

Promotion de l'usage du vélo à Lausanne

Réponse à la motion de Monsieur L. Matthey-Doret & consorts

Réponse à la motion de Monsieur A. Bron

Réponse à la motion de Madame A. Pasche-Casadei

Demande de crédit pour le financement d'aménagements et de mesures de promotion du vélo

Rapport-préavis N° 2004/55

Lausanne, le 16 décembre 2004

Monsieur le président, Mesdames et Messieurs,

1. Objet du rapport-préavis

Par le présent rapport-préavis, la Municipalité sollicite l'octroi d'un crédit d'investissement du patrimoine administratif de 628'000 francs pour financer :

- ⇒ la réalisation d'aménagements cyclables ;
- ⇒ l'aménagement de zones de stationnement pour deux-roues et pour vélos dans le centre-ville ;
- ⇒ la réalisation d'une première étape de mixité bus/vélo sur certaines voies réservées aux bus et taxis ;
- ⇒ des actions de promotion de l'usage du vélo dans les déplacements urbains.

Elle répond en outre aux motions de :

- Monsieur Luc Matthey-Doret et consorts demandant une piste ou voie cyclable d'une largeur de 1 m 20 au minimum depuis la gare CFF jusqu'au niveau de l'axe place Chauderon - place Saint-François.
- Monsieur Alain Bron demandant la création de places de parc couvertes pour deux-roues, notamment aux abords de la gare, de la place de la Riponne et de la place de l'Europe.
- Madame Angelina Pasche-Casadei demandant l'utilisation des pentes naturelles de la ville pour favoriser la pratique des rollers, trottinettes et vélos.

De même, elle répond également à la pétition :

- du Syndicat du personnel des transports publics lausannois demandant de renoncer à l'utilisation des couloirs bus par les cycles, même à titre d'essai.

Enfin, elle propose d'admettre la création définitive d'un poste de « délégué vélo » à 80 %.

TABLE DES MATIERES

1. OBJET DU RAPPORT-PREAVIS	1
2. REPONSE A LA MOTION DE MONSIEUR LUC MATTHEY-DORET & CONSORTS	3
2.1 Historique et rappel	3
2.2 Contexte du Plan directeur communal (PDC)	3
2.3 Réponse à la motion et synthèse des propositions	4
3. REPONSE A LA MOTION DE MONSIEUR ALAIN BRON	5
3.1 Historique et rappel	5
3.2 État de la situation	5
3.3 Réflexions de base	6
3.4 Propositions	6
4. REPONSE A LA MOTION DE MADAME ANGELINA PASCHE-CASADEI	6
4.1 Historique et rappel	6
4.2 État de la question au sujet des skates et rollers	7
4.3 État de la question au sujet du vélo	8
4.4 Accessibilité dans les transports publics	8
4.5 Propositions	9
5. REPONSE A LA PETITION DU SYNDICAT DU PERSONNEL DES TRANSPORTS PUBLICS LAUSANNOIS	9
5.1 Historique et rappel	9
5.2 Réponse à la pétition	10
6. INFORMATION ET PROMOTION	11
6.1 Généralités	11
6.2 Propositions	11
7. INCIDENCE SUR L'EFFECTIF DU PERSONNEL – CREATION DEFINITIVE D'UN POSTE DE "DELEGUE VELO" A 80%	14
8. PROJETS D'AMENAGEMENTS CYCLABLES	15
9. QUARTIERS 21 – DEVELOPPEMENT DURABLE	16
10. ASPECTS FINANCIERS	16
10.1 Coût des travaux et des mesures de promotion	16
10.2 Charges financières annuelles	17
11. CONCLUSIONS	17

2. Réponse à la motion de Monsieur Luc Matthey-Doret & consorts

2.1 Historique et rappel

Déposée le 3 septembre 1996¹, la motion de M. Luc Matthey-Doret & consorts a été développée et, après discussion, renvoyée directement à la Municipalité pour étude et rapport lors de la séance du Conseil communal du 8 octobre 1996².

Cette motion demandait la création d'une piste ou d'une voie cyclable d'une largeur de 1 m 20 au minimum depuis la gare CFF jusqu'au niveau de l'axe place Chauderon - place Saint-François. Une première réponse à cette motion a été donnée dans le cadre du rapport-préavis n° 90 présenté au Conseil communal dans sa séance du 2 mai 2000³. La réponse proposait :

"Pour l'avenue Ruchonnet :

1. *de conserver le statu quo pour ce qui est du sens descendant ;*
2. *de cautionner, pour la partie inférieure du sens montant, une **solution permettant aux cycles d'emprunter la voie de droite actuelle**, ouverte au mouvement de tourner à droite en direction du chemin de Mornex et de l'avenue de Savoie et autorisée aux bus ;*
3. *d'étudier les capacités du trottoir droit montant pour accueillir le balisage d'une bande cyclable, dans la partie supérieure, en amont de l'avenue de Savoie ;*
4. *de mettre en place une **présélection de tourner à gauche au droit du carrefour de l'avenue de Savoie**, à l'intention des cyclistes désirant emprunter le chemin de Villard.*

Pour le pont Chauderon :

5. *compte tenu du fait que la chaussée, ainsi que l'ensemble du balisage routier, ont été entièrement refaits en septembre 1991, de maintenir la situation actuelle à court terme et d'étudier, pour le moyen-long terme, la suppression d'une voie de circulation permettant l'intégration de deux bandes cyclables, de part et d'autre de la chaussée, et de réaliser une étude de détail pour la recherche d'une solution facilitant un accrochage optimal de ces deux bandes au droit des carrefours d'extrémité. "*

Lors de la séance du Conseil communal relative à l'adoption du rapport-préavis précité, la commission chargée de son examen a estimé les mesures insuffisantes et a proposé de refuser la réponse donnée à la motion Matthey-Doret. Le Conseil communal a confirmé la proposition de la commission. A ce jour, les points 2 et 4 susmentionnés ont été réalisés.

2.2 Contexte du Plan directeur communal (PDC)

Les axes de l'avenue Ruchonnet, du pont Chauderon et de l'avenue de la Gare font partie, dans la hiérarchisation du réseau définie par le Plan directeur communal (PDC), du réseau principal B, constituant des tronçons de la "petite ceinture" protégeant le centre-ville du trafic de transit. L'axe de la rue des Terreaux - place Saint-François - avenue du Théâtre, quant à lui, fait partie du réseau de distribution modéré. En matière d'objectifs en faveur des cyclistes, les principes cités dans le PDC sont les suivants :

- ⇒ *étendre le réseau des bandes et pistes cyclables sur le réseau principal et de distribution (principe 88)*
- ⇒ *sur le réseau de desserte, améliorer le confort des piétons et des cyclistes, notamment par la régulation de la signalisation lumineuse (principe 89)*

¹ BCC 1996, tome II, p. 290

² BCC 1996, tome II, pp. 542-549

³ BCC 2000, tome I, pp. 529-546

- ⇒ *définir un schéma d'itinéraires sûrs et praticables pour des déplacements de courte et moyenne distances qui tiennent compte des pôles d'activités, des équipements et de la topographie (principe 91)*
- ⇒ *étudier, lors de la conception de tout aménagement ou réaménagement routier, des possibilités de favoriser un trafic cycliste sûr et commode (principe 92)*
- ⇒ *développer un réseau qui assure des itinéraires continus basés sur une hiérarchisation du réseau et qui prend en compte des rabattements sur des axes lourds TC (principe 93)*

Par ailleurs, dans la conclusion du chapitre « 4.6 Les deux-roues légers », le Plan directeur communal préconise d'appliquer, selon l'importance hiérarchique du réseau considéré, les dispositions ci-après :

- ⇒ *pour le réseau principal A et B, en cas d'aménagement d'un itinéraire deux-roues, les mesures nécessaires de protection (pistes, voire bandes cyclables et régulation lumineuse)*
- ⇒ *pour le réseau de distribution, des itinéraires mixtes ou éventuellement des bandes cyclables à contresens*

2.3 Réponse à la motion et synthèse des propositions

En complément de la réponse à la motion Matthey-Doret, les nouvelles mesures d'aménagement proposées pour les cyclistes entre la Gare et le plateau de Chauderon – Saint-François sont résumées ci-après. Certains détails d'exécution pourraient être influencés par les aménagements liés à la restructuration du réseau *tl* avec l'arrivée du métro m2.

Avenue Ruchonnet

- Sur le tronçon montant entre l'avenue de Savoie et l'avenue Marc-Dufour, autoriser les cycles à utiliser le trottoir complété à son débouché par l'aménagement d'une rampe sécurisant la réinsertion des cycles sur la chaussée.

Carrefour de Chauderon sud

- Aménager une voie d'accès pour les cycles en provenance de l'avenue Ruchonnet et aboutissant à un sas devant les présélections;
- Adapter le débouché du contresens cyclable sur le chemin des Croix-Rouges par l'aménagement d'un sas sur la contre-allée de Ruchonnet.

Pont Chauderon et Carrefour de Chauderon nord

- Autoriser la circulation des cycles sur le trottoir est, en direction de Beaulieu. Aménager une rampe pour sécuriser la réinsertion des cycles sur la chaussée, en lien avec l'aménagement existant au carrefour de Chauderon nord.

Chauderon – Place Bel-Air

- Baliser une bande latérale optique au nord de la rue des Terreaux entre l'arrêt *tl* "Bel-Air" et le débouché de la rue du Maupas;
- Élargir la voie de circulation entre la place Chauderon et la place Bel-Air et créer un sas pour cyclistes au débouché sur la place Bel-Air.

Avenue du Théâtre

- Améliorer l'accessibilité à la piste cyclable par une modification de la bordure au niveau du débouché de la rue des Magnolias

Le plan et la description détaillée de ces aménagements figurent en annexe au présent rapport-préavis.

3. Réponse à la motion de Monsieur Alain Bron

3.1 Historique et rappel

Le 2 mai 2000, M. Alain Bron a déposé une motion demandant la création de places de stationnement couvertes pour les cycles et motocycles en proposant trois lieux : les places de la Gare, de la Riponne et de l'Europe. Cette motion a été développée le 26 septembre 2000 et renvoyée à la Municipalité pour étude et rapport⁴.

En date du 12 novembre 1998, M. Alain Bron avait déjà adressé à la Municipalité, sur ce même thème, une question écrite (n° 14) qui traitait de l'augmentation perceptible du nombre de deux-roues au centre-ville de Lausanne, et en particulier aux abords de la gare CFF. Il demandait également s'il était prévu, à l'image de ce qui se pratique dans d'autres villes, d'équiper des places couvertes. Dans sa réponse, la Municipalité avait souligné l'augmentation progressive du nombre de places deux-roues sur le territoire communal⁵. Elle avait également mentionné les réflexions menées dans le but d'améliorer l'offre dans le secteur de la gare et rappelé que les oppositions formulées à l'encontre des couverts pour deux-roues aux abords de la place n'avaient pas permis leur réalisation. La Municipalité avait répondu qu'elle n'excluait pas la possibilité de présenter des projets de places couvertes pour deux-roues dans certains cas précis où l'environnement le permettait.

De plus, en complément à la motion de M. Alain Bron, M. Alain Faucherre a également adressé une question écrite (n° 35), le 23 mai 2000, afin de demander des précisions quant aux mesures prévues aux abords de la gare, notamment pour les vélos. La réponse à cette question a été donnée par la Municipalité⁶ en mentionnant le fait que des démarches étaient en cours pour officialiser les places couvertes sises sur la parcelle n° 5986 propriété des CFF, ainsi que pour la création d'un parc deux-roues sur la parcelle du LO située à l'angle de la rue du Simplon et du passage des Saugettes. Ces deux projets sont aujourd'hui réalisés.

3.2 Etat de la situation

Force est de constater que depuis une bonne dizaine d'années, la demande de places deux-roues est en constante augmentation au centre-ville. Les observations faites aux abords de la place de la Gare démontrent que les utilisateurs recherchent avant tout une proximité immédiate pour stationner leur engin. Ce comportement tend à une sur occupation des places de proximité immédiate et à une sous occupation des places plus éloignées. De plus, la dimension de l'espace occupé par un deux-roues a augmenté d'environ 20% (le balisage de la largeur des cases deux-roues est passé de 80 cm à 100 cm).

Pour répondre à la demande croissante, l'offre en ville a été augmentée en fonction des possibilités. Le nombre de places deux-roues sur le territoire communal est ainsi passé de quelque 5'650 unités en 1995 à environ 6'200 unités à fin 2003, incluant 300 places équipées de dispositifs antiviol pour les vélos aux abords des générateurs de trafic importants (gare, Ouchy, Bellerive, Mon-Repos). Il est à signaler également que, dans le cadre du préavis sur le réaménagement de la rue Centrale, de nouveaux supports pour vélos ont été prévus. De son côté, le Plan des aménagements extérieurs, lié au plan partiel d'affectation (PPA) du Flon, prévoit quatre zones de stationnement pour les deux-roues, dont une aux abords de la place de l'Europe.

En ce qui concerne la couverture de places deux-roues, il existe, à ce jour, une zone de 45 places couvertes, sises sous la marquise de la poche Est de la place de la Gare, ainsi que quelques places couvertes dans le passage sous le pont CFF de l'avenue d'Ouchy et sous les escaliers de la placette du Tunnel (cycles uniquement). Dans le reste de la ville, il n'y a actuellement pas d'offre en places de stationnement couvertes pour les deux-roues accessibles au public. Les couverts existants (CHUV, bâtiments communaux, écoles, université, etc.) sont situés sur du domaine privé.

⁴ BCC 2000, tome II, pp.191-192

⁵ BCC 1998, tome II, p. 391

⁶ BCC 2001, tome I, p. 110

Dans le cadre de l'établissement du Plan général d'affectation (PGA), un article traite spécifiquement de la réglementation du stationnement des deux-roues et des cycles.

3.3 Réflexions de base

La possibilité de réaliser des couverts pour les deux-roues (motorisés ou non) a donné lieu à plusieurs réflexions. Premièrement, la question de l'intégration architecturale a été évaluée en tenant compte, notamment, des difficultés rencontrées à ce jour sur le domaine public, telles que l'emprise au sol, l'esthétique et la présence d'activités commerciales. Le nombre d'emplacements pouvant être retenus s'avère relativement restreint, ce type de construction étant difficile à intégrer au centre-ville. Deuxièmement, le coût de réalisation d'un couvert pour deux-roues ou vélos a été évalué en tenant compte des modèles disponibles sur le marché, sachant que la couverture d'un engin motorisé est estimée à quelque 1'200 francs l'unité et la couverture d'un vélo à quelque 600 francs l'unité. En raison de l'importance de ces montants, le Comité des Espaces Publics (CEP) a donné un préavis défavorable pour le financement de couverts pour deux-roues sur le domaine public et a demandé de privilégier la recherche d'emplacements naturellement couverts pour y baliser des cases de stationnement. Il a en outre été décidé de donner une priorité d'investissement en faveur de la création de nouvelles cases deux-roues ou vélos sur le domaine public.

En outre, afin d'améliorer l'usage des places deux-roues existantes, il est proposé de mettre en place des potelets entre les cases de stationnement deux-roues sur les emplacements importants du centre-ville. Cette solution permet d'empêcher le stationnement des voitures sur les cases deux-roues, d'éviter les chutes en cascade, et de sécuriser les cycles avec un cadenas.

3.4 Propositions

Afin de répondre partiellement à la demande du stationnement couvert pour les deux-roues, il est donc proposé de favoriser le développement de places de parc pour ces derniers sur les emplacements naturellement couverts.

Dans le centre-ville, il est envisagé, sur les zones sensibles de stationnement deux-roues de plus de 25 cases, de poser des potelets intermédiaires pour éviter le vol, les chutes en cascade et le stationnement des voitures. Il est estimé que ces emplacements représentent un total d'environ 1'000 places deux-roues. A raison d'un potelet pour 5 cases en moyenne, ce sont ainsi quelque 200 unités qui seront posées. Le choix définitif du type de potelet et de leurs implantations tiendra compte des contraintes locales, notamment celles liées à l'entretien de la voirie.

Pour ce qui est des vélos, il est proposé, aux abords des pôles importants, de mettre en place des supports spécifiques munis de dispositifs antivol, tels que ceux existant devant la gare CFF, à Ouchy, à Bellerive ou à Mon-Repos. Ce seront ainsi quelque 10 supports de 15 places chacun qui seront posés. A titre d'exemple, il est proposé la pose de tels supports sur le nouveau parking deux-roues des Saugettes, dans le secteur de la Riponne, ainsi qu'aux abords des zones piétonnes.

4. Réponse à la motion de Madame Angelina Pasche-Casadei

4.1 Historique et rappel

Le 2 mai 2000, Mme Angelina Pasche-Casadei a déposé une motion traitant des pentes naturelles de Lausanne⁷. Cette motion a ensuite été développée puis renvoyée à la Municipalité pour étude et rapport le 26 septembre 2000. Dans sa motion, Mme Pasche-Casadei souligne que « *la topographie lausannoise est trop souvent un argument pour s'opposer à une politique cohérente de circulation pour les vélos dans la ville de*

⁷ Motion de Mme Angelina Pasche-Casadei, "Les pentes naturelles de Lausanne - un avantage pour tous en toute sécurité", déposée le 2 mai 2000

Lausanne. » Elle demande à la Municipalité de favoriser l'usage des moyens de locomotion, tels que vélo, roller et trottinette en « *utilisant les pentes naturelles de la ville* ».

Elle demande plus précisément d'étudier des « *solutions permettant de délimiter un circuit routier (chemins, rues de quartier, routes secondaires) du haut de Lausanne jusqu'au bord du lac et praticable à tout moment pendant la belle saison* ». Pour la remontée, l'accès doit être facilité et avantageux avec les CFF et les *tl*.

Par cette motion, elle invite à « *une démarche complémentaire au rapport-préavis n° 90⁸, de façon à ce que la sécurité des jeunes et des piétons ne s'arrête pas aux pistes proposées dans le rapport-préavis en question* ». Elle demande également d'engager une politique globale qui tienne compte des usagers non motorisés. Cette motion doit être traitée distinctement pour ce qui est *des engins assimilés à des véhicules* (rollers, trottinettes, skates) et pour les cycles.

4.2 Etat de la question au sujet des skates et rollers

Le 22 novembre 1994, M. Marc Vuilleumier avait déposé une motion similaire⁹ qui avait été renvoyée à la Municipalité pour étude et rapport. Sa motion demandait d'étudier la possibilité de créer une "descente de ville en site propre" en faveur des patineurs. Le rapport-préavis n° 79¹⁰ du 4 mars 1999 avait répondu à cette motion en indiquant les possibilités d'intervention dans le cadre légal existant. Un des éléments de réponse à cette motion fut la réalisation d'un espace mixte piétons - rollers à la Vallée de la Jeunesse, qui a été mis en place en mai 1998. Ces essais avaient alors débouché sur une évaluation faite sous forme de sondage auprès des usagers¹¹ (piétons et rollers). Celle-ci avait permis de montrer que :

- l'expérience tentée à la Vallée de la Jeunesse a été globalement concluante et qu'elle permet, moyennant une bonne information, de satisfaire pleinement la grande majorité des utilisateurs;
- ce concept, sans être remis en question, ne saurait toutefois être transporté ailleurs en ville; une étude préalable à sa mise en place restant indispensable.

En revanche, la proposition faite à l'époque par le motionnaire consistant à fermer totalement ou partiellement certaines rues, deux ou trois soirs par semaine, du 1^{er} mai au 30 septembre, avait été jugée trop difficilement réalisable. En effet, la situation est fort différente de celle de la Vallée de la Jeunesse puisqu'il s'agit de routes ouvertes au trafic routier dont toute fermeture régulière nécessite au préalable la publication des mesures de police dans la Feuille des avis officiels (FAO). En cas d'opposition lors de cette procédure, la Municipalité doit pouvoir justifier l'interdiction du trafic automobile, en démontrant que l'intérêt des rollers est suffisamment important pour qu'il l'emporte sur celui des usagers de la route.

En outre, pour éviter que la responsabilité du propriétaire de la route ne soit engagée, il deviendrait nécessaire de faire des aménagements relativement importants, définitifs ou provisoires, afin d'assurer la sécurité des rollers (pose d'un revêtement routier adéquat, suppression des obstacles, réalisation de zones de dégagement, pose de filets, etc.). Enfin, il avait été démontré qu'un service d'ordre de plusieurs personnes, disposant de moyens de liaison, devait être assuré par les adeptes du roller, la police municipale ne pouvant fournir ni le matériel ni le personnel nécessaire.

A cet effet, la possibilité de fermer l'avenue Louis-Vulliemin à certaines occasions et de la réserver aux rollers et skates avait été envisagée. L'Office fédéral des routes, amené à se prononcer sur la pertinence de cette idée, avait rappelé la notion de proportionnalité d'une telle mesure et la question de la responsabilité du propriétaire de l'axe considéré. Tant la Ville que des représentants du roller avaient alors décidé de renoncer à ce projet.

⁸ Préavis N° 90 "Promotion de l'utilisation du vélo à Lausanne" du 20 mai 1999

⁹ Bulletin du Conseil communal (BCC) 1994, tome II, p. 1069

¹⁰ Rapport-préavis n° 79 "Réponse à la motion Vuilleumier", du 4 mars 1999

¹¹ "Vallée de la jeunesse, Évaluation de la cohabitation piétons - Rollers-skaters", service de la circulation, 09.1999

Pour revenir à la motion déposée par Mme Angelina Pasche-Casadei, l'association « La Fièvre », représentant reconnu parmi les usagers du roller, a également été consultée sur cette question. Elle a rappelé que les types d'usagers du roller, comme les cyclistes, sont multiples. Selon les représentants de cette association, l'ouverture d'un tronçon de rue en site propre ne présente un intérêt qu'à la condition d'assurer une continuité du haut en bas de la ville. En outre, une telle mesure s'adresserait essentiellement aux adeptes chevronnés, ce qui s'effectue déjà lors de manifestations occasionnelles. Une ouverture de tels tronçons pourrait attirer des usagers non aptes à maîtriser la pente, avec les risques d'accidents qui peuvent s'ensuivre. Une forte proportion d'entre eux recherche avant tout des possibilités de promenades à plat et utilise, par exemple, le parcours du littoral qui présente un cadre agréable et une bonne continuité entre le parc Bourget et Ouchy.

Enfin, la révision partielle de l'Ordonnance sur la circulation routière (OCR), en vigueur depuis le 1^{er} août 2002, permet de clarifier les possibilités d'utilisation sur le domaine public des *engins assimilés à des véhicules* (patins à roulettes, trottinettes, vélos d'enfants). Les modifications apportées à cette ordonnance¹² autorisent notamment l'usage des *engins assimilés à des véhicules* sur tous les trottoirs et espaces réservés aux piétons, sur les pistes cyclables, sur la chaussée des zones à 30 km/h et sur la chaussée des routes secondaires dépourvues de trottoir et à faible trafic au moment où elles sont parcourues. Il est désormais nécessaire de disposer d'un minimum de recul afin d'apprécier les effets et conséquences de cette révision de l'ordonnance dans le contexte lausannois.

4.3 Etat de la question au sujet du vélo

La question d'un itinéraire global en site propre du haut en bas de la ville n'apporte pas de réponses réelles aux besoins des cyclistes qui utilisent le vélo comme moyen de déplacement. A la différence des *engins assimilés à des véhicules*, les cycles sont considérés comme un mode de transport ayant sa place sur la chaussée. La réponse à donner pour sécuriser et favoriser l'utilisation du vélo en milieu urbain consiste avant tout à sécuriser les axes principaux et secondaires à fort trafic, à rétablir des possibilités de connexion pour les cycles afin de leur éviter des détours (contresens cyclables ou dérogations), et à développer les zones de mixité sous forme de zones à 30 km/h par exemple. L'acceptation par le Conseil communal, en mai 2000, du rapport-préavis n° 90 "Promotion de l'utilisation du vélo à Lausanne" et les réalisations qui ont suivi illustrent les efforts récemment consentis pour favoriser ce mode de déplacement en ville de Lausanne.

La promotion, ainsi que le traitement des demandes et doléances des usagers, font partie du cahier des charges du délégué deux-roues qui s'occupe également de l'animation du Groupe deux-roues légers (GDRL). Ce groupe intègre des représentants d'associations d'usagers, telles que l'association transports et environnement (ATE) ou Cyclic (association pour la promotion du vélo en région lausannoise). Dans ce cadre, et dans un esprit constructif, toutes les demandes et projets sont examinés et évalués du point de vue des usagers.

4.4 Accessibilité dans les transports publics

La question de l'accessibilité dans les transports publics revient souvent sur le devant de la scène lorsque l'on parle de complémentarité des modes de déplacement, d'ascenseur urbain ou du Plan directeur. Actuellement, les trottinettes sont autorisées, sans surtaxe, dans tous les véhicules des *tl*, à condition qu'elles soient pliées.

Pour les vélos, il est possible de les charger dans les métros (m1 et m2), ainsi que sur les porte-vélos des lignes interurbaines au tarif forfaitaire de 3 francs la course (état été 2004). L'accès aux vélos est interdit sur toutes les lignes de bus urbaines. Une motion "*des tl remonte-pente pour les vélos*" a été déposée le 24 septembre 2002 par Mme Germond et M. Bourquin. Cette motion demande la gratuité ou un tarif préférentiel pour le transport des vélos sur les lignes de métro, ainsi que la possibilité de les transporter sur certaines lignes de bus nord-sud, à titre d'essai.

¹² Ordonnance sur la Circulation Routière (OCR), art 50, alinéa 1

Le rapport sur l'"*intégration du métro m2 du point de vue de l'aménagement du territoire*"¹³ souligne également la nécessité *d'aménager les stations et les véhicules afin de faciliter l'accès et le stationnement des vélos*. Cette notion de complémentarité est également citée dans le décret du Conseil d'Etat de septembre 2002¹⁴.

4.5 Propositions

La réflexion menée dans le cadre de la motion Vuilleumier s'est poursuivie par une évaluation des essais réalisés à la Vallée de la Jeunesse. Depuis lors, la modification de la Loi sur la circulation routière et des ordonnances d'application a permis de prendre en compte les rollers, skates et trottinettes en tant qu'*engins assimilés à des véhicules*. Cette modification de la loi ne permet toutefois pas de répondre à la motion de Madame Angelina Pasche-Casadei pour ce qui est d'une descente en site propre de la ville de Lausanne. En effet, la loi ne prévoit pas de réserver, de manière régulière, des artères à l'usage exclusif des rollers et skates, pour des questions de proportionnalité, et il n'est pas possible d'autoriser une mixité sur des axes à fort trafic.

Il est rappelé en outre que la Vallée de la Jeunesse reste accessible en permanence pour les adeptes de la descente en roller, skate, trottinettes. De même, le littoral est ouvert à ces modes de déplacement de manière continue entre le parc Bourget et la place du Port. A l'occasion de la journée du 22 septembre 2002 "En Ville, sans ma voiture !", ainsi que durant la semaine olympique, les quais d'Ouchy et de Belgique ont été fermés à la circulation, offrant ainsi un espace supplémentaire aux *engins assimilés à des véhicules*.

5. Réponse à la pétition du Syndicat du personnel des transports publics lausannois

5.1 Historique et rappel

Depuis l'approbation du Plan directeur communal en mai 1995, la Ville de Lausanne a entrepris des efforts importants en termes d'aménagements en faveur des piétons (élargissement de trottoirs, îlots centraux, nouvelles traversées piétonnes), des transports en commun (voies réservées, signalisation lumineuse différenciée, nouveaux abribus) et des cyclistes (bandes et pistes cyclables). La question de l'espace à attribuer à chaque mode de déplacement sur une voirie exigüe et fortement sollicitée a été fréquemment soulevée et des solutions mixtes ont parfois été recherchées.

En 1997, sous l'impulsion du Groupe Deux-Roues Légers (GDRL), la question de la mixité bus-vélos sur certaines voies réservées aux bus avait été lancée. De son côté, le parti du Centre des Jeunes avait déposé une pétition munie de 1'103 signatures *demandant d'augmenter le nombre de pistes cyclables partout où cela était possible et d'être autorisés à emprunter les pistes réservées aux bus, estimant qu'il était moins dangereux d'être dépassés par un bus toutes les 6-7 minutes que d'être frôlés en permanence par des voitures*.

Parallèlement, une évaluation avait été menée en collaboration avec la Direction des tl. Celle-ci avait débouché, en juillet 1997, sur un avant-projet résumant les conditions d'essai de circulation mixte vélos/bus sur une dizaine de couloirs bus à plat ou descendants, où la sécurité des cycles pouvait ainsi être améliorée, sans interférer avec la circulation des bus de manière sensible. Avant qu'une décision officielle de l'Autorité ne soit prise à ce sujet, une pétition avait été lancée par le Syndicat du personnel des transports publics lausannois, demandant d'interdire la circulation des cycles dans les voies réservées aux bus tl, même à titre d'essai. Cette pétition - remise à la Municipalité le 15 août 1997 - a récolté quelque 2'500 signatures, provenant en partie d'usagers cyclistes qui espéraient que de véritables infrastructures à leur intention (pistes cyclables) soient créées. Le texte suivant a été signé par les pétitionnaires :

¹³ "m2 Métro Ouchy-Epalinges, Intégration du métro m2 du point de vue de l'aménagement du territoire", Canton de Vaud, département des infrastructures, novembre 2001

¹⁴ "Exposé des motifs et projet de décret concernant la participation de l'Etat au financement de la réalisation du Métro M2 entre Ouchy et Les Croisettes (Epalinges)", Conseil d'Etat, septembre 2002,

Cyclistes conscients, parents, usagers et conducteurs tl demandent à la Municipalité de Lausanne de ne pas autoriser la circulation des cycles dans les voies réservées au trafic des bus tl, même à titre d'essai. Notre demande se fonde sur trois objectifs :

1. *Respecter la sécurité des cyclistes.*
2. *Éviter l'aggravation des conditions de travail des conducteurs tl.*
3. *Renoncer à entraver l'amélioration de la vitesse commerciale des véhicules des transports publics.*

Suite au dépôt de cette dernière pétition, la Municipalité avait décidé de mettre en suspens la question des essais de mixité, d'analyser plus en profondeur les demandes faites par les pétitionnaires et de reprendre ce sujet à un moment plus opportun.

Lors de l'adoption en mai 2000 du rapport-préavis n° 90 "Promotion du vélo à Lausanne", le Conseil communal avait alors voté un amendement soutenant l'idée d'exécuter des essais de mixité dans les voies bus à la descente.

Une norme de l'Union des professionnels suisses de la route (VSS), traitant du *guidage du trafic des deux-roues légers sur des routes avec transports publics*, a été éditée en décembre 2000¹⁵. Cette norme amène une base nouvelle permettant d'appliquer des critères précis afin de déterminer le guidage approprié des cycles, en fonction de la pente et de la largeur de voirie disponible.

Pour terminer, il est important de relever que, au vu des différentes demandes liant l'usage du vélo et des transports publics, la Direction des transports publics lausannois a décidé, en été 2003, de mettre sur pied un groupe de travail intégrant les communes du réseau d'agglomération, le Canton, les représentants des usagers cyclistes et ceux du Syndicat du personnel des transports publics. Son objectif est de mettre en place un concept global permettant de favoriser un transfert des usagers motorisés vers une mobilité douce combinant l'utilisation du vélo et des transports publics. A ce titre, les questions relatives aux conditions d'utilisation mixte de certains couloirs bus, au transport des vélos ainsi qu'au stationnement et aux services à proposer aux usagers font partie du cahier des charges de cette étude. Un concept global intégrant deux phases de réalisation sera proposé pour le début 2005.

5.2 Réponse à la pétition

Groupe de travail transports en commun – vélos

Les réflexions menées par le groupe de travail *transports en commun – vélos* ont permis de mettre en avant un certain nombre d'éléments soulignant la nécessité d'une vision globale entre ces deux modes de déplacement. Un mandat pour une première phase d'étude a été confié par les *tl* à un bureau d'études externe qui a été chargé :

- d'évaluer les groupes-cibles d'usagers pouvant faire l'objet d'un report modal depuis les transports individuels motorisés vers les transports publics et le vélo ;
- d'évaluer le potentiel d'utilisation combinée transports publics - vélo pour les communes du réseau d'agglomération et en fonction de différents secteurs topographiques ;
- de donner une série de stratégies et de mesures à mettre en place au niveau de l'agglomération pour parvenir aux objectifs fixés.

En parallèle, un travail a été mené avec le Syndicat du personnel des transports publics et les associations d'usagers cyclistes afin de connaître les attentes et contraintes respectives. Ainsi, des essais et observations

¹⁵ Norme SN 640 064 "Guidage du trafic des deux-roues légers sur des routes avec transports publics", déc. 2000. Les normes VSS servent de base de référence correspondant à l'état de la technique et des conceptions généralement admises en matière d'aménagement routier et d'urbanisme.

ont été réalisés tant dans le domaine de l'accessibilité aux véhicules que dans celui du partage de l'espace. L'état d'esprit positif et constructif de cette démarche et des différents intervenants est à souligner.

Calendrier et propositions

Une deuxième phase d'étude financée par les *tl* est prévue pour le début de l'année 2005. Cette phase aura pour but de préciser le plan des mesures à mettre en oeuvre par les communes impliquées et intéressées par la question de la complémentarité entre vélos et transports publics. Elle permettra également de définir les engagements respectifs des communes, des *tl* et des associations d'usagers dans le cadre de cette démarche qui pourra débiter concrètement à partir de l'année 2005.

Enfin, il est à relever que la Ville a reçu un courrier courant novembre 2004 de la part des initiateurs de la pétition. Ce document fait état de la satisfaction du Syndicat du personnel des transports publics lausannois par rapport au déroulement de la démarche entreprise de manière globale entre les communes, les *tl* et les associations d'usagers. Ainsi, les initiateurs ont décidé de suspendre momentanément leur pétition, n'estimant pas nécessaire dans les conditions actuelles d'obtenir une réponse de la part de la Municipalité avant la présentation des mesures qui seront issues des démarches en cours.

Il est cependant utile de relever que les résultats provisoires résultant des observations effectuées dans le cadre des réflexions en cours tendent à démontrer une ouverture possible vers une cohabitation dans les voies bus descendantes et sous certaines conditions au plat. Le groupe de travail concerné souhaite toutefois que la mise en place d'aménagements mixtes vélo/*tl* soit encore liée à des règles émanant d'une vision d'ensemble cohérente au niveau des communes de l'agglomération. Un montant est réservé dans le cadre de ce rapport-préavis pour la mise en place d'une première étape de réalisation. L'évolution de ce dossier pourra encore faire l'objet d'une information dans le cadre du prochain *rapport-préavis transport de l'Agenda 21*.

6. Information et promotion

6.1 Généralités

Les expériences menées dans d'autres villes suisses ou européennes montrent que, pour favoriser et développer l'utilisation des modes de transports non-polluants, il est nécessaire de compléter les aménagements mis en place par des mesures de promotion et d'information. Une information à large public vise avant tout à mettre en avant les avantages individuels et collectifs liés à l'utilisation du vélo et des modes de transport non polluants en milieu urbain afin de sensibiliser la population et de convaincre de nouveaux adeptes.

Les remarques du public enregistrées lors des différentes interventions ont permis de mettre en évidence un besoin réel en terme d'information, de promotion et de sensibilisation. Les moyens mis en oeuvre à ce jour méritent d'être poursuivis et approfondis.

6.2 Propositions

Il est proposé de renforcer les mesures mises en place à ce jour sous la forme d'une information plus régulière dans les vecteurs existants (site Internet, communiqués de presse) et sous la forme de nouveaux vecteurs d'information (carte cyclable et campagne d'informations).

Information sur le site Internet de la Ville

Les pages concernant le vélo sur le site Internet officiel visent un public intéressé spécifiquement par les déplacements à vélo. Une mise à jour de ces pages est apportée régulièrement avec de nouvelles informations liées aux développements récents en matière de vélo à Lausanne. Les articles et pages Internet publiés à ce jour ont eu un impact positif auprès du public, manifesté par différentes questions adressées par courrier électronique au délégué deux-roues. Ces résultats tendent à souligner l'intérêt d'une information traitant des

déplacements non motorisés. A l'avenir, un dossier traitant des moyens de mobilité répondant aux critères du développement durable pourra faire l'objet d'une information spécifique.

A titre d'exemple, les sujets cités ci-dessous présentent un intérêt certain pour le public :

- règles de comportement liées à la sécurité et conseils d'équipement ;
- nouveautés en terme d'aménagements cyclables ;
- utilisation du vélo à l'école, pour les achats et dans l'entreprise ;
- avantages apportés par l'utilisation du vélo en ville (budget, santé) ;
- complémentarité avec les transports publics.

Les thèmes présentés seront en outre complétés par des réponses aux questions fréquemment soulevées et liées à la mobilité douce.

Carte des itinéraires cyclables

Les contacts établis par le délégué deux-roues au cours de différentes actions de sensibilisation ou dans le cadre des groupes de travail ont mis en avant une certaine méconnaissance du public au sujet des diverses possibilités de cheminement en vélo dans l'agglomération. De nombreux usagers potentiels ont signalé leur appréhension liée à la pente et à la pression du trafic automobile tout en admettant ne pas connaître les possibilités de cheminements disponibles hors des axes principaux. Une carte des itinéraires cyclables recommandés permettra de répondre à cette demande en indiquant les axes conseillés, en tenant compte de la topographie, des charges de trafic, des aménagements sécurisés et des possibilités de rabattement sur le rail ou le métro. Cette carte permettra de mettre en avant les avantages du vélo pour les déplacements quotidiens, ainsi que les possibilités de transports combinés. Elle pourra également servir de vecteur d'informations et de promotion auprès des associations, dans les écoles ou dans les entreprises. Il est à signaler que des cartes similaires sont déjà éditées dans la majorité des grandes villes de Suisse (Genève, Zürich, Berne, etc.) et ont fortement contribué à transmettre une image positive du vélo en milieu urbain.

Le projet de carte cyclable lausannoise sera basé sur le plan officiel établi en collaboration avec Lausanne-Tourisme et les Imprimeries Réunies de Lausanne (IRL). Le découpage et le graphisme seront identiques de façon à en faciliter la lecture. L'index des rues au verso sera également conservé. La carte indiquera les itinéraires recommandés, ainsi que les informations spécifiques destinés aux cyclistes (agissements en cas de vols et d'accidents, localisation des marchands et réparateurs de cycles, possibilités de louer des vélos, possibilités d'utiliser le métro, ascenseurs autorisés aux cycles, etc.).

Le tirage prévu sera de 30'000 exemplaires pour une distribution gratuite - comme pour le plan de Ville officiel - et ciblée : par exemple dans les commerces de cycles, dans les offices de tourisme, auprès des associations cyclistes, ainsi que dans les postes de police de quartiers et les bâtiments administratifs. La réalisation et l'édition de la carte seront effectuées par la Ville, en collaboration avec différents partenaires afin d'en limiter les coûts. A ce jour, des partenaires tels que Lausanne-Tourisme ou Cyclic¹⁶ (pour les conseils et suggestions sur les choix d'itinéraires) se sont montrés favorables à une telle collaboration. La réalisation de la carte cyclable sera également accompagnée d'une information, sous forme d'affichage et d'annonces dans la presse, comme sur le site Internet de la Ville, de façon à sensibiliser les différents usagers à la présence des cycles et à signaler l'existence de cette carte cyclable gratuite.

Information et sensibilisation

Dans une deuxième étape, et afin de compléter les mesures de promotion liées à la carte cyclable et au site Internet, il est également proposé de réaliser une information liée à la circulation routière et au comportement à adopter dans le trafic. Cette information se fera par la publication d'une brochure à distribuer de la même manière que la carte cyclable. Elle sera également complétée par une campagne d'affichage.

¹⁶ Association pour la promotion du vélo en région lausannoise

Projet de prêt-vélo

Suite à une initiative émanant de SOS-Travail (réinsertion de personnes sans emploi) et Pôle-sud (atelier boguet), un avant projet de prêt-vélo avait été étudié en 1995 sous la direction du service d'urbanisme. Par la suite, un soutien de principe à ce projet avait été donné par la Municipalité qui avait alors invité les initiateurs à préciser le leur.

Une étude technique plus poussée avait ensuite été confiée à l'Association Transports et Environnement (ATE) sous mandat de SOS-Travail afin de définir les principes d'organisation applicables au contexte lausannois. En 1998, dans leur rapport final, l'ATE et SOS-Travail avaient proposé de créer une entreprise sociale pour gérer le prêt de vélos (PME adaptée à l'accueil et à la formation de personnes exclues du marché du travail). Un concept d'exploitation sous forme de prêt ou de location en libre service avait été défini. La Municipalité avait alors décidé de poursuivre les discussions avec les auteurs du projet, sous la direction de la sécurité sociale et de l'environnement.

Lors d'une rencontre entre les représentants de Formation Mode d'emploi (anciennement SOS-Travail), de l'ATE, du service social et du travail et du service de la circulation en mars 2002, les initiateurs du projet ont indiqué leur intention de renoncer à poursuivre ce projet. Cette décision était notamment motivée par les expériences faites dans le domaine de l'entreprise sociale, dont la forme a depuis lors été jugée inadaptée pour un tel projet.

Par contre, des systèmes de prêt-vélo existent déjà dans d'autres villes importantes (Genève, Bienne, Berne, Zürich, Thoune) et fonctionnent tous grâce à l'engagement de requérants d'asile en programme d'occupation ou de formation. Cette solution est fort appréciée, tant pour l'image perçue par le public, pour la formation de ces personnes, que pour la réussite de tels projets. A cet effet, la FAREAS (Fondation pour l'accueil des requérants d'Asile) a été approchée et s'est déclarée très séduite par l'inscription d'un tel projet dans le cadre de ses programmes d'occupation et de formation tout en indiquant qu'elle ne disposait pas elle-même des ressources humaines et financières pour mener la direction de ce projet.

Toutefois, à fin 2003, une association indépendante nommée *Lausanne Roule*¹⁷ a été créée dans le but de mettre en place et de gérer un système de prêt-vélo à Lausanne. Cette association a obtenu une collaboration de la FAREAS, permettant ainsi d'inscrire ce projet dans le cadre des programmes de formation pour l'été 2004. *Lausanne Roule* travaille également avec différents partenaires médias.

Sur le principe, la Ville de Lausanne soutient le développement de ce système de prêt-vélo. Un apport financier spécifique pour le lancement de ce projet a été apporté dans le cadre de l'Agenda 21. Le prêt de vélos *Lausanne Roule* a été ouvert au public durant les mois de mai à octobre 2004.

Au vu du succès rencontré au cours de l'année 2004 et de l'excellente collaboration entre les auteurs du projet, le public et notre administration, l'opération sera renouvelée dès l'année 2005. Un soutien financier sera apporté par le biais du présent rapport-préavis pour l'année 2005. Cet objet sera ensuite inscrit dans le cadre du budget de la Direction des travaux et sera soumis à une évaluation annuelle.

Projet Bypad+

Le projet BYPAD (BicYcle Policy AuDit) est un projet de recherche européen intégré au programme SAVE II de la Commission européenne Transport et Énergie (DG TREN) et qui a pour but d'évaluer la politique menée en faveur du vélo dans différentes villes. Ce projet s'est déroulé sous la direction de Langzaam Verkeer, un organisme spécialisé dans le domaine de la mobilité basé en Belgique, la Fédération Européenne des Cyclistes (ECF) et l'Austrian mobility Research (AMOR), de septembre 1999 à mars 2001. Le projet BYPAD a permis de développer un outil d'évaluation de la politique cyclable menée dans différentes villes européennes, de tailles et de structures variables, telles que Troisdorf (Allemagne, 75'000 hab), Grenoble (France, 150'000 hab), Birmingham (Angleterre, 1 million hab). Ces villes ont ainsi pu cibler les développements possibles en matière de politique cyclable et de promotion de l'utilisation du vélo.

¹⁷ Association Lausanne Roule, rue du Simplon 4, 1004 Lausanne

En raison de ce succès, un nouveau projet, nommé BYPAD+, a été lancé en 2003. Il doit servir à diffuser l'utilisation des outils mis en place dans le projet BYPAD, au travers d'un deuxième cycle d'évaluation avec les nouvelles villes intéressées par une telle évaluation. Sur le fond, le projet BYPAD+ s'inscrit dans la politique de promotion du vélo soutenue par la Ville, ainsi que dans l'esprit de l'agenda 21 et du développement durable. Une participation de la Ville de Lausanne à ce projet a ainsi été décidée et financée par le biais du fonds communal pour le développement durable ainsi que par un subventionnement fédéral (Office fédéral des routes).

7. Incidence sur l'effectif du personnel Création définitive d'un poste de "délégué vélo" à 80%

Un poste de délégué deux-roues a été créé, notamment grâce à l'impulsion du Groupe Deux-Roues légers (GDRL) et en lien direct avec la politique communale des déplacements. Dans un premier temps, ce poste a été mis en place, à l'essai, pour une durée de trois ans (rapport-préavis n° 90 "Promotion du vélo à Lausanne", adopté le 2 mai 2000, voir). Il a en outre été décidé de faire une réévaluation des besoins à la fin de la période d'essai.

Le délégué deux-roues est entré en fonction le 1er novembre 2000. La mise en place de ce poste a permis, suite à une période d'intégration dans les différents groupes de travail, de créer un échange entre les usagers et les autorités, de regrouper les questions relatives aux déplacements en vélo dans le cadre de l'Administration communale, de mettre l'accent sur la réalisation progressive des itinéraires cyclables définis dans le Plan directeur communal et sur la promotion de ce mode de déplacement en milieu urbain.

Les activités du délégué se sont portées, par exemple, sur l'élaboration de nouveaux projets d'aménagements cyclables, sur le suivi et la prise en compte des deux-roues légers dans les différents projets d'aménagement, sur l'animation et l'information au sein du Groupe Deux-Roues Légers (GDRL) et dans diverses représentations, telles que la SVK/CORAC (Conférence Suisse des responsables en aménagements Cyclables), VeloCity (Congrès Européen) ou Bypad+ (évaluation des politiques cyclables). Un accent a également été mis sur la promotion du vélo comme moyen de déplacement, notamment par une participation à la préparation des journées "En ville sans ma voiture" ainsi que par la participation à diverses expositions en lien avec la mobilité durable. Plusieurs pages d'information sur le site Internet officiel de la Ville de Lausanne ont également été élaborées.

Du côté des autres agglomérations importantes de Suisse, il est à relever que Bâle, Zürich et Berne ont mis en place, depuis plusieurs années, des postes traitant spécifiquement des questions liées aux piétons et aux vélos "*Fachstelle Fuss und Veloverkehr*". Pour chacune de ces agglomérations, le suivi des aménagements cyclables et de la promotion du vélo représente au minimum un à deux postes à plein temps. La ville de Genève, quant à elle, possède un poste spécifiquement dédié à la communication et à la promotion de la mobilité douce et un poste dédié au suivi technique et au développement des aménagements cyclables.

A l'image de ce qui se fait dans ces villes, l'expérience réalisée jusqu'à ce jour à Lausanne a montré qu'un poste de délégué vélo répondait à un besoin réel. Cette fonction a permis d'accélérer la réalisation et l'étude d'un certain nombre de projets, tout en instaurant progressivement une sensibilité à la problématique des déplacements à vélo dans les groupes d'étude concernés. C'est pourquoi la Municipalité a décidé de maintenir ce poste de façon définitive, avec un taux occupation de 80 % permettant d'assurer les tâches liées à la promotion et au développement des aménagements cyclables. Ce poste est rattaché à la division « Espaces Publics » du nouveau service des routes et de la mobilité de la Direction des travaux. Une collaboration étroite est établie avec la division « Mobilité » de ce même service en ce qui concerne la planification de la mobilité douce.

Evolution du poste

Pour des questions de clarté, il a été décidé de renommer le poste de "délégué deux-roues" en "délégué vélo". Cette appellation est plus en adéquation avec le cahier des charges du poste. A moyen terme, il apparaît utile d'envisager un poste de délégué à la mobilité douce qui pourrait regrouper les tâches effectuées actuellement par le délégué aux piétons et par le délégué aux deux-roues.

8. Projets d'aménagements cyclables

Les expériences menées à ce jour ont permis de constater que les aménagements cyclables - à l'exception de l'itinéraire cyclable du littoral - ne font généralement pas l'objet de projets individuels liés à une demande de crédit spécifique par voie de préavis. La réalisation de nouveaux aménagements cyclables est ainsi essentiellement liée aux autres projets d'aménagement urbains et aux opportunités d'intervention, généralement dans le cadre des travaux des services industriels, ou du service des routes et de la mobilité.

Ainsi, la division « Mobilité » du service des routes et de la mobilité dispose d'un crédit-cadre¹⁸, principalement destiné à des travaux de réfection du balisage routier ou d'adaptation de la signalisation lumineuse suite à des interventions des autres services communaux. D'un montant de 120'000 francs, ce crédit-cadre offre également la possibilité de réaliser de nouveaux projets de petite ampleur. Toutefois, l'expérience de ces trois dernières années démontre l'utilité d'un tel crédit permettant d'intervenir tant sur les nombreux chantiers effectués sur la voirie par les services précités, que lors de la réalisation de projets routiers imprévus, voir mineurs, exécutés sur le compte des crédits-cadre annuels de différents services et décidés dans le cadre de la structure *espace public* de la Ville. Le financement de nouveaux aménagements cyclables dépend essentiellement de l'opportunité offerte par les travaux réalisés sur ces crédits durant l'année. Or, de nombreux aménagements cyclables (bande cyclable, sas vélos ou contresens cyclable) pourraient se faire pour eux-mêmes, sans attendre un éventuel chantier et sans dépendre du solde de ces crédits. A titre d'information, les études d'aménagements cyclables en cours et ne figurant pas dans des préavis spécifiques peuvent se résumer à :

- projets de bandes cyclables montantes ou au plat (environ 4 km au total, comme par exemple des projets sur l'avenue des Figuiers, l'avenue des Boveresses, des compléments sur la route d'Oron) ;
- nouveaux contresens cyclables ;
- mise en place de nouveaux sas vélos dans les carrefours.

Ces objets, actuellement à l'étude, ne disposent d'aucun financement propre. Dans ce but, un montant global est demandé pour une durée estimée à quatre ans. A fin 2008, un bilan sera effectué afin de déterminer l'opportunité d'un renouvellement.

Ce montant permettra non seulement de réaliser de nouveaux projets d'aménagements cyclables tels que précités, mais également de répondre aux demandes régulières traitées par le Comité des Espace Publics (CEP). Une partie de ce montant sera en outre affectée aux aménagements cyclables réalisés en liaison avec les stations du futur métro m2.

9. Quartiers 21 - développement durable

Les propositions d'aménagement et de promotion décrits dans ce rapport-préavis permettent de répondre, dans une large mesure, aux attentes émises par la population lausannoise en matière de mobilité à vélo dans le cadre du processus « Quartiers 21 ». Les demandes évoquées à ce sujet dans la majorité des ateliers d'innovation concernent :

- le développement du réseau cyclable,
- la mise en place de dispositifs de stationnement pour les vélos,
- la complémentarité avec les transports publics.

¹⁸ Préavis n° 2004/34 du 9 septembre 2004 "Rénovation et extension de la voirie, marquage routier, rénovation et extension du réseau des collecteurs publics, rénovation et extension du réseau de distribution d'eau et échanges périodiques des compteurs d'eau - crédits-cadre annuels 2005".

Le développement du réseau cyclable est présenté ci-avant, dans le chapitre 2 (itinéraire cyclable entre la gare et Chauderon / Saint-François) et dans le chapitre 8 (nouveaux aménagements cyclables). La mise en place de nouveaux dispositifs de stationnement pour les vélos est proposée dans le chapitre 3. Enfin, la question de la complémentarité entre les vélos et les transports publics est traitée dans le chapitre 8 (réponse à la pétition du Syndicat du personnel des transports publics lausannois).

En outre, d'autres thèmes abordés lors des ateliers d'innovation, tels que le développement d'un système de prêt de vélos en libre service ou la création d'une carte cyclable trouvent une réponse dans le chapitre 6 (information et promotion).

En conclusion, il convient de rappeler que les principes d'aménagement proposés dans ce rapport-préavis sont conformes à l'état d'esprit du développement durable tel que défini dans le rapport-préavis n° 155 du 8 juin 2000 relatif à la « Mise en place d'un Agenda 21 en Ville de Lausanne », en donnant une large place aux aspects touchant à la promotion de la mobilité douce.

10. Aspects financiers

10.1 Coût des travaux et des mesures de promotion

La demande de crédit porte sur un montant de 628'000 francs estimé sur la base des prix en vigueur au début 2004.

Cet investissement se décompose comme suit :

Itinéraire cyclable Gare - Chauderon - Saint-François

• <i>Service des routes et de la mobilité</i>			
génie-civil - aménagements divers	fr.	30'000.-	
signalisation et balisage	fr.	50'000.-	
régulation lumineuse	fr.	<u>22'000.-</u>	fr. <u>102'000.-</u>

Création de places de stationnement pour les deux-roues et de supports pour vélos

• <i>Service des routes et de la mobilité</i>			
fourniture et pose de 200 potelets individuels (500 francs l'unité)	fr.	100'000.-	
fourniture et pose de 10 supports de 15 vélos chacun (4'500 francs l'unité)	fr.	45'000.-	
signalisation et balisage	fr.	<u>7'000.-</u>	fr. <u>152'000.-</u>

Réalisation d'une première étape de mixité bus/vélos sur certaines voies bus descendantes

• <i>Service des routes et de la mobilité</i>			
balisage	fr.	12'000.-	
adaptation de la régulation lumineuse	fr.	<u>32'000</u>	fr. <u>44'000.-</u>

Mesures de promotion de l'utilisation du vélo

• <i>Service des routes et de la mobilité</i>			
création d'une carte cyclable et campagne d'information	fr.	60'000.-	
création d'une brochure et campagne d'information	fr.	30'000.-	
subventionnement du projet de prêt de vélos Lausanne Roule en 2005	fr.	<u>20'000.-</u>	fr. <u>110'000.-</u>

Réalisation de projets d'aménagements cyclables

• <i>Service des routes et de la mobilité</i>			
---	--	--	--

petits travaux de génie-civil	fr. 40'000.-	
signalisation et balisage	fr. 100'000.-	
régulation lumineuse	fr. 30'000.-	
mesures d'accompagnement au projet m2, balisage et signalisation	fr. 50'000.-	<u>fr. 220'000.-</u>

Total **fr. 628'000.-**

Au Plan des investissements 2005-2006 de la Direction des travaux, un montant de 750'000 francs est prévu au titre des crédits à voter pour la création d'aménagements cyclables et de mesures de promotion. Le montant supérieur indiqué au Plan des investissements provient du fait que les aménagements cyclables planifiés sur la rue de Genève, entre l'avenue de Morges et la Vigie, ont été intégrés dans le préavis traitant de la nouvelle ligne *tl* n° 18 entre Renens et la place de l'Europe.

10.2 Charges financières annuelles

Les charges financières annuelles, calculées selon la méthode des annuités constantes au taux de 4.25 % l'an sur une durée de 5 ans s'élèvent à 142'100 francs.

Les charges supplémentaires d'entretien sont estimées à 12'000 francs par an. Le coût annuel permettant la rémunération du délégué vélo et le paiement des frais généraux y relatifs se montera, pour le service des routes et de la mobilité à 93'000 francs.

11. Conclusions

Se fondant sur ce qui précède, la Municipalité vous prie, Monsieur le président, Mesdames et Messieurs, de bien vouloir prendre les résolutions suivantes :

Le Conseil communal de Lausanne,

vu le rapport-préavis n° 2004/55 de la Municipalité du 16 décembre 2004 ;
ouï le rapport de la commission nommée pour examiner cette affaire ;
considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

décide :

- d'allouer à la Municipalité un crédit d'investissement du patrimoine administratif de 628'000 francs pour la réalisation :
 - d'aménagements cyclables en réponse à la motion de Monsieur Luc Matthey-Doret & consorts ;
 - de places de stationnement pour les deux-roues et de supports pour vélos ;
 - d'essais de mixité bus/vélos sur certaines voies réservées aux bus et taxis ;
 - de mesures de promotion en faveur de l'usage du vélo ;
 - de projets d'aménagements cyclables de petite ampleur ;
- d'amortir annuellement le montant figurant sous chiffre 1 à raison de 125'600.- francs par la rubrique 4201.331 du budget du service des routes et de la mobilité ;
- de faire figurer, sous la rubrique 4201.3900, les intérêts relatifs aux dépenses découlant du crédit d'investissement précité ;
- d'autoriser la Municipalité à créer, de façon définitive, un poste de « délégué vélo » à 80 % ;
- d'approuver les réponses de la Municipalité :

- à la motion M. Luc Matthey-Doret & consorts demandant une piste ou une voie cyclable d'une largeur de 1 m 20 au minimum depuis la gare CFF jusqu'au niveau de l'axe place Chauderon - place Saint-François ;
- à la motion de M. Alain Bron demandant la création de places de stationnement couvertes pour les deux-roues ;
- à la motion de Mme Angelina Pasche-Casadei demandant de favoriser l'utilisation des pentes naturelles ;
- à la pétition du Syndicat du personnel des transports publics lausannois.

Au nom de la Municipalité :

Le syndic
Daniel Brélaz

Le secrétaire
François Pasche

Annexe : - description des aménagements en réponse à la motion Matthey-Doret

Annexe – Description détaillée de la réponse à la motion Luc Matthey-Doret

La présente annexe décrit de manière détaillée l'ensemble des mesures constructives proposées dans le cadre de la réponse donnée à la motion Luc Matthey-Doret.

LIAISON PLACE DE LA GARE - PLACE SAINT-FRANÇOIS PAR L'AVENUE RUCHONNET

Avenue Ruchonnet

Dans le sens montant, la partie inférieure de l'avenue Ruchonnet, jusqu'au débouché de l'avenue de Savoie, a été adaptée en autorisant les cycles à emprunter la voie de droite (mixte pour tourner-à-droite, bus et cycles allant tout droit). Une présélection d'accès au chemin de Villard pour les cycles a été créée. Compte tenu du contexte, ces aménagements sont satisfaisants et ne sont pas remis en cause.

Pour ce qui est de la partie supérieure (de l'avenue de Savoie au carrefour avenue Ruchonnet - avenue Marc-Dufour), seule une solution autorisant les cycles à circuler, à la montée sur le trottoir, peut être retenue. La norme traitant du guidage des cycles recommande la séparation des flux avec les transports publics dans une telle configuration (voies étroites, pente importante à la montée). La seule autre solution techniquement envisageable, à savoir la suppression du tronçon de voie bus accédant au carrefour Ruchonnet - Marc-Dufour pour la remplacer par des voies de circulation plus larges a été écartée essentiellement pour des raisons constructives, ainsi que pour conserver l'acquis de la voie bus. Ce principe a été adopté par le Comité des Espaces Publics en juin 2002.

Carrefour Ruchonnet - Tivoli

Au carrefour Ruchonnet - Tivoli, il est proposé de baliser une bande cyclable montante sur la branche d'accès depuis l'avenue Ruchonnet. Cette bande cyclable mènera à une ligne d'arrêt avancée pour les cycles. Sur le débouché du chemin des Croix-Rouges (contresens cyclable à la montée), un réaménagement est prévu de manière à ce que les cycles sortant de ce chemin puissent se positionner dans un sas au débouché de la contre-allée de l'avenue Ruchonnet.

Pont Chauderon

Sur la section du Pont, une variante consistant à se passer d'une voie de circulation sur une centaine de mètres au profit de deux bandes cyclables a été écartée en raison d'une discontinuité de l'aménagement cyclable et de forts impacts sur la capacité routière engendrés par une telle mesure, pénalisant par conséquent les transports publics.

La proposition finalement retenue consiste à autoriser les cycles à emprunter le trottoir est (en direction de Beaulieu), pour rejoindre ensuite le carrefour de Chauderon nord avec une rampe. Les essais réalisés durant les mois d'août à octobre 2002 ont montré qu'une telle cohabitation était possible. Ce principe a été validé par le Comité des Espaces Publics en octobre 2002. Un aménagement similaire n'est pas proposé dans le sens descendant en raison du risque accru de conflits piétons - vélos en descente. La présence de trois voies de présélections permet en outre un dépassement des cycles avec une marge de sécurité.

Carrefour de Chauderon - nord

L'accès à ce carrefour depuis le pont Chauderon a été réorganisé dans le cadre des travaux de réfection de chaussée en été 2003. Les mouvements accédant à l'avenue de Beaulieu et à l'avenue de France ont été regroupés sur la même présélection. Cette adaptation a permis l'insertion de deux lignes d'arrêt avancées pour les cyclistes et d'une bande cyclable, en prolongement de la future piste cyclable du Pont Chauderon susmentionnée.

Sur les branches est et ouest de ce carrefour, des lignes d'arrêt avancées pour les cycles ont été mises en place en septembre 2001. Ces aménagements ont permis une amélioration sensible de la sécurité des cycles dans la traversée du carrefour.

Rue des Terreaux - Place Bel-Air et liaisons

Entre la place Chauderon et la place Bel-Air, la voirie est répartie entre deux voies de circulation pour le trafic individuel (une par sens) et une voie bus en direction du centre-ville.

Dans le sens sortie de ville, depuis l'église des Terreaux et jusqu'au débouché de la rue du Maupas, une bande latérale de 1 m 20 de large sera balisée sur le bord de la chaussée, incitant ainsi les conducteurs de véhicules automobiles à rouler sur la partie gauche de la voie de circulation. Cette solution définie dans les normes de l'Union Suisse des professionnels de la route (VSS) permet de modérer la circulation tout en dégageant un espace latéral pour la circulation des cycles. Un enregistrement vidéo sur cet axe a montré qu'un tel marquage apportera une amélioration pour les cycles durant la majeure partie de la journée et permettra de tolérer une occupation ponctuelle liée aux livraisons en matinée.

Dans le sens de l'entrée en ville, jusqu'à la place Bel-Air, l'élargissement de la voie de circulation et l'insertion d'un sas pour cyclistes permettra de faciliter leur progression.

Sur la place Bel-Air, une présélection d'accès en tourner à gauche pour les cycles en direction de la rue Haldimand a été réalisée dans le cadre des travaux liés à la rénovation de l'abribus Bel-Air, en automne 2003. La route de Bel-Air devenue piétonne, est ouverte à la circulation des cycles dans les deux sens.

La liaison avec la place de la Riponne est ouverte aux cycles par la rue Haldimand à la montée, depuis 1997, et par les rues Neuve-Mauborget à la descente, depuis novembre 2002. Le passage des cycles est également possible par la rue de la Tour depuis novembre 2002.

AUTRES ITINÉRAIRES ENTRE LA GARE ET SAINT-FRANÇOIS

Avenue de la Gare - Avenue du Théâtre

Une alternative de montée par les avenues de la Gare et du Théâtre est également possible. Les possibilités d'améliorer l'avenue de la Gare dans le sens montant seront étudiées dans le cadre de la réfection de la chaussée prévue à moyen terme sur cet axe. Sur l'avenue du Théâtre, une adaptation ponctuelle est proposée afin de réduire le pincement des cyclistes au niveau de la traversée piétonne face au débouché du chemin des Magnolias.

Rue du Petit-Chêne

Bien que la montée du Petit-Chêne représente une déclivité non négligeable (10 à 13 % sur sa partie médiane), cet axe a été officiellement ouvert à la circulation des cycles dans les deux sens jusqu'à la rue du Midi, suite à une intervention de M. Matthey-Doret en 1999. Cette ouverture a été prolongée en direction de l'avenue Jules Gonin, par la ruelle privée sans nom dite "chemin de Richemont" (le propriétaire de cette ruelle ayant donné son accord pour le transit des cyclistes).

Enfin, il est à relever que d'autres itinéraires peuvent être exploités en empruntant la rue du Midi puis la rue de la Grotte jusqu'à son débouché sur l'avenue du Théâtre. Depuis ce débouché, il est possible de rejoindre la place Saint-François en poussant son vélo pour emprunter la traversée piétonne située à l'extrémité est de la place.