zone de rencontre entend ne pas contraindre.

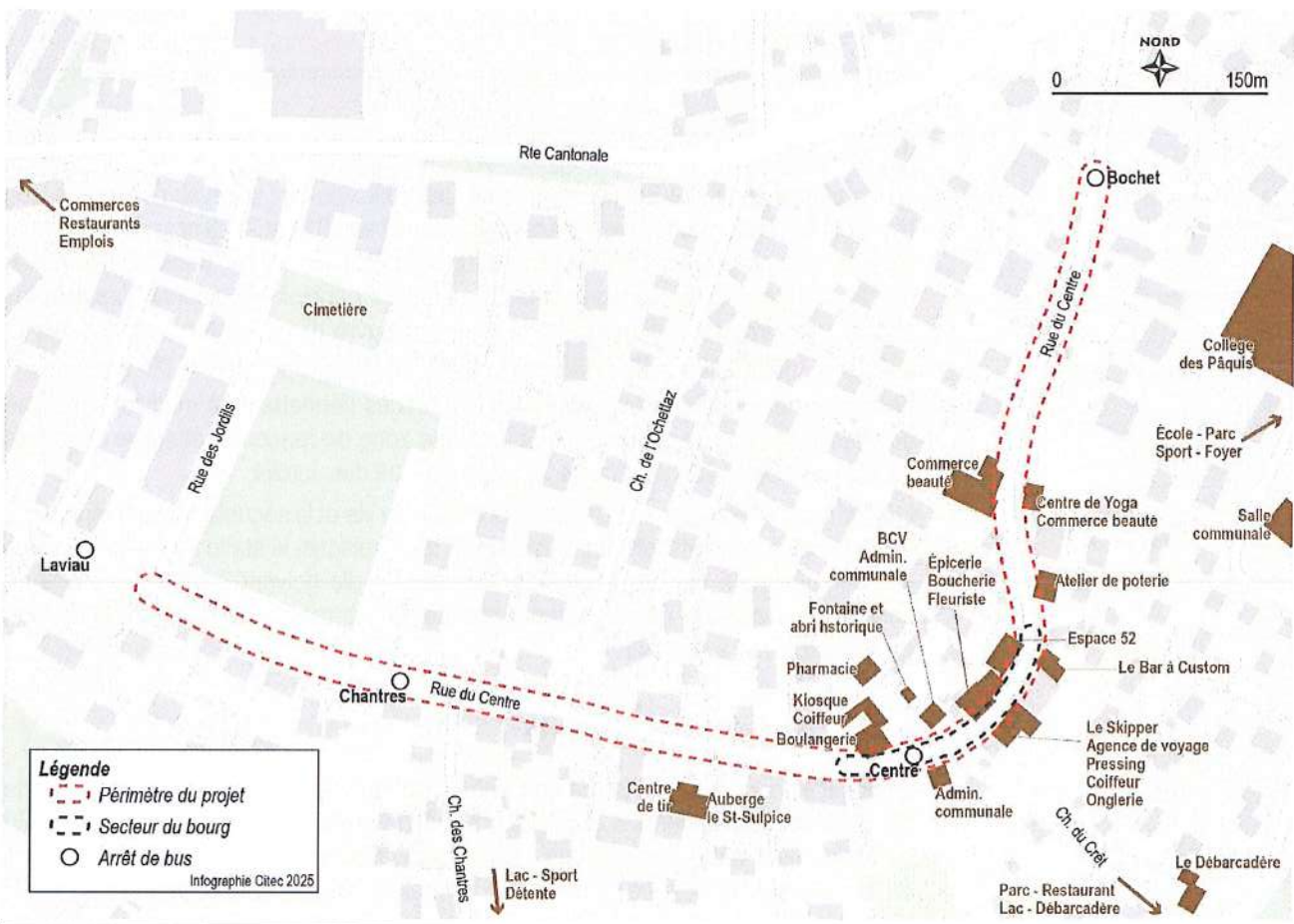


Figure 1 – Périimètre d'étude (source : Citec)

### 1.3. Objectifs de l'étude

L'objet du mandat consiste à établir le dossier nécessaire à la publication sur la feuille d'avis officielle (FAO) de la mise en zone de rencontre et de l'extension de la zone 30. L'étude représente l'expertise technique justifiant la pertinence et la faisabilité d'une zone de rencontre au centre du village, ainsi que de l'extension de la zone 30.

Le travail de cette étude consiste donc à :

- Effectuer un **diagnostic** mobilité de la situation actuelle (conformité avec le niveau de hiérarchisation de l'axe, volumes de trafic, vitesses pratiquées, dysfonctionnements éventuels en termes de sécurité) ;
- Vérifier la **faisabilité** de la zone de rencontre et de l'extension de la zone 30, en considérant les critères recommandés pour chacune de ces zones ;
- Présenter les **plans des aménagements**, qui seront fournis aux autorités en parallèle pour demande d'autorisation : mesures de modération, signalisation, portes d'entrées dans les zones modérées, mise en place des priorités de droite aux carrefours, etc.

## 2. Diagnostic

### 2.1. Contexte

#### Directives

La directive de la DGMR (cf. Annexe 2) relative à la mise en place de zones 30 et de rencontre définit les conditions de faisabilité ainsi que les procédures applicables dans le canton de Vaud. Ces procédures varient selon que la route concernée est ou non « affectée à la circulation générale ». Les « routes affectées à la circulation générale » comprennent toutes les routes cantonales en traversée de localité ainsi que le réseau communal comprenant les routes principales, de liaison et de distribution.

A noter que sur ce type de route, la création d'une zone 30 nécessite une expertise cantonale préalable, tandis que la mise en zone de rencontre n'y est généralement pas possible. Le type de route représente donc un enjeu important quant à la faisabilité du projet. Sur les autres routes, l'expertise n'est pas requise.

*La commune de Saint Sulpice dispose d'un **transfert de compétence depuis la DGMR vers PolOuest** pour réaliser le contrôle de légalité de la demande et avant la publication FAO (réalisée par la DGMR).*

#### Rue du Centre – Saint-Sulpice

La rue du Centre à Saint-Sulpice fait partie du réseau communal de desserte, comme mentionné dans le plan directeur intercommunal de l'Ouest Lausannois<sup>2</sup> (voir figure 2). Le secteur est mentionné comme zone particulière. Le centre de Saint-Sulpice est également mentionné dans le PALM (cf. Annexe 2) comme « centralité du quotidien à renforcer<sup>3</sup> ».

Selon le PALM : « *De multiples centralités (...) permettent de répondre aux besoins du quotidien par le rapprochement des commerces, des services et des équipements de quartier des lieux d'habitations. Cela favorise leur accessibilité en mobilité active et réduit ainsi les déplacements en transport individuel motorisé* ». La rue du Centre illustre cette vision. Elle concentre, de part et d'autre de la voirie, plusieurs restaurants (notamment l'Auberge de St-Sulpice et Le Skipper) et commerces de proximité (épicerie, boucherie, boulangerie, pharmacie...) ainsi que d'autres commerces à plus faible fréquentation. Des services essentiels, comme l'Administration communale, y sont également présents.

En outre, la rue dessert les quartiers d'habitation situés au nord et au sud de la commune ainsi que les zones de loisirs bordant le lac. Par sa fonction dans l'organisation des déplacements doux et sa desserte des services du quotidien, la rue du Centre s'affirme comme un élément structurant du tissu communal. La mise en place d'une zone de rencontre s'inscrit ainsi pleinement dans la dynamique de structuration d'une centralité de proximité telle que définie par le PALM.

<sup>2</sup> Plan directeur intercommunal de l'Ouest lausannois (Bussigny, Chavannes, Crissier, Ecublens, Prilly, Renens, Saint-Sulpice, Villars-Ste-Croix), Vision 2040, approuvé par les communes et le conseil d'état en 2021, p. 77

<sup>3</sup> Plan Agglomération Lausanne-Morges 5<sup>ème</sup> génération, 2025

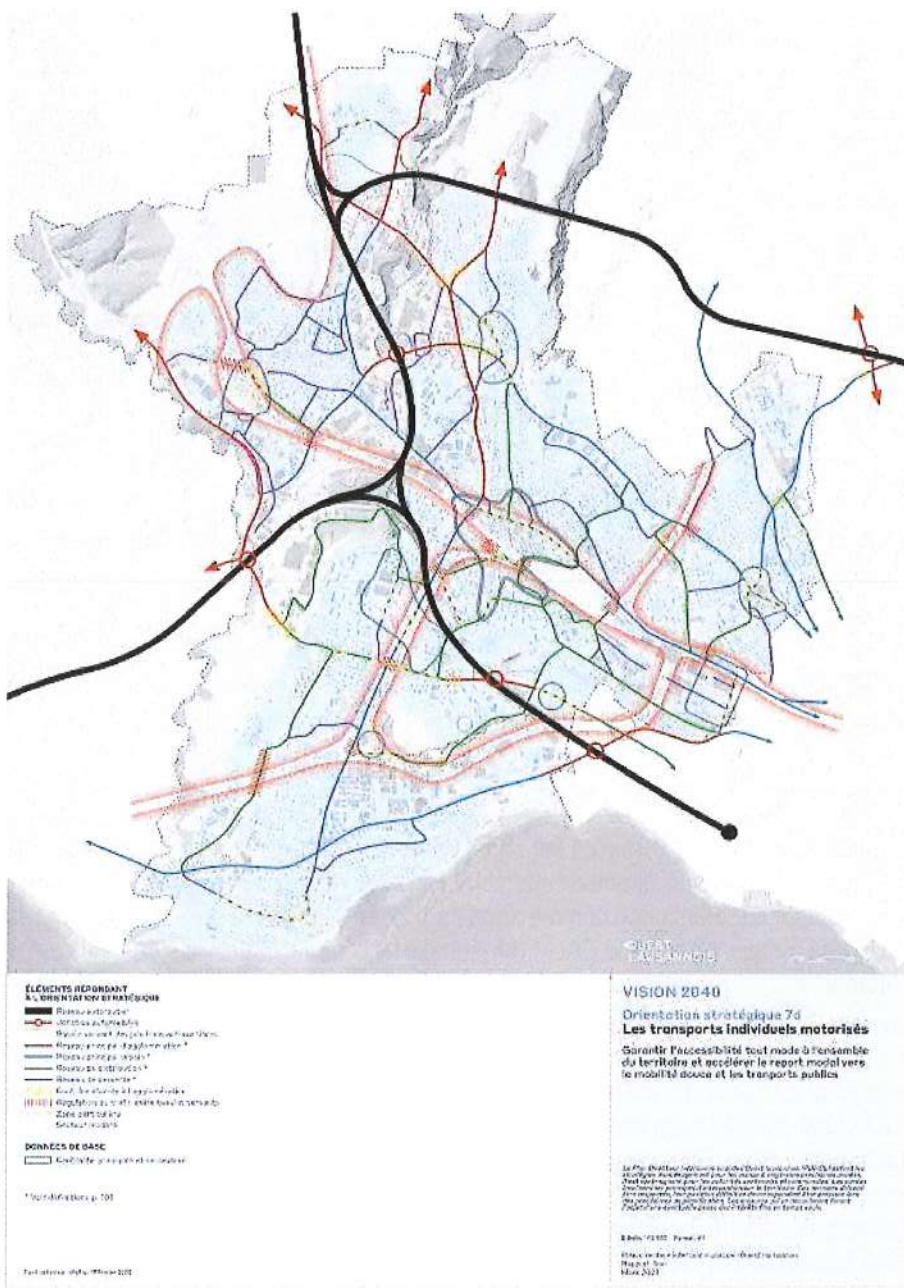


Figure 2 – Extrait du plan directeur intercommunal de l'Ouest Lausannois (PDI-OL) : orientation stratégique, les transports individuels motorisés

## 2.2. Transports individuels motorisés

### Charges de trafic et vitesses

La rue du Centre est actuellement en zone 30 sur le tronçon compris entre le chemin des Chantres (à l'ouest) et le chemin du Bochet (à l'est). Le trafic peut y être qualifié de relativement faible, avec un volume inférieur à 4'000 véhicules/jour. Les relevés de vitesse pointent le respect de la limitation actuelle :

- Périmètre du projet de zone de rencontre : V85 de 28,4 km/h ;
- Secteur est de la zone 30 : V85 de 34,1 km/h ;
- Secteur ouest (actuellement à 50 km/h), entre la rue des Jordils et le chemin des Chantres, : V85 de 47,1 km/h pour un trafic inférieur à 3'500 véhicules/jour.



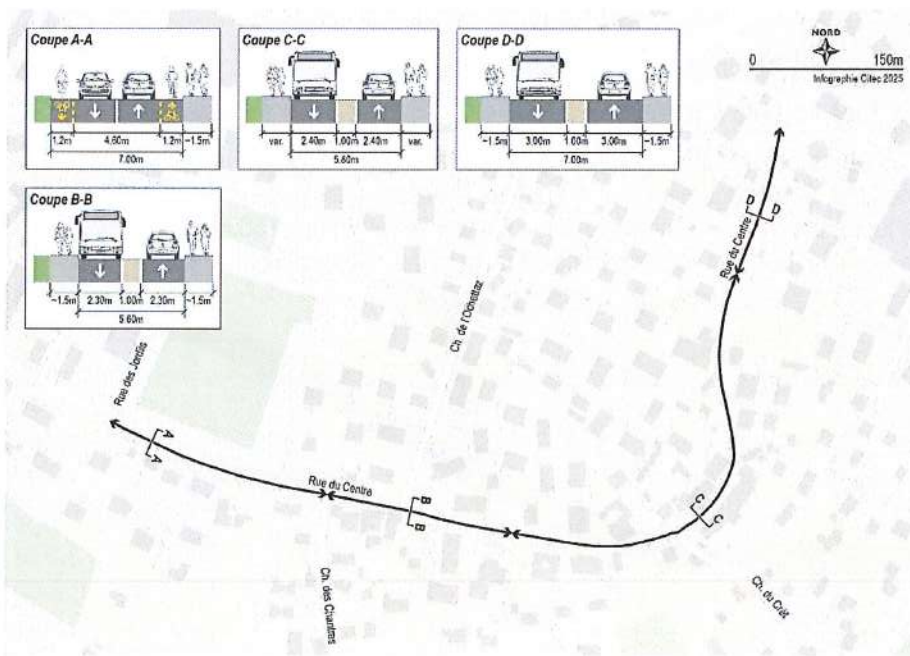


Figure 4 – Gabarits (source : Viatron)

## Stationnement

La rue du Centre ne compte aucune place de stationnement. L'offre publique est proposée sur les rues adjacentes ou sur deux zones de stationnement :

- parking public de 20 places situé au niveau de la rue des Chantres ;
- parking public de 42 places au cœur du centre.

Le stationnement est gratuit sur ces deux parkings, mais limité dans le temps.

Afin de prévenir le stationnement illicite, des mesures dissuasives ont été mises en place. Des potelets en pierre sont présents le long des trottoirs (voir Figure 5), notamment devant les commerces

Selon l'étude de stationnement réalisée par le bureau Viatron en 2024, les capacités de stationnement existantes ne présentent pas de signes de saturation.

## Carrefours et visibilité

Dans la zone 30, les carrefours sont à priorité de droite, conformément aux règles en vigueur pour ce type de zone et malgré le passage d'une ligne de bus régulière. Les accès privés et aux parkings, quant à eux, sont soumis à une perte de priorité (trottoirs traversants, stop ou cédez-le-passage).

En dehors de la zone 30, les intersections sont régies par un régime de perte de priorité (cédez-le-passage).

Selon la norme VSS 40 273, une distance de visibilité d'au moins 20 mètres est requise pour les carrefours à priorité de droite. Cette exigence est respectée sur l'ensemble des carrefours du périmètre, qui sont clairement marqués et facilement perceptibles. Pour les carrefours repris en régime de vitesse 50, la norme recommande une visibilité minimale de 50m.

Dans la zone 30 actuelle, les visibilitées sont garanties sur les carrefours et sortie des deux parkings précédemment cités. Toutefois, elles peuvent être insuffisantes au droit des accès privés en raison d'éléments tels que des haies ou autres obstacles visuels, qui peuvent notamment gêner la perception des piétons. Ceci explique la présence de miroirs pour améliorer les visibilitées des accès privés.



Figure 5 – Poteaux en pierre

A l'ouest de la zone 30, les visibilitées ne sont pas toutes garanties au droit des accès privés.

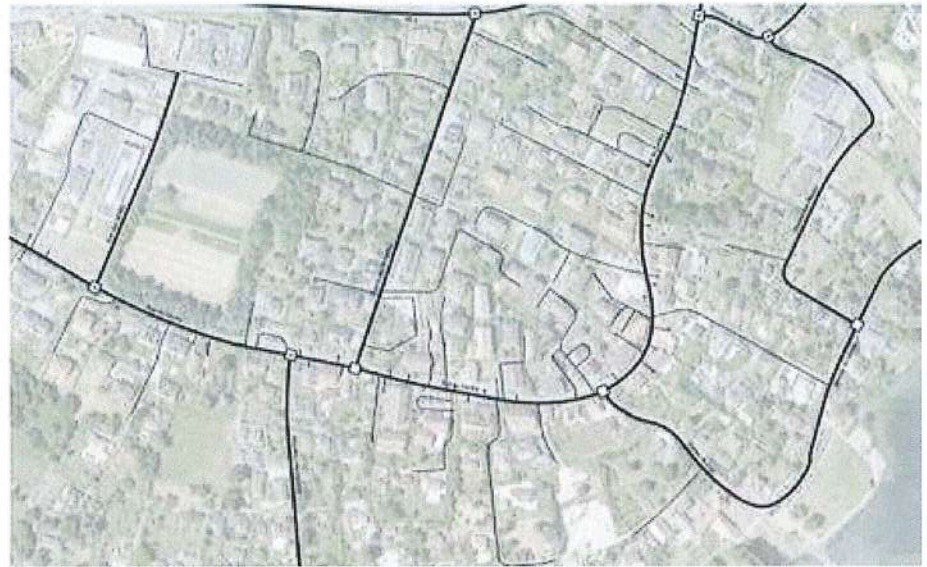


Figure 6 – Régimes des carrefours (Source : Viatron)

### 2.3. Transports publics

La rue du centre est desservie par la ligne 31, qui passe toutes les 15 minutes dans chaque sens aux heures de pointe. Trois arrêts (Bochet, Centre et Chantres) se trouvent dans le périmètre d'étude. Ils font actuellement l'objet d'un projet de réaménagement afin de répondre aux critères LHand, dans le cadre d'une étude menée en parallèle.



Figure 7 – Transports publics

## 2.4. Mobilité douce

Dans la partie centrale, les trottoirs bilatéraux sont au même niveau que la chaussée, avec un revêtement en pavé qui permet aux non-voyants de percevoir également les changements d'affectation. Dans le secteur ouest, visé par l'extension de zone 30, il n'y a pas de trottoir côté nord. Ceci s'explique de par l'absence de riverains ou tout éléments attracteurs, mais la situation pourrait évoluer à moyen terme avec l'édification d'un quartier.

La rue du Centre est identifiée comme liaison vélo communale dans le plan directeur intercommunal de l'Ouest Lausannois (PDi-OL). Des bandes cyclables sont marquées de part et d'autre de la chaussée entre la route cantonale et l'entrée actuelle de la zone 30 à l'ouest.

## 3. Mise en zone de rencontre

### 3.1. Éléments techniques

Le tableau 1 présente les caractéristiques techniques de la section visée par la mise en zone de rencontre :

Tableau 1 – Éléments techniques de la section visée par la zone de rencontre

Thème	Description	Commentaire
<b>Périmètre concerné par la demande</b>	Rue du Centre, entre les n° 46 et 70 (centre du village) Section actuellement en zone 30	Route communale
<b>Hierarchie routière</b>	Route en localité	
<b>Environnement routier</b>	En localité, bâti dense de centre de village Nombreux commerces et services bordant l'axe alentours	Mixité de fonctions pertinente pour l'établissement d'une zone de rencontre selon les critères de la DGMR
<b>Géométrie routière</b>		
<i>Situation</i>	Courbe de rayon supérieur à 500m	Bonne visibilité dans l'ensemble
<i>Profil en long</i>	Plat	
<i>Profil géométrique type</i>	Env. 6m de chaussée + 2x2m de trottoir	
<b>Aménagements</b>	Potelets visant à empêcher le stationnement hors case, bacs à fleurs, trottoirs en pavé, surface colorée au centre de la chaussée	Absence de place de stationnement aménagées le long de l'axe
<b>Signalisation</b>	En bon état	
<b>Restriction de circulation</b>	Circulation bidirectionnelle, ouverte à tous les véhicules	
<b>Carrefours</b>	Priorité de droite avec le chemin du Crêt, perte de priorité avec le parking et les accès privés	
<b>Visibilité</b>	Bonne perceptibilité des carrefours à priorité de droite. Manque de visibilité sur certains accès privés.	
<b>Piétons</b>		
<i>Nombre de piétons</i>	Potentiel important (centre de village)	
<i>Typologie</i>	Variée (enfants, adultes, loisirs...)	
<i>Équipements</i>	Trottoirs des deux côtés, pas de passage piéton	
<b>Vélos</b>		
<i>Volume de trafic</i>	Potentiel moyen (itinéraire suisse-mobile)	
<i>Typologie</i>	Loisirs	
<i>Équipement</i>	Pas d'aménagement spécifique, mixité avec le trafic	Cohérent avec la zone 30 actuelle
<b>Transports publics</b>		
<i>Volume de trafic</i>	Une ligne de bus (31) passe toutes les 15 minutes	
<i>Arrêts de bus</i>	1 arrêt au centre de la zone (« Centre »)	
<b>PMR</b>	Trottoir abaissé, sauf au niveau des arrêts de bus	Possibilité de traverser la chaussée partout (zone 30)
<b>Stationnement</b>	Grand parking débouchant au centre de la zone, nombreux accès privés, aucune place en voirie le long de l'axe	

### 3.2. Recommandations pour la mise en zone de rencontre

Le tableau 2 suivant, développé par l'association suisse des spécialistes en mobilité et transports (SVI – cf. Annexe 2) résume les critères déterminants pour la mise en place d'une zone de rencontre dans les quartiers commerçants.

Tableau 2 – Synthèse des arguments en faveur et allant à l'encontre d'une zone de rencontre dans des quartiers commerçants<sup>4</sup>

Critère	Arguments en faveur d'une zone de rencontre	Arguments allant à l'encontre d'une zone de rencontre
Piétons	Fréquentation piétonne moyenne à élevée Traversées libres, affectations attirant de la clientèle présente des deux côtés de la route Trottoir existant ou non	Faible fréquentation piétonne Peu de traversées piétonnes
	De nombreux piétons, en été comme en hiver, pendant la journée et en soirée Volonté/souhait de pouvoir utiliser l'espace routier comme zone de détente et de promenade (fonction de centralité) ou du moins possibilité de mettre en valeur cette centralité	Traversées concentrées en un ou quelques points Fréquentation piétonne variable en fonction de la saison  Pas de séjour dans l'espace public ou conditions peu favorables à une mise en valeur de la centralité
Volume de trafic	Route d'intérêt local Charge de trafic motorisée allant jusqu'à 7'000 veh/ Faible part de poids-lourds	Route à orientation trafic évidente Charges de trafic > 10'000 veh/j Part élevée de trafic de transit
	Pas de camions manœuvrant régulièrement pendant la journée dans les espaces partagés avec les piétons Le stationnement n'est pas de première importance, peu de trafic de recherche de place et de manœuvre	Part élevée de poids-lourds
Stationnement	Des places pour la clientèle sont tout de même possible le long de la chaussée. Laisser de l'espace entre les places de parc pour des traversées piétonnes	Forte demande en stationnement, disposition compacte des places en rangées « fermées », pas de marge de manœuvre permettant de réaménager le stationnement
Transports collectifs (TC)	Les arrêts de bus se trouvent en bordure ou à l'intérieur de la zone de rencontre, ce qui génère d'importants flux piétons et ainsi un espace public très animé  Cadences moyennes	Des arrêts TC fortement fréquentés aménagés avec des quais longs et haut (26 à 30 cm) qui entravent fortement les traversées piétonnes et ont un effet de césure au lieu de favoriser les traversées libres Cadences de passage élevées des TC, ligne de tram sans arrêts

Le centre de Saint-Sulpice répond à de nombreux critères allant en faveur d'une zone de rencontre. En effet, les flux piétons sont importants, avec de nombreux générateurs de part et d'autre de la chaussée :

- 9 commerces donnent directement sur la rue, 4 au nord, 5 au sud, parmi lesquels figurent :
  - L'épicerie, soit le commerce le plus fréquenté du centre de la commune ;
  - Deux restaurants avec terrasse donnant sur la rue, l'un directement sur le trottoir, l'autre avec un bac à fleur comme séparation
- 4 commerces supplémentaires se trouvent autour du parking public central, de même qu'un bancomat ;
- 8 services de l'administration (sans compter le bureau du syndic et la salle de la municipalité), 5 au nord et 3 au sud, dont la réception (nord) et le greffe (sud) fréquentés par la population ;

<sup>4</sup> « Zones de rencontre – tour d'horizon et recommandations en vue de leur réalisation », octobre 2013, SVI2006/002

- 1 galerie d'art au nord de la rue ;
- L'arrêt de bus « Centre », disposant d'un quai de chaque côté de l'axe.

Ces nombreux services attirent de nombreux piétons en été comme en hiver, et leur répartition de part et d'autre de la rue induit de multiples traversées sur l'ensemble de la zone. A noter également que le chemin du Crêt permet de rejoindre le parc du Débarcadère, très fréquenté.

En termes de trafic, la charge (moins de 4'000 veh/j) est inférieure au seuil maximal recommandé, tandis que le trafic de poids lourds est limité aux quelques livraisons de commerces.

La rue du Centre ne compte aucune place de stationnement public, les seules proposées étant regroupées dans le parking du Centre. Le fait qu'il n'y ait pas de place de parc le long de la rue constitue un atout dans le cadre d'une mise en zone de rencontre, car cela permet aux piétons d'évoluer en toute sécurité de part et d'autre de celui-ci (pas de contrainte de visibilité, point de passage étroit entre deux véhicules, etc.).

La volonté de mettre en valeur la centralité du lieu est marquée, avec notamment la zone mentionnée dans le PALM comme « centralité de quartier à renforcer ». La mise en place d'une zone de rencontre à cet endroit est également mentionnée dans le PDI-OL (cf. Annexe 2) dans la liste des mesures.

Sur base des éléments présentés ci-dessus, **une zone de rencontre apparaît pertinente** au centre de Saint-Sulpice, qui coche tous les critères mentionnés par l'association suisse des spécialistes en mobilité et transports.

### 3.3. Objectifs et contraintes

La mise en place d'une zone de rencontre sur la rue du Centre s'inscrit dans une volonté de renforcer la qualité de vie, la sécurité et l'attractivité du centre de la commune. Cette mesure vise à répondre aux spécificités d'un espace à forte mixité d'usages (commerces, services, accès aux logements, mobilités douces, stationnements), dans un contexte urbain marqué par une vocation de centralité de proximité.

Ainsi, les objectifs de la zone de rencontre sont les suivants :

- **Renforcer la sécurité** et le confort des piétons ;
- **Favoriser la cohabitation** entre tous les modes de transport, en particulier les mobilités douces (piétons, cyclistes) et les véhicules motorisés évoluant à faible vitesse ;
- **Améliorer l'attractivité du centre** ;
- **Réduire le trafic motorisé** et les vitesses pratiqués.

### 3.4. Proposition de mise en œuvre

Le plan d'aménagement de la zone de rencontre et du prolongement de la zone 30 km/h est présenté en Annexe 1.

### 3.5. Recommandations

Les aménagements envisagés sont décrits dans le Tableau 3 ci-dessous.

Tableau 3 – Aménagement de la zone de rencontre

Type d'aménagement	Emplacement/bornes	Remarques
Rétrécissement latéral	Rue du Centre 53	Réduction ponctuelle de la chaussée (à min 4.8m) marquant l'entrée en zone de rencontre. Le rétrécissement peut être matérialisé par un totem, du marquage, des potelets et/ou du mobilier urbain.
Totem zone de rencontre (2.59.5) / fin de zone de rencontre (2.59.6)	Rue du Centre 53 Chemin du Crêt 2	Dimensions de 70 x 50 cm pour les panneaux, posés sur des bacs de fleurs
Panneau zone de rencontre (2.59.5) / fin de zone de rencontre (2.59.6)	Rue du Centre 46	Dimensions des panneaux de 70 x 50 cm, posés sur le trottoir. Un totem ne peut être proposé pour des raisons de visibilité à l'approche du virage que présente la rue du Centre.
Panneau zone 30 (2.59.1) / fin de zone 30 (2.59.2)	Rue du Centre 53 Chemin du Crêt 2 Rue du Centre 46	Dimensions de 50 x 70 cm pour les panneaux, posés coté opposés des entrées / sortie de one de rencontre
Marquage de bandes avec motif de 2.80m de large en entrée de zone	Rue du Centre 53 Chemin du Crêt 2 Rue du Centre 46	Ce marquage vise à appuyer visuellement le changement de régime de circulation. Il n'a pas de valeur réglementaire, mais ne doit pas pouvoir être confondu avec un marquage (par ex. une ligne d'arrêt, un passage piéton, etc.). Il est conforme à la norme VSS 40-214.
Marquage d'une surface pleine (couleur conforme à la norme VSS40-214)	Carrefour rue du Centre – chemin du Crêt	Ce traitement vise à rompre visuellement avec la linéarité de la chaussée, à encourager les traversées piétonnes et à sécuriser le carrefour. Il agit également comme un dispositif incitatif à la réduction de la vitesse pour les véhicules, en renforçant la perception d'un espace partagé.
Suppression du marquage central de la chaussée	Entre la rue du Centre 70 et la rue du Centre 46	Le marquage est supprimé au profit des nouvelles bandes transversales, rompant avec l'aspect rectiligne de l'axe
Suppression marquage priorité de droite	Chemin du Crêt – rue du Centre	

## 4. Extension de la zone 30

### 4.1. Éléments techniques

Le tableau 4 résume les caractéristiques techniques du périmètre concerné par la proposition d'extension de la zone 30.

Tableau 4 – Synthèse des éléments technique du périmètre d'étude passant en zone 30

Thème	Description	Commentaire
<b>Périmètre concerné par la demande</b>	Rue du Centre, entre la rue des Jordils et le chemin des Chantres	Route communale
<b>Hiérarchie routière</b>	Route en localité	
<b>Environnement routier</b>	En localité, bâti d'un côté (sud) actuellement, mais un développement devrait être entrepris côté nord	
<b>Géométrie routière</b>		
<i>Situation</i>	Droit	
<i>Profil en long</i>	Plat	
<i>Profil géométrique type</i>	Env. 7m50 de chaussée	
<b>Aménagements</b>	Trottoir unilatéral, 2 bandes cyclables	
<b>Signalisation</b>	En bon état	
<b>Restriction de circulation</b>	Bidirectionnelle	
<b>Carrefours</b>	Rue de Centre prioritaire	
<b>Visibilité</b>	Visibilités actuellement non garanties en sortie de la rue des Jordils	Les contraintes de visibilité sont liées à la vitesse autorisée de 50km/h et la présence d'une haie. La réduction de la vitesse à 30 permettrait de parer cette contrainte
<b>Piétons</b>		
<i>Nombre de piétons</i>	Potentiel faible	Perceptives d'intensification du nombre de piéton, compte tenu des volontés de développement au nord de l'axe
<i>Typologie</i>	Tous	
<i>Équipements</i>	Trottoir d'un côté	
<b>Vélos</b>		
<i>Volume de trafic</i>	Potentiel moyen (itinéraire suisse-mobile)	
<i>Typologie</i>	Loisirs	
<i>Équipement</i>	2 bandes cyclables	
<b>Transports publics</b>		
<i>Volume de trafic</i>	Une ligne de bus (31) qui circule toutes les 15 min.	
<i>Arrêts de bus</i>	1 arrêt à l'extrémité de la zone (« Chantres »)	
<b>PMR</b>	Arrêts de bus LHand projeté	
<b>Stationnement</b>	Parking au niveau des arrêts, quelques accès privés	

## 4.2. Recommandations pour la mise en zone 30

Les critères d'éligibilité à une zone 30 selon l'art. 108 OSR tirés de la directive de la DGMR sont présentés dans la figure 8 ci-dessous. Il est nécessaire d'atteindre au moins un critère pour qu'une réduction de vitesse soit admissible.



Figure 8 – Critères pour la mise en place d'une zone 30 selon la directive de la DGMR  
Source : Directive sur la mise en place de zones 30 et de zone de rencontre, DGMR, 2023

Le tronçon visé par l'extension de zone 30 est concerné par deux critères relevant :

- Sécurité : Le fait d'abaisser la vitesse permettrait de gagner en sécurité, notamment pour les cycles. En effet, la différence de vitesse de circulation entre un cycle et une voiture serait réduite et un accident impliquant un vélo lors d'un dépassement a eu lieu en 2024 ;
- Centralité urbaine : Le secteur se trouve entre plusieurs pôles d'attraction de la commune, avec l'hypercentre à l'est qui est actuellement en zone 30 et un secteur d'activité et de logements à l'ouest. Un projet de développement devrait voir le jour prochainement sur la parcelle au nord. Une fréquentation piétonne moyenne le long de l'axe existe et devrait être augmentée ces prochaines années.

Le tronçon visé par l'abaissement de vitesse à 30 peut entrer en adéquation avec deux critères (en particulier sur la sécurité).


### 4.3. Proposition de mise en œuvre

Le plan d'aménagement de la zone de rencontre et du prolongement de la zone 30 km/h est disponible en Annexe 1.

### 4.4. Recommandations

Les aménagements envisagés sont décrits dans le Tableau 5 ci-dessous.

Tableau 5 – Aménagement de la zone 30

Type d'aménagement	Emplacement/bornes	Remarques
Panneaux Zone 30 / Fin de zone 30	Au droit de la rue des Jordils	Panneaux déplacés depuis le carrefour avec le ch. des Chantres, qui ne constitue plus l'entrée en zone 30.
Suppression des bandes cyclables	A partir de la rue des Jordils	La zone 30 vise à permettre la mixité d'usage sur l'axe, amenant à ne plus séparer les modes (sauf exception comme dans le cadre d'un dénivelé important par exemple). Permet de rétrécir ponctuellement la chaussée. Placement de l'aménagement à 1.20m du bord de la chaussée laissant un espace pour le passage des cycles. Il peut être matérialisé par du marquage et des potelets, par du mobilier urbain ou par un aménagement en dur. Exemple :
Décrochement horizontal	Au droit de la rue des Jordils	
Marquage beige de 60 cm	Entre la rue des Jordils et le parking	Effet visuel de rétrécissement de la chaussée, qui n'est pas une bande cyclable (marquage conforme à la norme VSS 40-214).
Marquage priorité à droite	Rue du Centre – Chemin des Chantres	Changement du régime de priorité du carrefour conformément à la réglementation dans les zones 30
Suppression de passages piétons	Chemin des Chantres Rue du Centre	L'ordonnance du DETEC sur les zones 30 et les zones de rencontre n'admet pas l'aménagement de passages pour piétons (exceptions possibles aux abords des écoles et des homes)
Suppression panneaux Zone 30 /Fin de Zone	Rue du Centre 77 Chemin des Chantres	Dimensions de 50 x 70 cm pour le 2.59.1

## 5. Synthèse et recommandations

Le processus pour la mise en œuvre de ces aménagements suit le calendrier suivant :

- Transmission de la demande d'abaissement à PolOuest, qui dispose d'un transfert de compétence de la part de la DGMR (mars 2025) ;
- Contrôle en légalité et publication du dossier dans la FAO (mars 2026) ;
- Délai de recours d'un mois (fin mars 2026) ;
- Si aucun recours n'est effectué, la mesure d'abaissement devient exécutoire et définitive ;
- Exécution du projet : appel d'offres gré à gré, préavis, Conseil communal, etc... (juin-juillet 2026) ;
- Transmission de l'avis de pose à la DGMR (été 2026).

## **6. Annexes**

### **Sommaire des annexes**

---

<b>Annexe 1. Plans d'aménagement</b>	<b>20</b>
<b>Annexe 2. Liste des abréviations</b>	<b>23</b>

## **Annexe 1. Plans d'aménagement**

## Annexe 2. Liste des abréviations

<b>Abréviation</b>	<b>Signification</b>
DGMR	Direction générale de la mobilité et des routes
FAO	Feuille d'avis officielle
SCLV	Sous-commission de limitation des vitesses
CCC	Commission consultative de la circulation
PALM	Plan d'agglomération Lausanne-Morges
SVI	Association suisse des spécialistes en mobilité et transports
PDI-OL	Plan directeur intercommunal de l'ouest lausannois