

COMMUNE DE BELMONT-SUR-LAUSANNE
PA EN RUEYRES 2
ETUDE DE MOBILITE

MARS 2026

SOMMAIRE

1	CADRAGE ET CONTEXTE	4
1.1	Présentation du PA	4
1.2	Contexte de l'étude de mobilité	4
2	LOCALISATION ET ACCESSIBILITÉ DU PA	5
2.1	Localisation du PA	5
2.2	Accessibilité multimodale du PA	6
3	BESOIN EN STATIONNEMENT DU PA	8
3.1	Besoin en stationnement voitures	8
3.2	Besoins en stationnement 2 roues-motorisés	8
3.3	Besoins en stationnement vélos	8
4	ORGANISATION DU STATIONNEMENT	9
4.1	Emplacement du stationnement motorisé	9
4.2	Emplacement du stationnement vélos	9
5	CHARGES DE TRAFIC	10
5.1	Visions locales et comptages du trafic actuel	10
5.2	Observations issues des comptages	11
5.3	Charges de trafic actuelles	12
5.4	Charges de trafic futures sans PA	13
5.5	Hypothèses de génération de trafic du PA	13
5.6	Trafic généré par le PA	13
6	IMPACT DU PA ET CAPACITÉ DU RESEAU ROUTIER	14
6.1	Variante 1 : maintien du chemin du Flonzel comme actuellement (bidirectionnel)	14
6.2	Variante 2 : mise en sens unique du chemin du Flonzel	17
6.3	Impact du PA sur la route du Landar	18
7	ACCESSIBILITÉ ET AMÉNAGEMENTS	19
7.1	Perméabilités pour les mobilités douces à l'intérieur du PA	19
7.2	Accessibilité piétonne	20
7.3	Accessibilité cyclable	20
7.4	Accessibilité pour les voitures	20
7.5	Accès au parking du PA	21
8	SYNTHÈSE	23
9	ANNEXES	24

Date	Modifications	Par
10.03.2025	-	LPR - VP
24.03.2025	Intégration remarques RP	LPR - VP
09.04.2025	Intégration remarques Commune	LPR - VP
19.03.2026	Adaptations	LPR - VP

1 CADRAGE ET CONTEXTE

1.1 Présentation du PA

Le plan d'affectation (PA) « En Rueyres 2 » se situe sur les parcelles n°35, 38, 41 et 706 de la commune de Belmont-sur-Lausanne, dans le secteur de La Conversion. Le programme du PA prévoit la construction de bâtiments d'habitation comprenant une 80^{aine} de logements.

Le PA, et le projet architectural qui en découlera, sont portés par la Caisse de Pensions de l'État de Vaud (CPEV), par l'intermédiaire des Retraites Populaires.



Figure 1 : Périmètre du PA En Rueyres 2

1.2 Contexte de l'étude de mobilité

Team+ avait réalisé une étude de mobilité préliminaire en mars 2023. Cette étude résultait de l'avis préliminaire de la DGTL, demandant une coordination sur les sujets relatifs à la mobilité, préalablement à l'élaboration du plan d'affectation (PA) du quartier.

L'étude préliminaire traitait de l'ensemble des sujets de mobilité accompagnant un plan d'affectation, de manière relativement succincte, mais dans le but de consolider le concours architectural à venir et d'identifier les sujets de mobilité à traiter et les solutions envisageables.

A ce jour, le concours architectural a abouti à la sélection du lauréat, avec les bureaux Localarchitecture et Forster Paysage.

La présente étude de mobilité constitue l'étude qui est jointe au dossier du PA.

2 LOCALISATION ET ACCESSIBILITÉ DU PA

2.1 Localisation du PA

L'accès au PA est prévu par le chemin de Rueyres. Il est accessible soit depuis le sud par le chemin du Flonzel, connecté à la route du Landar, soit depuis le nord par le chemin du Plan, jusqu'à la route des Monts-de-Lavaux. Le PA se situe à 350 mètres de la gare de La Conversion.



Figure 2 : Localisation du PA En Rueyres 2

2.2 Accessibilité multimodale du PA

Accessibilité routière

L'accès **rutier** s'effectue soit par le sud (chemin du Flonzel et chemin de Rueyres) soit par le nord (chemin du Plan). Le chemin de Rueyres et le chemin du Plan se situent en zone 30. Le chemin du Flonzel comprend un tronçon d'environ 65 m qui ne permet pas le croisement entre deux véhicules.

L'**accès sud** se connecte à la route du Landar (RC 770), qui se connecte elle-même à l'autoroute.

L'**accès nord** se connecte à la route des Monts-de-Lavaux (RC 773).

Accessibilité en mobilité douce

L'accessibilité **piétonne et cyclable** ne présente pas d'aménagement pour modes doux, toutefois le PA se situe en zone modérée (zone 30). La distance avec la gare de La Conversion est d'environ 350 m et le commerce alimentaire le plus proche est situé au sud des voies ferrées vers la gare.

Accessibilité en transports publics

La qualité de desserte en **transports publics** du site est moyenne (catégorie C selon l'ARE). La **gare** de La Conversion est desservie par les lignes R8 et S41 du RER Vaud, reliant deux fois par heure et par direction Lausanne et une fois par heure et par direction Fribourg et Payerne.

Au sud-ouest, sur la route des Chaffeises, la ligne de **bus** TL n°49 (Pully, Belmont-sur-Lausanne) dessert l'arrêt *Chaffeises*, situé à 670 m du site du PA. De plus, il y a aussi un arrêt de bus *La Conversion, gare*, situé à la gare de la Conversion et desservi par le Taxibus de Lutry et par la ligne de bus TL n°68 (Lutry gare – La Conversion gare – Lutry Croix), permettant d'atteindre le centre de la commune de Lutry, deux fois par heure.

Finalement, un arrêt de **Taxibus** est situé à l'intersection entre les chemins du Plan et de la Cochène (arrêt *Cochène*), ainsi qu'à l'intersection entre les chemins de Rueyres et du Plan (arrêt *Rueyres*). Ce service permet l'accès au centre de Belmont-sur-Lausanne, ainsi qu'à la gare de Pully.

Le Schéma Directeur de l'Est Lausannois (SDEL) prévoit que la desserte du secteur se fasse principalement par le biais de la gare de La Conversion.

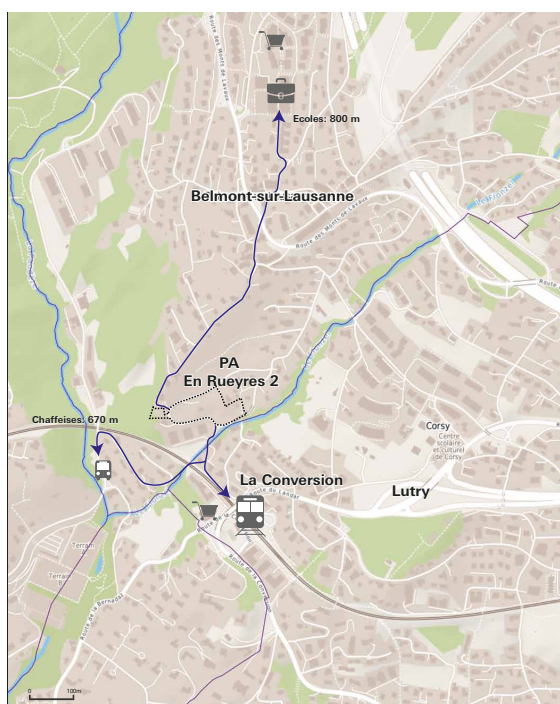


Figure 3 : Accès au PA en transports publics

Accessibilité scolaire

La commune de Belmont-sur-Lausanne est consciente des enjeux d'accessibilité scolaire de son territoire, et en particulier pour le secteur de Rueyres, situé au sud du territoire communal. Les écoles primaires de Belmont-sur-Lausanne sont situées à environ 1 km au nord du site, avec une différence de dénivelé de 90 m environ, rendant l'**accès à pied ou à vélo exigeant**.

Depuis la rentrée scolaire 2026, un **bus scolaire** sera mis en place et desservira la commune de Belmont-sur-Lausanne, en passant par le secteur de Rueyres. Le règlement du PA impose de garantir la possibilité d'aménager un espace pour l'arrêt d'un bus scolaire dans le périmètre du PA.

Les écoles secondaires pour les écoliers de Belmont-sur-Lausanne sont regroupées à Pully. Pour s'y rendre le moyen de transport public le plus rapide est le train, depuis la gare de La Conversion jusqu'à Pully-Nord. Il est également possible d'emprunter la ligne de bus 49, pour laquelle l'arrêt le plus proche (Chaffeises) est situé à une distance de 670 m du PA, avec un dénivelé de 70 m.

3 BESOIN EN STATIONNEMENT DU PA

3.1 Besoin en stationnement voitures

Le règlement communal définit le besoin en places de stationnement selon la **norme VSS 40 281**. Celle-ci prévoit deux méthodes de calcul des places de stationnement possibles, l'une selon le nombre de logements l'autre selon les surfaces :

- Selon la première méthode VSS, pour les habitants il faut prévoir 1 place de stationnement par logement, soit environ 80 places. Le nombre de places visiteurs correspond à 1 place visiteurs chaque 10 places habitants. Selon cette méthode, le besoin en stationnement estimé est de **88 cases au total** pour les habitants et leurs visiteurs.
- Selon la deuxième méthode VSS, pour les habitants il faut prévoir 1 place de stationnement par 100 m² de surface (7'500 m²), ce qui amène à un besoin de 75 places pour les habitants, et le nombre de places visiteurs correspond à 1 place visiteurs chaque 10 places habitants. Selon cette méthode de la norme VSS, le besoin en stationnement est estimé à **83 cases** au total pour les habitants et leurs visiteurs.

Besoin selon la norme VSS	Ratio	Places habitants	Places visiteurs	Total
Méthode 1 Logements	1.0 pl./log.	80 pl.	8 pl.	88 pl.
Méthode 2 Surfaces	1.0 pl./100m ² SBP	75 pl.	8 pl.	83 pl.

Le règlement du PA plafonne le nombre maximal de places de stationnement voitures à 88 places en se basant sur le maximum que le règlement communal admettrait selon les normes VSS.

3.2 Besoins en stationnement 2 roues-motorisés

Concernant le stationnement des deux-roues motorisés (2RM), la Direction Générale de la Mobilité et des Routes (DGMR) préconise de considérer entre 10% et 15% des places voitures. Ainsi, afin de respecter les besoins évalués, le besoin serait compris **entre 7 et 11 places pour les 2RM**. Aucune prescription particulière ne concerne le stationnement des deux-roues motorisés dans le PA.

3.3 Besoins en stationnement vélos

La norme VSS 40 065 définit la méthode pour calculer le besoin de places vélos. Le règlement du PA impose la conformité du nombre de places vélos à réaliser avec les recommandations de la norme VSS. Le besoin en stationnement vélos exact sera estimé lors de la demande du permis de construire.

Pour les logements, la norme VSS préconise de prévoir une place vélo pour chaque chambre. Cette valeur inclut les places vélos à destination des visiteurs.

Sur la base du programme du PA, les trois nouveaux bâtiments présenteront entre 170 et 180 chambres. Ainsi, pour les habitants et leurs visiteurs, le besoin en stationnement vélo s'élève **entre 170 et 180 places** vélos.

A noter que, selon la norme, il est possible de ne réaliser dans un premier temps que les 2/3 des places totales vélos (soit 115-120 places), en réservant la surface nécessaire pour l'aménagement éventuel du tiers restant, en fonction de la réalité des besoins et de leur évolution.

4 ORGANISATION DU STATIONNEMENT

4.1 Emplacement du stationnement motorisé

Le PA prévoit un seul parking centralisé pour le stationnement motorisé. Il est situé en sous-sol dans un périmètre (« périmètre d'évolution des constructions souterraines ») situé sous le bâtiment A.

Le règlement prévoit que quelques places visiteurs peuvent être prévues à l'extérieur sur les aires d'entrée des bâtiments A et C.

4.2 Emplacement du stationnement vélos

Des indications concernant l'emplacement du stationnement vélo sont données par la norme VSS 40 065.

Selon cette norme, 30% des places (soit 50-60 places) doivent être réalisées pour de la courte durée et doivent ainsi être situées en surface et à proximité des entrées des bâtiments, afin d'être facilement et rapidement accessibles. Le restant des places (120-130 places) correspond à des places de longue durée. Ces places doivent se situer en intérieur et l'accès doit être sécurisé.

Le règlement du PA fixe les exigences à respecter concernant l'emplacement du stationnement de longue et de courte durée. Il prévoit notamment que les places de longue durée doivent être équipées d'abris, tandis que les places de courte durée peuvent être réalisées sans couverture mais doivent être implantées à proximité des entrées principales des bâtiments.

5 CHARGES DE TRAFIC

5.1 Visions locales et comptages du trafic actuel

Diverses visions locales ont permis de relever et d'analyser les flux.

Un relevé du trafic directionnel a été réalisé le jeudi 2 février 2023, en heure de pointe du soir, entre 17h15 et 18h15. Ce relevé a eu lieu sur le chemin du Flonzel (point 1) et au carrefour entre le chemin du Plan et le chemin de Rueyres (point 2).

Des comptages supplémentaires ont ensuite été réalisés le mardi 10 décembre 2024 en heure de pointe du matin (HPM) et du soir (HPS), entre 7h15 et 8h15 et entre 17h00 et 18h00. Les relevés ont eu lieu sur le chemin du Flonzel (point 1) et au carrefour entre le chemin du Plan et le chemin de Cochène (point 3).



Figure 4 : Localisation des comptages 2023-2024

5.2 Observations issues des comptages

- › Premièrement, les charges de trafic sont légèrement **plus élevées à l'heure de pointe du soir** qu'à l'heure de pointe du matin. L'heure déterminante est donc l'heure de pointe du soir.
- › De plus, les charges estimées avec le comptage de **2023** à l'heure de pointe du soir sont aussi légèrement plus élevées que celles obtenues pour l'heure de pointe du soir de 2024. Le comptage de 2023 est donc privilégié pour les analyses de trafic de la présente étude pour être du côté de la sécurité dans les impacts.
- › Selon les deux comptages réalisés, la charge de trafic sur le chemin du **Flonzel est plus élevée** que sur le chemin du Plan, mettant en évidence que **l'accès au secteur** (périmètre comprenant les habitations donnant directement sur le tronçon de route compris entre les points de comptage 1 et 3) **se fait en majeure partie par le sud**, et que le chemin du Flonzel est majoritairement utilisé comme accès principal vers le quartier. Il ressort des comptages routiers que le trafic des habitants du secteur se fait à 70% en relation avec le sud (par le chemin du Flonzel) et à 30% en relation avec le nord (par le chemin du Plan).
- › En heure de pointe, la part de **trafic extérieur au secteur** (trafic généré par des usagers autres que les résidents ou visiteurs des habitations entre les points de comptage 1 et 3) **qui circule au niveau du secteur** est importante (environ 45% du trafic sur le chemin du Flonzel et environ 60% du trafic sur le chemin du Plan). Ce trafic transitant par le quartier est probablement généré par les habitants des maisons accédant par le chemin du Plan située au nord du point de comptage 3, ainsi que sur le chemin des Pralets et sur la route de la Cita.
- › Quant au **trafic des habitants du secteur**, en heure de pointe la répartition entre le **trafic entrant** et le **trafic sortant** est de 50% - 50%.
- › Du fait de ce trafic très équilibré entrant/sortant, il en résulte que les croisements pourraient être relativement fréquents sur le chemin du Flonzel. Cependant il ressort que les croisements et les conflits observés sont relativement faibles. Sur le **chemin du Flonzel**, pendant l'heure complète d'observation du matin, **un seul croisement** nécessitant une manœuvre a été observé, entre deux véhicules arrivés en même temps de part et d'autre du chemin du Flonzel, ce qui a nécessité l'arrêt d'un des deux véhicules pour laisser passer l'autre. Pendant l'heure d'observation du soir, **deux croisements** entre deux voitures ont été identifiés sur le chemin du Flonzel et **un croisement** a été repéré entre une voiture et une moto. Les situations de croisement ont concerné uniquement 6 véhicules sur les 43 observés (soit 14% du trafic) et ont facilement été résolues. Sur le chemin du Plan, un seul croisement entre deux voitures a été observé à l'heure de pointe du soir et il n'a pas posé de problème.
- › Concernant la mobilité douce, **34 piétons** ont emprunté le chemin du Flonzel à l'heure de pointe du matin et 19 à l'heure de pointe du soir. Le trafic piétonnier est donc **important** sur le chemin du Flonzel. Sur le chemin du Plan, 10 piétons ont été observés à l'heure de pointe du matin, aucun piéton n'a été observé à l'heure de pointe du soir.
- › Le **trafic cycliste** dans le quartier est **faible** (seulement 5 et 3 vélos ont été observés sur le chemin du Flonzel à l'heure de pointe du matin et respectivement du soir ; et uniquement deux vélos ont été observés sur le chemin du Plan), probablement en raison de la forte pente. Cette donnée peut cependant être biaisée par les conditions météo pendant lesquelles ont été réalisés les comptages (température extérieure très basse).

5.3 Charges de trafic actuelles

Les charges de trafic journalières actuelles ont été estimées à partir des charges de trafic relevées à l'heure de pointe du soir. L'heure de pointe du soir correspond au moment de la journée où les charges de trafic sont les plus élevées, ce qui permet de considérer le cas le moins favorable.

Divers comptages et visions locales ont été réalisés. Pour les points 1 et 2, les données proviennent du comptage effectué en février 2023. Pour le point 3, elles proviennent du comptage de décembre 2024. A noter que le comptage de 2023 présente globalement des charges de trafic légèrement plus élevées que celles du comptage de 2024, mais il ne comprend pas de données pour le point 3. Le trafic journalier moyen (TJOM) retenu est :



Figure 5 : Charges de trafic actuelles (TJOM), estimées selon les comptages en HPS

5.4 Charges de trafic futures sans PA

Il est considéré que, sur les axes du secteur, le trafic futur à l'horizon 2030 sans le PA est le même que le trafic actuel, dans le cas où aucune restriction et limitation supplémentaire n'est imposée au réseau routier.

Les charges de trafic retenues pour l'état futur (sans le PA) sont celles du comptage de l'heure de pointe du soir, afin de considérer le cas avec les charges de trafic maximales (cas le moins favorable) et ainsi se placer du côté de la sécurité.

5.5 Hypothèses de génération de trafic du PA

Hypothèses de flux directionnels du PA

Les hypothèses suivantes, déduites des deux comptages réalisés en décembre 2024, sont appliquées aux charges de trafic générées par le projet :

- ▶ Répartition du **trafic entrant – sortant** (par le nord et par le sud) des futurs bâtiments en HP : 50% - 50%.
- ▶ Répartition naturelle du **trafic sud-nord** des futurs bâtiments : 70% - 30%.

Hypothèses de génération de trafic du PA

Les hypothèses de génération de trafic utilisées sont les suivantes :

- ▶ Taux de rotation des places habitants : 3.5 mvt/j
- ▶ Taux de rotation des places visiteurs : 1.5 mvt/j
- ▶ Trafic généré en HPS : 11% du TJOM

5.6 Trafic généré par le PA

Le trafic journalier généré par le PA est d'environ **300 mvt/j**. Ce chiffre a été calculé en considérant le plafond de 88 places de stationnement voitures, auxquelles sont appliqués les taux de rotation des places de parc, pour les habitants et leurs visiteurs.

En HP, le trafic horaire généré par le PA est de **33 mvt/h, soit 11%** du trafic journalier.

Selon la répartition du trafic sortant-entrant en HP, le trafic directionnel en HP généré par les nouveaux bâtiments est le suivant :

Trafic entrant en HP	Trafic sortant en HP
16.5 mvt/h	16.5 mvt/h

6 IMPACT DU PA ET CAPACITÉ DU RESEAU ROUTIER

La Commune de Lutry ayant mentionné d'éventuelles modifications concernant le schéma de circulation du secteur, notamment la mise en sens-unique du chemin du Flonzel, situé sur le territoire de Lutry, plusieurs variantes de circulation sont considérées dans la présente étude pour tenir compte de cette incertitude et ainsi évaluer l'impact du PA sur le réseau routier dans ces deux configurations.

Une coordination avec la Commune de Lutry sera nécessaire lors de la réalisation du projet.

6.1 Variante 1 : maintien du chemin du Flonzel comme actuellement (bidirectionnel)

Pour cette variante le trafic futur sans le PA est le même que le trafic actuel.

En considérant la répartition de trafic sud-nord des nouveaux bâtiments de 70% - 30%, la génération de trafic du PA est de 210 mouvements sur le chemin du Flonzel et de 90 mouvements sur le chemin du Plan.

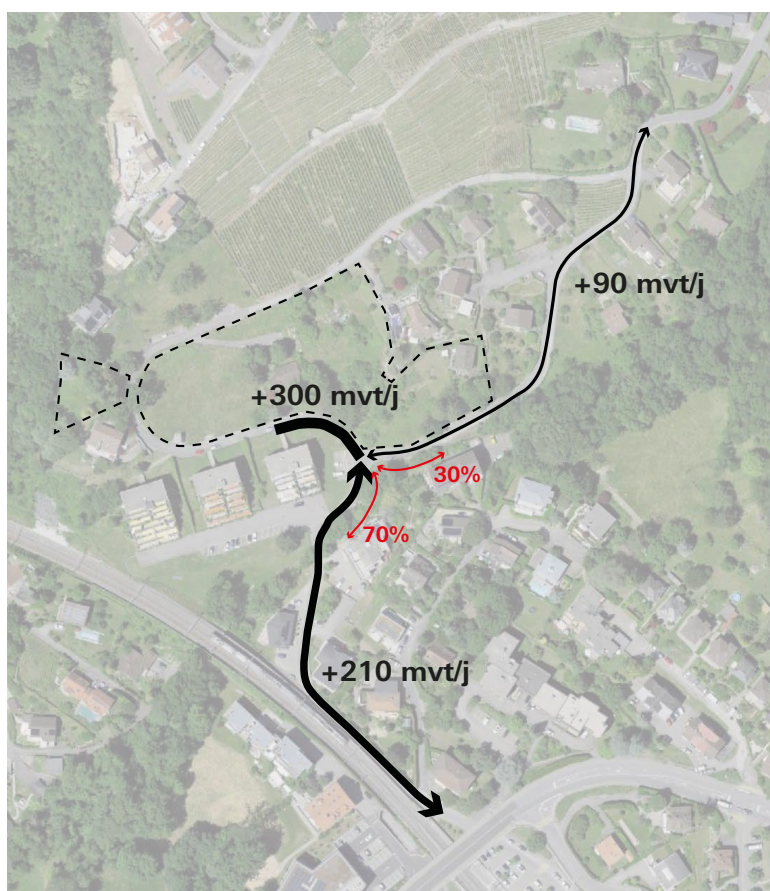


Figure 6 : Charges de trafic journalières (TJM) générées par le PA, selon la variante 1

L'impact du PA sur les différents axes est résumé dans le tableau suivant.

	Trafic actuel / futur sans le PA	Trafic généré par le PA	Trafic futur avec le PA	Impact du PA sur le trafic futur
Ch. du Flonzel	455 mvt/j	+ 210 mvt/j	665 mvt/j	+ 46 %
Ch. de Rueyres	265 mvt/j	+ 210 mvt/j	475 mvt/j	+ 79 %
Ch. du Plan (sud)	255 mvt/j	+ 90 mvt/j	345 mvt/j	+ 35 %
Ch. du Plan (nord)	300 mvt/j	+ 90 mvt/j	390 mvt/j	+ 30 %

Le chemin du Flonzel subit une augmentation du trafic de presque +50%, alors que le chemin du Plan d'environ +30%. L'impact du PA peut sembler important, mais ces chiffres sont à relativiser au regard du nombre de mouvements supplémentaires que cela représente en valeur absolue (impact de +210 mvt/j au maximum). Des charges de trafic supplémentaires de 210 et 90 mouvements par jour représentent en effet des charges de trafic faibles.

Pour comparaison, selon la norme VSS 40 045 relatives aux routes de desserte, telles que le chemin du Flonzel ou le chemin du Plan, le type « route de desserte de quartier » présente une capacité pratique (trafic horaire déterminant en un point) de maximum 250 mouvements par heure. Sachant que l'heure de pointe déterminante représente 11% du trafic journalier, on peut considérer qu'une route de desserte de quartier peut compter jusqu'à 2'270 mvt/j.

	Trafic sans le PA	Trafic généré par le PA	Trafic total projeté avec le PA	Capacité pratique (route de desserte)	Réserve de capacité pratique	En %
Ch. du Flonzel	455 mvt/j	+ 210 mvt/j	665 mvt/j	1'820 mvt/j	1'155	63%
Ch. de Rueyres	265 mvt/j	+ 210 mvt/j	475 mvt/j	2'270 mvt/j	1'795	79%
Ch. du Plan (sud)	255 mvt/j	+ 90 mvt/j	345 mvt/j	2'270 mvt/j	1'925	85%
Ch. du Plan (nord)	300 mvt/j	+ 90 mvt/j	390 mvt/j	2'270 mvt/j	1'880	83%

Que ce soit sur le chemin du Flonzel ou sur celui du Plan, le trafic futur estimé avec ou sans le PA (au maximum 665 mvt/j avec le PA pour le chemin du Flonzel, et 390 mvt/j pour le chemin du Plan) reste largement inférieur à la capacité pratique d'une route de desserte de quartier.

A noter toutefois que, bien que ces « réserves de capacité pratique » constituent un « indicateur » de bon fonctionnement du réseau routier avec le développement du PA, elles restent théoriques. Elles ne tiennent pas compte des conditions de circulation. Ainsi par exemple, la réserve de capacité n'aurait pas de sens sur le chemin du Flonzel dans cette variante, puisque le trafic automobile est contraint par la largeur de circulation qui ne permet pas le croisement de véhicules et nécessite l'alternance des véhicules se croisant.

L'accessibilité par le chemin du Flonzel est développée au point 7.4. *Accessibilité pour les voitures*, et analyse fonctionnellement la compatibilité du chemin du Flonzel, même dans le cas de la variante 1, avec le développement du PA. En résumé : le chemin du Flonzel permet l'alternance de 200 véhicules par heure environ, dans le cas le plus péjorant où les véhicules s'alternent un par un dans chaque sens. Le trafic horaire étant estimé avec le PA en heure de pointe à maximum de 73 mvt/h (pour la variante 1, qui est le cas le plus péjorant). Cette charge de trafic reste bien en-dessous de la capacité identifiée ci-dessus, et révèle donc une capacité suffisante pour gérer les cas de croisement même avec le PA.

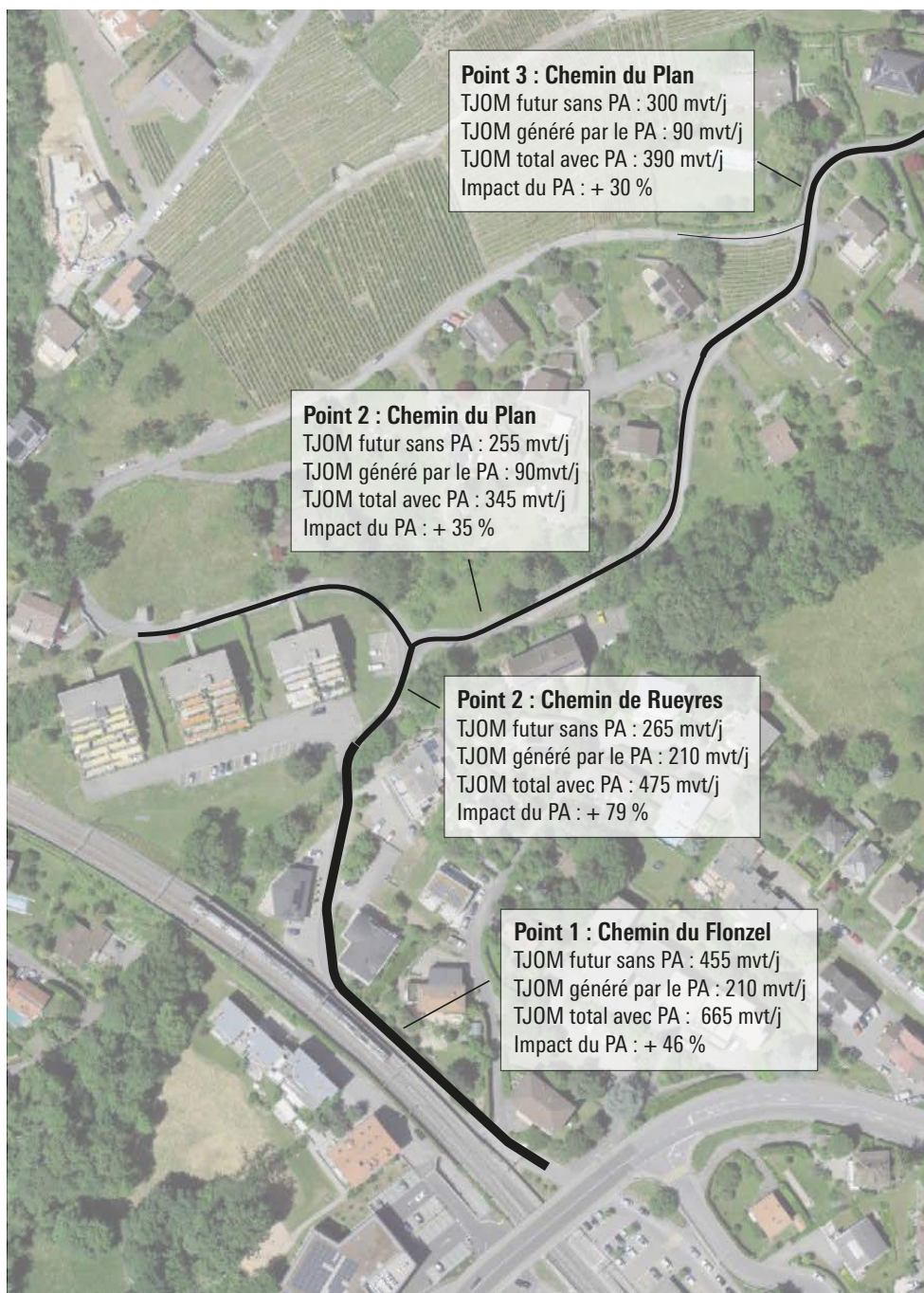


Figure 7 : Synthèse des charges de trafic (TJOM) estimées avec le PA pour la variante 1

6.2 Variante 2 : mise en sens unique du chemin du Flonzel

Pour cette variante, le tronçon étroit du chemin du Flonzel est circulaire dans une seule direction.

La direction de parcours n'est pas spécifiée, car les résultats sont similaires, quelle que soit la direction de parcours considérée.

Avec la mise en sens unique du chemin du Flonzel, le trafic extérieur ne peut plus transiter par le secteur, dans une direction. Quant aux habitants et visiteurs du PA, et plus globalement du secteur entre les points de comptage 1 et 3, pour entrer ou sortir du quartier ils peuvent passer exclusivement par le nord (chemin du Plan), selon l'option prise par la Commune de Lutry.

La génération de trafic du PA est ainsi de 105 mouvements sur le chemin du Flonzel et de 195 mouvements sur le chemin du Plan.

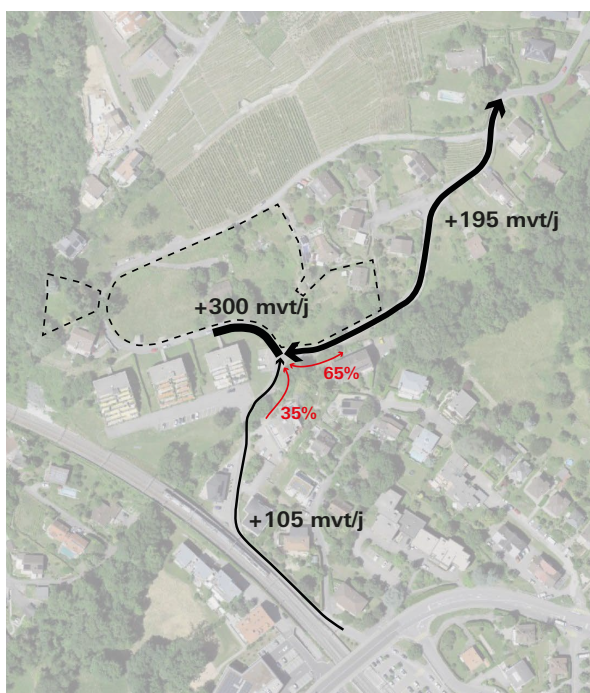


Figure 8 : Charges de trafic journalières (TJM) générées par le PA, selon la variante 2

L'impact du PA est résumé dans le tableau suivant.

	Trafic actuel	Trafic futur sans le PA	Trafic généré par le PA	Trafic total projeté avec PA	Impact du PA sur le trafic futur
Chemin du Flonzel	455 mvt/j	200 mvt/j	+ 105 mvt/j	305 mvt/j	+ 53 %
Chemin du Plan	300 mvt/j	325 mvt/j	+ 195 mvt/j	520 mvt/j	+ 60 %

En considérant le cas de la mise en sens unique du chemin du Flonzel, le PA génère une augmentation de trafic d'environ +55% sur le chemin du Flonzel et de +60% sur le chemin du Plan. Comme pour la variante précédente, l'impact du PA peut sembler important, mais ces chiffres sont à relativiser au regard du nombre de mouvements supplémentaires.

Avec la mise en sens unique du chemin du Flonzel, une partie du trafic souhaitant accéder au secteur est reportée sur le chemin du Plan. Les charges de trafic sur le chemin du Flonzel deviennent ainsi faibles et uniquement unidirectionnelles. Quant au chemin du Plan, bien qu'il enregistre une augmentation de trafic par rapport à la variante 1, les volumes de trafic restent limités. De plus, le trafic y sera nettement plus important dans un seul sens, ce qui réduit les situations de croisement sur le chemin du Plan.

Finalement, comme pour la variante 1, le trafic futur estimé sur le réseau routier environnant demeure largement inférieur à la capacité pratique d'une route de desserte de quartier, avec ou sans le PA (maximum 200 mvt/j sans le PA et 305 mvt/j avec le PA pour le chemin du Flonzel, et respectivement 325 mvt/j et 520 mvt/j pour le chemin du Plan).

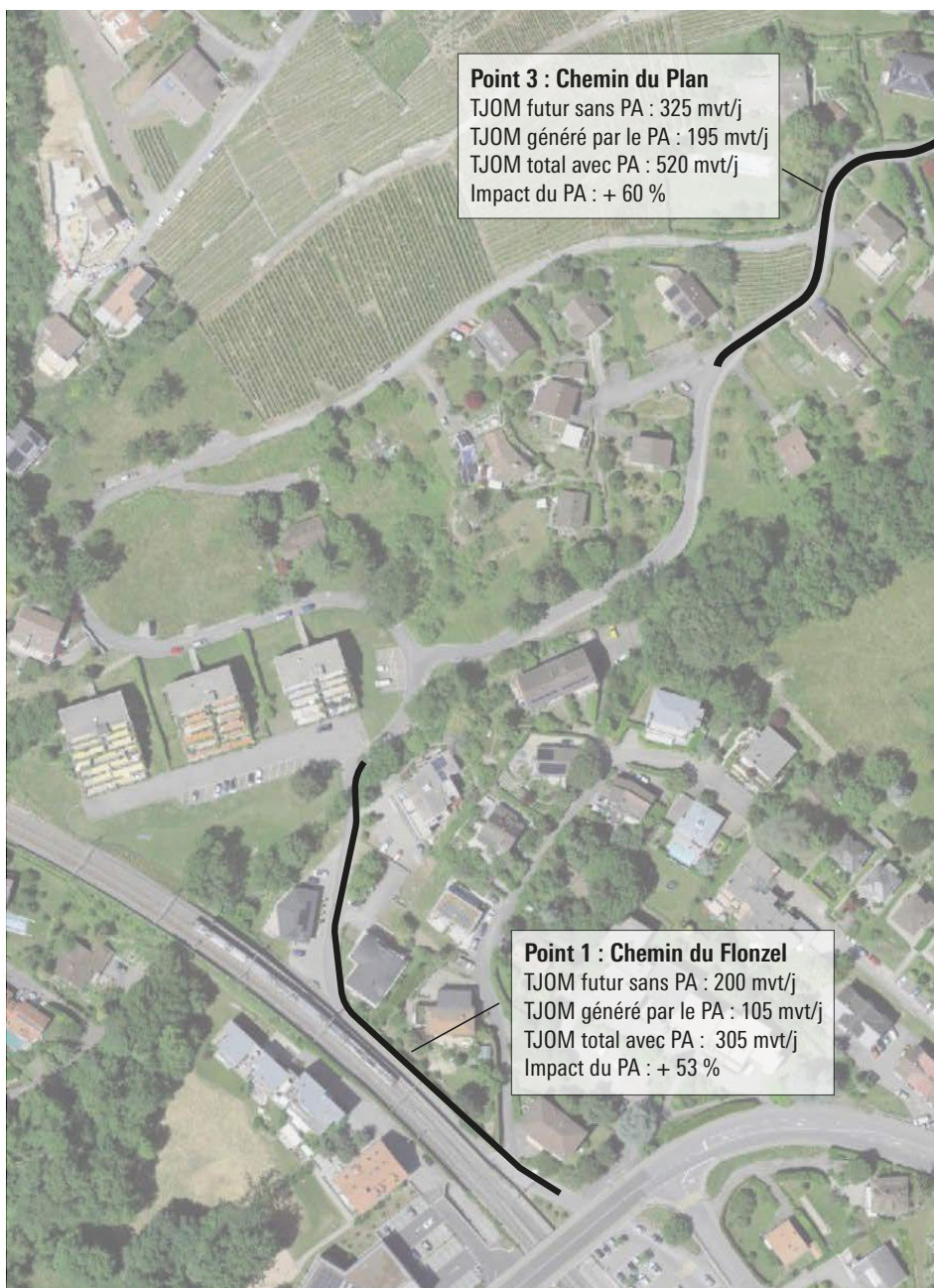


Figure 9 : Synthèse des charges de trafic (TJOM) estimées avec le PA pour la variante 2

Dans ce cas, les réserves de capacité pratique sont les suivantes :

	Trafic futur sans le PA	Trafic généré par le PA	Trafic total projeté avec le PA	Capacité pratique (route de desserte)	Réserve de capacité pratique	En %
Ch. du Flonzel	200 mvt/j	+ 105 mvt/j	305 mvt/j	2'270 mvt/j	1'965	86%
Ch. du Plan (nord)	325 mvt/j	+ 195 mvt/j	520 mvt/j	2'270 mvt/j	1'750	77%

6.3 Impact du PA sur la route du Landar

Comme confirmé par la DGMR, il n'est pas nécessaire, compte tenu du trafic généré par le PA (300 mvt/j) de contrôler l'impact du PA sur la route cantonale du Landar (15'600 mvt/j en 2022). L'accès au PA se faisant depuis une route communale, l'analyse de l'impact du PA se fait à ce niveau.

7 ACCESSIBILITÉ ET AMÉNAGEMENTS

7.1 Perméabilités pour les mobilités douces à l'intérieur du PA

Des liaisons de mobilité douce doivent être garanties à l'intérieur du PA.

Une « aire de rencontre » constituée de « cheminements de mobilité douce » offre une liaison au sein du nouveau quartier sur l'axe est-ouest. D'autres « sentiers pédestres » assurent les connexions vers l'extérieur du PA, sur l'axe nord-sud et vers l'est.

Le règlement du PA impose que ces cheminements de mobilité douce et sentiers pédestres soient réalisés simultanément aux constructions. Leur tracé peut être adapté en fonction du projet. Selon le Règlement, les cheminements de mobilité douce doivent être accessibles et adaptés aux personnes à mobilité réduite, ce qui n'est pas forcément le cas pour les sentiers pédestres. Ces derniers peuvent en effet présenter de fortes pentes.

Un chemin de randonnée pédestre classé à l'inventaire cantonal passe par le chemin de Rueyres et se situe en partie à l'intérieur du périmètre du PA. Le maintien de cet itinéraire est imposé par le Règlement. La continuité et la sécurité de cet itinéraire doivent être assurées pour les piétons, en particulier aux débouchés du périmètre du PA, notamment à la sortie du parking souterrain.

Ce chemin de randonnée pédestre permet de connecter le PA au chemin de la Mouette, à l'ouest du PA.

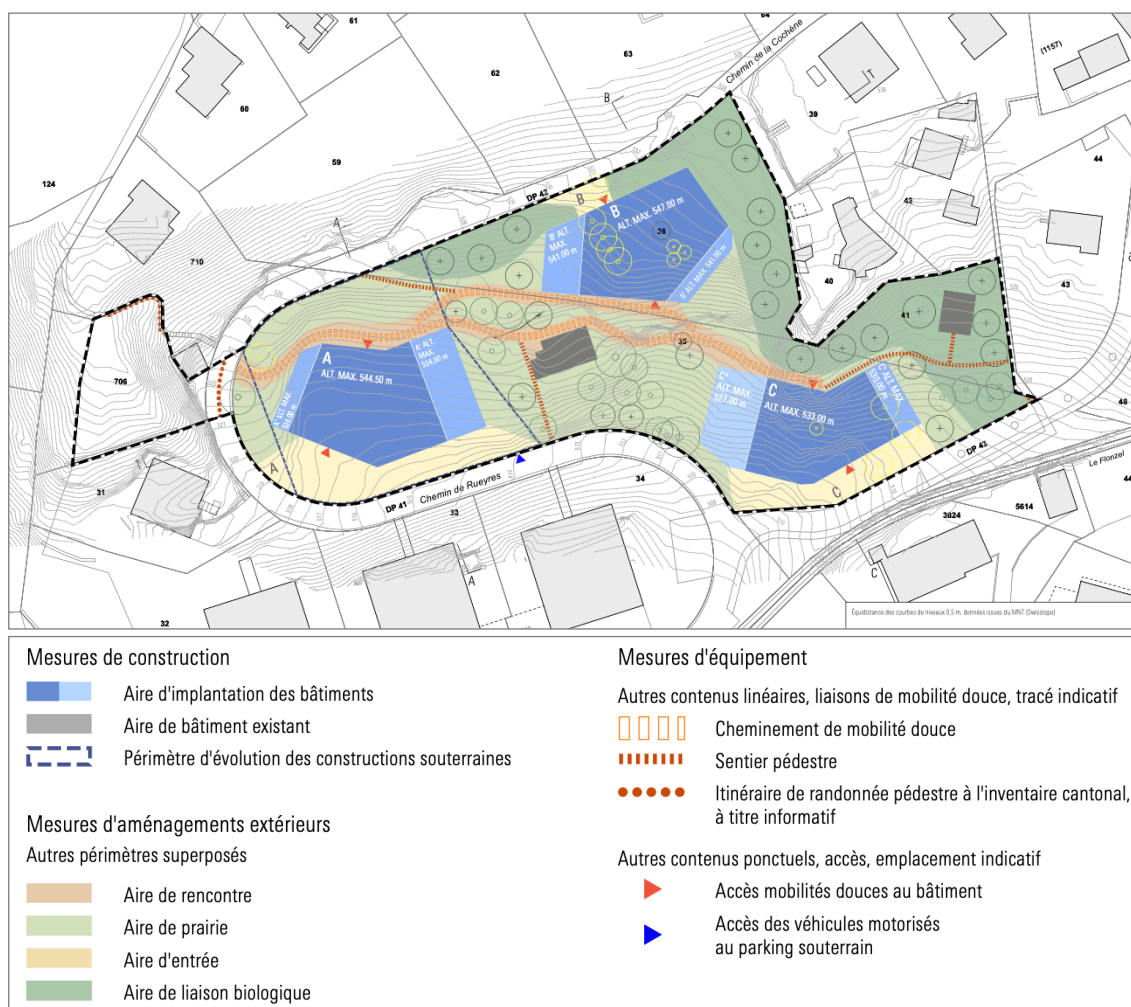


Figure 10 : Plan du PA et extrait de légende

7.2 Accessibilité piétonne

Les comptages effectués en décembre 2024 ont relevé des flux piétons relativement importants, en particulier en direction de La Conversion.

Un projet de **mise en zone 30 du chemin du Flonzel** évoqué par la commune de Lutry irait dans le sens d'une meilleure sécurisation des piétons, tout comme l'éventuelle mise en sens unique du chemin du Flonzel, qui permettrait d'améliorer les aménagements pour les piétons le long du chemin du Flonzel et d'apaiser le quartier.

Concernant l'accès par le nord, le chemin du Plan est déjà aménagé sur presque toute sa longueur d'un trottoir en bordure biaise offrant une largeur entre 1.30 m et 1.50 m. Étant donné que le chemin du Plan est limité à 30 km/h et que les charges de trafic resteront relativement faibles même avec le PA, l'aménagement piétonnier actuel est suffisant et ne demande pas d'adaptations.

7.3 Accessibilité cyclable

Les comptages n'ont pas relevé un trafic cyclable important, tant pour le chemin du Plan que pour le chemin du Flonzel. Cependant, le trafic vélo et VAE pourrait augmenter, compte tenu de la tendance actuelle, et de la proximité du PA à la gare de La Conversion.

Concernant l'accès sud, le projet d'extension de **la zone 30** jusqu'à l'intersection du chemin du Flonzel et du chemin de Riant-Coin évoqué par la commune de Lutry, participera à la sécurisation cyclable. Par ailleurs, la Commune de Lutry, les Retraites Populaires et la Commune de Belmont-sur-Lausanne veilleront à envisager des mesures complémentaires afin de renforcer la sécurité des cyclistes sur le chemin du Flonzel, telles que l'aménagement d'une bande cyclable pour signaler le contre-sens cyclable en cas de mise en sens unique de cette voie.

Au niveau du **pont sur le Flonzel** le rétrécissement routier, avec un gabarit de 3.50 m, ne permet pas le croisement de véhicules. Un aménagement (marquage) priorisant les cyclistes à la montée est ainsi préconisé sur le pont au-dessus du Flonzel.

Concernant l'**accès nord**, étant donné que les routes empruntées sont déjà limitées à 30 km/h, avec des bordures biaises franchissables par les vélos, cela ne nécessite pas de mesures de sécurisation particulières.

7.4 Accessibilité pour les voitures

Accessibilité pour les voitures – accès sud

Concernant l'accès par le sud, le **chemin du Flonzel** présente un tronçon étroit avec un gabarit (de 3.40 m à 3.80 m) qui ne permet pas le croisement de deux véhicules motorisés sur l'ensemble de sa longueur (soit environ 65 m).

Une **analyse du fonctionnement du chemin du Flonzel**, et en particulier du tronçon étroit décrit ci-avant, permet toutefois de s'assurer de sa compatibilité avec le développement du PA En Rueyres 2 : D'une longueur de 65 mètres environ, le rétrécissement du chemin du Flonzel représente un temps de passage de 15.6 secondes par véhicule (à 15 km/h). Avec un temps de réaction du véhicule à l'arrêt de 2 secondes, le chemin du Flonzel permet l'alternance de **200 véhicules par heure environ**, dans le cas le plus péjorant où les véhicules s'alternent un par un dans chaque sens. A noter que ce calcul reflète le niveau de **capacité minimum**. En réalité, les véhicules circulant dans le même sens se suivent et s'alternent par « grappe », ce qui augmente la capacité effective du tronçon. Le trafic horaire estimé avec le PA en heure de pointe est **au maximum de 73 mvt/h** (pour la variante 1, qui est le cas le plus péjorant). Cette charge de trafic reste bien en-dessous de la capacité identifiée ci-dessus, et révèle donc une capacité suffisante pour gérer les cas de croisement même avec le PA.

Le même raisonnement peut être fait pour le point de conflit au niveau du **pont sur le Flonzel**, présentant un gabarit de 3.5 m sur une longueur d'environ 5 m, ce qui ne permet pas le croisement entre deux véhicules. Cependant, étant donné qu'aux extrémités du pont, le gabarit de la route est assez large et les visibilitées sont bonnes, les véhicules peuvent se placer sur le côté droit de la route avant de passer sur le pont dans le cas d'un croisement. Cela participe même à la modération attendue dans ce secteur d'habitation en zone 30.

Finalement, le **chemin de Rueyres** présente sur toute sa longueur un gabarit assez large pour permettre des croisements à une vitesse limitée à 30 km/h (gabarit minimal de 5 m).

Accessibilité pour les voitures – accès nord

Au nord, **les chemins du Plan et des Pralets sont assez étroits** (gabarits de 3.9 m à 4.8 m), mais présentent un trottoir d'environ 1.3 à 1.5 m de largeur avec bordure biaisée, sur lequel les voitures peuvent se croiser. De plus, plusieurs zones de croisement sont présentes et la vitesse est limitée à 30 km/h, ce qui sécurise le trafic. A noter toutefois, que sur une partie du tronçon du chemin du Plan, le trottoir présente une bordure haute (pas une bordure biaisée), il sera opportun de s'assurer que les croisements entre voitures sont possibles et qu'ils ne gênent pas les piétons. Le cas échéant, il faudra envisager la continuité de la bordure biaisée.

Pour la route de la Cita, le Coin d'En Bas et le chemin du Pâquis, la largeur est suffisante pour des vitesses de croisement d'au maximum 30 km/h (largeur minimale de 4.8 m). Le surplus de trafic lié au PA ne **posera pas de problèmes pour l'accès depuis le nord**.

Finalement, le **chemin de la Cochène** n'est pas prévu pour l'usage des nouveaux résidents, car il passe par une liaison biologique. Étant donné que le parking des bâtiments donnera sur le chemin de Rueyres, et non pas sur le chemin de la Cochène, les habitants n'auront pas besoin d'emprunter le chemin de la Cochène, qui restera toutefois utilisable par les ayants-droits actuels.

7.5 Accès au parking du PA

Concernant l'accès des véhicules au parking souterrain, situé dans le bâtiment A, le règlement du PA permet de réaliser un seul accès, qui doit être localisé sur l'aire d'entrée A. Son emplacement indicatif est reporté sur le Plan du PA (voir figure 11).

Girations des véhicules

Le gabarit du **chemin de Rueyres** permettant l'accès au parking du PA varie entre 4.80 m et 5.20 m. Il s'agit d'un gabarit suffisant pour la circulation bidirectionnelle des voitures et pour les girations des véhicules entrants et sortants du parking.

Les observations du terrain relèvent la présence de véhicules stationnés en bordure du chemin de Rueyres. Ce **stationnement** est non seulement **illicite** (panneau d'interdiction de stationnement le long de la route) mais de plus **dangereux** car il réduit la chaussée d'environ 2 m et gêne l'accès au parking du PA. Le stationnement sauvage le long du chemin de Rueyres sera supprimé.

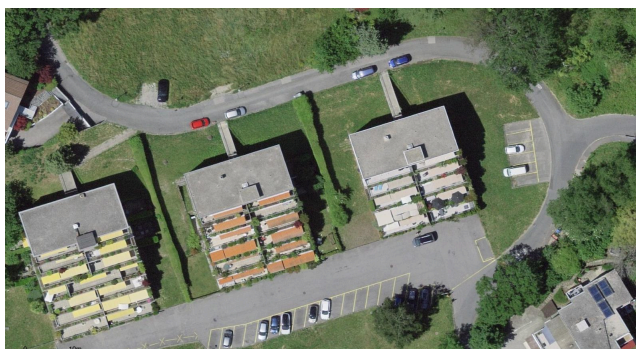


Figure 11 : Stationnement sauvage le long du chemin de Rueyres

Visibilité

Les conditions de visibilité ont été vérifiées à la sortie du parking souterrain du PA.

La norme VSS 40 273a définit le cadre général et les conditions de visibilité pour les carrefours et accès riverains. Elle préconise une distance de visibilité par rapport à l'axe de la voiture pour une distance d'observation donnée au bord de la route, ce qui crée un triangle où le champ de vision doit être libre entre 0.6 et 3.0 m au-dessus du niveau de la chaussée.

Le chemin de Rueyres se trouve en zone 30. La vitesse réelle au droit du parking, en raison du dénivelé, est probablement légèrement plus faible que la limite, ce qui permet d'utiliser la valeur basse de la fourchette donnée par la norme concernant la distance de visibilité à garantir. La distance d'observation au bord de la route est de 3.0 m et la distance de visibilité à assurer est de 20 m.

Par ailleurs, la norme préconise aussi d'assurer la visibilité sur les piétons, ainsi que sur les engins assimilés à des véhicules et sur les enfants à vélo circulant au bord de la route et non pas au milieu de la chaussée. La distance de visibilité à assurer dépend de la déclivité du terrain. Celui-ci étant en pente, la valeur haute de la fourchette est utilisée pour assurer la visibilité sur les piétons parcourant le chemin de Rueyres en direction est-ouest, soit 30m. Pour les piétons en direction ouest-est, la distance de visibilité à garantir est de 20 m, la pente du terrain étant favorable à une bonne perception des piétons.

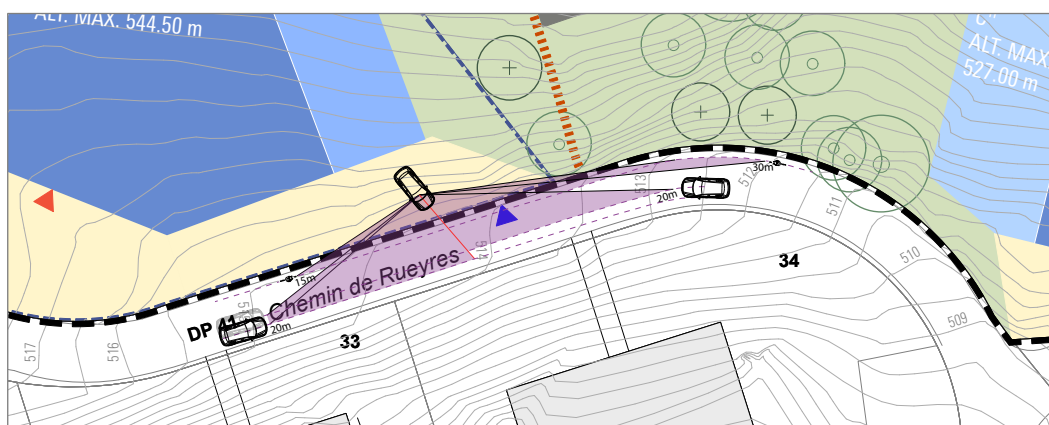


Figure 12 : Cônes de visibilité à assurer à la sortie du parking du PA

Des bonnes conditions de visibilité sur les piétons à la sortie du parking du PA favorisent la continuité et la sécurité de l'itinéraire pédestre passant par le chemin de Rueyres.

Les conditions de visibilité doivent être vérifiées et assurées lors de la dépose de la demande du permis de construire.

8 SYNTHÈSE

En accord avec les normes VSS, le règlement du PA plafonne l'offre en stationnement voitures à maximum 88 places. Selon les normes VSS, pour les deux roues motorisés les besoins en stationnement du PA estimés s'élèvent entre 7 et 11 places, et pour les vélos entre 170 et 180 places.

Le trafic généré par le PA est estimé à environ 300 mouvements par jour.

Les charges de trafic générées par le PA sont faibles et compatibles avec le réseau routier environnant et, ce, quelles que soient les mesures entreprises sur le chemin du Flonzel par la commune de Lutry et les impacts sur le schéma de circulation. Le PA ne génère pas de disfonctionnement et les charges de trafic générées par le PA sont compatibles avec les divers schémas de circulation envisagées.

Des perméabilités de mobilité douce à l'intérieur du PA sont garanties, ainsi que le maintien d'un itinéraire de randonnée pédestre passant par le chemin de Rueyres.

Lausanne, le 19 mars 2026

› team+

Victoire Plaisance, cheffe de projet

Lauriane Proserpi, chargée d'étude

9 ANNEXES

Comptages du 2 février 2023, à l'HPS :



Figure 13 : A gauche : Comptages en HPS effectués le 2 février 2023 pour les points de comptage 1 et 2. Les voitures sont reportées en noir et les piétons en vert. A droite : Trafic journalier estimé selon les comptages du 2 février 2023, pour les points de comptage 1 et 2.

Comptages du 10 décembre 2024, à l'HPM :

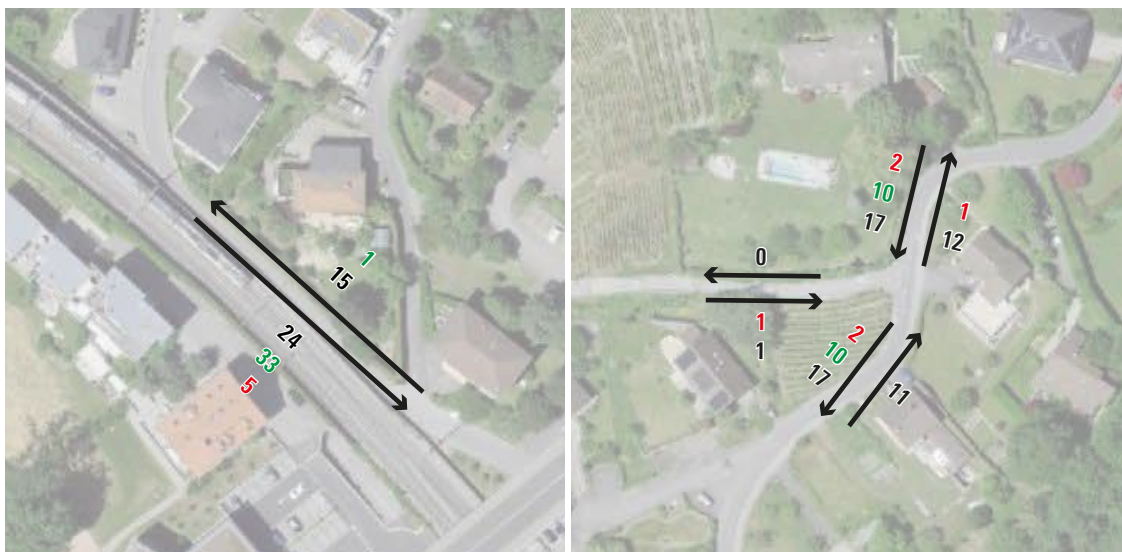


Figure 14 : Comptages en HPM effectués le 10 décembre 2024, à gauche pour le point de comptage 1 et à droite pour le point 3. Les voitures sont reportées en noir, les piétons en vert et les vélos en rouge.

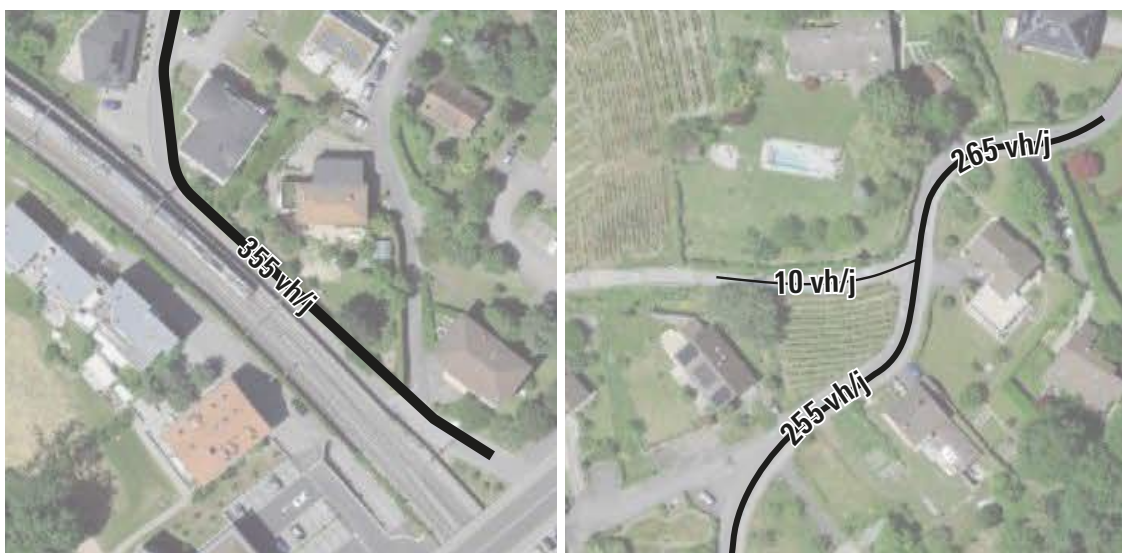


Figure 15 : Trafic journalier estimé selon les comptages en HPM effectués le 10 décembre 2024, à gauche pour le point de comptage 1 et à droite pour le point de comptage 3.

Comptages du 10 décembre 2024, à l'HPS :

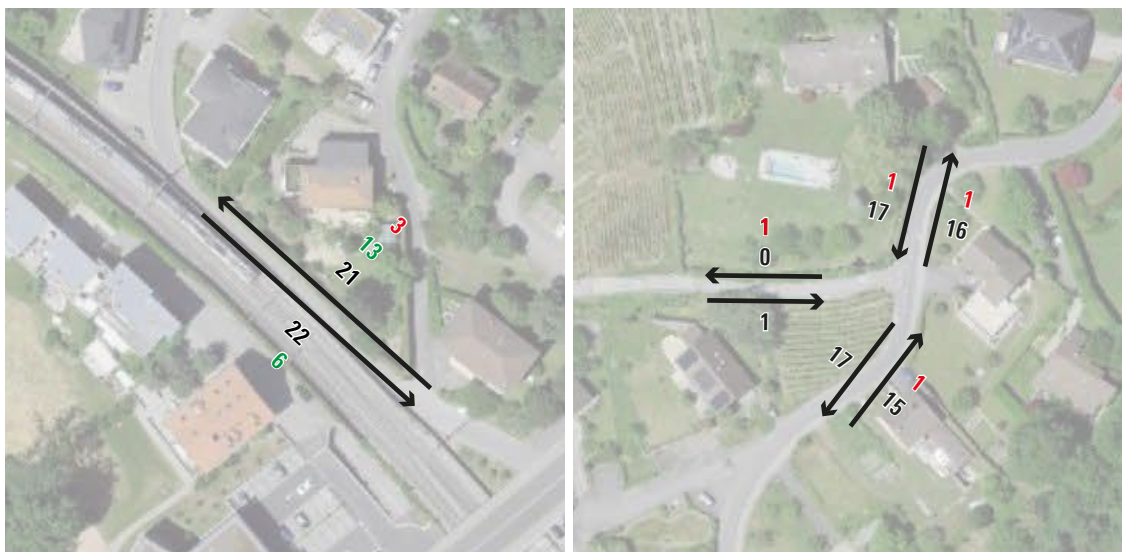


Figure 16 : Comptages en HPS effectués le 10 décembre 2024, à gauche pour le point de comptage 1 et à droite pour le point de comptage 3. Les voitures sont reportées en noir, les piétons en vert et les vélos en rouge.

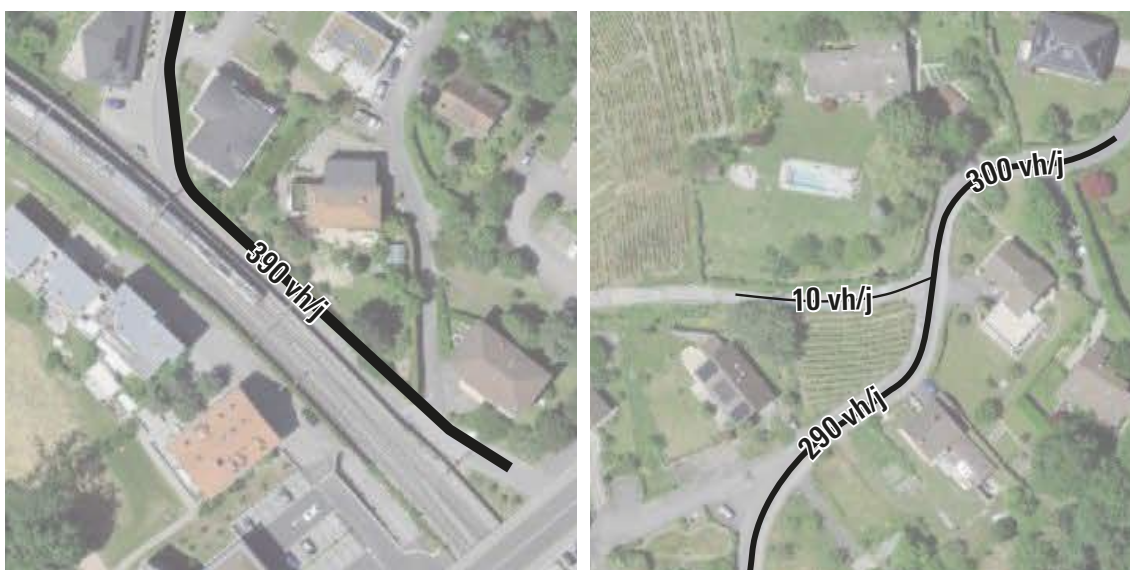


Figure 17 : Trafic journalier estimé selon les comptages en HPS effectués le 10 décembre 2024, à gauche pour le point de comptage 1 et à droite pour le point de comptage 3.