

**COMMUNE DE MEX – ETUDE MISE EN ZONE 30 – QUARTIER DES ESSERTS****ROUTE NON AFFECTEE A LA CIRCULATION GENERALE****OBJET DU MANDAT**

Pour donner suite au postulat du 15 novembre 2024 de Monsieur Philippe Cloux, président du Conseil général de Mex, la municipalité a mandaté Dominique Brun, par l'entremise du bureau BESR Sàrl, pour étudier la faisabilité de l'instauration d'une zone 30 ou d'une limitation de vitesse à 40 km/h sur une partie de la route des Esserts.

Une telle mesure est une dérogation aux limitations générales de vitesse prévues par le législateur et doit donc être évaluée au regard de l'art. 108 de l'OSR. Il est à préciser que par soucis de simplification de la signalisation, le canton de Vaud, depuis la généralisation du 50km/h en localité, n'entre plus en matière sur les demandes de 40 km/h et privilégie dans ce cas le principe de la zone 30. C'est donc uniquement cette dernière solution qui est évaluée dans le cadre de ce mandat.

La commune de Mex ne disposant pas d'un plan directeur des circulations, la Direction générale de la mobilité et des routes (ci-après DGMR) a classé cet axe comme une route non affectée à la circulation générale.

Depuis le 1er janvier 2023 et l'abrogation de l'article 3 de l'ordonnance sur les zones 30 et zones de rencontre (ci-après OZ 30), l'expertise requise selon l'art. 32, al.3 de la LCR et décrite plus précisément dans l'art. 108, al. 4 de l'OSR, n'est plus requise pour ce type de route.

En application de la directive cantonale, il appartient toutefois à la commune de constituer un dossier de demande d'abaissement de vitesse complet et conforme, qui sera présenté à la DGMR pour validation et publication.

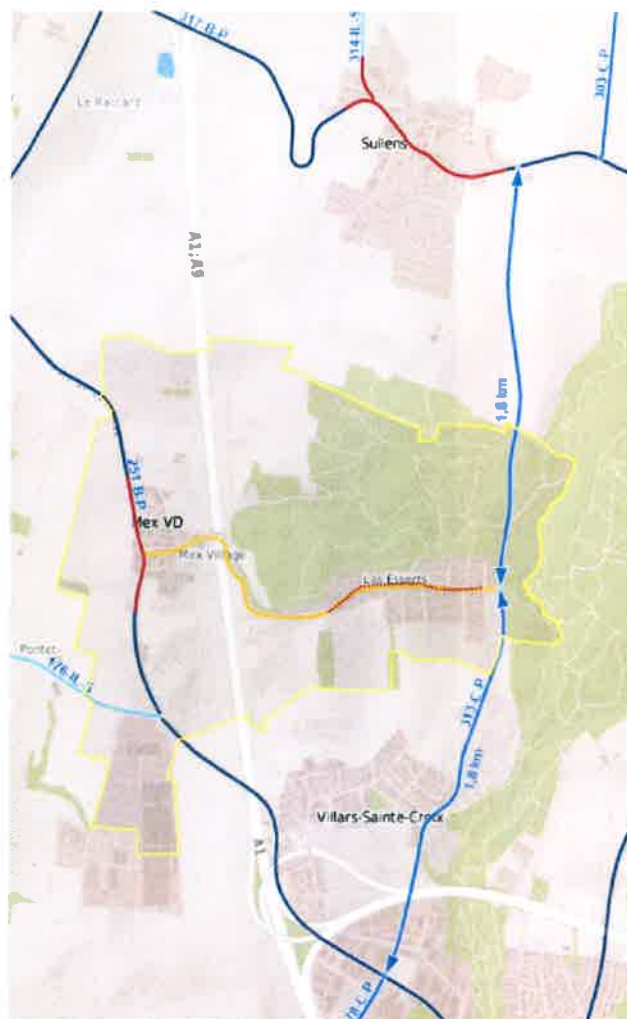
Le but de ce document est d'analyser la situation, d'évaluer la pertinence d'une mise en zone 30 et d'en préciser le périmètre.

Afin de disposer de données factuelles des vitesses pratiquées et des charges horaires du trafic, des comptages ont été demandés à la DGMR.

TABLE DES MATIERES

DESCRIPTIF – SITUATION ACTUELLE	3
PLAN DES CHEMINS ET DE LA SIGNALISATION	4
GABARITS ET CAS DE CROISEMENTS	5
OFFRE ET FREQUENTATION DES TRANSPORTS PUBLICS	6
COMPTAGES STATISTIQUES DES VITESSES ET CHARGES DE TRAFIC	7
INTERPRETAION DES RELEVES DES VITESSES	8
PLAN DE SIGNALISATION ET PERIMETRE DE LA ZONE 30	9
JUSTIFICATION DE LA MESURE	10
PORTES D'ENTREES SUR LA ROUTE DES ESSERTS	11
ARGUMENTAIRE JUSTIFIANT UN DEROGATION A LA PRIORITE DE DROITE	12
VISIBILITE DANS LES CARREFOURS A PRIORITE DE DROITE	13
VISIBILITE AUX CARREFOURS ET ACCES RIVERAINS	14
CONCLUSIONS	15
ANNEXES – COMPTAGES	de 16 à 27

DESCRIPTIF - SITUATION ACTUELLE (janvier 2025)



Le quartier en question est essentiellement composé de la route des Esserts, qui se trouve être l'unique barreau EST-OUEST, parallèle au réseau structurant et situé à une inter-distance entre les liaisons cantonales supérieures et inférieures reliant la RC 313-C-P route de Sullens et la RC 251-B-P route de Cossonay.

La douzaine de chemins perpendiculaires qui desservent le quartier sont tous connectés en boucle ou en impasse à la route des Esserts et sont pour la grande majorité, cadastrés sur le domaine privé.

Il n'y a que trois intersections avec des chemins publics qui sont en outre dénués de trafic de transit, car ils aboutissent sur des chemins forestiers ou agricoles dont la circulation est restreinte. Ils restent toutefois accessibles et propices à la mobilité active car ils offrent de bonnes liaisons locales hors du réseau structurant.

L'ensemble de ces éléments sont représentés à la page 4.

PLAN DES CHEMINS ET DE LA SIGNALISATION

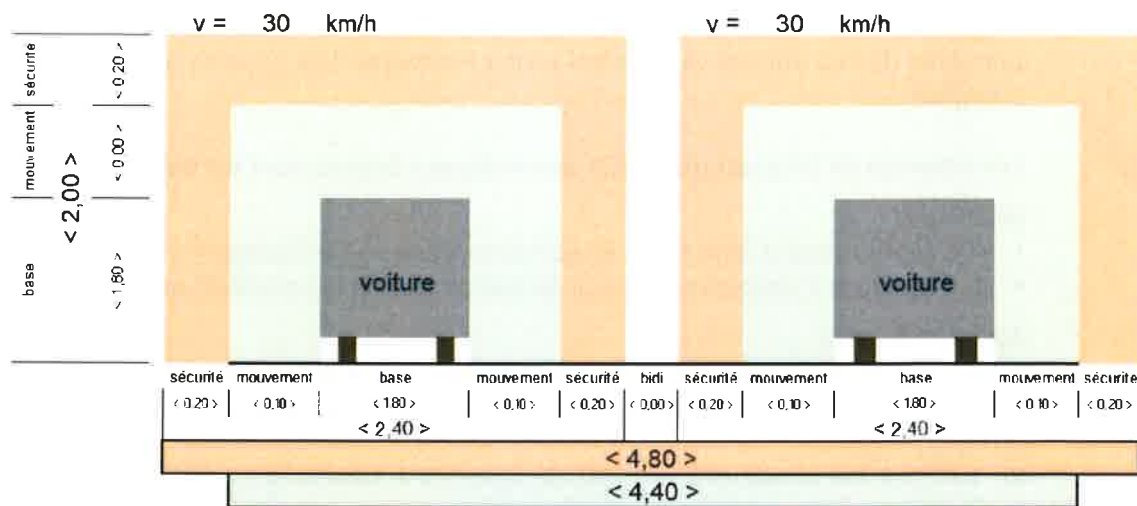
-  Domaine public (DP)
-  Domaine public réservé au trafic agricole
-  Chemin privé en usage public
-  Chemin privé
-  Barrière ou potelets



GABARITS ET CAS DE CROISEMENTS

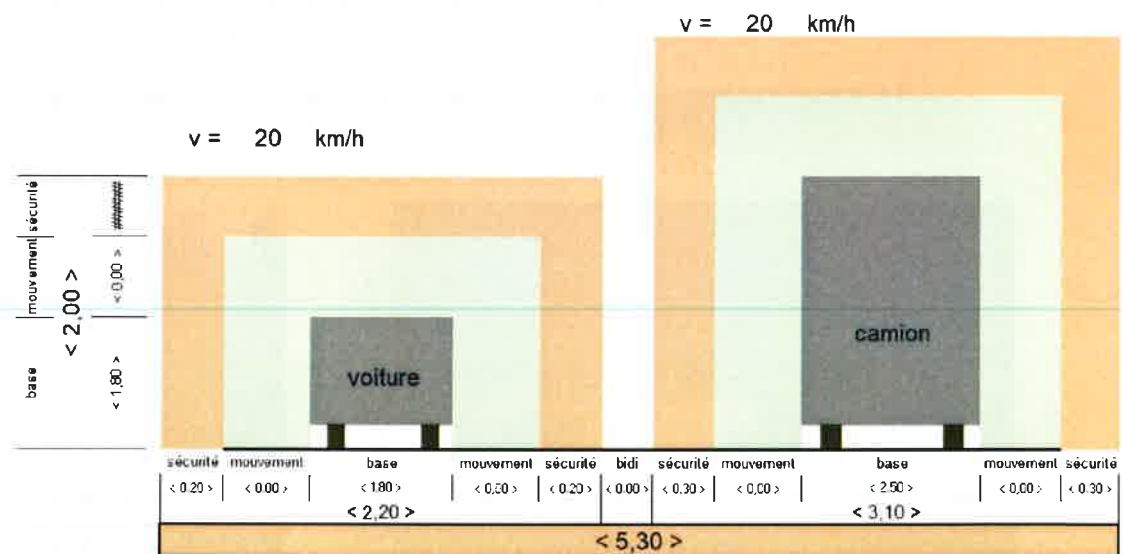
Le gabarit de la chaussée est variable : il fluctue de 4,6 m à 5,2 m, tandis que la largeur du trottoir varie de 1,1 m à 1,9 m bordure biaise de 30cm non comprise.
(min 1,5 m au sens des normes VSS)

Le croisement entre deux voitures est donc possible à 30 km/h, même au point le plus étroit conformément aux recommandations des normes VSS 40 200a ss



Toutefois aux endroits où le gabarit est inférieur à 4,8m le croisement entre un poids lourd (PL) et une voiture, ne pourra se faire qu'à l'allure du pas et en admettant que les marges de sécurité soit prisent hors de la chaussée. Le croisement ne pourra dans ce cas de figure être effectué qu'en empiétant sur le trottoir.

Afin d'éviter un emploi abusif de ce dernier, il est suggéré de mettre en place des potelets, tels que décrits dans le document « Projet signalisation, marquage et balisage ». Ceci sous réserve que le trottoir mesure au minimum 1,5 m de largeur à cet endroit.



OFFRE ET FREQUENTATION DES TRANSPORTS PUBLICS

Le quartier et desservi par 2 lignes TL :

1) La 58, Cossonay-Bussigny, circule à la cadence horaire et est renforcée à la demi-heure aux heures pendulaires. Les bus utilisés sont des 18,50m à plateforme pivotante ou des bus à deux étages.

Cette ligne transporte tous les élèves de Mex, Vufflens et Penthaz qui se rendent à l'établissement secondaire de Cossonay (PAM) et tous les élèves de 7-8e années primaires de ces mêmes villages qui vont à Penthalaz. Les courses en question sont bien chargées.

Les données de fréquentation 2024 des arrêts aux Esserts sont les suivantes:

Arrêt Trésy

- Pas de montées et descentes en semaine dans le sens Bussigny > Vufflens
- 4 montées et 2 descentes par jour de semaine dans le sens Vufflens > Bussigny

Arrêt Les Esserts

- 11 montées et 9 descentes par jour de semaine dans le sens Bussigny > Vufflens
- 7 montées et 9 descentes par jour de semaine dans le sens Vufflens > Bussigny

2) La ligne N4 circule que les nuits de vendredi à samedi et samedi à dimanche, jusqu'à Lausanne Centre. La fréquentation est faible, de l'ordre de 200 voyageurs par année.

Il n'y a pas de données statistiques précises concernant les montées et descentes sur cette ligne.



Le tracé de la ligne 58 est représenté en jaune



Bus desservants la ligne 58

COMPTAGES STATISTIQUES DES VITESSES ET DES CHARGES DE TRAFIC

Trois postes de comptages ont été définis afin de disposer d'une vue d'ensemble sur les trois séquences distinctes de cet axe.

Vu qu'une des balises de comptages a été déplacée lors de la première campagne, il a été nécessaire d'effectuer un deuxième relevé. A cette occasion un comptage au droit du n°18 de la rue des Esserts a été ajouté. (10806)



poste	V85 km/h	V50 km/h	+ de 50 km/h	TJM	TJOM	PL	2RM
10806	48	36	9,3%	960	1000	8,6%	3,4%
10808	40	32	0,8%	510	530	7,2%	4,9%
10807	53	45	21,9%	370	390	11,9%	4,3%
10828	54	46	27,4%	380	400	11,0%	4,7%

Par définition, il faut comprendre:

- 1) V85 = Vitesse qui correspond au 85ème percentile de la distribution des vitesses pratiquées, à savoir la vitesse qui n'est pas dépassée par 85 % des véhicules. En Suisse il est d'usage que les objectifs de modérations du trafic attendus pour une zone 30 soient considérés comme atteints lorsque la vitesse de l'écoulement du trafic, désigné sous le terme de V85, est inférieure ou égale à la valeur seuil de 38 km/h. Cette vitesse correspond à la vitesse de 30 km/h majorée de 20%.
- 2) V50 = Vitesse qui n'est pas dépassée par 50 % des véhicules
- 3) TJM = Moyenne du trafic journalier sur tous les jours
- 4) TJOM = Moyenne du trafic journalier des jours ouvrables

Selon les éléments recueillis sur les différents postes de comptages, on peut souligner que le quartier présente une dynamique de déplacement majoritairement orienté vers l'est. En effet le trafic mesuré à l'est du quartier est plus de deux fois supérieur à celui observé à l'ouest.

Le trafic lourd, principalement lié aux transports publics, reste quantitativement stable. Toutefois, en raison du plus faible volume de trafic général, à l'ouest, la part relative du trafic lourd y apparaît proportionnellement plus élevée

INTERPRETATION DES RELEVES DES VITESSES

En Suisse, il est d'usage que les objectifs de modération du trafic attendus pour une zone 30 sont considérés comme atteints, quand la vitesse représentative de l'écoulement du trafic, désignée sous le terme de V85 ⁽¹⁾, est inférieure ou égale à une valeur seuil de 38 km/h, que la vitesse médiane V50 ⁽²⁾ est inférieure ou égale à 30 km/h et que l'ampleur des dépassements du 30 km/h est faible.

Si les vitesses pratiquées actuellement ne sont pas conformes à ces attentes, ceci ne signifie toutefois pas que la mise en zone 30 d'un tel secteur est impossible.

Les V85 relevés à l'état initial, sont donc une indication de l'ampleur des différentes mesures d'exploitation ou d'aménagements à prévoir.

On peut considérer les situations suivantes:

- Si les vitesses pratiquées actuellement sont conformes aux attentes, à savoir que la différence de la vitesse par rapport à une limitation à 30 km/h est faible, la mise en zone 30 du tronçon analysé peut être acceptée sans qu'il y ait une nécessité de prendre de mesure supplémentaire aux exigences de l'OZ30, soit la mise en place de portes d'entrée.
- Si la V85 est entre 38 km/h et 42 km/h (dépassement inférieur à 5 km/h de la valeur seuil. La mise en place de mesures simples d'aménagement ou d'exploitation peut suffire à atteindre l'objectif de modération. (Cas du poste 10808 au droit du n° 12)
- Si la V85 est entre 43 km/h et 48 km/h (dépassement entre 5 et 10 km/h de la valeur seuil), la non-conformité est moyenne. La mise en place de mesures d'aménagement ou d'exploitation est nécessaire pour atteindre l'objectif de modération. (Cas du poste 10806 au droit du n° 18)
- Si la V85 est au-delà de 48 km/h (dépassement de 10 km/h de la valeur seuil) ou de la limitation actuelle, la non-conformité est forte. La mise en place de mesures importantes d'aménagement ou d'exploitation est nécessaire pour atteindre l'objectif de modération. La pertinence d'une mise en zone 30 d'un tel secteur doit être bien analysée. (Cas des postes 10807 et 10828)

Il est à relever que dans le secteur bâti compact de part et d'autre de la route des Esserts, le 50 km/h est actuellement respecté, toutefois les relevés montrent qu'une limitation de la vitesse à 30 km/h devrait s'accompagner de mesures d'aménagement afin que les vitesses pratiquées par les usagers baissent réellement. (Totems et marquages au sol « ZONE 30 » aux entrées, marquage « 30 » en rappel, marquages des 3 triangles ou en damiers des 3 modérateurs verticaux déjà en place, ligne de bord, radar pédagogique)

Dans le secteur bâti sur un seul côté de la route des Esserts, le V85 est légèrement supérieur au 50 km/h mais largement au-dessus des valeurs seuils attendues dans une zone 30. De ce fait la zone 30 ne pourrait pas s'étendre sur toute cette section, mais devrait commencer peu avant l'arrêt de bus et être clairement identifiable par un totem sur la chaussée et le marquage « ZONE 30 ». La mise en place de la priorité de droite au débouché du chemin de la Planche à Jacques serait également nécessaire.

Enfin le secteur partiellement bâti, le plus à l'ouest du tronçon analysé n'est pas éligible à une mise en zone 30. On peut toutefois relever qu'avec un V85 de 54 km/h, les vitesses sont encore modérées au vu de l'absence d'un caractère de localité.

Concernant les 13 chemins connectés, vu leurs exiguïtés, il n'y aura probablement pas d'autre mesure à prévoir que la pose des signaux « début et fin de la zone 30 » à la limite entre le secteur urbanisé et le secteur rural ou forestier. (voir plan page suivante)

PLAN DE SIGNALISATION ET PERIMETRE DE LA ZONE 30

La zone 30 englobant le débouché du chemin de la Planche à Jacques impose la mise en priorité de droite de l'intersection. Les Totems sur la chaussée ne permettraient plus le croisement d'un bus mais marqueraient bien la zone en plus de protéger le talus.



JUSTIFICATION DE LA MESURE

L'article 108, alinéa 1, de l'ordonnance sur la signalisation routière (OSR) précise que l'autorité compétente peut ordonner des dérogations aux limitations générales de vitesse sur certains tronçons de route pour éviter ou atténuer des dangers particuliers de la circulation routière, pour réduire les atteintes excessives à l'environnement ou pour améliorer la fluidité du trafic.

La configuration de ce quartier tend à induire de multiples besoins en traversées pour les piétons et les cycles, que ce soit pour rejoindre le trottoir franchissable situé sur le flanc nord de la chaussée ou pour faire usage des cheminements pédestres ou cyclables traversant la route des Esserts.

À noter qu'au vu du gabarit restreint de la voirie, il n'a pas été possible de proposer un aménagement longitudinal sécurisé pour les cycles.

Au vu de ce qui précède et bien qu'aucune accidentologie n'ai été répertoriée, il est possible de justifier la mise en zone 30 du quartier résidentiel des Esserts par le désir de pacifier la circulation et d'apporter une protection accrue des piétons et des vélos ne pouvant être obtenu autrement (Art. 108, al.2 let. b - OSR) et par l'objectif de limiter les pointes de vitesses au bénéfice de la sécurité au niveau des nombreux débouchés riverains.

En effet, un abaissement de la vitesse de 50 km/h à 30 km/h offre un gain de sécurité important si elle est réellement respectée. D'une part le champ de vision de l'automobiliste est plus large à 30 km/h, permettant d'anticiper un événement survenant aux abords de la route. D'autre part, la distance d'arrêt d'un véhicule est fortement réduite.

En comparant les distances d'arrêt entre une voiture circulant à une vitesse initiale de 30 km/h et une voiture circulant à une vitesse de 50 km/h, la première s'immobilisera, avec un freinage d'urgence, sur une distance de 20m, alors que la seconde sera encore en phase de réaction et qu'elle s'arrêtera 18m plus loin.

De surcroît, la gravité des accidents augmente empiriquement en fonction de la vitesse des véhicules.

CITIERES DETERMINANT L'ETENDUE DE LA ZONE 30

Comme le confirme les comptages, afin que les conducteurs adaptent leur vitesse et qu'une zone 30 soit respectée, il est important qu'elle soit perçue et comprise par tous les usagers. Il faut ainsi que ses entrées et sorties soient mises en évidence au moyen d'aménagement faisant office de portes d'entrée se détachant bien de leur environnement. Quand le gabarit de la chaussée est réduit, il peut être difficile de placer des totems sur la chaussée. Dans ce cas, il est d'autant plus important de tenir compte de la densité du bâti de part et d'autre de la chaussée et de sa perception pour déterminer le début et la fin de la zone 30.

Si les conducteurs ne ralentissent pas suffisamment, car l'aspect de la route les incite intuitivement à adopter une vitesse plus élevée, et que d'autre part, les usagers des modes doux se fient à la limitation de vitesse signalée, ces derniers pourraient nourrir un faux sentiment de sécurité et adopter inconsciemment un comportement moins prudent.

PORTES D'ENTREE SUR LA ROUTES DES ESSERTS



Figurine mentionnant une limitation à 10 km/h à supprimer



ARGUMENTAIRE JUSTIFIANT UNE DEROGATION A LA PRIORITE DE DROITE

Les visibilité ainsi que la perception des intersections ne sont pas conformes aux critères de sécurité de la norme VSS 40 273 dans le cas de la priorité de droite. De ce fait la plupart des chemins aboutissant sur la route des Esserts, sont actuellement déclassés par des signaux STOP (OSR 3.01), pour certains équipés de miroirs de sécurité.

En raison de ce manque de visibilité chronique, quatre cédez-le-passage seront remplacés par des «STOP» (Mesure publiée le 4 mars 2025)

La majorité des accès latéraux sont privés et ne sont pas différenciables des quelques chemins localisés sur le domaine public. Dans ces conditions, le bénéfice attendu de cette règle de priorité en terme de modération, sera sans commune mesure avec le risque accru d'accidents.

Il est également notoire que les conducteurs roulent par automatisme, lorsque l'on change une règle de priorité, l'accidentologie peut augmenter ponctuellement.

Il est dès lors proposé de renoncer à l'application de la priorité de droite en conservant la priorité à la route des Esserts, comme le prévoit l'OZ 30 à son art. 4 al. 1 let. A

Cela dit, les plantations situées dans les bermes de visibilité à proximité des carrefours, des débouchés, des trottoirs traversants, des accès privés et des accès aux habitations devraient être davantage considérées. Cela est d'autant plus important que, depuis le 1er janvier 2021, les enfants de moins de 12 ans sont autorisés à rouler à vélo sur les trottoirs en l'absence de piste ou de bande cyclable.

Un rappel aux riverains du règlement d'application de la loi sur les routes est nécessaire. De plus comme le montre la photo ci-dessous, les haies diminuent également la largeur du trottoir, ce qui va à l'encontre de la sécurité, même si la vitesse est abaissée à 30 km/h

Art. 8 Murs, clôtures, plantations (art. 39 LR)

¹ Les ouvrages, plantations, cultures ou aménagements extérieurs importants ne doivent pas diminuer la visibilité ni gêner la circulation et l'entretien ni compromettre la réalisation des corrections prévues de la route.

² Les hauteurs maximales admissibles, mesurées depuis les bords de la chaussée, sont les suivantes:

a. 60 centimètres lorsque la visibilité doit être maintenue;

Art. 9

¹ Les haies ne seront pas plantées à moins d'un mètre de la limite du domaine public.

² Les haies existantes lors de l'entrée en vigueur du présent règlement peuvent être maintenues, mais taillées selon les prescriptions de l'article 8. Les branches ne doivent pas empiéter sur le domaine public.



Photo prise au droit du n° 15

NORME DE VISIBILITE DANS LES CARREFOURS A PRIORITE DE DROITE

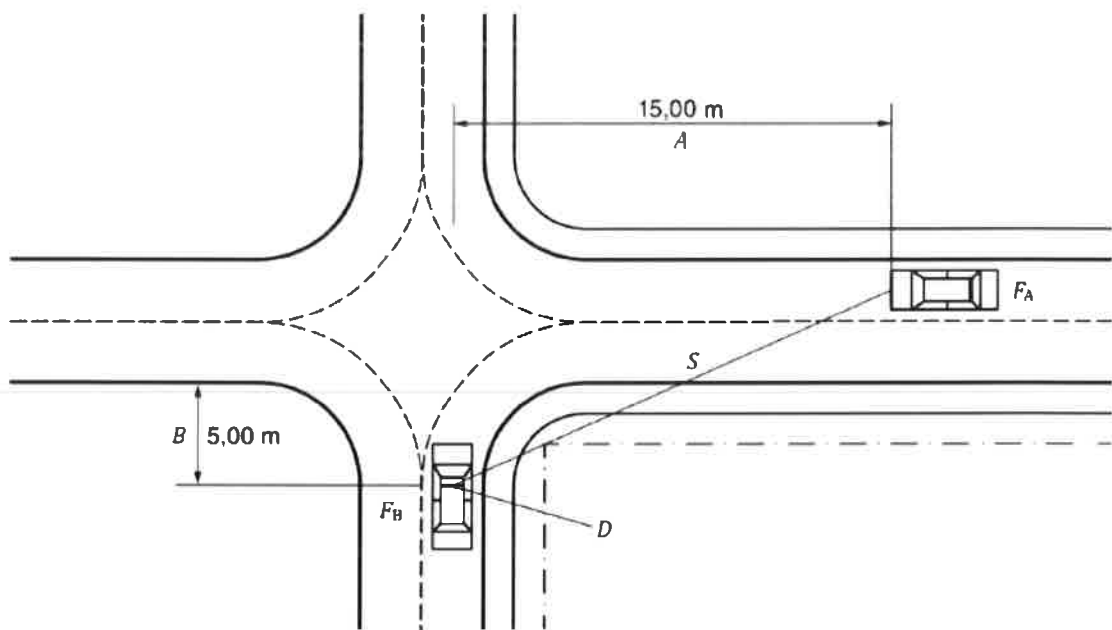
Selon la norme VSS 40 273 l'application de la **priorité de droite dans les carrefours** est soumise aux conditions suivantes:

- La standard d'aménagement et l'aspect général des branches doivent être semblables.
- Les charges de trafic des branches du carrefour doivent être du même ordre de grandeur

La sécurité à l'approche d'un carrefour découle de:

- La perceptibilité du carrefour dans l'espace
- La distance de visibilité aux carrefour

Sans déclivité et avec une vitesse d'approche de 30 km/h la distance de visibilité aux carrefours à priorité de droite doit être supérieur à 20m.



- A Distance de visibilité
- B Distance d'observation
- S Ligne de visibilité
- D Point d'observation
- F_A Véhicule prioritaire
- F_B Véhicule non prioritaire

EXTRAIT DOCUMENTATION TECHNIQUE DU BPA
VISIBILITES AUX CARREFOURS ET ACCES RIVERAINS

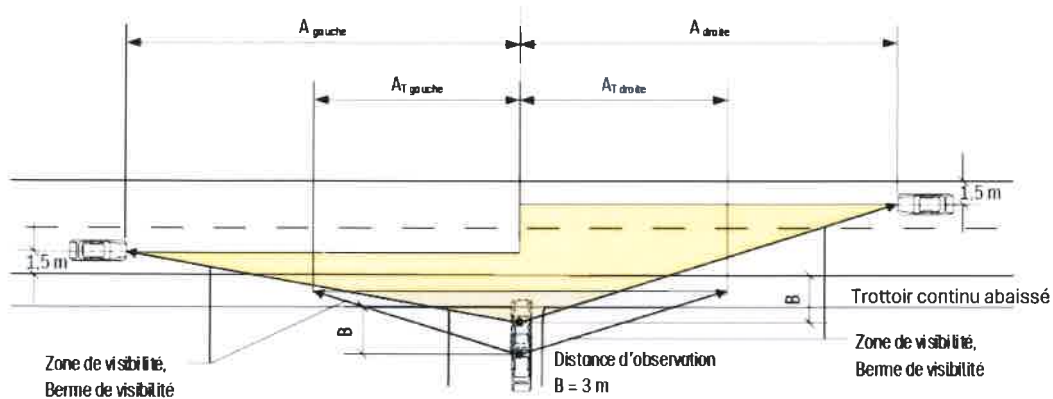


Illustration 6: Visibilité en cas de trottoir traversant

Tableau 1: distance de visibilité aux carrefours A sur la chaussée (source: VSS 40 273)

Vitesse [km/h]	20	30	40	50	60
Distance de visibilité aux carrefours A (m)	10-20	20-35	35-50	50-70	70-90

Source: VSS 40 273

Déclivité [%]	≥ -8	-6	-4	-2	> 0 (montée)
Piétons, utilisateurs d'engins assimilés à des véhicules et enfants de moins 12 ans à vélo	30	25	20	20	15



Photo prise au débouché du chemin des Ecureuils

CONCLUSIONS

Un abaissement de la limitation de vitesse questionné par le postulat de Monsieur Cloux sur tout ou partie de la route des Esserts ne pourrait être envisagée, selon la législation et la pratique cantonale actuelle, que sous la forme d'une zone 30.

Une telle zone 30 peut se justifier que sur la section la plus densément bâtie de cette route mais en aucun cas sur la section non bâtie ou partiellement bâtie.

Sur le secteur bâti sur un seul côté de la chaussée, en raison des vitesses pratiquées inhérentes au manque de perception de l'urbanisation, l'entrée d'une zone 30 pourrait se situer tout au plus à 50m à l'Ouest de l'arrêt de bus Trésy afin que celui-ci soit intégré dans la zone mais sans que le totem n'empêche le croisement d'un bus à l'arrêt ou l'alignement d'un bus au quai «Lhand».

Du côté est, la limite serait située 10m après le débouché du chemin de Mont-Riond.

Tous les chemins privés et publics situés entre ces deux portes seraient de facto, intégrés dans la dite zone.

(réf. Plan page 9)

Indépendamment de la question d'un abaissement de la limitation de vitesse, le marquage d'une ligne de bord pour guider optiquement le trafic a été prévu après la pose du revêtement définitif du côté Sud de la chaussée de la route des Esserts.

Afin d'améliorer la sécurité du trottoir franchissable, il faut veiller à l'entretien des haies qui empiètent sur l'espace public ou limitent la visibilité sur les piétons.

En complément, des potelets pourraient être placés ponctuellement là où la largeur est suffisante, afin d'éviter une utilisation abusive du trottoir par les véhicules automobiles et ceci notamment à proximité des débouchés latéraux.

Si une mise en zone 30 de ce secteur est donc légalement possible et justifiable selon les critères relevés dans ce rapport, elle n'est toutefois pas impérative.

Le recours à d'autres aménagements de modération de trafic pourraient éventuellement permettre d'apaiser les vitesses et ceci sans la mise en place d'une zone 30.

Même si selon l'OZ 30, le contrôle ultérieur n'est plus obligatoire, il resterait toutefois fortement recommandé de vérifier par la suite que les mesures mises en place suffisent à améliorer la compréhension et donc le comportement des usagers.



Dominique Brun
Conseil en législation et sécurité routière

ANNEXE 1



En localité 50 Km/h



Position du compteur:
Route des Esserts



Propriétaire des données : Canton de Vaud (DGMR-ER)

Poste : VD_MOBILE_010806

Route/RC Route des Esserts

Commune Mex (VD)

Code OFS 5489

Direction 1 (vers) Mex village

Direction 2 (vers) Lausanne

Cheseaux-sur-

Période de comptage : 04.04.2025 au 10.04.2025 (7 jours)

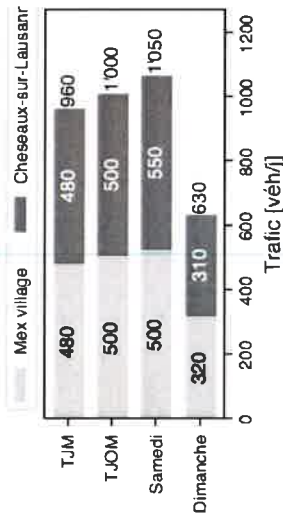
Technique de mesure Radar

Remarque

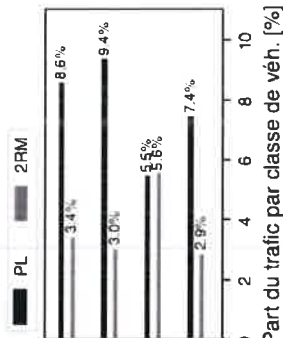
Coordonnées X / Y 2'533'330 / 1'158'720 [map.geo.admin.ch](#)



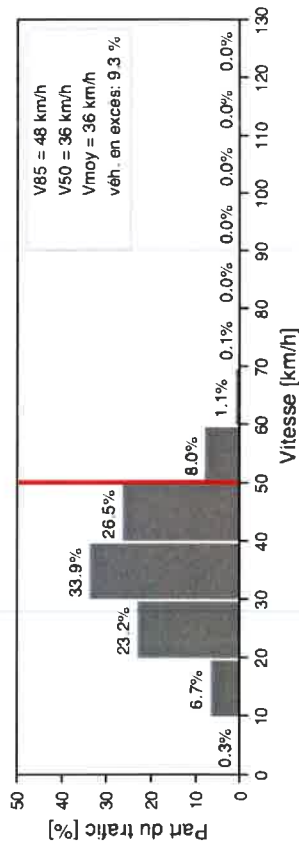
Trafic journalier [véh./j]



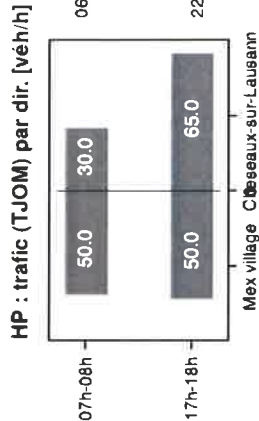
Classification du trafic (lien)



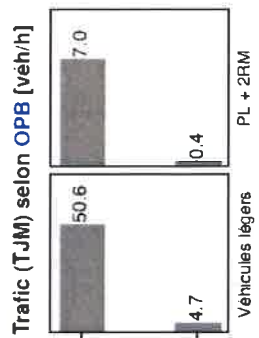
Histogramme des vitesses (limite de vitesse : 50 km/h)



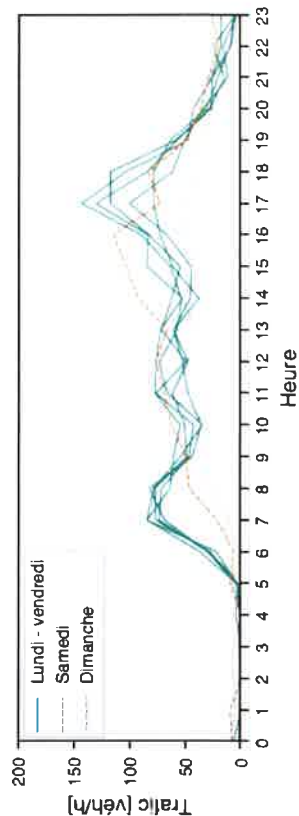
Ratio (HPM+HPS)/TJOM : 0.19



Ratio TJOM/TJM : 1.05



Trafic horaire par jour (7h=trafic de 7h00 à 7h59)



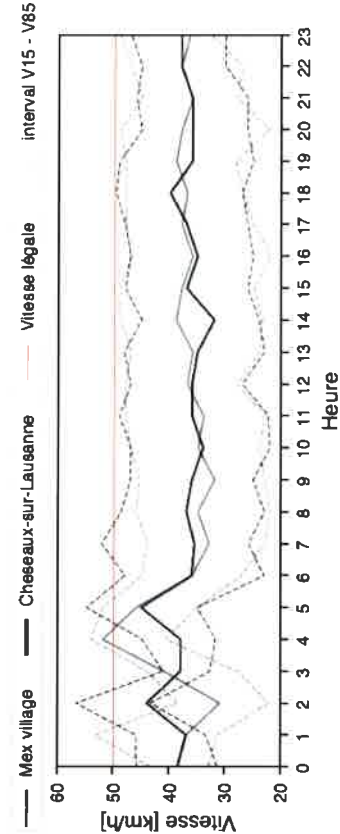
Statistiques sur le trafic moyen par classe de véhicules [véh/]

		Deux directions		Mex village	Cheseaux-sur-Lausanne
TJM	Total	960	480		480
	2R	33	20		13
	PL	80	40		40
TJOM	Total	1'000	500		500
	2R	30	19		11
	PL	95	50		45
Sam.	Total	1'050	500		550
	2R	60	35		25
	PL	60	30		30
Dim.	Total	630	320		310
	2R	18	11		7
	PL	47	24		23

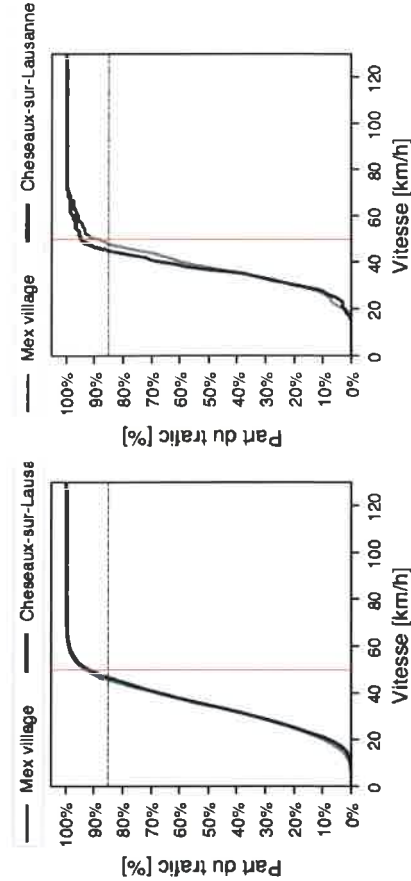
Statistiques sur les vitesses du trafic [km/h]

		Deux directions		Mex village	Cheseaux-sur-Lausanne
24h	V50	36.0	36.0	36.0	36.0
	V85	48.0	48.0	47.0	48.0
Jour	V50	36.0	36.0	36.0	36.0
	V85	48.0	48.0	47.0	48.0
Nuit	V50	38.0	39.0	39.0	38.0
	V85	48.0	49.0	49.0	46.0

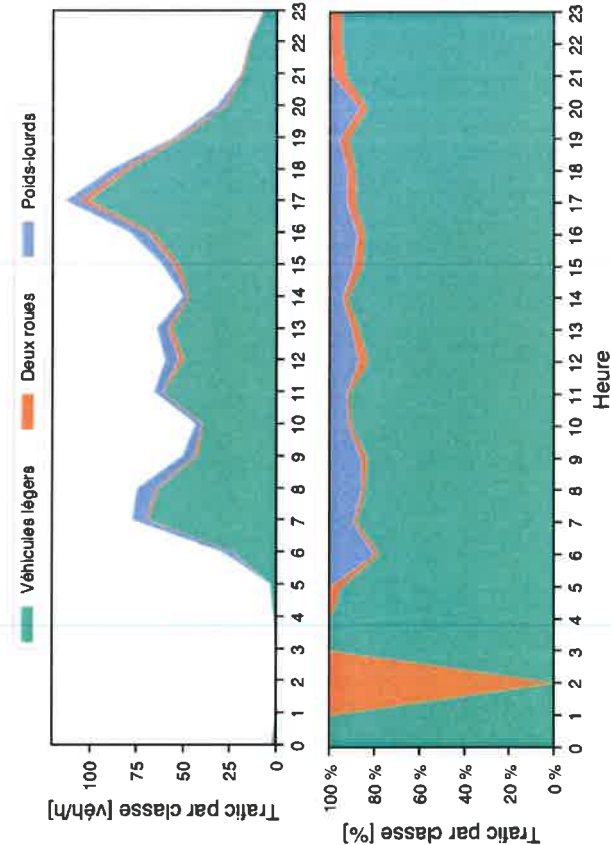
Vitesse médiane par heure par direction (TJM, 7h= de 7h00 à 7h59)



Nuit (22h - 06h)



Répartition horaire du trafic par classe de véhicules (TJOM)



ANNEXE 2



En localité 50 Km/h



Position du compteur:
Route des Esserts



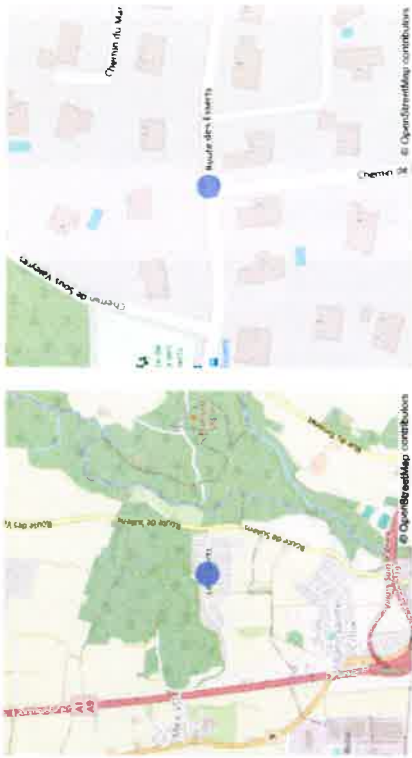
Propriétaire des données : Canton de Vaud (DGMR-ER)			
Poste : VD_MOBILE_010808			
Route/RC	Route des Esserts	Code OFS	5489
Commune	Mex (VD)	Direction 2	(vers) Lausanne
Direction 1	(vers) Mex village		
	Cheseaux-sur-Lausanne		

Période de comptage : 04.04.2025 au 10.04.2025 (7 jours)

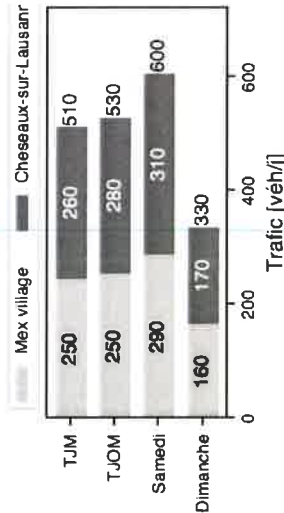
Technique de mesure
Radar

Remarque

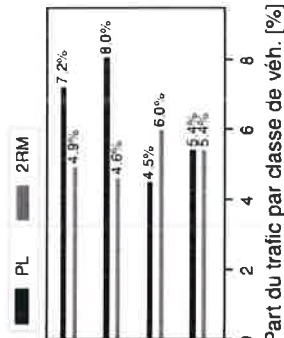
Coordonnées X / Y 2'533'210 / 1'158'730 map.geo.admin.ch



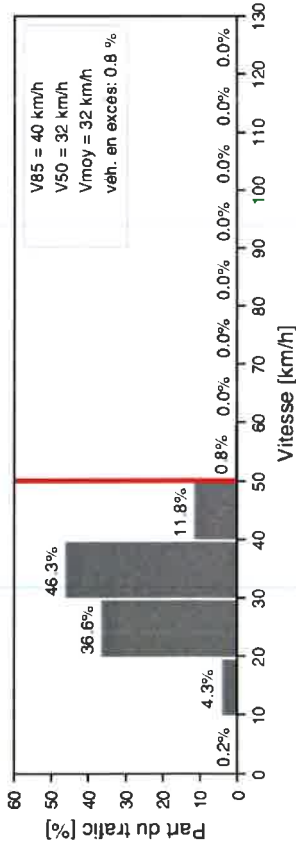
Trafic journalier [véh/j]



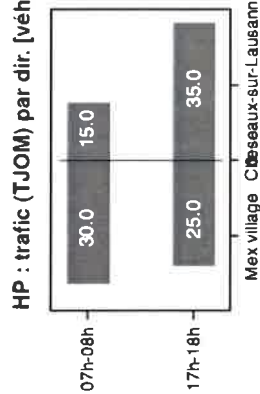
Classification du trafic (lien)



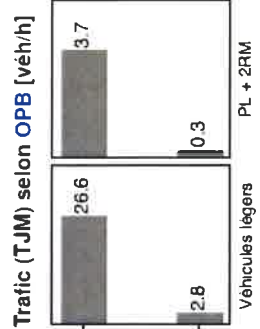
Histogramme des vitesses (limite de vitesse : 50 km/h)



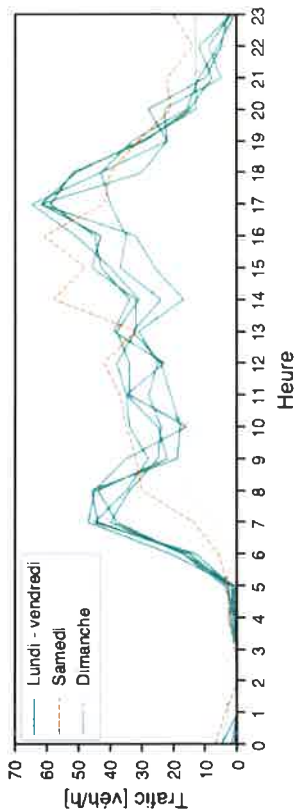
Ratio (HPM+HPS)/TJOM : 0.19



Ratio TJOM/TJM : 1.03



Trafic horaire par jour (7h=trafic de 7h00 à 7h59)



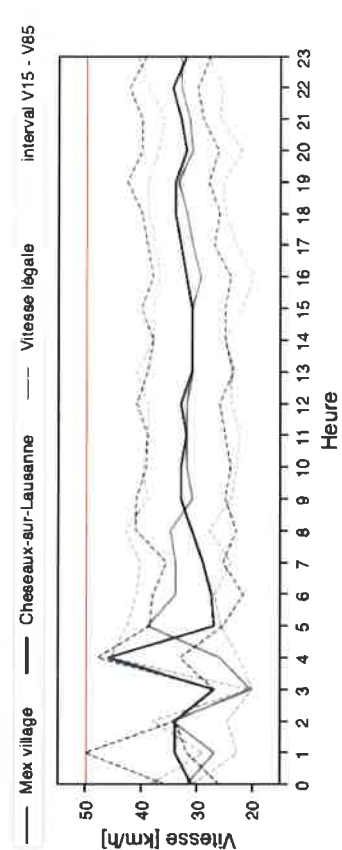
Statistiques sur le trafic moyen par classe de véhicules [véh/i]

		Deux directions		Mex village	Cheseaux-sur-Lausanne
TJM	Total	510	250	260	
	2R	25	8	17	
	PL	37	20	17	
TJOM	Total	530	250	280	
	2R	24	7	17	
	PL	42	21	21	
Sam.	Total	600	290	310	
	2R	36	13	23	
	PL	27	17	10	
Dim.	Total	330	160	170	
	2R	18	8	10	
	PL	18	13	5	

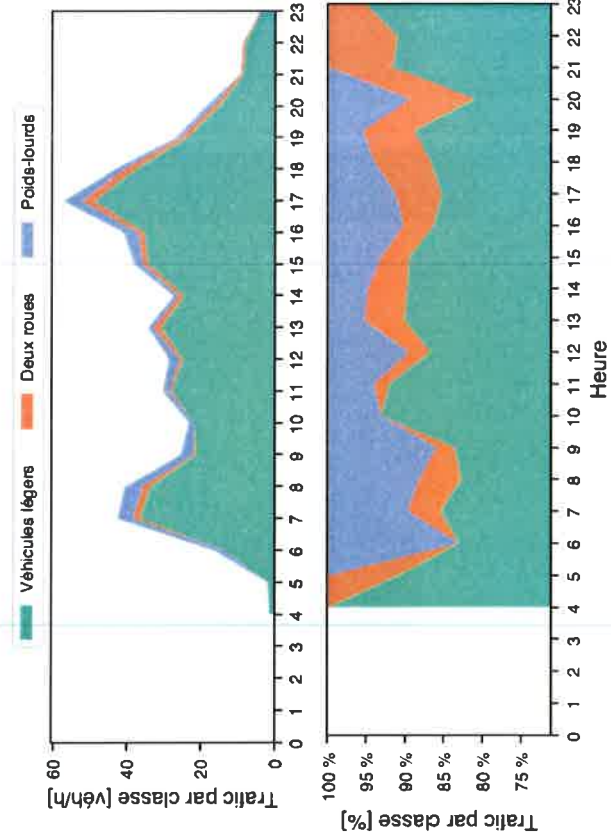
Statistiques sur les vitesses du trafic [km/h]

		Deux directions		Mex village	Cheseaux-sur-Lausanne
24h	V50	32.0	32.0	32.0	32.0
	V85	40.0	40.0	39.0	40.0
Jour	V50	32.0	32.0	32.0	32.0
	V85	40.0	39.0	40.0	40.0
Nuit	V50	33.0	33.0	33.0	33.0
	V85	42.0	40.5	43.1	

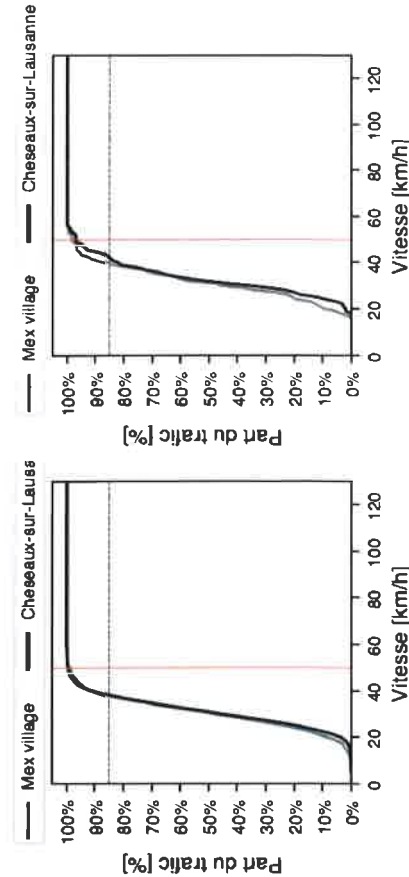
Vitesse médiane par heure par direction (TJM, 7h= de 7h00 à 7h59)



Répartition horaire du trafic par classe de véhicules (TJOM)



Jour (06h - 22h)



ANNEXE 3



En localité 50 Km/h



Position du compteur:
Route des Esserts





Rapport de comptage pour poste de mesure occasionnel (mobile) [Lexique et définitions](#)

Propriétaire des données : Canton de Vaud (DGMR-ER)			
Poste : VD_MOBILE_010807			
Route/RC	Route des Esserts		
Commune	Mex (VD)	Code OFS	5489
Direction 1	(vers) Mex village	Direction 2	(vers) Lausanne
Cheseaux-sur-Lausanne			

Période de comptage : 04.04.2025 au 10.04.2025 (7 jours)

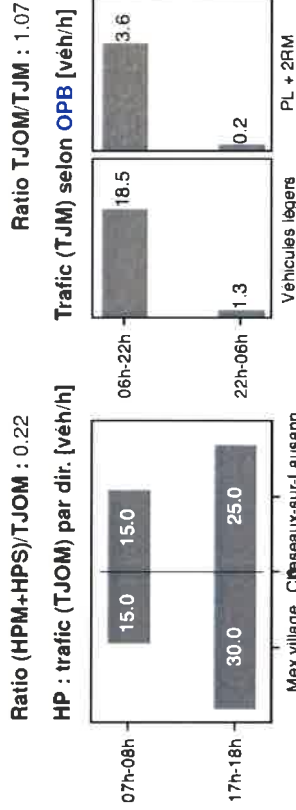
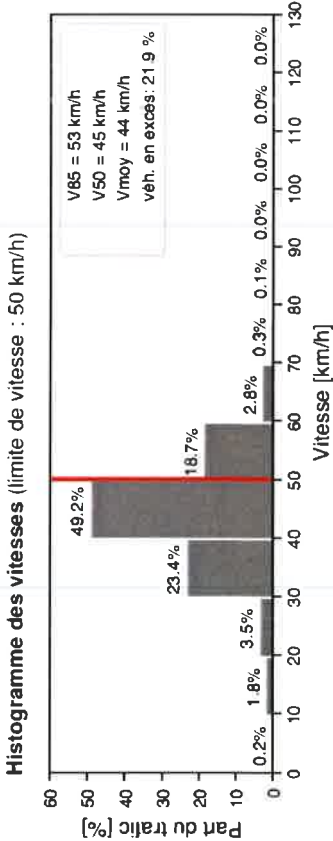
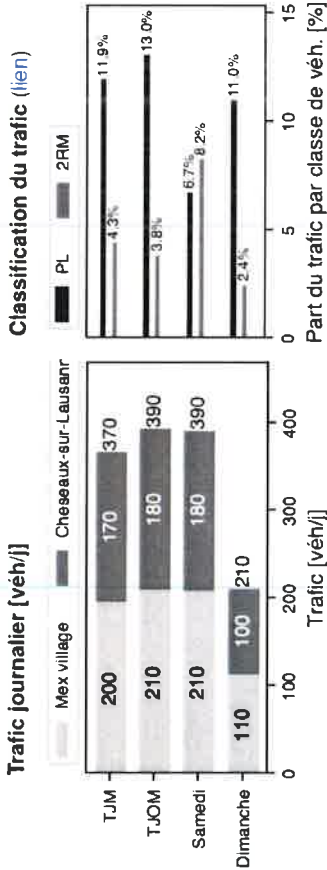
Technique de mesure

Radar

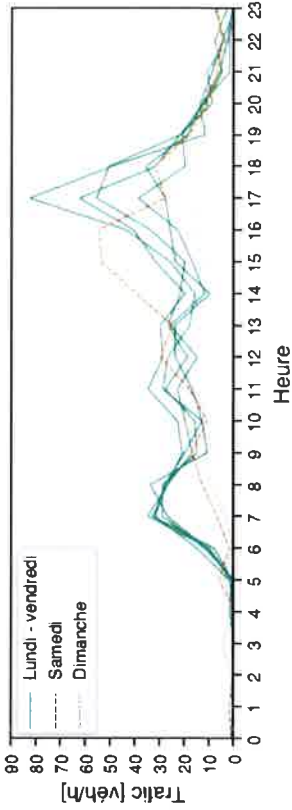
Remarque



Coordonnées X / Y 2'532'710 / 1'158'590 map.geo.admin.ch



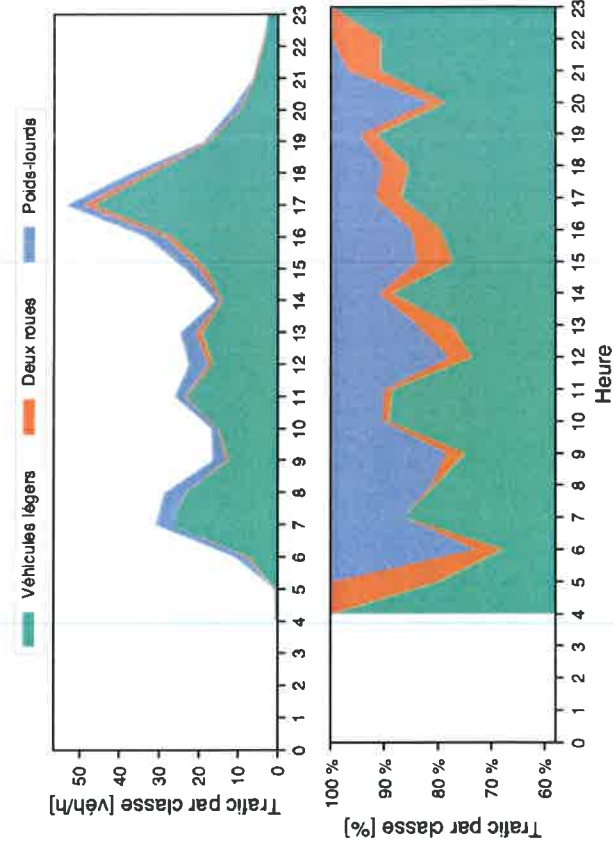
Trafic horaire par jour (7h=trafic de 7h00 à 7h59)



Statistiques sur le trafic moyen par classe de véhicules [véh/j]

Deux directions		Mex village	Cheseaux-sur-Lausanne
TJM	Total	370	200
	2R	16	12
	PL	43	22
TJOM	Total	390	210
	2R	15	11
	PL	50	25
Sam.	Total	390	210
	2R	32	23
	PL	26	11
Dim.	Total	210	110
	2R	5	3
	PL	23	10

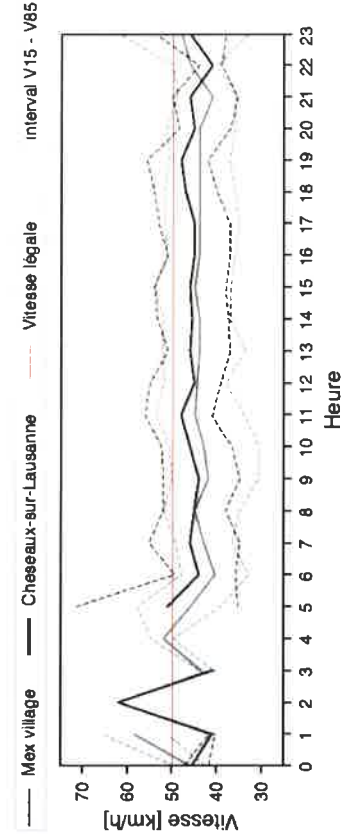
Répartition horaire du trafic par classe de véhicules (TJOM)



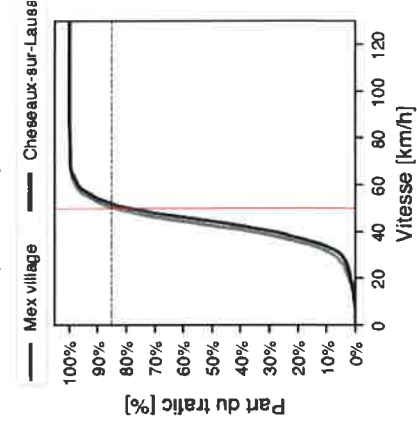
Statistiques sur les vitesses du trafic [km/h]

Deux directions		Mex village	Cheseaux-sur-Lausanne
24h	V50	45.0	44.0
	V85	53.0	52.0
Jour	V50	45.0	44.0
	V85	53.0	52.0
Nuit	V50	45.0	46.0
	V85	54.8	53.6

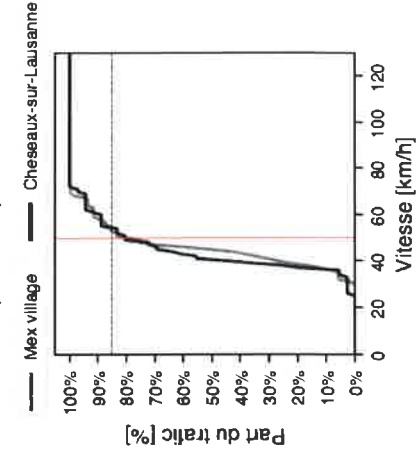
Vitesse médiane par heure par direction (TJM, 7h= de 7h00 à 7h59)



Jour (06h - 22h)



Nuit (22h - 06h)



 Mex

En localité 50 Km/h



Position du compteur:
Route des Esserts



Propriétaire des données : Canton de Vaud (DGMR-ER)

Poste : VD_MOBILE_010828

Route/RC Route des Esserts

Commune Mex (VD)

Code OFS 5489

Direction 2 (vers)

Cheseaux-sur-

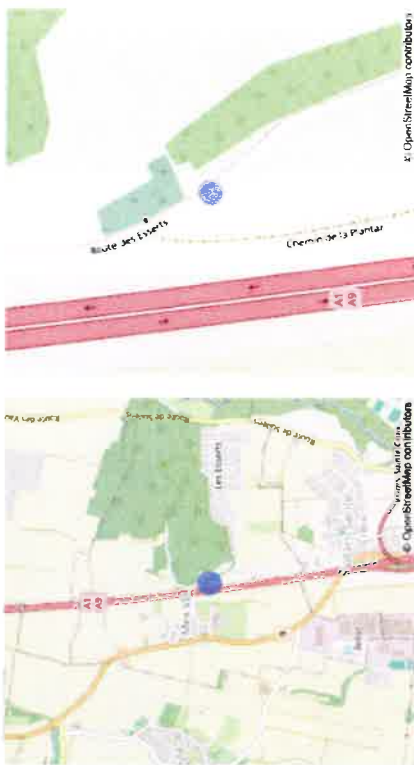
Lausanne

Période de comptage : 04.04.2025 au 10.04.2025 (7 jours)

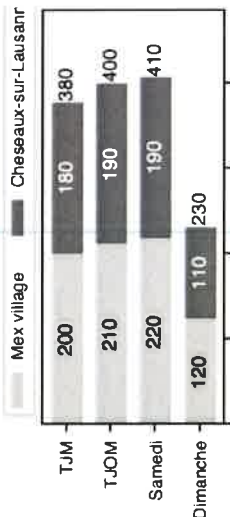
Technique de mesure Radar

Remarque

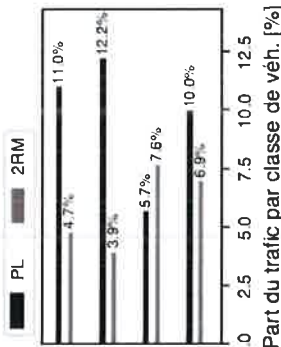
Coordonnées X / Y 2'532'400 / 1'158'790 [map.geo.admin.ch](#)



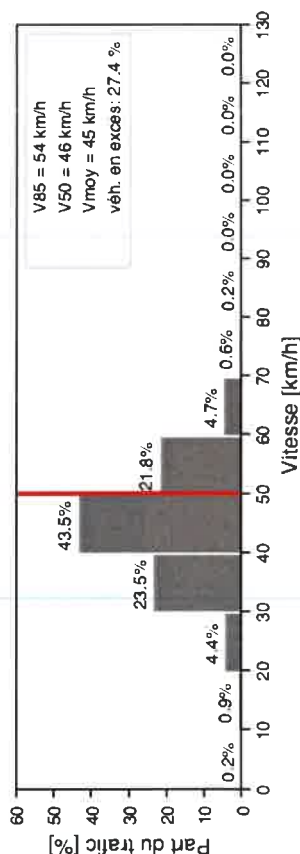
Trafic journalier [véh./j]



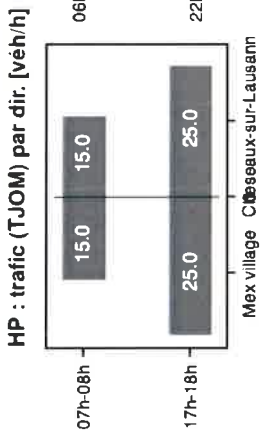
Classification du trafic (lien)



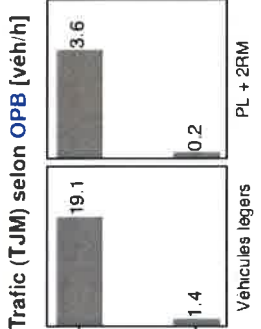
Histogramme des vitesses (limite de vitesse : 50 km/h)



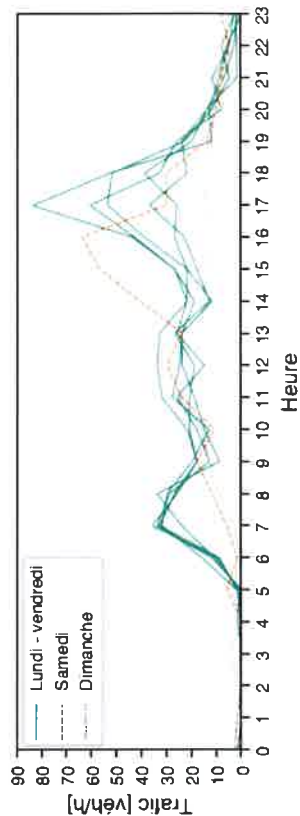
Ratio (HPM+HPS)/TJOM : 0.21



Ratio TJOM/TJM : 1.06



Trafic horaire par jour (7h=trafic de 7h00 à 7h59)



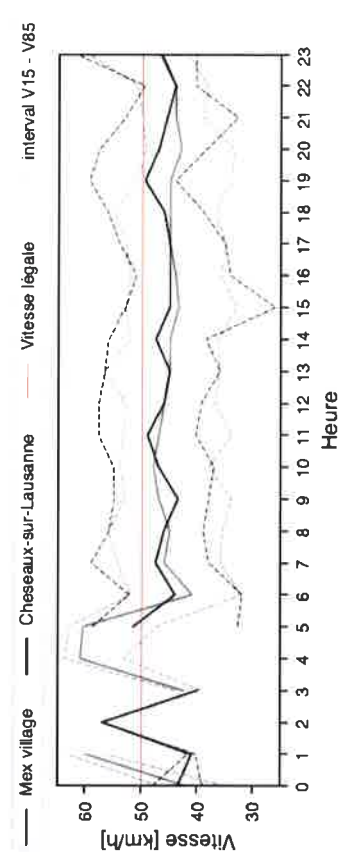
Statistiques sur le trafic moyen par classe de véhicules [véh/j]

		Deux directions		Mex village	Cheseaux-sur-Lausanne
TJM	Total	380	200	180	
	2R	18	15	3	
	PL	41	21	20	
TJOM	Total	400	210	190	
	2R	16	13	3	
	PL	49	26	23	
Sam.	Total	410	220	190	
	2R	31	25	6	
	PL	23	10	13	
Dim.	Total	230	120	110	
	2R	16	13	3	
	PL	23	10	13	

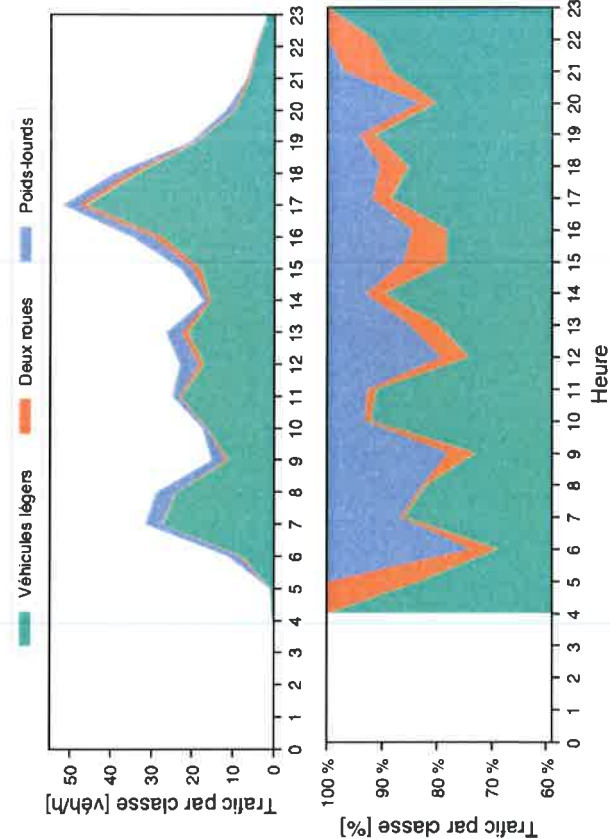
Statistiques sur les vitesses du trafic [km/h]

		Deux directions		Mex village	Cheseaux-sur-Lausanne
24h	V50	46.0	45.0	46.0	
	V85	54.0	53.0	56.0	
Jour	V50	46.0	45.0	46.0	
	V85	54.0	53.0	56.0	
Nuit	V50	45.5	48.0	44.0	
	V85	60.4	61.0	55.5	

Vitesse médiane par heure par direction (TJM, 7h= de 7h00 à 7h59)



Répartition horaire du trafic par classe de véhicules (TJOM)



Jour (06h - 22h)

