

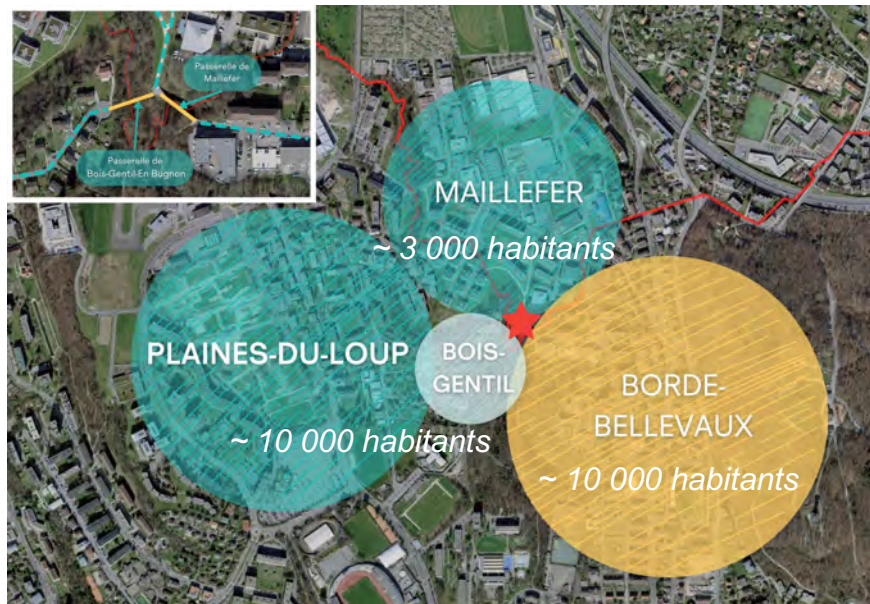
Projet de passerelle Bois-Gentil–En-Bugnon



Service de la mobilité et de l'aménagement des espaces publics
Tania Croce, Hélène Loewenguth

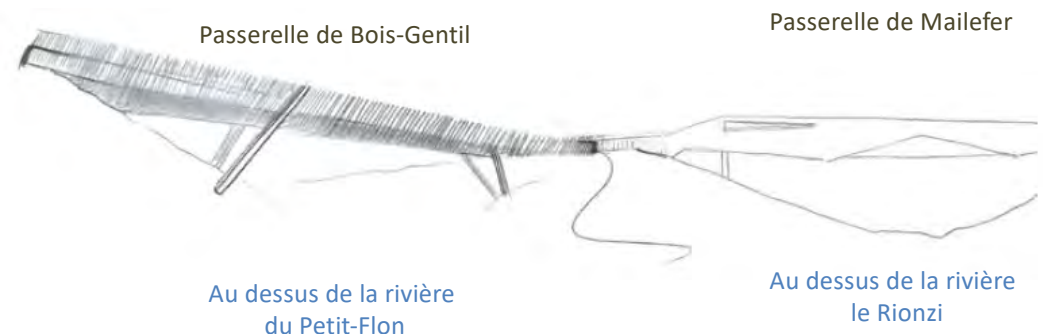
Présentation du projet de passerelle de Bois-Gentil – En-Bugnon

1. Un maillon d'itinéraire de mobilité active
2. Un environnement urbain à fort enjeux paysager
3. Une passerelle à échelle humaine
4. Procédures d'autorisations

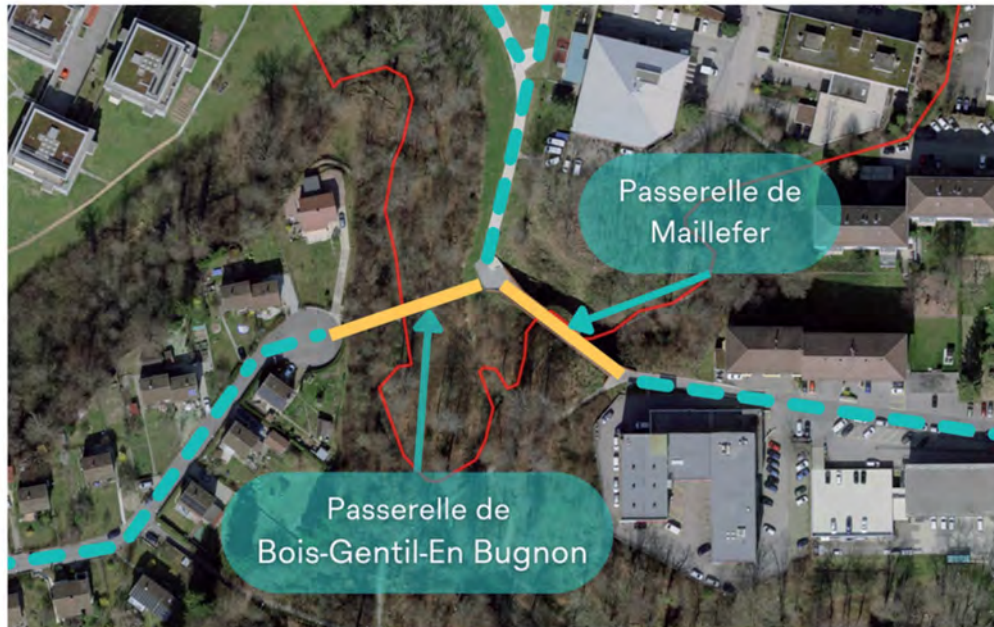


1. Un maillon d'itinéraire de mobilité active

- S'inscrit dans une vision générale des itinéraires de mobilité active et de connexion aux projet de transports publics
- Relie les quartiers des Plaines-du-Loup et Bellevaux/Entre-Bois à travers le Bois-Mermet
- Preserve le milieu forestier en supprimant le chemin existant dans le bois et par conséquent la pression humaine dans le vallon
- Palie à la forte déclivité du secteur en se raccordant à la passerelle de Maillefer



1. Un maillon d'itinéraire de mobilité active

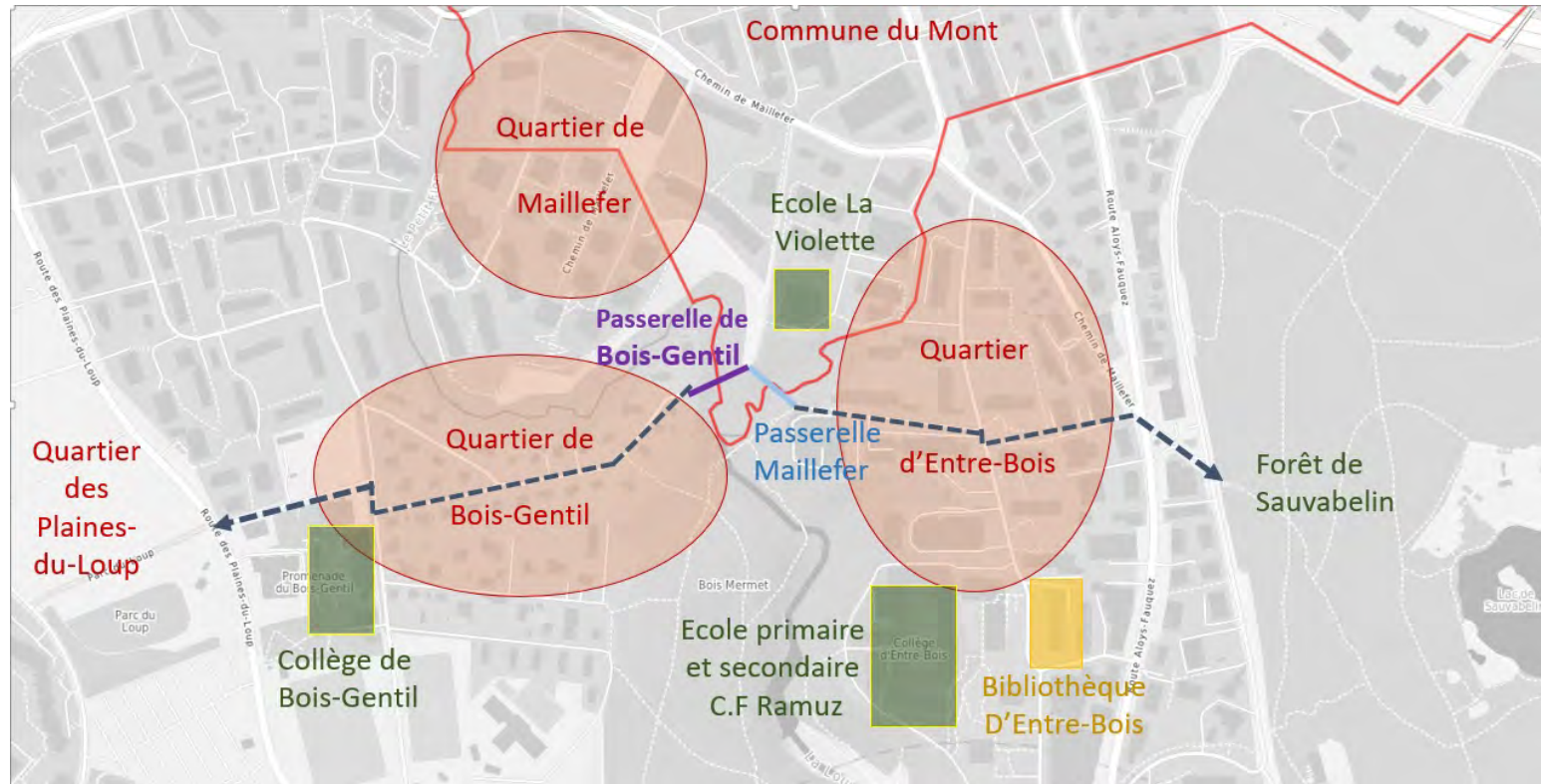


Passerelle de Maillefer



- Pensées comme une seule liaison, les deux passerelles ont fait l'objet de deux planifications distinctes : le PALM 2007 et le PALM 2012
- En 2015, la passerelle de Maillefer, franchit la rivière du Rionzi entre le chemin d'Entre-Bois à Lausanne et le nouveau quartier de Maillefer.
- La passerelle de Bois-Gentil offrira la continuité permettant de franchir la rivière du Petit-Flon et de rejoindre le chemin du Bois-Gentil.

1. Un maillon d'itinéraire de mobilité active



- Des trajets du quotidien simplifiés pour toutes et tous
- Des itinéraires raccourcis et sécurisée pour les personnes à mobilité réduite, les piétonnes et les piétons et les cyclistes,
- Une meilleure accessibilité aux transports publics, aux commerces ou encore aux complexes sportifs

2. Un environnement urbain à fort enjeux paysager

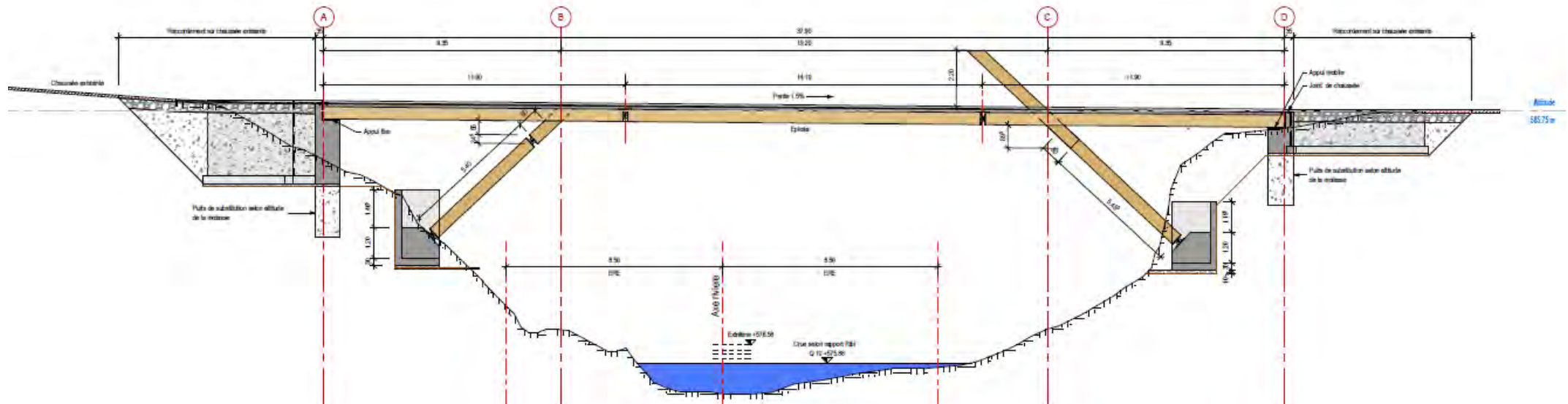
Optimisation de la trajectoire pour limiter l'impact paysager :

- Passerelle en bois d'une longueur totale de 38 m
- Favorise son intégration paysagère dans un environnement naturel



L'étude approfondie a permis de proposer des optimisations sous la forme d'une passerelle avec 2 béquilles :

- Position des béquilles optimales
 - hors gabarit du cours d'eau et des crues,
 - meilleure accessibilité pour l'entretien des béquilles
- Pas de dalle de transition
- Symétrie du système statique -> effort réduit -> section réduite -> coût réduit, accès et moyen de levage facilité



2. Un environnement urbain à fort enjeux paysager

Pour assurer le maintien de la qualité de l'environnement naturel et du paysage dans les emprises de projet :

- Aucune espèce protégée, menacée ou prioritaire n'a été recensée
- Les travaux n'entraîneront pas une altération significative de la hêtraie
- Faible impact sur les milieux naturels en phase chantier et exploitation



3. Une passerelle à échelle humaine

L'éclairage public pourra toutefois impacter la vie des espaces animales et végétales, ainsi pour limiter les nuisances lumineuses :

- le dispositif lumineux est intégré au garde corps,
- la température de couleur,
- la réduction des puissances durant la nuit,
- la suppression de l'éclairage du chemin pédestre dans la zone boisée



3. Une passerelle à échelle humaine

Pour une cohabitation piétonne et cycliste apaisée

- **Seul des piétons et des cyclistes sont attendus sur ce nouveau cheminement**
- Des mesures pour limiter la vitesse dans les chemin d'accès et éviter l'utilisation de la passerelle par les deux-roues motorisées



Indicateur de vitesse

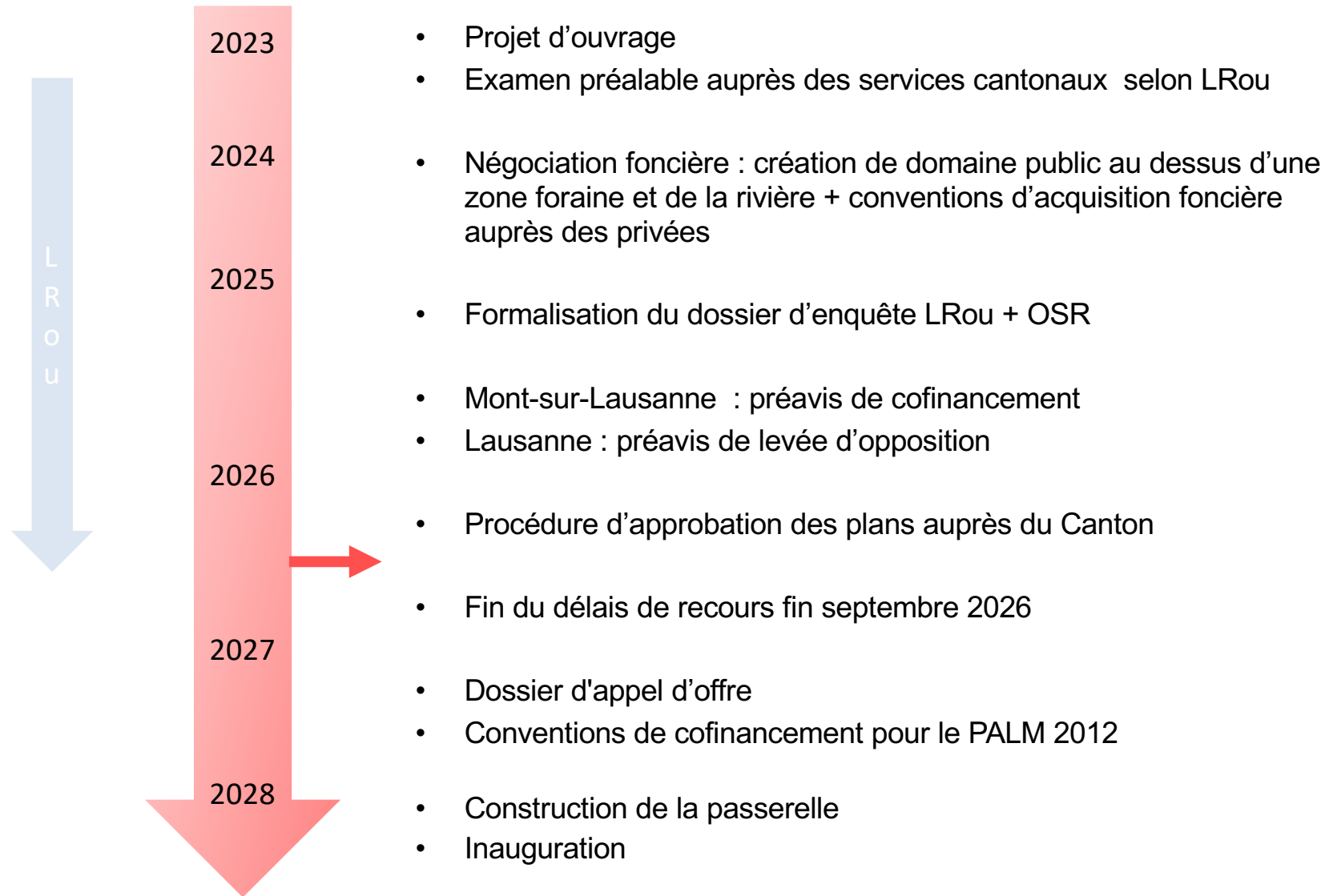


Chicane à l'entrée sentier piéton



Potelet à l'entrée du chemin de Maillefer

4. Procédures d'autorisations





En conclusion, les principaux défis d'un projet d'ouvrage de mobilité active :

1. Appréhender un processus complexe : des aspects fonciers et procédures d'autorisations
2. Relier des quartiers et communes dans un espace urbain varié à fort enjeux paysager et environnemental
3. Créer un nouveau maillon d'itinéraire dédié uniquement à la mobilité active