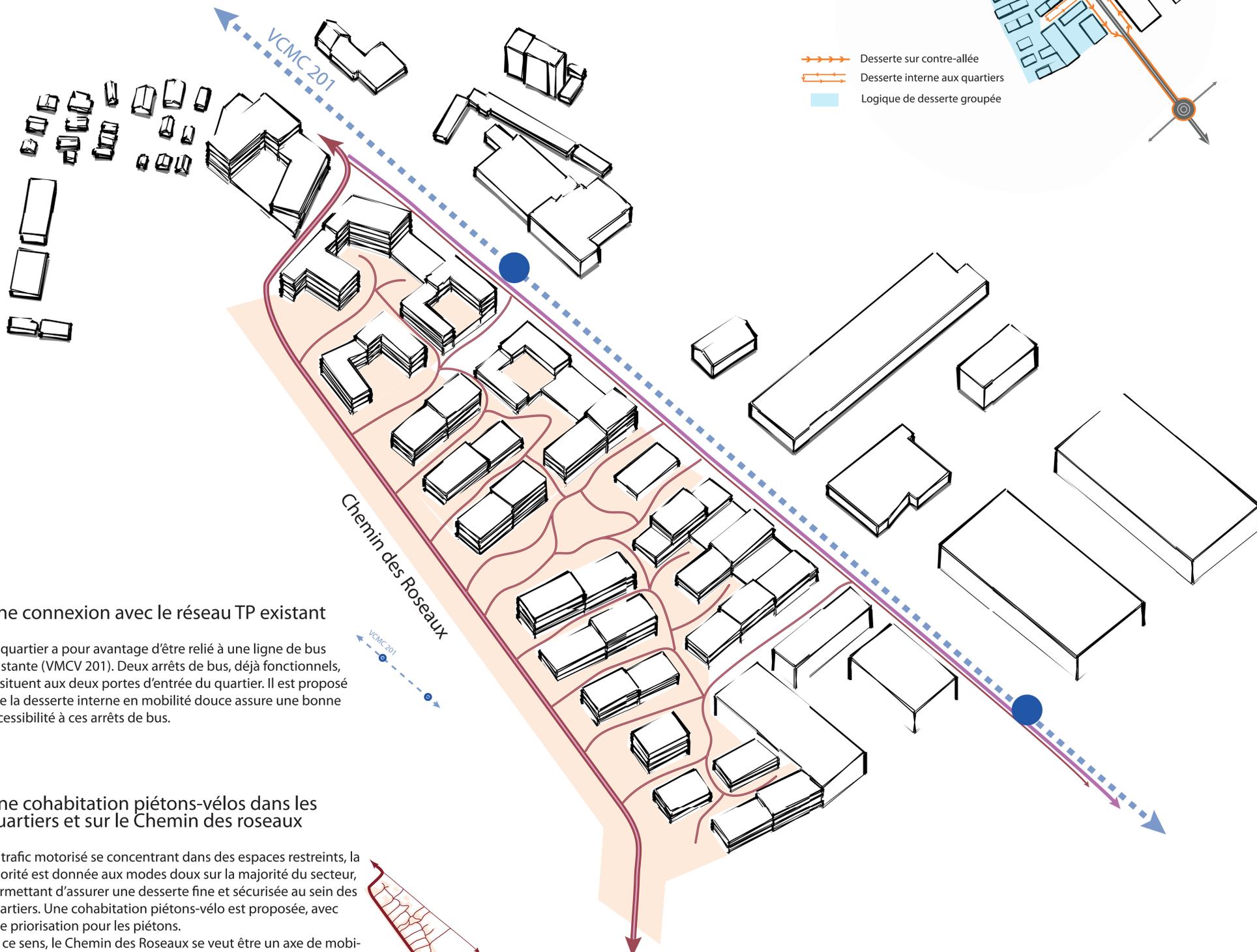
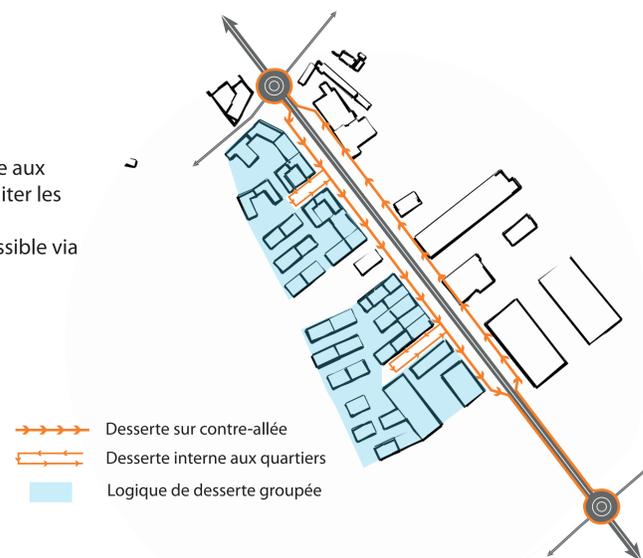


Mobilité

Un trafic motorisé limité dans les quartiers

Il est prévu que le transit motorisé prenne exclusivement place sur la contre-allée, le long de la RC 780, et sur les axes de desserte interne aux quartiers pour accéder aux parkings mutualisés. Ce système a pour avantage de réserver la majorité du site à la mobilité douce et de limiter les nuisances au sein des quartiers. La contre-allée étant à sens unique, la route cantonale pourra être rejointe au bout de la contre-allée. Des accès limités aux secours, pompiers, handicapés, déménagements, etc. sont toutefois prévus en surface dans les quartier (accès possible via les cheminements piéton carrossables).



Une connexion avec le réseau TP existant

Le quartier a pour avantage d'être relié à une ligne de bus existante (VMCV 201). Deux arrêts de bus, déjà fonctionnels, se situent aux deux portes d'entrée du quartier. Il est proposé que la desserte interne en mobilité douce assure une bonne accessibilité à ces arrêts de bus.

Une cohabitation piétons-vélos dans les quartiers et sur le Chemin des roseaux

Le trafic motorisé se concentrant dans des espaces restreints, la priorité est donnée aux modes doux sur la majorité du secteur, permettant d'assurer une desserte fine et sécurisée au sein des quartiers. Une cohabitation piétons-vélo est proposée, avec une priorisation pour les piétons.

En ce sens, le Chemin des Roseaux se veut être un axe de mobilité douce central et structurant pour ce site, sans pour autant avoir la vocation de devenir un axe de desserte vélo direct.

Des vélos transitant sur la contre-allée, en cohabitation avec les véhicules motorisés

Le principal axe de desserte rapide pour les vélos se situe sur la contre-allée, en parallèle de la route cantonale. A sens unique, la contre-allée offre pour avantage de protéger les cyclistes du trafic de la RC 780, tout en offrant un axe de desserte rapide et proche des activités. En cohabitation avec les véhicules motorisés, les deux modes de transport partagent la même chaussée. Une alternative plus sécurisée, mais moins directe, est également possible sur le Chemin des Roseaux.

Du stationnement vélo au pied des immeubles

Dans une logique de facilitation de l'usage des vélos, le stationnement vélo est prévu au pied des bâtiments d'habitations, soit dans des locaux intérieurs, soit dans des annexes extérieures. L'objectif est de garantir la sécurité des vélos contre le vol et les protéger des intempéries, tout en encourageant leur utilisation.



<https://www.abri-plus.com/realisations/52-supports-velos-pour-lameublement-dun-local-velos-paris>
<https://velogalaxie.com/products/velo-abri-velo-ferme-collectif-grillage-ou-bois/>

Du stationnement motorisé mutualisé semi-enterré

Dans le but de réserver le secteur à la mobilité douce et de limiter les nuisances au sein des quartiers, il est proposé que le stationnement motorisé soit d'une part mutualisé par secteurs et d'autre part semi-enterré. Cette solution offre par ailleurs un avantage conséquent en améliorant la qualité de vie des habitants. En ce sens, les accès sont également optimisés, un accès desservant deux parkings souterrains.

En complément, du stationnement de courte durée, au regard des activités prévues sur le front bâti, et du stationnement visiteurs sont prévus en surface, dans les accès aux quartiers.

