

Administration générale et finances
Sécurité publique
Culture, sports, patrimoine
Travaux
Enfance, jeunesse et éducation
Sécurité sociale et environnement
Services industriels lausannois

MISE EN PLACE D'UNE POLITIQUE DE DEVELOPPEMENT DURABLE EN VILLE DE LAUSANNE (AGENDA 21)

5e partie : Transports et mobilité Réponse à six motions

Rapport-préavis N° 2005/36

Lausanne, le 26 mai 2005

Monsieur le président, Mesdames, Messieurs,

1. Objet

Avec ce rapport-préavis, la Municipalité fait le point des diverses évolutions qu'a connues et que va connaître la politique lausannoise en matière de transports et de mobilité dans l'optique du développement durable.

A cette occasion, la Municipalité répond à l'ensemble des propositions en matière de transports et mobilité faites dans les conférences de consensus de « Quartiers 21 », dans certains cas de manière définitive, dans d'autres en montrant les tendances évolutives de ces prochaines années.

La Municipalité présente également le Plan de mobilité de l'administration communale, diverses mesures d'accompagnement de la mise en service du m2, ainsi que les évolutions de la politique de desserte des transports publics ces prochaines années.

Enfin, la Municipalité précise le projet de l'agglomération Lausanne - Morges en matière de transports et de mobilité et répond à six motions.

Table des matières

1.	Objet.....	1
2.	Glossaire.....	6
3.	Contenu du préavis	6
3.1	<i>Introduction.....</i>	7
4.	« Quartiers 21 » : réponses aux projets issus des conférences de consensus « mobilité » et « transports publics »	8
4.1	<i>PA-MTP-1 : Boulevard urbain sur la route de Chavannes</i>	9
4.1.1	Objectif(s).....	9
4.1.2	Description générale du projet.....	9
4.1.3	Réponse de la Municipalité.....	9
4.2	<i>PA-MTP-2 : Des couléés sécurisées pour les engins non motorisés</i>	10
4.2.1	Objectif(s).....	10
4.2.2	Description générale du projet.....	10
4.2.3	Réponse de la Municipalité.....	10
4.3	<i>PA-MTP-3 : Pédibus.....</i>	11
4.3.1	Objectif(s).....	11
4.3.2	Description générale du projet.....	11
4.3.3	Réponse de la Municipalité.....	11
4.4	<i>PA-MTP-4 : Priorité aux enfants devant les écoles.....</i>	12
4.4.1	Objectif(s).....	12
4.4.2	Description générale du projet.....	12
4.4.3	Réponse de la Municipalité.....	12
4.5	<i>PA-MTP-5 : Sécurité des piétons, notamment dans les zones piétonnes.....</i>	13
4.5.1	Objectif(s).....	13
4.5.2	Description générale du projet.....	13
4.5.3	Réponse de la Municipalité.....	14
4.6	<i>PA-MTP-6 : Créer des zones de rencontre (quartiers d'habitation, commerciaux et touristiques)</i>	15
4.6.1	Objectif(s).....	15
4.6.2	Description générale du projet.....	15
4.6.3	Réponse de la Municipalité.....	16
4.7	<i>PA-MTP-7 : Parcage dans les quartiers.....</i>	17
4.7.1	Objectif(s).....	17
4.7.2	Description générale du projet.....	17
4.7.3	Réponse de la Municipalité.....	18
4.8	<i>PA-MTP-8 : Pour une mobilité exemplaire de l'administration lausannoise.....</i>	18
4.8.1	Objectif(s).....	18
4.8.2	Description générale du projet.....	18
4.8.3	Réponse de la Municipalité.....	19
4.9	<i>PA-MTP-9 : Favoriser la fluidité des piétons et leur confort.....</i>	19
4.9.1	Objectif(s).....	19
4.9.2	Description générale du projet.....	19
4.9.3	Réponse de la Municipalité.....	19

4.10	<i>PA-ULVP-3a : Aménager l'espace public pour les piétons</i>	21
4.10.1	Objectif(s).....	21
4.10.2	Description générale du projet.....	21
4.10.3	Réponse de la Municipalité.....	21
4.11	<i>PA-MTP-10 : Rouler vert - respirer l'air</i>	23
4.11.1	Objectif(s).....	23
4.11.2	Description générale du projet.....	23
4.11.3	Réponse de la Municipalité.....	24
4.12	<i>PA-MTP-11 : Développement des zones 30 km/h dans les centres de quartiers</i>	24
4.12.1	Objectif(s).....	24
4.12.2	Description générale du projet.....	25
4.12.3	Réponse de la Municipalité.....	25
4.13	<i>PA-MTP-12 : Intermodalité</i>	27
4.13.1	Objectif(s).....	27
4.13.2	Description générale du projet.....	27
4.13.3	Réponse de la Municipalité.....	27
4.14	<i>PA-MTP-13 : Réaffectation de la voirie</i>	28
4.14.1	Objectif(s).....	29
4.14.2	Description générale du projet.....	29
4.14.3	Réponse de la Municipalité.....	29
4.15	<i>PA-MTP-14 : Desserte par les transports publics</i>	31
4.15.1	Objectif(s).....	31
4.15.2	Description générale du projet.....	32
4.15.3	Réponse de la Municipalité.....	32
4.16	<i>PA-MTP-15 : Fréquence des transports publics</i>	32
4.16.1	Objectif(s).....	33
4.16.2	Description générale du projet.....	33
4.16.3	Réponse de la Municipalité.....	33
4.17	<i>PA-MTP-16 : Promotion des transports publics et communication</i>	33
4.17.1	Objectif(s).....	34
4.17.2	Description générale du projet.....	34
4.17.3	Réponse de la Municipalité.....	34
4.18	<i>PA-MTP-17 : Confort d'utilisation des transports publics</i>	36
4.18.1	Objectif(s).....	36
4.18.2	Description générale du projet.....	36
4.18.3	Réponse de la Municipalité.....	36
4.19	<i>PA-MTP-18 : Transports publics des zones foraines</i>	38
4.19.1	Objectif(s).....	38
4.19.2	Description générale du projet.....	38
4.19.3	Réponse de la Municipalité.....	38
4.20	<i>CC-M-16 : Transparence de la Municipalité en matière de pollution de l'air</i>	38
4.20.1	Objectif(s).....	39
4.20.2	Description générale du projet.....	39
4.20.3	Réponse de la Municipalité.....	39
4.21	<i>CC-TP-7 : Politique tarifaire</i>	39
4.21.1	Objectif(s).....	39
4.21.2	Description générale du projet.....	39
4.21.3	Réponse de la Municipalité.....	39

5.	Plan de mobilité de l'administration lausannoise.....	40
5.1	<i>Préambule</i>	40
5.1.1	« Quartiers 21 » et plans de mobilité.....	40
5.1.2	Le Plan de mobilité d'entreprise.....	40
5.2	<i>Objectifs et mesures du plan de mobilité de l'administration communale</i>	40
5.3	<i>Diagnostic de la situation actuelle</i>	41
5.3.1	Mouvements pendulaires.....	41
5.3.2	Mouvements professionnels.....	41
5.4	<i>Description des mesures principales</i>	42
5.4.1	Hausse des loyers de stationnement.....	42
5.4.2	Transfert des déplacements professionnels sur un système d'auto-partage (Mobility).....	42
5.4.3	Encouragement à l'utilisation des transports collectifs.....	43
5.5	<i>Catalogue de mesures</i>	43
5.5.1	Création d'un fonds « Plan de mobilité ».....	43
5.5.2	Auto-partage (système « Mobility »).....	44
5.5.3	Transports publics : subventionnement de l'abonnement général « Mobilis ».....	44
5.5.4	Covoiturage : intégrer un site de covoiturage pour l'administration lausannoise.....	44
5.5.5	Deux-roues : favoriser l'usage du vélo.....	44
5.5.6	Marche : favoriser ce mode déplacement.....	44
5.5.7	Mise en place d'une cellule d'information et d'une campagne promotionnelle.....	45
5.6	<i>Calendrier de mise en œuvre</i>	45
6.	« Réseau 08 » des tl.....	45
6.1	<i>Contexte général</i>	45
6.2	<i>Démarche de travail</i>	46
6.3	<i>Description du réseau</i>	46
6.3.1	Caractéristiques principales.....	46
6.3.2	Modifications du réseau par secteur.....	47
6.4	<i>Choix technologiques et parc de véhicules</i>	48
6.5	<i>Incidences financières du « Réseau 08 »</i>	48
6.5.1	Coûts et recettes.....	48
6.5.2	Participations des collectivités publiques.....	49
7.	Projet de l'agglomération lausannoise.....	49
7.1	<i>Le projet d'agglomération Lausannoise</i>	50
7.1.1	Transports publics.....	50
7.1.2	Transports individuels motorisés.....	51
7.1.3	Mobilité douce.....	51
7.2	<i>Questions de mise en œuvre</i>	51
8.	Réponses aux motions.....	52
8.1	<i>Grégoire Junod, pour un prolongement de la ligne de bus n° 15</i>	52
8.1.1	Rappel de la motion.....	52
8.1.2	Réponse de la Municipalité.....	52
8.2	<i>Antoine Rudasigwa, pour assurer une accessibilité adaptée aux employés du CHUV</i>	52
8.2.1	Rappel de la motion.....	52

8.2.2	Réponse de la Municipalité.....	53
8.3	<i>Yves-André Cavin, introduction de zones résidentielles et de détente limitées au trafic à 30 km/h dans les quartiers forains (Vers-chez-les-Blanc).....</i>	55
8.3.1	Rappel de la motion	55
8.3.2	Réponse de la Municipalité.....	55
8.4	<i>Florence Germond demandant un plan de mesures d'accompagnement au m2</i>	55
8.4.1	Rappel de la motion	55
8.4.2	Historique	55
8.4.3	Réponse de la Municipalité.....	56
8.5	<i>Florence Germond, pour un plan de mobilité d'entreprise pour la ville de Lausanne</i>	59
8.5.1	Rappel de la motion	60
8.5.2	Problématique	59
8.5.3	Réponse de la Municipalité.....	60
8.6	<i>Jean-Christophe Bourquin et Florence Germond, des tl remonte-pente pour les vélos.....</i>	60
8.6.1	Rappel de la motion	60
8.6.2	Problématique	61
8.6.3	Réponse de la Municipalité.....	61
9.	Agenda 21 – modification du règlement.....	63
10.	Conclusions	63
	Annexe 1 : Plan du réseau tl 08, lignes urbaines.....	
	Annexe 2 : Réseau tl 08, fréquences	
	Annexe 3 : Réseau tl 08, répartition de l'indemnité de subvention du réseau routier urbain.....	

2. Glossaire

- BAM : Bière Apples Morges
- Bike + R : parc relais entre transports publics et vélos (idem P+B)
- CC : Conférences de Consensus
- CEP : Comité des Espaces Publics
- CFF : Chemins de Fer Fédéraux
- CGN : Compagnie Générale de Navigation
- CPCL : Caisse de Pension de la Commune de Lausanne
- CP : Corps de Police
- DINF : Département des Infrastructures du Canton de Vaud
- GEP : Groupe d'Espace Public
- GNC : Gaz Naturel comme Carburant
- Grand Compte : désigne le système de rabais accordé par les tl aux gros clients
- LEB : Lausanne Echallens Bercher
- LO-LG : Lausanne-Ouchy-Lausanne-Gare (métro)
- LVCR : Loi Vaudoise sur la Circulation Routière
- M : Mobilité
- MTP : Mobilité et Transports Publics
- OCR : Ordonnance sur la circulation routière
- OFROU : Office fédéral des routes
- OSR : Ordonnance sur la Signalisation Routière
- PA : Programme d'Actions
- PALM : Projet d'Agglomération Lausanne-Morges
- PDA : ordinateur de poche
- PDC : Plan Directeur Communal
- PGA : Plan Général d'Affectation
- PPA : Plan Partiel d'Affectation
- Opair : Ordonnance sur la protection de l'air
- PME : Plan de Mobilité d'Entreprise
- P + B : parc relais entre transports publics et vélos
- P + cov : parc relais de covoiturage
- P + rail : parc relais entre automobile et train
- P + R : parc relais entre automobile et réseau de transports publics
- REV : Réseau Express Vaudois
- TC : Transports Collectifs
- TIM : Transports Individuels Motorisés
- tl : Transports publics de la région lausannoise
- SAE : Système d'aide à l'exploitation des tl
- SEGRE : Service des études générales et des relations extérieures de la Ville de Lausanne
- SET : Système d'Exploitation des Transports
- SGA : Société Générale d'Affichage
- SIT : Service intercommunal des taxis
- TP : Transports Publics
- ULVP : Urbanisme, Logement, Ville Propre
- VSS : Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute, Union des professionnels suisses de la route

3. Contenu du préavis

Par le présent rapport-préavis, la Municipalité répond à l'ensemble des projets issus des conférences de consensus de « Quartiers 21 » dans le domaine de la mobilité et des transports publics. La démarche « Quar-

tiers 21 » ayant clairement mis en évidence l'importance que les Lausannois accordent au thème de la mobilité pour la promotion de la qualité de vie dans le sens d'un développement durable, la Municipalité a identifié deux projets particulièrement importants qu'elle développe de façon détaillée dans le présent rapport-préavis :

PA-MTP-8 : Pour une mobilité exemplaire de l'administration communale lausannoise. Ce projet combine diverses mesures visant à rendre les pratiques de mobilité des employés communaux mieux adaptées aux objectifs du développement durable. La Municipalité établit les principes de base qui vont diriger l'élaboration du Plan de mobilité de l'administration lausannoise et contribue ainsi à encourager les mesures de promotion de la mobilité durable auprès des entreprises et habitants de la ville.

PA-MTP-12, 13, 14, 15, 16, 17 et 18 : Ensemble des projets ayant trait à la restructuration du réseau *tl*, liée à la future mise en service du *m2*. La Municipalité informe largement le Conseil communal sur les décisions prises par le Conseil d'administration des *tl* dans le cadre de « Réseau 08 » et acceptées par l'Etat : évolution de l'offre liée à la mise en service du *m2*, améliorations de diverses prestations (densification de l'horaire aux heures creuses et le samedi) et conséquences, notamment financières, pour la Ville. L'ensemble de ces mesures devrait conduire à une augmentation d'un tiers des voyageurs-kilomètres d'ici 2012.

La Municipalité informe également sur l'état des travaux du nouveau Plan directeur cantonal et, notamment, des chapitres concernant l'agglomération Lausanne - Morges qui auront des effets relativement importants à moyen terme. En effet, ce Plan directeur cantonal postule le principe d'une densification prioritaire le long des axes de transports publics performants. Par axes de transports publics performants, il faut entendre non seulement les lignes en sites propres comme le *m1*, le *m2*, les CFF et le LEB, mais également les lignes à haute capacité du réseau des trolleybus de la région lausannoise. Le PGA ainsi que des PPA s'inscrivant dans cette logique ne manqueront pas d'avoir des conséquences urbanistiques et économiques importantes pour la région lausannoise et la Ville de Lausanne. Ce document montre également une tendance à long terme du développement des réseaux de transports.

Le plan Opair 2015 indique, quant à lui, à quelles contraintes supplémentaires il faudra se conformer. En sachant que les plans déjà ambitieux du *m2* et des transports de la région lausannoise (Réseau 08 des *tl*) ne permettent pas encore d'arriver aux objectifs du plan Opair, il y aura lieu de prendre de nouvelles mesures avant 2015.

3.1 Introduction

Après la période d'après-guerre, qui s'est caractérisée par le renoncement à la voie ferrée urbaine, avec l'introduction systématique de trolleybus, à l'exception du LO et du LEB, et par un rôle toujours plus important dévolu à l'automobile, les années 1980 ont marqué le début d'un changement de tendance.

Pendant les années 1980, différents projets routiers se sont trouvés en situation de blocage : l'autoroute de la Perraudettaz, le contournement de l'Ouest lausannois et certains projets autour de Cheseaux en raison, dans ce dernier cas, de craintes liées à l'aéroport d'Etagnières. Simultanément, la Municipalité introduisait l'abonnement bleu-blanc des *tl* et le *m1* était réalisé. Avec le Plan directeur communal émis au milieu des années 1990¹ et le Plan du stationnement², des changements de cap plus fondamentaux ont eu lieu.

Il s'agit tout d'abord du système du macaron qui a permis de favoriser le parage des habitants et celui des clients des commerces pendant la journée tout en décourageant les pendulaires fixes. Cependant, ce système de macarons, divisant la ville en quartiers, a créé de fait des pendulaires internes. Sortis de leur zone de résidence, les citoyens se retrouvent en effet dans une situation comparable à celle des habitants d'autres communes.

¹ Rapport-préavis n° 79, du 26 janvier 1995 (BCC 1995, T. II, pp. 223 ss.)

² Rapport-préavis n° 108, du 26 juin 1991 (BCC 1992, T. I, pp. 975 ss.)

Un tel système ne peut que repousser progressivement aux limites de la ville les parcs de pendulaires ne disposant pas de places de parc privées. Aujourd'hui, ce système a atteint les limites de la commune et a obligé certaines communes voisines à pratiquer de même. C'est un des éléments qui a permis le succès des parkings d'échange. Simultanément, un très gros effort de modernisation de la flotte des *tl* a été entrepris. Le rythme et les prestations ont été améliorés. Avec la mise en service du m1 à la fin des années 1980, le prolongement du LEB au Flon, et la construction du m2, Lausanne a acquis de fortes capacités supplémentaires dans le domaine des transports publics. Pour exploiter au mieux cette offre, il est toutefois nécessaire de mettre en place des mesures favorisant le report modal et de restructurer de manière importante le réseau des lignes en surface afin d'optimiser les déplacements faits à l'aide des transports publics.

Simultanément, le Conseil d'administration des *tl* a décidé de remédier à certains problèmes constatés et mis en évidence à l'occasion des ateliers d'innovation de « Quartiers 21 ». Si Lausanne a une offre performante en semaine et pendant les heures de travail, son offre est moins bonne que celle de nombreuses villes suisses en soirée et n'est comparable qu'à l'offre des petites villes suisses le samedi et le dimanche. Il y a lieu de remédier à cette situation et d'améliorer l'offre du samedi et des heures creuses, ainsi que de trouver des solutions à certains phénomènes de saturation aux heures de pointe. Tous ces éléments sont pris en compte dans le Plan d'entreprise 2005-2010 des *tl*.

Le nouveau réseau des *tl* à l'horizon de la mise en service du m2 (Réseau 08) devrait permettre de rendre l'offre plus performante. Cette amélioration générale devrait attirer un certain nombre de nouveaux clients auprès des transports publics et améliorer, dans la durée, la répartition modale. On peut de plus constater que les clients du samedi et de la soirée sont, dans une proportion beaucoup plus grande que d'autres, les usagers qui prennent un ticket de bus parce qu'ils ne disposent pas d'abonnement. Pour eux, le plan d'entreprise 2005-2010 représente une amorce en direction de l'utilisation plus fréquente des transports publics.

Malgré quelques inconvénients, notamment liés aux coûts pour les Lausannois, la communauté tarifaire introduit de grandes facilités pour les usagers. Elle est l'esquisse d'une politique cantonale des transports publics qui, par étapes, devrait conduire au REV (Réseau Express Vaudois), à des renforcements de grandes lignes en zone urbaine et à étendre à une région plus vaste la cohérence des réseaux, tout particulièrement par une densification de l'offre sur le réseau CFF.

Les restructurations majeures du réseau proviennent, pour une part des réponses aux différents projets évoqués par les citoyens dans « Quartiers 21 ». L'intention urbanistique liée au plan cantonal est de densifier les zones bien desservies par les transports publics, d'ouvrir de nouvelles lignes là où des densifications supplémentaires sont jugées opportunes et de limiter, voire dans certaines variantes fédérales ou cantonales, de quasiment stopper les développements dans les zones du territoire moins bien, voire non desservies par les transports publics.

Le plan Opair 2015 postule quant à lui la nécessité de plans de déplacements pour toutes les entreprises de plus de 500 emplois. La Ville de Lausanne correspond manifestement à cette catégorie. La Municipalité n'a pas seulement étudié le système d'auto partage « Mobility », mais également l'ensemble des paramètres nécessaires au développement d'un véritable plan d'entreprise en matière de transports. Ce plan entrera en vigueur, pour une phase test, pour certains services communaux quelques mois après l'adoption du présent rapport-préavis. Après optimisation, ce plan de mobilité sera généralisé à l'ensemble des services communaux, l'amélioration planifiée de l'offre en matière de transports publics étant un des éléments importants de la réussite du Plan de mobilité de l'administration communale. Dans cette optique, la Municipalité a arrêté le plan présenté au chapitre 5.

4. « Quartiers 21 » : réponses aux projets issus des conférences de consensus « mobilité » et « transports publics »

Mobilité : Un des fils conducteurs de la conférence peut être résumé par le slogan «La rue pour tous», l'idée

étant d'équilibrer les modes de mobilité afin de privilégier le respect et la cohabitation de tous les usagers et habitants. Il s'agissait également de promouvoir la sécurité, la fluidité du trafic et l'accessibilité de la ville, ainsi que de réduire les nuisances liées au trafic.

Transports publics : Les nombreuses propositions formulées lors des ateliers d'innovation ont donné naissance à des propositions concernant l'intermodalité, la réaffectation de la voirie, la desserte, la fréquence, la promotion et la communication, le confort d'utilisation des transports publics, la politique tarifaire. Après un bref rappel des objectifs et de la description générale des projets issus des conférences de consensus, la Municipalité répond aux différents thèmes des projets. Par souci de cohérence avec la démarche « Quartiers 21 », les références des projets ont été conservées.

4.1 PA-MTP-1 : Boulevard urbain sur la route de Chavannes

4.1.1 Objectif(s)

La Ville de Lausanne devrait s'associer aux efforts de mise en cohérence des communes de l'Ouest lausannois avec le Canton, efforts concrétisés par le schéma directeur.

4.1.2 Description générale du projet

- Concrétiser l'idée de boulevard pour freiner la vitesse d'entrée en ville, irriguer les quartiers et communes de l'Ouest lausannois en créant un territoire convivial favorisant la mixité des transports (*tl*, TP, vélos, piétons).
- Avec connexion aux transports publics pour remonter la pente.
- En contrepartie, l'autoroute déclassée deviendrait la nouvelle distributrice de l'Ouest lausannois pour les TIM et TP.

4.1.3 Réponse de la Municipalité

En date du 11 mars 2004, la Municipalité de Lausanne signait le Schéma directeur de l'Ouest lausannois. Par sa signature, elle s'est engagée à encourager les démarches futures destinées à atteindre les objectifs généraux qui y étaient formulés. De surcroît, la Commune de Lausanne est impliquée au niveau du bureau intercommunal d'urbanisme et, en ce sens, y participe financièrement. Elle est, de plus, directement impliquée dans plusieurs chantiers d'études. Elle y participe en déléguant des représentants dans les groupes de travail chargés de mener à chef les différentes études et en participant financièrement à des études mandatées à des bureaux spécialisés. En ce sens, la Ville de Lausanne est déjà associée aux efforts entrepris par les Communes de l'Ouest en matière d'aménagement du territoire.

Par ailleurs, le concept de boulevard urbain en tant que tronçon routier résultant du déclassement de l'autoroute entre le rond-point de la Maladière et la jonction autoroutière de Villars-Sainte-Croix est toujours d'actualité malgré le fait que l'Etat et les communes concernées risquent de perdre les subventions fédérales accordées aux autoroutes. En ce sens, les services de l'Etat ont fait parvenir à l'Office fédéral des routes et autoroutes un projet de boulevard urbain qui permettrait d'ajouter quelques nouvelles jonctions assurant ainsi une meilleure desserte du secteur Ouest.

Parallèlement à ces démarches auprès de la Confédération, les services de l'Etat ont mandaté un bureau spécialisé en transports afin d'évaluer les différents impacts induits par ce changement de régime (report de trafic, nuisances, accessibilité de la ville de Lausanne, etc.) et le chantier d'étude n°1 qui s'intéresse à l'avenir de ce secteur a démarré. Ainsi, lorsque les résultats desdites études seront connus, la Municipalité pourra se déterminer sur l'intérêt de la création de ce boulevard urbain. Cette décision devrait intervenir en 2006.

A la lumière de ce qui précède, on peut conclure que les objectifs du projet PA-MTP-1 font partie de ceux que la Municipalité privilégie et qu'elle consacre les ressources humaines et financières nécessaires à leur concrétisation.

4.2 PA-MTP-2 : Des coulées sécurisées pour les engins non motorisés

4.2.1 Objectif(s)

Favoriser les déplacements qui utilisent la pente sur plusieurs couloirs mixtes continus du haut en bas de la ville comprenant : TP éventuellement, vélos, rollers, etc.

4.2.2 Description générale du projet

- Il s'agit de modes de déplacement individuels légers et pas seulement de loisirs. Promouvoir la complémentarité avec les transports publics pour la montée. Prévoir des arrêts de bus qui ne masquent pas les passages piétons. Modalités de cohabitation avec les taxis à préciser.
- Réaliser un projet-pilote à la rue de la Borde. Ce quartier est caractérisé par la mixité du trafic et la densité d'habitations. Proposition de rendre le quartier plus convivial en créant un couloir mixte expérimental TP, vélos, « rollers », etc. à la descente avec évitement aux arrêts de bus (par ex. arrêts en « demi-baignoire »). Prévoir d'aménager en site propre une piste de ralentissement des engins non motorisés sur la place du Tunnel.
- Autres suggestions d'itinéraires - coulées naturelles.

4.2.3 Réponse de la Municipalité

En préambule, il convient de rappeler que l'utilisation du domaine public par les « engins assimilés à des véhicules » (« rollers », « skates », « trottinettes ») est régie par la Loi sur la circulation routière. En particulier, l'OCR (Ordonnance sur la circulation routière) modifiée en août 2002 définit précisément les aires de circulation de ces engins. Le cadre d'intervention possible est donc particulièrement tenu en ce qui concerne les mesures d'aménagement. La réflexion devrait donc se concentrer sur des mesures d'information par rapport aux possibilités existantes. La question des vélos doit être traitée séparément, car ils sont considérés comme des véhicules et ont leur place sur la chaussée ou les pistes cyclables. Les aspects d'intermodalité liés aux vélos sont traités dans le projet PA-MTP-12.

La question particulière de la rue de la Borde telle que suggérée pose des difficultés tant au niveau légal qu'au niveau pratique (nombreux accès latéraux, axe principal, axe de transports publics fort). Il y a donc un problème légal de fond qui rend impossible une réponse allant dans le sens de la conférence de consensus.

La question de l'utilisation de rues pour les « engins assimilés à des véhicules » a déjà fait l'objet de deux interventions parlementaires : motion Marc Vuilleumier et motion Angelina Pasche. Les réponses à ces deux motions sont données respectivement dans le rapport-préavis n° 79¹ du 4 mars 1999 et le rapport-préavis n° 2004/55² du 16 décembre 2004.

Au vu des problèmes légaux, la Municipalité propose qu'une information soit organisée, en collaboration avec les associations concernées, mentionnant les possibilités existantes aujourd'hui comme, par exemple, le parcours continu de la Vallée de la Jeunesse jusqu'à l'ensemble du littoral, la remontée possible avec les transports publics en rappelant notamment que l'ensemble du réseau *tl* est autorisé aux engins assimilés à des

¹ BCC 1999, T. II, pp. 54 et ss.

² BCC 2004 à paraître

véhicules (« rollers », « skates », trottinettes pliées) sans billet supplémentaire.

Par ailleurs, il convient de rappeler que la Ville soutient concrètement plusieurs manifestations (International Roller Contest, Urban Contest) et réserve à ces occasions des parcours pour les rollers, skates, etc.

Coûts et délais : environ 15'000 francs pour une campagne d'information et de sensibilisation.

Phase 1 : courant 2005, mettre sur pied une réflexion commune entre l'administration et les associations.

Phase 2 : printemps 2006, mesures d'information et de sensibilisation.

4.3 PA-MTP-3 : Pédibus

4.3.1 Objectif(s)

Encourager le développement des Pédibus.

4.3.2 Description générale du projet

- La validité du Pédibus étant acquise, tant sur le plan de la sécurité que sur le plan social, on pourrait imaginer la mise en place de coordinateurs/coordinatrices Pédibus sur l'ensemble des quartiers lausannois, en regard des cinq établissements scolaires primaires.
- La réussite de Pédibus étant essentiellement liée à l'engagement d'acteurs bénévoles du quartier, il serait dommage de vouloir le professionnaliser. Pédibus doit rester une initiative de quartier basée sur le bénévolat.
- Il est à préciser qu'un audit a été demandé dans le cadre du préavis n° 2003/37, audit actuellement en cours et dont les résultats seront connus en juin 2005.

4.3.3 Réponse de la Municipalité

En préambule, il est rappelé que le Pédibus a été créé en 1999 suite à une mobilisation d'habitants du quartier sous-gare inquiets pour la sécurité des enfants aux abords de l'école. Bien que la Ville ait donné et réalisé des réponses techniques, ces habitants ont désiré aller au-delà de ces réponses et, en collaboration avec le Bureau de la déléguée à l'enfance, ils ont mis en place le projet « Pédibus ». Il consiste en un accompagnement des enfants par les parents sur le chemin de l'école le matin et en fin d'après-midi sur le principe d'un tournus journalier des adultes et sur la base d'horaires fixes. Suite à cette expérience satisfaisante à Montriond, le Bureau de la déléguée à l'enfance a développé 22 autres lignes Pédibus à Lausanne, lignes assurées bénévolement par des habitants et/ou parents.

Le collège de Montriond dispose actuellement d'une coordinatrice consacrant environ deux heures par semaine au bon fonctionnement du projet. Pour les autres quartiers lausannois, le Bureau de la déléguée à l'enfance assure à chaque rentrée scolaire la logistique de base, c'est-à-dire, mise en place des lignes, constitution des horaires, rencontres avec les bénévoles, ainsi que l'animation durant toute l'année scolaire, cela sur la base d'une démarche participative.

Le projet « Pédibus » bien qu'ayant été créé pour des questions de sécurité routière s'est révélé au fil des années, prioritairement comme projet porteur des démarches participatives, en termes de renforcement des liens sociaux dans les quartiers et en termes de positionnement pour les habitants comme acteurs plutôt que comme consommateurs. Le Pédibus contribue aussi à concilier vie familiale et vie professionnelle.

L'institution des Pédibus correspond à la volonté de la Municipalité, mais repose également en grande partie

sur la capacité des quartiers à se mobiliser. Comme par le passé, la Ville, par l'intermédiaire de son service de la jeunesse et des loisirs ou éventuellement par l'intermédiaire d'une association, collaborera au développement des Pédibus afin que, dans la ville, des systèmes de ce type puissent se mettre en place dans le plus grand nombre de secteurs possibles. Dans ce cadre, la mise en place de coordinateurs/coordinatrices Pédibus pourrait être un des éléments moteurs.

Coûts et délais : « Pédibus » étant une initiative de quartier basée sur le bénévolat, la mise en place de coordinateurs/coordinatrices Pédibus n'entraîne pas de coûts supplémentaires hormis une somme d'environ 2'000 francs pour les frais de fonctionnement.

Phase 1 : décembre 2004 - mai 2005, audit par *Action Bénévole*.

Phase 2 : mars 2005 - juin 2005, consultation auprès des bénévoles Pédibus.

Phase 3 : août 2005, mise en application du projet après validation par les différentes instances.

4.4 PA-MTP-4 : Priorité aux enfants devant les écoles

4.4.1 Objectif(s)

- Sécuriser les alentours de toutes les écoles, y compris sur les routes principales.
- Sécuriser le chemin de l'école en réduisant la vitesse des véhicules aux heures critiques pour les écoliers et notamment lorsque la luminosité est mauvaise.

4.4.2 Description générale du projet

Première partie du projet :

- éviter la pose et la reprise des enfants en 2^{ème} file et plus ;
- une signalisation améliorée et répétitive, par ex. des panneaux lumineux ;
- radars autour des écoles lors des heures d'entrée et de sortie des classes ;
- contractuels autour des écoles lors des heures d'entrée et de sortie des classes pour les aspects de stationnement ;
- feux à la demande, synchronisés et plus longs pour favoriser la traversée des piétons aux passages ;
- surélever les passages piétons sans feux ;
- développer le système des aides volontaires pour sécuriser la traversée des enfants, par exemple sur le principe du Pédibus.

Seconde partie du projet :

- limiter la vitesse à 30 km/h sur tout le périmètre habité de la ville, aux heures critiques, soit de 7h00 à 8h30, de 11h30 à 12h30, de 13h30 à 14h30 et de 15h30 à 17h00.

4.4.3 Réponse de la Municipalité

La Municipalité partage la préoccupation émise par la conférence de consensus. Elle a déjà agi dans cette direction et continue à le faire, notamment avec les patrouilleurs scolaires, l'augmentation du nombre de passages piétons, etc. Selon le rapport-préavis n° 147, du 27 avril 2000 :

- la Municipalité a choisi de poursuivre une mise en application d'une réelle politique d'amélioration de la sécurité en général de l'ensemble des usagers piétons, telle que définie dans le Plan directeur communal ;
- contrairement aux idées reçues, généralement admises par le public, l'environnement des écoles n'est pas l'endroit où le risque d'accident pour les piétons et les enfants en particulier, est le plus élevé (nul sur le plan lausannois) ;

- la sécurité du trajet de l'école débute dès que l'écolier quitte le domicile et le renforcement accru de la signalisation, sur un secteur donné, risquerait de dévaloriser tout un trajet.

En outre, dans le cadre du rapport-préavis n° 47 du 9 octobre 2003, l'installation de totems aux abords des écoles est également une mesure concrète en cours de réalisation. La continuation de la politique actuelle de la Ville est suffisante pour répondre aux objectifs formulés par la première partie du projet de la conférence de consensus.

S'agissant de la deuxième partie du projet, si la Municipalité partage la préoccupation émise, elle ne peut entrer en matière sur sa réalisation, cette mesure étant contraire au droit sur la circulation routière. En effet, le cinquième alinéa de l'article 2a « signalisation par zones » de l'Ordonnance sur la signalisation routière stipule : « les signaux « zones 30 », « zones de rencontre » et « zones piétonnes » ne sont admis que sur des routes secondaires présentant un caractère le plus homogène possible ». Par ailleurs, lors de la votation du 5 mars 2001, le peuple a rejeté la limitation générale du 30 km/h en ville.

Les résultats du principe d'« happy hours » testé à Zurich sur deux zones scolaires sont relativement mitigés. Il en est ressorti que la mise en œuvre de la signalisation, sa mise en application, ainsi que l'organisation des mesures de contrôle étaient très lourdes et compliquées à gérer. Par ailleurs, ladite signalisation est essentiellement destinée aux automobilistes. Ainsi, les piétons (plus spécifiquement les enfants) n'ont pas directement conscience de la période de limitation de vitesse dans laquelle ils se trouvent. Il est dès lors très insatisfaisant, du point de vue de la sécurité routière, de générer des situations où la confusion pour le piéton est prévisible entre les périodes à 30 km/h et celles à 50 km/h.

Au vu de ce qui précède, la Municipalité s'est ralliée au préavis négatif de l'OFROU pour ce genre de mesures.

4.5 PA-MTP-5 : Sécurité des piétons, notamment dans les zones piétonnes

4.5.1 Objectif(s)

- faire respecter les règles de circulation par une présence humaine ;
- augmenter la sécurité et le confort pour les piétons dans les zones piétonnes.

4.5.2 Description générale du projet

- A. La Ville doit augmenter l'utilisation de voitures radar qui circulent aussi bien le jour que la nuit pour les contrôles de vitesse.
- B. Elargir les compétences des contractuels à la sécurité des piétons, notamment pour le respect de la « priorité piétons ».
- C. Améliorer la planification des tournées des contractuels (gardes de parc) par rapport aux lieux et aux heures sensibles (sécurité des piétons, enfants sur le chemin de l'école, etc.).
- D. Education des automobilistes renforcée, surtout par des campagnes publicitaires.
- E. A certaines heures, la circulation de taxis, de livreurs et de riverains est autorisée dans les zones piétonnes. Il faudrait y faire respecter les règles de circulation, en particulier la limitation de vitesse qui est celle du pas ! Ex : l'axe rue de l'Ale - Saint-Laurent est utilisé comme raccourci durant la nuit par les taxis qui y circulent parfois très vite.
Lutter contre la circulation « clandestine » dans ces zones. Ex. : la rue de la Tour qui est utilisée jour et nuit par une grande circulation « clandestine », ainsi que par les taxis et les livreurs qui y circulent parfois très vite.
Empêcher toute circulation de transit durant la nuit, y compris les taxis (sauf les courses destinées à cette zone).
- F. Mesure : placer des bornes mobiles (à clef) à chaque bout de rue et/ou augmenter la présence de contrac-

tuels.

- G. Sanctionner les comportements inappropriés des ayants droit dans les zones piétonnes (y compris les taxis) : incivilité, vitesse excessive, mise en danger des autres usagers.

4.5.3 Réponse de la Municipalité

- A. Actuellement, le corps de police (CP) dispose de trois appareils fixes de surveillance automatique du trafic permettant de conjuguer les contrôles de vitesse et du respect des feux de signalisation. Ils sont placés en permanence dans des lieux stratégiques du territoire lausannois. Un quatrième appareil de surveillance automatique du trafic est prévu au budget 2005. En outre, le CP dispose d'une installation permettant de communiquer directement la vitesse de l'utilisateur dans un but strictement préventif.

Le CP dispose également d'un véhicule répondant à la demande d'augmenter la fréquence des contrôles en ville de Lausanne. Un second radar, portable, qui ne peut être utilisé que lorsque les conditions météorologiques sont favorables, est également disponible. Cette installation donne cependant les premiers signes de faiblesse.

Pour répondre favorablement à la demande (A), la Municipalité propose l'acquisition d'un nouveau véhicule équipé (130'000 francs), qui est l'outil le plus polyvalent pour la réalisation de cette mission.

- B. Les conditions régies à l'article 24 de la Loi du 25 novembre 1974 sur la circulation routière (LVCR) ne permettent pas aux gardes de police de tout le canton d'intervenir en matière d'infractions commises à l'endroit des piétons. Seuls les agents en uniformes des polices cantonale et municipale peuvent exercer la police de la circulation. Les gardes de police, souvent dénommés « contractuels », appliquent la procédure des amendes d'ordre dans le secteur du stationnement uniquement.
- C. L'actuelle planification des secteurs couverts par les gardes de police permet d'assurer une présence minimum sur l'ensemble du territoire urbain lausannois pour le travail qui leur est principalement dévolu, à savoir le contrôle du stationnement et l'application de certains règlements communaux (Règlement général de police – Prescriptions municipales concernant les chiens – etc.).

Des actions spécifiques sont menées près des établissements scolaires lorsque des problèmes de parcage sauvage susceptible de nuire à la sécurité des riverains sont identifiés. Cependant, une présence policière trop importante aux abords des écoles favoriserait un sentiment de sécurité chez les enfants, lesquels pourraient se retrouver trop en confiance sur le restant du trajet reliant le collège à leur domicile. Il est à remarquer que, fort heureusement, à Lausanne, aucun accident impliquant des enfants n'est à déplorer à proximité de ce type d'institutions. Par ailleurs, des patrouilleurs facilitent la traversée des chaussées proches de neuf établissements scolaires et la formule « Pédibus » donne pleine satisfaction sur vingt-deux lignes en fonction.

En conséquence, la Municipalité n'est pas favorable à modifier la méthodologie d'intervention de la police à proximité des écoles.

- D. En terme de prévention routière, la Municipalité, par l'intermédiaire du CP met sur pied une campagne de prévention chaque année avec l'aide de différents partenaires (2004, « Priorité à la vie »). Dans ce cadre, un partenariat avec les professeurs d'auto-école serait souhaité par la Municipalité pour mieux sensibiliser les automobilistes, en particulier les nouveaux conducteurs. Par ailleurs, un effort devrait être réalisé directement envers les usagers qui adoptent des comportements inadéquats dans le trafic, soit en les sanctionnant, soit en accentuant les actions préventives.

E. Les zones piétonnes de notre cité sont accessibles à diverses catégories d'usagers (taxis, livreurs, etc.) à certaines heures de la journée et de la nuit. En dehors des heures d'accès, certaines contraintes liées à des besoins spécifiques (denrées périssables – dépanneurs – etc.) ont obligé le CP à délivrer une centaine d'autorisations permettant à des usagers de pénétrer dans ces zones. De plus, pour répondre à des problèmes ponctuels, il est également possible de demander une dérogation auprès de l'Office du stationnement pour un temps donné.

Selon les directives du Service intercommunal des taxis (SIT), les taxis peuvent pénétrer dans ces zones en tout temps, sauf au moment des marchés, pour autant qu'ils aient à prendre en charge ou à déposer une personne à mobilité réduite. Par ailleurs, ces professionnels du transport peuvent également emprunter les artères concernées de 22h00 à 06h00, à condition qu'ils soient sollicités par leur clientèle. Dans tous ces cas, les véhicules doivent se déplacer à l'allure de l'homme au pas. Ce dernier point crée néanmoins des problèmes puisque techniquement les appareils du CP ne permettent pas de mesurer les vitesses inférieures à 20 km/h. Si nous pouvons effectivement remarquer un usager circulant à une allure supérieure de celle prescrite, nous ne sommes pas en mesure de la chiffrer, ce qui de toute évidence constituerait une action de non recevoir par les autorités de jugement.

Pour remédier à ce problème, la Municipalité propose d'une part, l'acquisition d'un radar laser du type pistolet/jumelles (50'000 francs) et, d'autre part, une modification de la signalisation verticale placée à l'entrée des rues piétonnes (10'000 francs) en supprimant la mention concernant les taxis, laquelle peut porter à confusion puisqu'elle autorise toute circulation de ce type de véhicules entre 22h00 et 06h00.

F. La mesure consistant à placer des bornes mobiles à clef (manuelles) n'est pas pratique et le CP propose d'abandonner cette proposition. Pour donner suite aux vœux exprimés, une solution serait de placer des bornes escamotables automatiques à chaque accès de zones piétonnes. Malheureusement, cette solution s'est révélée beaucoup trop onéreuse par rapport à ce qu'elle apporte (~ deux millions de francs) et n'est de plus pas efficace pour les deux-roues. Pour ces raisons, la Municipalité a abandonné cette solution. Néanmoins, la Municipalité reste attentive à des développements technologiques dans ce domaine.

G. Depuis deux ans, des actions spécifiques ont été menées dans les zones piétonnes afin de restituer aux piétons le domaine qui leur est dévolu. Ainsi, le CP s'est montré plus restrictif quant à la délivrance des autorisations et la méthodologie d'intervention dans ces secteurs a été revue afin de sanctionner les contrevenants avec plus d'efficacité. En journée, ces mesures ont permis un meilleur respect de la réglementation en la matière. Il est néanmoins exact qu'une différence de traitement existe entre le jour et la nuit. Le préavis sur le stationnement¹, récemment adopté, devrait cependant corriger ce problème par le renfort attendu de gardes de police motorisés le soir et la nuit (19h00 – 02h00).

4.6 PA-MTP-6 : Créer des zones de rencontre (quartiers d'habitation, commerciaux et touristiques)

4.6.1 Objectif(s)

Redonner aux piétons la priorité selon l' « Ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre du 28 septembre 2001 ».

4.6.2 Description générale du projet

Préambule :

¹ Rapport-préavis n° 2004/32 du 12.08.2004, BCC à paraître

L'ordonnance fédérale précise que :

- la signalisation par zones (zone 30, de rencontre et piétonne) n'est admise que sur des routes situées à l'intérieur des localités ;
- les signaux (zone 30, de rencontre et piétonne) ne sont admis que sur des routes secondaires présentant un caractère le plus homogène possible ;
- le signal « zone de rencontre » désigne des routes situées dans des quartiers résidentiels ou commerciaux sur lesquelles les piétons peuvent utiliser toute l'aire de circulation. Ils bénéficient de la priorité, mais ne doivent toutefois pas gêner inutilement les véhicules ;
- le stationnement n'est autorisé qu'aux endroits désignés par des signaux ou des marques. Les règles régissant le parcage en général s'appliquent au stationnement des cycles.

Localisation :

- Zone de la Cité : prévue dans le Plan directeur communal, recommandation 128, pages 162 et ss ;
- Quartier des Fleurettes : demande des habitants ;
- Quartier des Maisons Familiales à Bellevaux : zone de rencontre déjà existante ;
- Secteur de Grancy : demande apparue dans le cadre de « Quartiers 21 », sans spécification précise des lieux envisagés ;
- Secteur d'Ouchy : demande apparue dans le cadre de « Quartiers 21 », sans spécification précise des lieux envisagés ;
- Plateforme du Flon : demande du propriétaire qui souhaite régler le statut de l'entier de la plateforme du Flon dévolue à des activités mixtes (loisirs, culture, ateliers, bureaux, etc.) ;
- Secteur de la Sallaz : un groupe d'étude (GEP) étudie plusieurs variantes sur la portion sud de la place avec une hypothèse impliquant la mise en place d'une zone de rencontre.

4.6.3 Réponse de la Municipalité

Si sur le principe la Municipalité soutient la création de zones de rencontre, elle ne souhaite pas créer de disparités trop importantes entre les différents quartiers de la ville. Ainsi, La Municipalité préconise, dans un premier temps, de poursuivre et terminer l'instauration des zones 30 et, dans un deuxième temps, de réaliser des zones de rencontre au gré des possibilités techniques et financières. A ce propos, elle rappelle que la zone de rencontre des Maisons familiales a été récemment étendue.

Par ailleurs, la Municipalité souhaite procéder à l'instauration de zones de rencontre selon le processus suivant :

- demande, engagement et forte volonté de la population résidente (sondage, enquête) ;
- étude préalable de faisabilité avec étude de détails - plus ou moins approfondie selon les secteurs – par un groupe ad hoc ;
- approbation du principe par le Comité des espaces publics (CEP) de la direction des travaux ;
- recherche de la meilleure solution avec les acteurs directement concernés (habitants, commerçants, indépendants, sociétés de développement, etc.). Cette étape apparaît la plus difficile à mettre en œuvre, compte tenu des intérêts en jeu parfois divergents ;
- approbation municipale.

Localisation :

Zone de la Cité :

- la mise en place du statut de zone de rencontre devra faire l'objet de la valorisation du concept ;
- habitants, commerçants, associations de quartier et autres usagers du secteur (administrations cantonales)

devront être associés au projet.

Quartier des Fleurettes :

- forte demande des habitants pour la mise en place d'une zone de rencontre (pétition) ;
- occasion des travaux de remise en état des canalisations permettant d'adapter la stylique de détail de certaines rues ;
- l'étude préliminaire montre que le tronçon du chemin de Fontenay, entre Marc-Dufour et le giratoire du Mont d'Or, se prête mal à la création d'une zone de rencontre. La réalisation de la zone de rencontre ne se fera donc que sur une partie du quartier des Fleurettes.

Quartier des Maisons Familiales à Bellevaux :

- extension de la zone existante aux rues adjacentes.

Quartier de Grancy :

- ce quartier fait également l'objet d'une étude pour la mise en zone 30 (fiche PA-MTP-11) ;
- la direction des travaux de la Ville de Lausanne a lancé tout dernièrement une étude de faisabilité et une étude générale de circulation du périmètre sous-gare qui permettront de répondre de façon coordonnée à ces propositions et, cas échéant, d'en définir un contour cohérent.

Quartier d'Ouchy :

- à l'instar du quartier de Grancy, seule une étude générale de circulation du périmètre sous-gare et une étude de faisabilité permettraient de définir un pourtour cohérent ;
- risque de conflit avec la hiérarchisation du réseau routier telle que définie dans le Plan directeur communal et avec le nouveau « Réseau 08 » des *tl* ;
- l'hypothèse de la création d'un tunnel dans le secteur d'Ouchy, envisagée par le Plan des circulations, rend vraisemblable la création d'une zone de rencontre mais les montants nécessaires à sa réalisation semblent au-delà des possibilités financières de la Commune. Cette zone ne paraît donc pas faisable à court et moyen terme.

Quartier du Flon :

- demande du propriétaire du fonds en vue d'une clarification juridique de terrains privés, mais affectés à un usage commun et conforme au PPA qui régit la zone du Flon ;
- projet en cours d'élaboration par le LO, en collaboration avec le service des routes et de la mobilité.

Place de La Sallaz :

- étude de cette place au sein d'un groupe d'espace public (GEP). Une étude générale de circulation du secteur Nord et un mandat d'études parallèles envisagent, avec la mise en service du m2, une réorganisation complète de la circulation du secteur et la création d'une place essentiellement dévolue aux piétons et aux transports publics ;
- ces études montrent qu'une nouvelle route de contournement par l'Ouest s'avère indispensable à la réalisation du concept.

4.7 PA-MTP-7 : Parcage dans les quartiers

4.7.1 Objectif(s)

Favoriser les places de parc aux entrées des quartiers.

4.7.2 Description générale du projet

Créer un maximum de places de parc dans les entrées des quartiers, ce qui permet :

- de diminuer le transit dans le quartier ;
- de marquer la transition entre la route et l'entrée dans la zone de quartier ;
- un effet ralentisseur.

Les places créées dans les entrées libèrent des espaces dans le quartier pour des aménagements conviviaux (installation de bancs, de bacs à fleurs, de lieux agréables pour s'arrêter et échanger entre piétons...).

4.7.3 Réponse de la Municipalité

Hormis lors de la planification de nouveaux quartiers d'habitations, cette mesure est irréaliste compte tenu de la distribution du bâti sur le territoire communal et notamment de la répartition du stationnement : 70% des places de stationnement sont privées, le solde de 30% se situant sur le domaine public.

Par ailleurs, la mise en place des zones macarons (10 zones existantes et 3 prévues dans le rapport-préavis n° 2004/32) induit naturellement une diminution de la recherche d'une place de stationnement public dans les quartiers, ce qui engendre corollairement une diminution globale du trafic et des nuisances qui lui sont liées.

Enfin, la diminution du transit, ainsi que le « marquage » d'un quartier, se réalisent déjà actuellement par le biais des zones 30 km/h et la mise en place de mobilier urbain ad hoc.

4.8 PA-MTP-8 : Pour une mobilité exemplaire de l'administration lausannoise

4.8.1 Objectif(s)

- Organiser les déplacements professionnels de manière plus rationnelle et écologique au sein de la ville de Lausanne ;
- prévoir des mesures d'accompagnement au m2 (motion Germond) ;
- répondre aux objectifs définis par le futur Plan Opair et le Plan cantonal des transports ;
- servir d'exemple pour les entreprises privées ;
- attribution des places de parc de manière plus équitable (offrir à tous une solution pour les déplacements, éviter les passe-droits) ;
- diminuer les charges financières de la Ville liées aux transports individuels des collaborateurs.

4.8.2 Description générale du projet

- Développer l'autopartage (projet Mobility) pour les employés communaux ;
- réduire l'offre de stationnement pour les employés communaux ;
- adapter la location des places de parc aux prix du marché ;
- encourager les déplacements en transports collectifs : rabais sur les abonnements annuels *tl* via le grand compte et éventuellement par une réaffectation partielle des recettes du stationnement ;
- développer le covoiturage : site Internet en collaboration ou à développer ;
- renforcer l'utilisation des parkings-relais ;
- encourager les déplacements à vélo et à pied : mise à disposition de vélos (évt électriques), subventions sur l'acquisition de vélos pliables via rabais grand compte, de scooters électriques ;
- favoriser les véhicules hybrides, bi-carburants et à faible consommation énergétique (allègement sur les tarifs de stationnement) ;
- repenser la transmission des documents entre services communaux utilisant aujourd'hui des véhicules motorisés ;
- mettre au point et lancer des campagnes promotionnelles auprès des collaborateurs de l'administration,

des habitants des immeubles de la Ville et de la CPCL, puis auprès des entreprises privées, afin de les inciter et les aider à réorganiser leurs déplacements sans voiture en prenant en compte les points développés plus haut.

4.8.3 Réponse de la Municipalité

Comme son titre l'indique, le projet PA-MTP-8 « Pour une mobilité exemplaire de l'administration lausannoise » correspond à l'objectif de la mobilité durable promue par la Municipalité. Par ailleurs, de par son exemplarité, ce projet contribue à rendre crédibles les mesures de promotion de la mobilité durable auprès des entreprises et des habitants de la Ville.

La Municipalité a donc décidé de retenir ce projet comme « projet phare » pour devenir un des chapitres importants du présent rapport-préavis (chapitre 5).

4.9 PA-MTP-9 : Favoriser la fluidité des piétons et leur confort

4.9.1 Objectif(s)

Créer et renforcer les possibilités pour les piétons de traverser en toute tranquillité et sécurité, en particulier dans les quartiers fortement habités et commerçants soumis à une pression des TIM.

4.9.2 Description générale du projet

- A. Mettre en place des traversées piétonnes aux endroits déficitaires,
- B. améliorer l'éclairage spécifique des passages piétons,
- C. permettre la traversée diagonale des carrefours,
- D. feux : priorité aux piétons,
- E. allonger la durée des feux pour les piétons,
- F. multiplier les îlots au milieu de la chaussée.

Exemples de localisation :

Route de Berne, Avenue des Figuiers, Avenue de Rhodanie, Route de la Maladière, Avenue du Grey, Route de Genève, Rue de la Borde, Place Chauderon, Avenue Tivoli - Avenue de Provence, Pont de Chailly, Place de la Sallaz, etc.

4.9.3 Réponse de la Municipalité

De manière générale, la Municipalité continuera au gré des opportunités et des nécessités à soutenir l'attribution de priorités plus élevées et l'allongement de la durée des feux verts pour les piétons.

A. Mettre en place des traversées piétonnes aux endroits déficitaires :

La réalisation de nouveaux passages piétons est prise en charge dans le cadre du préavis « piétons »¹. On peut relever que, parmi les localisations proposées, la plupart sont actuellement réalisées ou font l'objet de projets.

B. Améliorer l'éclairage spécifique des passages piétons :

¹ Rapport-préavis n° 147 du 27 avril 2000

La Municipalité a répondu à la problématique de l'éclairage des passages piétons par l'intermédiaire du rapport-préavis établi à l'occasion de la réponse à la motion G.-A. Meylan¹.

L'analyse du problème, à Lausanne et dans d'autres villes, montre que ce domaine ne connaît ni de bases légales ni de normes indiscutables et qu'une approche pragmatique est la seule défendable. Forte de ce constat, la Municipalité propose de poursuivre l'amélioration de l'éclairage public en fonction des occasions, dans le cadre du budget annuel du service de l'électricité ou lorsqu'un financement spécifique est prévu pour le réaménagement d'un espace public.

C. Permettre la traversée diagonale des carrefours :

Tant du point de vue de l'Ordonnance sur la signalisation routière que des normes VSS, il n'est pas possible d'autoriser un marquage diagonal des passages piétons dans les carrefours, notamment en raison du risque accru de glissades pour les deux roues.

En ce qui concerne la régulation du trafic par feux, une traversée des piétons en diagonale nécessite une phase « tout piéton » avec des conséquences généralement incompatibles sur la capacité des carrefours. Par ailleurs, pour les carrefours simples (croisement de deux rues), le temps d'attente des piétons en serait allongé puisqu'ils disposeraient d'une phase sur trois au lieu de deux phases sur trois dans le cycle. Les seuls cas existants à Lausanne sont les carrefours Cour/Ouchy (Croix-d'Ouchy) et Cour/Harpe où, pour des raisons historiques liées aux fortes habitudes locales, ce principe a été maintenu au niveau de la signalisation lumineuse.

D. Feux : priorité aux piétons :

En préambule, il convient de distinguer trois types d'installations de signalisation lumineuse :

- les carrefours à forte capacité utilisée ou faisant partie d'une zone d'exploitation englobant plusieurs carrefours ;
- les carrefours gérés de manière isolée où la contrainte de la capacité routière peut être envisagée en second plan ;
- les passages piétons isolés.

Dans le premier cas, la succession des mouvements donnés dans le carrefour est préprogrammée en fonction de critères d'optimisation de la capacité du carrefour ou de coordination des flux par rapport au(x) carrefour(s) voisin(s). La Municipalité estime que pour des raisons évidentes de fluidité, notamment des transports publics, et de minimisation des nuisances, ce type d'exploitation est conforme aux objectifs « Quartiers 21 ».

Dans le deuxième cas, une amélioration de la prise en compte des piétons est envisagée par la Municipalité en fonction du contexte local tel que le lieu (centre de quartier) ou l'importance de la traversée.

Dans le troisième cas, les voitures ont le feu vert en phase de repos et lorsque le bouton d'annonce est appuyé, le piéton attend 17 secondes au maximum avant d'avoir le feu vert si aucun bus n'est détecté, 31 secondes dans le cas contraire.

E. Allonger la durée des feux pour les piétons :

La durée des phases accordées par la signalisation lumineuse des carrefours dépend de nombreux fac-

¹ Rapport-préavis n° 2004/54 du 9 décembre 2004

teurs, compte tenu du fait que la durée maximale d'un «cycle» (temps pendant lequel chacun des usagers a eu au moins une fois l'opportunité de passer), qui est de 90 secondes, ne peut guère être augmentée.

Les normes des professionnels de la route VSS fixent pour les traversées piétonnes le vert minimum (4 secondes) et donnent une vitesse de dégagement de 1.2 m/s (4.3 km/h), soit une vitesse de marche tranquille. A noter que la vitesse de la norme VSS n'est pas encore effective sur tous les carrefours lausannois, son application se faisant systématiquement lorsque des modifications sont apportées aux carrefours programmés avec l'ancienne norme.

Sur les longues traversées régulées et équipées d'un îlot central, le temps de dégagement est calculé actuellement sur la moitié de la traversée, obligeant ainsi le piéton à attendre la prochaine phase verte au milieu de la chaussée. Ce principe est, depuis quelques années, systématiquement supprimé par la Municipalité à chaque nouveau projet.

Le coût d'adaptation des anciens carrefours est estimé à environ 40'000 francs et la Municipalité vous propose de réaliser cette mesure.

F. Multiplier les îlots au milieu de la chaussée :

A Lausanne, lors de la construction de nouveaux passages piétons ou de la rénovation d'anciens, la construction d'îlots centraux est une recherche systématique. Il n'y est renoncé généralement qu'en cas d'impossibilité physique (largeur insuffisante).

4.10 PA-ULVP-3a : Aménager l'espace public pour les piétons

4.10.1 Objectif(s)

- Améliorer la qualité de vie pour tous les habitants de Lausanne ;
- rendre plus attractifs les espaces publics.

4.10.2 Description générale du projet

Ce projet, issu de la conférence de consensus Urbanisme, vise à réaménager l'espace public à une échelle humaine. Il propose une série de recommandations pour favoriser le piéton (ce terme s'entend également pour les personnes à mobilité réduite) et rendre la ville plus conviviale.

4.10.3 Réponse de la Municipalité

Le réaménagement de l'espace public « à l'échelle de l'homme » dans la ville, et plus spécialement en faveur du piéton, fait partie des préoccupations exprimées dans le Plan directeur communal :

- hiérarchisation des modes de déplacement dans l'ordre prioritaire dégressif suivant : piétons, transports collectifs, deux-roues légers, deux-roues et autres transports individuels motorisés ;
- modération du trafic, amélioration du confort du piéton ;
- extension, valorisation des zones piétonnes ;
- amélioration de la qualité d'accueil et de l'animation des places urbaines ;
- redéfinition et mise en valeur de l'espace-rue à l'intérieur des centres de quartier ;
- amélioration de l'accessibilité des interfaces piétons-transports publics et de leur confort.

Accessibilité :

Au gré des occasions, les aménagements de l'espace public sont pensés et réalisés en fonction des enfants et des personnes à mobilité réduite.

Bâtiments :

L'implantation et l'affectation des bâtiments sont faites en fonction de réglementations qui reflètent la vision que la société lausannoise a de sa ville au moment où elles sont décidées (1897, 1911 et 1942). La procédure du PGA¹ en cours doit précisément mettre à jour ces réglementations. Après l'enquête publique qui a donné à chacun la possibilité de faire valoir ses préoccupations, les débats du Conseil Communal aboutiront à la validation ou à l'amendement des options retenues.

Voies de circulation :

- Etendre les zones 30 à l'exception des axes prioritaires A et B, en priorité dans les zones où se trouvent des écoles : les zones où sont situées des écoles font l'objet d'attentions particulières, en témoigne par exemple le préavis n° 47 du 9 octobre 2003 sur la signalisation des écoles. Cependant, la présence d'une école ne constitue qu'un critère parmi ceux qui déterminent la possibilité d'établir une zone 30 (configuration générale, règles édictées par l'OCR, etc.). La fiche PA-MTP-11 traite également de cette problématique.
- Favoriser le développement de zones de rencontre : cette problématique est traitée dans la fiche PA-MTP-6.
- Transformer les carrefours en places : les carrefours et les places ont des fonctionnalités différentes qui ne sont pas interchangeables. Cependant, il est vrai que le traitement de l'espace de certaines rues et carrefours est encore représentatif d'une vision « tout voiture » aujourd'hui dépassée. Au fur et à mesure des occasions et des moyens financiers, ils sont peu à peu réadaptés, en général avec des aménagements qui comprennent des élargissements de trottoirs ou des réaffectations complètes de l'espace.

Cheminements piétonniers :

- Etendre le réseau : lorsqu'une liaison apparaît comme manquante entre des points de la ville, sa prise en considération se fait soit dans une vision de planification à long terme (Plan d'affectation), soit comme réalisation à court ou moyen terme (plate-formes de Sévelin, liaison Verdeil-Levant, passerelles du Flon et du Rôtillon, passerelle de liaison Entre-Bois-Vieux-Moulin).

La majorité de ces objets sera financée par voie d'autres préavis. En raison de l'urgence du besoin, la Municipalité vous propose d'améliorer le cheminement piétonnier reliant les bâtiments de la rue de Genève n° 57 et l'avenue de Sévelin 36 sur la parcelle N° 885 dont elle est propriétaire. Pour être conforme à l'esprit du développement durable, il est envisagé la pose d'un escalier en bois, dont le coût est estimé à 75'000 francs.

- Améliorer leur continuité : l'amélioration des cheminements pour les piétons fait partie des préoccupations de la Municipalité. On peut citer en réponse aux exemples mentionnés le rapport-préavis n° 147 du 27 avril 2000 en faveur de la réalisation de 180 passages piétons (dont plus de 100 ont été réalisés à ce jour) et la construction de nombreux « trottoirs continus ».
- Améliorer leur visibilité : les liaisons piétonnes publiques sont en général bien visibles et les destinations

¹ Rapport-préavis n° 2005/19 du 24 mars 2005

spéciales sont parfois signalées de manière particulière (Sauvabelin, Cathédrale, etc.). Les liaisons piétonnes privées ne peuvent pas être signalées.

- Elargir les trottoirs : l'élargissement des trottoirs est une des priorités de la Municipalité lors de l'élaboration de tout projet de réaménagement de l'espace public. Il arrive cependant que les contraintes locales ne permettent pas d'apporter une solution satisfaisante.
- Améliorer l'éclairage : voir § 4.9.3, point B ci-dessus.
- Les rendre praticables pour les personnes à mobilité réduite : c'est un objectif poursuivi par la Municipalité et les services communaux.

Mobilier urbain :

Le mobilier urbain est généralement conçu pour une utilisation spécifique et ne se prête pas forcément à un autre usage. Ainsi, par exemple, il n'est pas possible, pour des raisons évidentes de sécurité et de confort, d'utiliser les bancs pour délimiter des places de stationnement. Par contre, les panneaux publicitaires, les corbeilles à déchets, les abris bus, les cabines téléphoniques contribuent çà et là à protéger les trottoirs de l'envahissement par les automobiles.

Parcs et promenades :

- Prévoir au minimum un cheminement goudronné : de nombreux quartiers sont reliés, pour autant que la topographie le permette, par des chemins de liaison éclairés et goudronnés, traversant les parcs.
- Places de jeux : par ses préavis d'intention (n° 2000/178) et de demande de crédit d'ouvrage, la Municipalité est déjà en passe de satisfaire à cette demande.
- Projets particuliers d'intérêt général : c'est déjà le fait aujourd'hui, hormis lorsque l'intérêt général ne se limite pas à l'équipement de parcs mais également à assurer un taux de nuisances supportable pour les riverains.
- Espaces verts réservés aux chiens en liberté : par son préavis n° 2002/65, la Municipalité a anticipé cette demande.

4.11 PA-MTP-10 : Rouler vert - respirer l'air

4.11.1 Objectif(s)

Encourager les véhicules à énergie renouvelable.

4.11.2 Description générale du projet

- A. Offrir un macaron de parcage aux voitures respectant l'environnement.
- B. Utilisation du gaz naturel comme carburant (énergie non renouvelable).
- C. Energies renouvelables : encourager l'utilisation des véhicules à énergie renouvelable, plus particulièrement promouvoir les scooters électriques.

A + B + C : dans toute la ville.

4.11.3 Réponse de la Municipalité

A. Offrir un macaron de stationnement aux détenteurs d'un véhicule peu polluant

Cette proposition est abandonnée en raison du travail administratif considérable qu'elle occasionnerait, notamment pour le contrôle. Pour remplacer cette proposition, la Municipalité a estimé préférable d'offrir un certain volume de carburant (1'000 kg de gaz par exemple ou mise à disposition de bornes électriques pour la recharge de batteries) ou une subvention à l'achat, pour les véhicules moins polluants.

B. Utilisation du gaz naturel comme carburant (énergie non renouvelable)

La Municipalité soutient les actions actuellement entreprises par le Service du gaz et du chauffage à distance, notamment en accentuant son effort sur des campagnes de sensibilisation sur l'intérêt de l'utilisation des véhicules peu polluants, dont ceux fonctionnant au GNC. La Municipalité prévoit également l'extension du nombre de points d'approvisionnement GNC en restant attentive à leur bonne répartition géographique.

C. Les énergies renouvelables (encourager l'utilisation des véhicules à énergie renouvelable, plus particulièrement promouvoir les scooters électriques)

Par l'intermédiaire de subventions ou de participation à des études et des tests, la Municipalité encourage l'utilisation des véhicules à énergie renouvelable (Biodiesel, Bioéthanol, Biogaz, vélos et scooters électriques).

Par ailleurs, en réponse à la motion de M. Alain Faucherre, déposée le 29 juin 1999, la Municipalité a présenté tout dernièrement l'état de la technique des installations de biométhanisation des déchets organiques, les conclusions des études entreprises et une augmentation du compte d'attente (rapport-préavis n° 2005/04 du 28 janvier 2005).

En ce qui concerne les vélos et scooters électriques, ils allient les avantages du transport individuel à ceux spécifiques du deux roues. Ils sont propres, silencieux et d'un coût d'utilisation avantageux. Ils contribuent à la diminution de la pollution atmosphérique et sonore. Actuellement, 110 scooters électriques circulent dans l'agglomération lausannoise. Une dizaine de places de parc équipées de bornes de recharge sont à disposition des utilisateurs au centre-ville, le courant de recharge étant offert en guise de promotion. Actuellement, la production photovoltaïque centralisée (190 kW) dépasse amplement les besoins d'approvisionnement des vélos et scooters électriques.

Pour étendre cette prestation, la Municipalité a étudié la possibilité de créer de nouvelles bornes à un coût optimum. Au final, 13 sites ont été retenus pour l'installation de nouvelles bornes de recharge pour les scooters électriques (Chailly, av. de Béthusy, av. des Alpes, Ouchy, av. de Cour/Floréal, bvd de Grancy, av. de Cour/Figuiers, ch. de Montelly, av. d'Echallens, rue de la Pontaise, Bellevaux, Blécherette et ch. de Couvaloup). Ces bornes pourront également être accessibles aux détenteurs de modèles de vélos électriques alimentés par une prise 220 Volts.

Les coûts de construction de ces 13 bornes supplémentaires se montent à 130'000 francs. Ils seront financés par le fonds pour les économies d'énergie et les énergies renouvelables des Services industriels.

4.12 PA-MTP-11 : Développement des zones 30 km/h dans les centres de quartiers

4.12.1 Objectif(s)

- Un développement mesuré des zones 30 km/h (CC-M-18) ;
- développer les zones 30 km/h dans les centres de quartiers (CC-M-19).

4.12.2 Description générale du projet

- A. La création de nouvelles zones 30 km/h doit répondre à des conditions. Elle doit être envisagée :
- sur des routes sinueuses, étroites, raides ou sans visibilité (ex. : av. Vulliemin) ;
 - dans des quartiers résidentiels, si les riverains (habitants et commerçants) l'acceptent ;
 - lorsque les bordiers le demandent, et après examen de faisabilité par l'administration communale.

Une évaluation systématique de la demande de zones 30 km/h en ville de Lausanne serait souhaitable, par exemple en envoyant un petit questionnaire annexé aux factures des services industriels.

- B. Tous les ateliers d'innovation ont montré une grande préoccupation liée aux nuisances du trafic (bruit, pollution de l'air, sécurité etc.) et ont proposé une extension importante des zones 30.

En complément du programme déjà réalisé et en voie de réalisation, nous proposons d'introduire une réflexion sur les centres de quartiers qui ressemblent à des centres de villages de petites communes vaudoises et qui posent souvent des problèmes de pression du trafic sur la mobilité douce et sur les activités commerciales dans des conditions accueillantes.

Réaménager les rues-places au centre des quartiers en limitant la vitesse à 30 km/h et en favorisant les traversées piétonnes, ainsi que l'exploitation du domaine public par les commerces locaux (terrasses de café, prolongement du commerce par des stands dans la rue, etc.).

Pour favoriser la mise en place de l'animation commerçante dans ces secteurs, des conditions financières stimulantes devraient être offertes par le service de la police du commerce.

Localisation : avenue de Cour (giratoire Figuiers à place de Milan), Pont de Chailly et rue du Temple, place de la Sallaz, rue du Tunnel.

4.12.3 Réponse de la Municipalité

En 1995, le Conseil communal adoptait le Plan directeur communal (PDC). Le chapitre 4 « accessibilité et mobilité » définit une hiérarchisation du réseau selon quatre types d'axes à savoir, le réseau de niveau principal, de distribution, modéré ou de desserte. Il est spécifié dans le PDC que seuls les axes appartenant au réseau modéré ou de desserte peuvent être sous le régime de la zone à 30 km/h. De plus, la carte représentant le schéma de l'organisation urbaine future situe les centres de quartiers et pôles commerciaux.

Depuis 2002, une révision de la législation fédérale a été introduite afin de simplifier la mise en place des zones 30 et de rencontre, dans le but de favoriser une généralisation des mesures de modération du trafic à l'intérieur des quartiers. Ainsi, l'Ordonnance sur la signalisation routière (OSR) constitue la base légale régissant la mise en place des zones 30. Il est spécifié par exemple que les zones ne peuvent être admises que sur des routes secondaires présentant un caractère le plus homogène possible. Enfin, il est également précisé dans l'Ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre que les mises en place de celles-ci sont soumises à expertise.

Depuis 1995, la Ville a mis en place en zone urbaine 26 zones sous le régime de la limitation à 30 km/h et quatre nouvelles zones sont d'ores et déjà planifiées. Ainsi, plus de 40% des habitants du territoire urbain résident actuellement à l'intérieur d'une zone modérée. Ces secteurs ont été choisis principalement en fonction, d'une part d'un inventaire général des quartiers nécessitant une amélioration des conditions de sécurité et de qualité de vie et, d'autre part, des secteurs faisant l'objet d'une demande de modération du trafic de la part des habitants. Dans tous les cas, tant les bases juridiques que les principes et objectifs définis dans le

PDC ont été respectés.

Centres de quartiers :

Il paraît utile de classer les centres de quartiers, tels que représentés dans le PDC, en fonction des catégories suivantes :

- A) centres déjà situés dans une zone 30 ou dont la procédure de modération du trafic est déjà planifiée : Montelly, Mousquines, Amis - Jardins, Maupas, Isabelle-de-Montolieu, Eterpeys, Bourdonnette
- B) centres faisant déjà l'objet, soit d'une étude spécifique, soit de récentes décisions quant à leur réaménagement : Cour tronçon Figuiers-Bains (Nord et Sud), Harpe, Chailly, la Sallaz
- C) centres ne répondant pas ni aux bases légales ni aux critères définis dans le PDC pour permettre la mise en place d'une zone 30 : Ouchy, Montchoisi (carrefour), Juste-Olivier, Tivoli, Morges (Prélaz), Echallens, Bergières, Béthusy
- D) centres potentiellement intégrables dans le programme d'extension des zones 30 et donc directement concernés par la présente : Malley, Grancy, Pierrefleur, Pontaise, Aloys-Fauquez (Bellevaux), Praz Séchaud.

Quartier Aloys-Fauquez (Bellevaux) : à l'instar de la rue Centrale ou du tronçon supérieur de la rue de Genève, la traversée du quartier de Bellevaux fait partie du réseau de distribution modéré. Axe de pénétration en ville depuis les secteurs de la Clochette ou du Mont, il doit supporter actuellement une charge de trafic de l'ordre d'environ 15'000 véhicules par jour et assure donc une fonction à orientation trafic. Pourvu d'une signalisation abondante (feux, traversées piétonnières protégées, gestion prioritaire des bus, etc...), ce tronçon de rue n'est pas compatible avec l'esprit de la zone à 30 km/h.

Centre de quartier Malley : ce secteur a été identifié par le groupe de travail communal « zones 30 » et avait été catalogué dans les zones susceptibles d'être réalisées à court terme.

Centre de quartier Grancy : ce secteur, également identifié par le groupe de travail communal « zones 30 » présente des conditions locales compatibles avec la mise en place d'une zone 30. Toutefois, une étude générale de circulation dans tout le secteur sous-gare est nécessaire afin de mieux définir le périmètre de la zone.

Centre de quartier Pierrefleur : ce secteur a déjà fait l'objet de débats autour de la mise en place d'une zone 30 à plusieurs reprises. Compte tenu principalement de la présence d'une ligne de bus importante, une décision définitive sur cet axe a toujours été différée au profit d'autres zones jugées prioritaires ou mieux adaptées. En principe, le groupe de travail communal « zones 30 » s'est toujours donné comme règle de base de ne pas proposer, sauf à de rares exceptions, des zones sur des axes comprenant des lignes principales du réseau *tl*.

Centre de quartier Pontaise : ce secteur est lui aussi déjà recensé par le groupe de travail communal « zones 30 ». Si l'on exclut les rues avec une ligne de bus importante, ce quartier présente des conditions locales compatibles avec la mise en place d'une zone 30.

Centre de quartier Praz-Séchaud : il semble difficile à l'heure actuelle de parler de véritable centre de quartier pour ce secteur, il peut être considéré comme un centre en cours de concrétisation. A l'instar du quartier de Pierrefleur, sa réalisation concrète ne paraît pas prioritaire.

En tenant compte de la réponse à la motion Yves-André Cavin demandant l'introduction de zones résidentielles et de détente limitées au trafic à 30 km/h dans les quartiers forains, notamment celui de Vers-chez-les-Blanc (chapitre 7.3), le coût total d'installation de zones 30 dans les centres de quartier retenus par la Municipalité (Cour, tronçon Figuiers-Bains, secteurs Nord et Sud; Malley, Grancy, Pontaise, Vers-chez-les-Blanc) est estimé à 240'000 francs.

4.13 PA-MTP-12 : Intermodalité

4.13.1 Objectif(s)

Favoriser l'échange entre les modes de transport en privilégiant :

- les modes publics ;
- les modes partagés (vélos collectifs, scooters collectifs, Mobility) ;
- les modes doux.

4.13.2 Description générale du projet

Deux roues :

- aménager des places de stationnement Bike + R à proximité des arrêts principaux des transports publics (TP) ;
- tenir compte des vélos lors de la conception des stations du m2 ;
- autoriser le transport des vélos dans les bus en dehors des heures de pointe.

Voitures individuelles :

Développer les P+R en périphérie. Inciter les communes périphériques à faire de même. Encourager l'utilisation de P+R en périphérie de la ville en supprimant les places de stationnement subventionnées pour les employés pendulaires.

Piétons :

Aménager des accès piétonniers aisés et sécurisés aux noeuds TP. Si nécessaire, assistance mécanique (escaliers et trottoirs roulants, ascenseurs).

Flotte partagée :

Aménager des emplacements réservés aux véhicules de flottes partagées à proximité des noeuds de TP (vélos collectifs, scooters collectifs, Mobility).

Bateau :

Étudier des navettes bateaux entre Lutry – Saint-Sulpice (de type Aquarel, mais plus rapides).

Aménagement des interfaces :

Les interfaces doivent être aménagées de manière à rendre ainsi l'intermodalité plus efficace.

4.13.3 Réponse de la Municipalité

La réorganisation du réseau *tl* (Réseau 08 des *tl*), qui utilise le futur m2 comme ascenseur urbain pour favoriser les échanges et l'intermodalité, répond fortement à cette préoccupation. Par ailleurs, la mise en place, au sein de l'administration communale, de plusieurs groupes d'espace public (GEP) traitant des aspects liés à la réaffectation de l'espace public en lien avec le « Réseau 08 » permet de vouer une attention toute particulière sur les abords des stations du futur m2 et les accès à l'intérieur de ces stations. Ce travail est effectué en étroite collaboration entre la Ville de Lausanne, les *tl* et les associations de quartiers.

Deux roues :

Un groupe de travail piloté par les *tl* traite des questions relatives à la complémentarité entre vélos et transports publics (Bike + Ride, embarquement des vélos, utilisation de la voirie). Ce groupe intègre des représen-

tants des communes du réseau de l'agglomération lausannoise et du Canton. Les usagers cyclistes sont également associés à cette démarche. Les mesures proposées dans le rapport de synthèse pourront ainsi se mettre en place dans le cadre de la restructuration du « Réseau 08 des *tl* » et du réaménagement aux abords des stations du métro m2.

La création de stationnement pour vélos aux abords des stations de métro fait partie du cahier des charges des GEP et sera financée par le biais d'un préavis communal spécifique relatif à la restructuration du réseau *tl* et aux aménagements aux abords des stations du m2. Par ailleurs, le rapport-préavis n° 2004/55, du 16.12.2004, adopté le 12 avril 2005 par votre Conseil¹, relatif à la promotion de l'usage du vélo à Lausanne, prévoit le financement de supports pour vélos.

Voitures individuelles :

Le Plan directeur communal définit les P+R projetés sur le territoire communal. Une réflexion concernant les P+R est en cours au niveau de l'agglomération dans le cadre de la politique des transports de l'agglomération.

En ce qui concerne le P+R de Vennes, la Municipalité et le Conseil d'Etat ont validé le principe de la mise en place d'un addenda permettant une extension à 1'200 places. Cet addenda doit encore être approuvé formellement par le Conseil d'Etat.

Piétons :

Une attention particulière est portée aux liaisons piétonnes dans les stations du futur m2, ainsi qu'entre les stations et les arrêts des lignes connectées à ces stations.

Flotte partagée :

A l'instar du soutien apporté au projet de prêt de vélos « Lausanne Roule » au Flon, la Municipalité est prête à soutenir d'autres projets à proximité des principaux nœuds de transports publics.

Bateau :

Les bateaux solaires Aquarel seront orientés à l'avenir sur un circuit à vocation touristique. Pour l'heure, il n'est pas prévu de navettes Aquarel rapides entre Lutry et Saint-Sulpice.

Aménagement des interfaces :

Les fondements du « Réseau 08 des *tl* » vont dans le sens d'une amélioration du transbordement entre les bus et métros dans les stations principales. La plupart des interfaces sont touchées par la restructuration du réseau et font l'objet de nombreuses études.

L'exemple le plus éloquent est l'interface de la Sallaz où le principe de circulation est complètement revu pour permettre l'aménagement d'une place mixte piétons-bus particulièrement performante en termes de transbordement.

4.14 PA-MTP-13 : Réaffectation de la voirie

¹ BCC 2005 à paraître

4.14.1 Objectif(s)

- Favoriser les transports publics, les modes partagés, doux (CC-TP-2).
- Améliorer la vitesse commerciale des transports publics (CC-TP-4).

4.14.2 Description générale du projet

1. De manière générale, mettre en place des aménagements qui permettent de favoriser la bonne réinsertion des bus quittant leur arrêt et revenant dans le trafic en sécurité (soit par des arrêts sur chaussée, soit par des couloirs bus, soit par la gestion de la signalisation lumineuse).
2. Dans le cadre des mesures d'accompagnement liées à la mise en service du m2, réaffecter les couloirs bus devenus inutiles (ex-lignes 5 et 6) aux vélos/piétons/espaces verts, mais non aux transports individuels motorisés.
3. A partir d'un certain seuil de fréquentation des lignes de bus (à définir), privilégier la mise en couloir des bus dans tous les cas.
4. Supprimer les arrêts «en baignoire» dans les quartiers d'habitations, ainsi que dans les zones 30 lorsque cela ne met pas en danger la sécurité des piétons.
5. Lorsque des carrefours sont aménagés avec des couloirs bus, éviter que ces aménagements empêchent les cyclistes de remonter la file de véhicules à l'arrêt.
6. Autoriser les vélos dans les couloirs bus à la descente. Au plat et à la montée, autoriser les vélos uniquement si les couloirs sont suffisamment larges.
7. Développer le système « Mobility » pour les entreprises (gestion de flottes de véhicules), ce qui permettrait de supprimer des places de parc (exemple du DINF) et augmenter le nombre de couloirs bus.

4.14.3 Réponse de la Municipalité

La réaffectation de l'espace public en lien avec le « Réseau 08 » répond fortement à cette préoccupation, une grande partie des lignes et des arrêts de bus étant passés en revue.

Points 1 et 4 : Faciliter la réinsertion des bus après les arrêts et suppression des arrêts « en baignoire » dans les quartiers.

Le choix du type d'arrêt se fait en conformité avec le Plan directeur communal :

- arrêts de bus « hors chaussée » sur le réseau principal ou de distribution. Par « hors chaussée », il faut comprendre que le dépassement d'un bus à l'arrêt est possible sans empiéter sur les autres voies de circulation. Lorsque la chaussée est suffisamment large, les arrêts sont généralement réalisés en alignement, ce qui favorise la réinsertion des bus quittant leur arrêt ;
- arrêts de bus « sur chaussée » sur le réseau modéré et éventuellement sur le réseau de distribution. Par arrêt « sur chaussée », il faut comprendre un arrêt bloquant généralement le trafic derrière le bus. Selon les cas, le dépassement peut toutefois être autorisé en empiétant sur la voie de circulation en sens inverse.

Point 2 : Réaffectation des couloirs bus devenus inutiles

Avec la mise en service du m2, l'axe routier compris entre la place de l'Ours et le carrefour des Croisettes (rue du Bugnon / avenue de la Sallaz / route de Berne) ne sera plus emprunté par des bus, à l'exception du tronçon entre Boissonnet et la Sallaz (ligne n° 41 : Montolieu / Praz-Séchaud). La voie bus actuelle sera réaffectée à d'autres usages que la circulation motorisée.

Le GEP, chargé d'étudier spécifiquement l'axe Bugnon, Sallaz, Berne, a défini cinq tronçons pour lesquels des objectifs sectoriels et des principes d'aménagement ont été récemment validés par le CEP.

Tronçon 1 : Place de l'Ours – avenue Pierre-Decker :

- baliser une bande cyclable de 1.5 m à la montée ;
- ajouter des passages piétons (CHUV, écoles) ;
- ajouter quelques places de parc en zone « macaron » pour les habitants entre Mathurin-Cordier et la place de l'Ours ;
- au droit de la PMU (urgences), augmenter le nombre de places « pose/dépose » et améliorer leur confort d'utilisation ;
- créer une voie de présélection descendante (tourner à gauche) pour l'accès au CHUV.
- élargir les trottoirs ;
- affirmer le secteur de « porte » du CHUV en intensifiant la végétation au droit de la station m2 et de l'accès au CHUV ;
- intégrer la station m2 et ses accès.

Tronçon 2 : avenue Pierre-Decker – avenue de Beaumont

- baliser une bande cyclable de 1.5 m à la montée ;
- créer une « avenue-parc » par une berme végétalisée continue sur le côté à droite en montant, à l'image de celle existante à gauche.

Tronçon 3 : place de la Sallaz

Dans le cadre de la mise en service du « Réseau 08 » des *tl*, la place de la Sallaz deviendra une interface de transports publics très importante. La route de contournement proposée permettra à cette place d'être entièrement libérée du trafic individuel de transit et ainsi d'optimiser les transbordements bus- m2.

La place sera séparée en deux secteurs bien distincts. Le secteur Nord verra son accessibilité automobile interdite. Le stationnement sera transféré sur une parcelle accessible depuis la route de contournement située à l'Ouest de la station du m2. Le secteur Sud sera accessible par l'avenue de la Sallaz et conservera son offre en stationnement. Cette rue deviendra une rue en impasse raccordée à la route de contournement.

Les objectifs prioritaires de l'étude de la place de La Sallaz sont définis comme suit :

- développer un projet d'aménagement de l'espace partagé entre les bus et les piétons ;
- faciliter l'interface entre les lignes de bus et la station m2 ;
- favoriser l'émergence du caractère de pôle secondaire et de centre de quartier ;
- proposer des aménagements compatibles avec le besoin de tranquillité des riverains ;
- privilégier des solutions d'aménagement simples et économiques.

Un préavis spécifique sera présenté à votre Conseil après l'été 2005.

Tronçon 4 : place de la Sallaz – avenue de Boissonnet

- baliser une bande cyclable de 1.5 m à la montée ;
- ajouter quelques places de parc en zone macaron pour les habitants ;
- créer un passage piéton à mi-hauteur entre la Sallaz et Boissonnet ;
- créer un passage piéton au Sud du carrefour Berne/Boissonnet ;
- redimensionner le carrefour Berne/Boissonnet/Feuillère ;
- favoriser la progression des bus à l'approche de la Sallaz par une voie bus descendante.

Tronçon 5 : avenue de Boissonnet – Croisettes

- intégrer la station m2 « Fourmi » ;
- maîtriser les volumes de trafic ;
- gérer le transfert du transport individuel sur le P+R.

Point 3 : Amélioration de la vitesse commerciale et mise en place systématique de nouveaux couloirs bus à partir d'un certain seuil de fréquentation

Dans le cadre d'une intensification de la collaboration entre la Ville de Lausanne et les *tl*, plusieurs groupes de travail ont été constitués, dont un a reçu pour mandat d'étudier l'amélioration de la vitesse commerciale pour l'ensemble des lignes du réseau *tl*. Le résultat visé globalement est une économie de l'ordre de 4 véhicules sur les 131 prévus pour le « Réseau 08 ». La moitié des points critiques recensés sur le réseau *tl* actuel fait partie des secteurs à traiter dans le cadre de la restructuration du réseau *tl* après m2.

En ce qui concerne spécifiquement les couloirs bus, il convient de rappeler qu'il en existe deux types :

- couloirs bus physiques : réservation d'une voie de circulation pour les bus en site propre. Ces aménagements nécessitent une largeur de voirie supplémentaire. Ils sont généralement complétés par des mesures de régulation facilitant la réinsertion des bus dans le trafic à la fin du couloir bus ;
- couloirs bus virtuels : en cas d'espace restreint, un système régulé permet de donner une priorité aux bus circulant en site mixte avec le trafic individuel motorisé (couloir bus « électronique »).

L'amélioration de la vitesse commerciale et la mise en place de nouveaux couloirs bus sont prises en compte dans les groupes d'espace public traitant des aménagements liés à la restructuration du réseau *tl*. Toutefois, il est important de relever que l'amélioration de la vitesse commerciale des transports publics entre en conflit avec l'instauration de zones 30 ou zones de rencontre (PA-MTP-6, PA-MTP-11) sur des axes comprenant des lignes principales du réseau *tl*.

Points 5 et 6 : Utilisation des couloirs bus par les cyclistes et gestion des carrefours

Comme mentionné au 3.13.3, un groupe de travail piloté par les *tl* traite des questions relatives à la complémentarité entre vélos et transports publics (Bike + Ride, embarquement des vélos, utilisation de la voirie). Les mesures proposées dans le rapport de synthèse pourront ainsi se mettre en place dans le cadre de la restructuration du « Réseau 08 » des *tl* et du réaménagement aux abords des stations du m2.

Par ailleurs, le rapport-préavis n° 2004/55, du 16.12.2004, adopté le 12 avril 2005 par votre Conseil, relatif à la promotion de l'usage du vélo à Lausanne traite également de la question du partage de la voirie. Des essais et observations sur le terrain ont été réalisés en collaboration avec des représentants du syndicat du personnel des transports publics et des associations cyclistes.

Point 7 : Développer le système « Mobility » pour diminuer le stationnement

Le développement de l'auto-partage est une des mesures préconisées dans le chapitre 5 « Plan de mobilité de l'administration lausannoise ».

4.15 PA-MTP-14 : Desserte par les transports publics

4.15.1 Objectif(s)

- Court et moyen terme : améliorer la desserte par les transports publics, profiter des restructurations du réseau liées au m2.
- Long terme : développer de nouveaux axes de transports publics lourds.

4.15.2 Description générale du projet

Court et moyen terme :

- Améliorer la connexion des quartiers aux axes lourds de desserte (et non pas multiplier les relations directes avec uniquement la gare CFF de Lausanne) : relations avec la gare de Renens, avec la station de Malley (à créer), avec l'axe du m2, avec la gare CFF de Lausanne et avec celle de Pully-Nord (à déplacer de quelques centaines de mètres).
- En conséquence, soigner particulièrement les interfaces de transport afin de rendre la rupture de charge la moins pénible possible (par exemple arrêts de bus à proximité des stations du m2).
- Créer des relations transversales et non uniquement radiales.

Long terme :

- Réintroduire des trams, par exemple sur lignes n^{os} 7 et 9, permettant un réaménagement urbain, ainsi que des voies de circulation.
- Développer un axe lourd à destination de la Blécherette (par exemple métro).

4.15.3 Réponse de la Municipalité

Dans un premier temps, mise en oeuvre du projet « Réseau 08 », lié à la mise en service du m2, en intégrant de nouveaux parcours pour les bus. A plus long terme : élaboration de concepts de développement d'axes lourds (en collaboration avec les *tl*, le Canton, etc.).

Court et moyen terme :

Hormis les propositions relatives aux liaisons tangentiels, le projet de « Réseau 08 » des *tl* (voir chapitre 6) répond en grande partie aux attentes exprimées d'amélioration de la connexion des quartiers aux axes lourds de desserte. Il est rappelé que l'ensemble des collectivités publiques participant au financement du réseau *tl* (Etat et communes du réseau urbain) doivent accepter les nouvelles prestations et l'évolution des coûts qu'elles occasionnent.

Par ailleurs, le soin à apporter aux interfaces de transport dans le cadre de ce nouveau réseau est relayé dans le cadre des projets d'aménagement des interfaces.

Long terme :

Le développement d'axes forts, tels que des trams sur les axes actuels des lignes n^{os} 7 et 9 ou un métro à destination de la Blécherette, sont actuellement envisagés, au stade du concept, dans diverses démarches à des stades d'avancement variés (Plan Opair 95, Plan Opair 05, Schéma directeur régional des déplacements, Programme d'agglomération, Plan directeur cantonal, Plan directeur communal).

Dans ce cadre, la Municipalité poursuit les travaux en cours en vue de :

- définir un programme de développement du réseau des transports publics urbains et d'agglomération ;
- définir un contexte institutionnel, décisionnel et de financement au niveau de l'agglomération.

Par ailleurs, la Municipalité s'engage également dans les démarches visant à obtenir une base légale pour un financement fédéral du trafic d'agglomération.

4.16 PA-MTP-15 : Fréquence des transports publics

4.16.1 Objectif(s)

- Augmenter les fréquences aux périodes dites creuses (soirées, samedis, dimanches, vacances scolaires).
- Supprimer les interruptions de service les soirs et les week-ends.

Note : les objectifs visant à combler le déficit en matière d'information pour les systèmes Taxibus et Pyjama, ainsi que d'augmenter la priorité aux feux pour les TP ont été respectivement versés aux projets PA-MTP-16 et PA-MTP-13.

4.16.2 Description générale du projet

- Augmentation des fréquences ;
 - sur toutes les lignes, les fréquences en heures creuses sont inférieures à celles en vigueur dans des villes suisses de taille comparable => fréquences à adapter ;
 - étendre les périodes dites « heures de pointe » pour tenir compte du mode de vie moderne (demande de mobilité forte après le travail en soirée) ;
 - ces remarques s'appliquent aussi aux CFF (REV) et au LEB ;
 - considérer le samedi comme un jour de semaine ;
 - supprimer les réductions d'offre en périodes de vacances scolaires (en particulier sur le m1).
- Supprimer les interruptions de service le soir et les week-ends sur les lignes concernées (en particulier 11, 12, 16, 17).

4.16.3 Réponse de la Municipalité

Les *tl* mènent actuellement une démarche visant à améliorer les prestations des transports publics aux périodes dites « creuses ». L'insatisfaction exprimée sur ce sujet dans le cadre de la démarche « Quartiers 21 » rejoint en effet celle constatée dans le cadre des enquêtes de satisfaction effectuées par les *tl* auprès de la population desservie, cliente ou non.

Les analyses effectuées à ce jour par les *tl* mettent en évidence un déficit d'offres par rapport à la demande en mobilité qui a considérablement évolué ces dernières années avec un accroissement important de la mobilité liée aux loisirs, alors que les améliorations de l'offre ont essentiellement visé les déplacements liés au travail et à la formation. Les études d'augmentation des prestations en périodes creuses sur le réseau *tl* devraient aboutir courant 2005 pour être mises en service dans le cadre du Plan d'entreprise 2005-2010.

Diverses améliorations d'offres sont actuellement envisagées par les *tl*. Citons notamment :

- adaptation à la hausse des fréquences en début de soirée ;
- horaires du samedi correspondants à ceux de la semaine ;
- amélioration des fréquences le dimanche ;
- augmentation des fréquences sur le m1 pendant les vacances universitaires.

La suppression des interruptions de service sur les lignes n^{os} 12, 16, 17 et la suppression de l'horaire vacances sur l'ensemble des lignes ne sont pour le moment pas envisagées. Cependant, dans le cadre du projet de « Réseau 08 », la ligne n° 11 est remplacée par une ligne principale reliant la Blécherette à la Gare CFF, supprimant l'interruption de service de cette ligne.

4.17 PA-MTP-16 : Promotion des transports publics et communication

4.17.1 Objectif(s)

Améliorer et diversifier la promotion des transports publics.

4.17.2 Description générale du projet

Premier axe de promotion : les habitants

1. confirmer un service communal responsable de l'information et de la communication en matière de transports publics qui puisse organiser et développer des actions telles que décrites ci-dessous ;
2. envoyer de l'information relative aux *tl* (plan du réseau, horaire de la ligne desservant le domicile) et au système « Mobility » lors de tout déménagement ou arrivée de nouveaux habitants ;
3. réaliser des exemples réels de coûts d'abonnements mensuels pour les familles et les leur envoyer (note : ce que font déjà les *tl* en travaillant avec le bureau vaudois d'adresses) ;
4. dans la correspondance officielle de la Ville, et lors de toute annonce de manifestation indiquant un lieu précis, mentionner systématiquement le nom de l'arrêt de transport public le plus proche, ainsi que la ou les lignes concernées ;
5. dans certains quartiers, à l'occasion de changements de service importants (amélioration des fréquences, modification du tracé des lignes, ...), distribuer l'information sous forme de tous- ménages ;
6. développer l'interface Web du site des *tl* en matière de consultation dynamique des horaires (ou à défaut, mieux signaler l'existence du service à l'adresse du site des CFF), permettre l'exportation des horaires dans un format lisible sur un PDA.

Deuxième axe de promotion : réfléchir par type d'activité

Les pendulaires :

7. développer les partenariats entre les prestations de TP et les entreprises afin d'offrir aux employés des abonnements à prix réduit. Il est anormal que la Ville de Lausanne elle-même n'ait aucune politique globale en ce sens vis-à-vis de ses employés ;
8. mettre en place une charte ou un label permettant de distinguer les entreprises ayant un plan de mobilité (effet d'image, par exemple comme pour la norme environnementale ISO 14001) ;
9. valoriser l'exemple du DINF (mise en place du système « Mobility », nouvelle gestion des places de parc et des déplacements des employés).

Le commerce :

10. faire passer l'idée auprès des commerçants que l'automobile n'est pas le moyen de transport unique des personnes effectuant des achats au centre-ville (cf. chiffres du micro-recensement transports 2000) ;
11. développer le « Riponne Express » (ou d'autres formes de services similaires) également à l'intention des utilisateurs de transports publics, voire simplement des marcheurs : il est très utile de pouvoir disposer de toutes ses courses en un seul endroit à la fin de ses achats. Ce serait un avantage concurrentiel par rapport aux centres commerciaux à l'extérieur du centre-ville.

Les loisirs :

12. le prix du transport public urbain devrait être systématiquement compris dans le prix d'entrée aux grandes manifestations (par exemple Beaulieu) au lieu de l'être au cas par cas comme actuellement ;
13. sur le modèle de la carte *tl* + CineQuaNon, d'autres partenariats devraient être développés (par exemple fitness, manifestations d'importance régionale, etc.) ;
14. les horaires et plans de ligne de transports publics pourraient être distribués/affichés plus largement dans les grands pôles d'activités de loisirs ;
15. les hôteliers de Bâle offrent une carte journalière de libre circulation sur le réseau urbain de transports publics, un exemple à suivre ?

4.17.3 Réponse de la Municipalité

1. La communication et l'information sur les prestations de transport auprès du grand public sont dévolues aux entreprises de transports publics. La mise sur pied de la communauté tarifaire introduira une communication groupée pour l'information tarifaire. Cette mission ne pourrait pas être dévolue rationnellement et efficacement à un service communal.

Par contre, le SEGRE (service des études générales et des relations extérieures) est confirmé comme service communal partenaire pour l'information en matière de transports publics. Par ailleurs, une des missions du nouveau service des routes et de la mobilité comprend une fonction globale de promotion des transports publics, que ce soit au sein de l'administration communale ou auprès de la population et des entreprises lausannoises.

2. Depuis octobre 2003, tout nouvel habitant s'installant dans une commune desservie par le réseau *tl* reçoit des *tl* une information complète sur le réseau, accompagnée de mesures incitatives (carte Galaxy offerte, carte de rabais de 20% pour un premier abonnement).
3. Fait partie de l'information déjà réalisée présentée au point 2 ci-dessus. En outre, dans le cadre de l'introduction de la communauté tarifaire, un renforcement de la communication est effectué.
4. L'information sur les moyens d'accès en transports publics dans les publications ou invitations communales est actuellement effectuée de cas en cas. La Municipalité souhaite généraliser cette pratique à l'ensemble de l'administration.
5. L'information ciblée dans les quartiers à l'occasion de modifications de l'offre en transport est déjà effectuée par les *tl*. Les communes sont systématiquement associées à ces opérations. Les *tl* interviennent en tant que fournisseur d'information et de soutien.
6. L'interface Web du site *tl* propose ces fonctionnalités. Des améliorations constantes sont implémentées au fur et à mesure des attentes des internautes.
7. Le partenariat entre les prestations des transports publics (via la Communauté tarifaire) et les entreprises est possible et proposé (produits grands comptes). L'octroi de réductions à tout ou partie du personnel est prévu dans le cadre de l'instauration d'un Plan de mobilité d'entreprise (pour l'Administration lausannoise, voir chapitre 5).
8. Pour qu'un label ait une portée notable, il doit correspondre à une valeur qui lui serait associée à grande échelle. Sur le seul plan communal, cette démarche serait vraisemblablement sans effet. Il est donc proposé d'y renoncer et de répercuter cette démarche à des instances faïtières telles que l'Union des Villes Suisses, par exemple.
9. L'exemple du DINF en terme de mobilité des déplacements de ses employés induit des synergies pour la mise sur pied du Plan de mobilité de l'administration communale (chapitre 5).
10. Les échanges qui se développent entre la Municipalité et les associations économiques montrent que l'époque où les commerçants associaient l'accessibilité à la seule voiture est révolue. Cette réalité sera encore renforcée par la mise en service du m2 et le « Réseau 08 » des *tl*.
11. Des services de cette nature sont de compétence privée.

12. Concerne les points 12 et 15 :

Les transporteurs sont favorables à des solutions combinées manifestation + transport, sous réserve qu'une juste rétribution des services soit garantie. Plusieurs partenariats ont déjà abouti à des solutions combinées manifestation + transport, comme par exemple les 20 km de Lausanne, Athletissima, combi comptoir CFF/tl/Beaulieu, offre Railway «Jardins 2004», etc.). La production d'un billet combiné pour toutes les foires et expositions est à l'étude avec la société d'exploitation de Beaulieu. Cette démarche pourrait aboutir en 2005.

13. Concernant les points 13 et 14 :

Les transporteurs sont favorables à des partenariats sur le modèle *tl* + CineQuaNon, pour autant qu'ils aient une pertinence (relation avec le déplacement) et un coût admissible pour l'entreprise de transports et les collectivités. Il en va de même pour l'affichage dans des lieux privés.

4.18 PA-MTP-17 : Confort d'utilisation des transports publics

4.18.1 Objectif(s)

Faciliter l'utilisation des transports publics et les rendre accessibles à tous.

4.18.2 Description générale du projet

Volet A : Automates (aux arrêts et dans les bus [automates embarqués])

1. pour pallier au fait que les automates ne rendent pas la monnaie, mettre en place un système d'impression sur les billets du surplus payé, c'est-à-dire un avoir à récupérer à un point de vente *tl* après accumulation d'un certain montant ;
2. l'option la plus fréquemment utilisée à cet endroit doit être mise en évidence. Rendre l'utilisation des automates plus aisée en réduisant le nombre de tarifs et en mettant en évidence l'option / le bouton relatif au tarif de l'usager ordinaire (une zone 60'). Garder le billet court parcours (exemple tarif local, voir le système de Zurich) ;
3. automates à billets dans les bus, les lignes peu fréquentées et les lignes régionales en libre service pour les voyageurs ;
4. dans le cadre de l'introduction de la Communauté tarifaire, voir dans quelle mesure il est possible de réintroduire des titres de transport à simplement oblitérer (demande reformulée).

Volet B : Information voyageurs embarqués (dans le bus, le m1/le m2 et aux arrêts principaux)

5. introduire à l'intérieur des véhicules un système d'information vocale – et audible – sur la succession des arrêts desservis et la possibilité d'annonces vocales aux grands arrêts (bus, métro, LEB) en cas de problème ;
6. plan du réseau collé aux fenêtres en quatre langues.

Volet C : Interface - abris (sur le terrain)

7. faire des arrêts principaux de véritables lieux d'intermodalité et d'interaction. Créer un confort d'attente selon le concept d'une gare en augmentant les fonctionnalités de l'espace par des services (par ex. consigne selon le modèle « Riponne Express » aux arrêts principaux, voir PA-MTP-16).

4.18.3 Réponse de la Municipalité

Les volets A et B du projet font référence à des composantes du système de transports publics qui sont actuellement de la compétence des entreprises de transport concessionnaires.

Les coûts liés à ces composantes du système de transport sont supportés par le client voyageur et par l'ensemble des collectivités publiques participant au financement. Une modification de ces composantes peut

être envisagée pour autant que le financement soit disponible, soit en cours de durée de vie ou lors d'un renouvellement planifié. Ceci précisé, la Municipalité donne ci-dessous l'état de la situation et les développements prévus par rapport aux attentes exprimées.

Volet A : Automates

1. La question du rendu de la monnaie fait actuellement l'objet d'une analyse aux *tl*, avec diverses solutions envisageables :
 - modification de tout ou partie des automates existants,
 - statu quo avec promotion des moyens existants de paiement sans monnaie,
 - prise en compte du rendu de monnaie dans le cadre du renouvellement des distributeurs envisagé dès 2009.

Les conséquences, notamment financières, de ces variantes seront présentées dans le courant de l'année 2005.

2. L'introduction de la Communauté tarifaire a donné lieu à la constitution de groupes clients qui ont eu à se prononcer sur l'ergonomie, le mode de fonctionnement, l'information nécessaire des distributeurs. Ainsi, dès le 12 décembre 2004, de nouvelles faces d'automate, correspondant aux attentes de la majorité des clients, équipent tous les distributeurs *tl*. Dans ce cadre, l'information est systématiquement donnée en quatre langues sur la face de l'automate. L'introduction de la Communauté tarifaire induit l'application d'une tarification unifiée dans un périmètre étendu. L'utilisation de l'automate ne s'en trouve pas simplifiée, mais le nombre d'achats en cours de voyage est limité à une seule opération quel que soit le nombre d'entreprises de transport utilisées. Le billet « court parcours » est maintenu dans le cadre de la Communauté tarifaire sur le périmètre urbain *tl*.
3. La solution d'installer des automates en libre service dans les véhicules a été écartée lors du renouvellement du système de vente des *tl*. En effet, tant pour des raisons de forte occupation des couloirs des véhicules que pour des raisons de sécurité, l'option d'installer des distributeurs libre service embarqués n'a pas été retenue. Sur les lignes régionales à faible fréquentation, un service de vente assuré par le conducteur, apprécié par la clientèle, est maintenu.
4. Le retour à des carnets de billets à oblitérer n'est pas envisageable dans le cadre d'une Communauté tarifaire en raison du coût d'adaptation très élevé pour un système appelé à disparaître à court terme au niveau national. Cette fonction est remplacée, à l'avantage des clients, par les cartes Galaxy disponibles dans plus de 180 points de vente.

Volet B : Information voyageurs embarqués

5. De manière générale, l'information aux voyageurs, avant leur déplacement aux arrêts et pendant leur déplacement à bord des véhicules, va être considérablement améliorée dès 2005 par l'introduction progressive du nouveau système d'exploitation et d'information voyageurs : remplacement des bornes d'information actuelles par 120 nouvelles bornes plus efficaces et discrètes. En outre, le système permettra d'effectuer des annonces à bord des véhicules. La fréquence et le type d'annonces pourront être adaptés aux attentes de la clientèle.
6. A la suite de l'introduction de la Communauté tarifaire vaudoise, il est prévu de coller des plans du réseau aux fenêtres des bus.

Volet C : Interfaces

7. Ce volet implique divers partenaires publics et privés à divers titres :

- Communes, en tant que propriétaires et gestionnaires du domaine public,
- entreprises de transports, exploitantes et dans certains cas propriétaires des bien fonds,
- privés, en tant que propriétaires et/ou prestataires de services, SGA, banques, kiosques, etc.

Aujourd'hui, les aménagements et fonctionnalités des interfaces sont étudiés au gré des opportunités, par exemple la construction du m2.

4.19 PA-MTP-18 : Transports publics des zones foraines

4.19.1 Objectif(s)

Améliorations des transports publics :

- tarifs ;
- dessertes ;
- fréquences.

4.19.2 Description générale du projet

Tarifs :

Proposition de tarif unique sur tout le territoire lausannois, y compris pour les zones foraines. La Communauté tarifaire est compétente. La proposition de la conférence de consensus est contraire aux décisions déjà prises en la matière, voire chapitre 4.21.

Dessertes :

Améliorer le tracé des dessertes.

Cadences :

Réétudier les cadences et l'utilisation du Taxibus les jours de basse fréquentation.

4.19.3 Réponse de la Municipalité

Au vu des prestations assurées actuellement sur les lignes et services desservant les zones foraines lausannoises, compte tenu du financement de ces prestations (offre régionale cofinancée par la Confédération, l'Etat de Vaud et les autres communes du bassin de transport 5), de la faible densité des zones desservies, il apparaît qu'un déficit de l'offre en soirée est effectivement constaté à Vers-chez-les-Blanc et Montblesson.

Dans le cadre de la restructuration du réseau *tl* liée à la mise en service du m2, il est prévu d'améliorer considérablement la desserte de ces zones : ligne n° 64 à double sens, Croisettes – Chalet-à-Gobet par Montblesson et Vers-chez-les-Blanc, avec accrochage direct au terminus du m2.

A plus long terme, dans le cadre d'une politique cantonale de densification souhaitée le long de la ligne du LEB et plus particulièrement dans la zone foraine de Vernand, la Municipalité s'engage à soutenir un développement de l'offre ferroviaire sur la ligne du LEB.

4.20 CC-M-16 : Transparence de la Municipalité en matière de pollution de l'air

4.20.1 Objectif(s)

Informar largement sur les taux de pollution de l'air à Lausanne.

4.20.2 Description générale du projet

La Municipalité doit se doter d'instruments de mesure de la pollution de l'air. En cas d'alerte (valeurs critiques et d'alarme), la population doit être immédiatement informée. Des mesures adéquates doivent être prises (limitation du trafic motorisé par exemple).

4.20.3 Réponse de la Municipalité

Comme la Municipalité l'a expliqué dans le cadre de la procédure « Prestations 2004 », cette mesure dépend strictement du Canton. De par les choix effectués, la Municipalité ne peut donc pas donner suite, de sa propre compétence, à cette mesure.

4.21 CC-TP-7 : Politique tarifaire

4.21.1 Objectif(s)

Maintenir le tarif actuel dans la nouvelle Communauté tarifaire.

4.21.2 Description générale du projet

- Favoriser un certain nombre de catégories de la population.
- Simplifier les positions tarifaires.
- Mettre les habitants des domaines forains de Lausanne (cartes indigènes) sur pied d'égalité avec les autres Lausannois.

4.21.3 Réponse de la Municipalité

Le tarif est défini pour toute la région par le système de la Communauté tarifaire. La zone urbaine de Lausanne et de Montblesson se trouve de ce fait dans les deux zones urbaines alors que le reste des zones foraines se trouve dans la zone 3. Ces mêmes critères de distance sont appliqués partout ailleurs dans la région lausannoise.

Cette option n'est donc pas réaliste car elle impliquerait que les Lausannois couvrent une part des frais des autres membres de la Communauté tarifaire (*tl*), mais également ceux liés aux augmentations de prix des CFF et des autres partenaires. L'option précédemment citée est impraticable dans une Communauté tarifaire.

5. Plan de mobilité de l'administration lausannoise

5.1 Préambule

5.1.1 « Quartiers 21 » et plans de mobilité

Issu de la démarche « Quartiers 21 » et comme mentionné au paragraphe 4.8.3, le projet PA-MTP-8 « Pour une mobilité exemplaire de l'administration lausannoise » correspond à l'objectif de la mobilité durable promue par la Municipalité. De par son exemplarité, ce projet contribue à rendre crédibles les mesures de promotion de la mobilité durable auprès des entreprises et habitants de la ville.

Ainsi, la Municipalité a décidé de retenir ce projet comme « projet phare » et donne ici les principes de base qui permettront au service des routes et de la mobilité de développer et de mettre en œuvre ce qu'il y a lieu d'appeler le « Plan de mobilité de l'administration lausannoise ».

5.1.2 Le Plan de mobilité d'entreprise

Le Plan de mobilité d'entreprise (PME) résulte d'une démarche visant à aborder de manière globale et intégrée la problématique de tous les déplacements liés à une entreprise afin d'en diminuer les nuisances, les besoins énergétiques ainsi que les impacts économiques et sociaux.

Le plan de mobilité d'entreprise permet :

1. Pour l'entreprise :
 - un engagement en faveur de la mobilité durable,
 - d'améliorer le taux de fréquentation des transports publics,
 - de valoriser son image,
 - des économies financières.
2. Pour l'employé :
 - d'être sensibilisé à la problématique environnementale,
 - un choix plus large de ses modes de déplacement,
 - une amélioration qualitative de ses trajets, notamment si ses modes de déplacement s'orientent vers la marche ou le vélo,
 - des économies par l'abandon éventuel d'une voiture privée.
3. Pour la collectivité :
 - la réduction des nuisances environnementales, telles que bruit, pollution, engorgement et insécurité,
 - l'effet d'entraînement ou l'incitation par l'exemple.

5.2 Objectifs et mesures du plan de mobilité de l'administration communale

Pour l'administration lausannoise, la démarche de « Quartiers 21 » n'est pas la seule à justifier l'opportunité d'une mise en œuvre du Plan de mobilité. La réalisation du m2 est une formidable occasion pour repenser la mobilité des employés communaux. La mise en service de cette infrastructure performante et la mise en œuvre des mesures d'accompagnement, notamment la restructuration du réseau *tl*, permettront une modification des habitudes de déplacement avec comme objectif une diminution des déplacements professionnels en transports individuels motorisés (TIM) en favorisant le transfert modal sur les transports collectifs (TC). La Municipalité souhaite également que ce projet ne se limite pas à l'administration lausannoise mais s'étende à d'autres entreprises ou administrations travaillant sur le territoire lausannois.

Les conséquences sur l'amélioration de la qualité de vie seraient alors significatives par la diminution du bruit, de la pollution, des embouteillages et de l'insécurité routière.

Le Plan de mobilité vise à organiser les déplacements des employés de manière rationnelle et écologique. Pour être efficaces, les mesures liées au Plan de mobilité doivent montrer un équilibre entre avantages et inconvénients :

- encourager les déplacements à vélo et à pied,
- encourager les déplacements en transports publics,
- développer l'auto-partage (Mobility),
- développer le covoiturage,
- adapter le loyer des places de stationnement aux prix du marché,
- réduire l'offre de stationnement pour les employés,
- favoriser les véhicules propres,
- à moyen terme, inciter les entreprises privées à organiser leurs déplacements de manière rationnelle et écologique.

5.3 Diagnostic de la situation actuelle

5.3.1 *Mouvements pendulaires*

La mobilité pendulaire charge fortement le réseau aux heures de pointe. Selon les statistiques issues du micro-recensement de 2000, on relève qu'il n'y a qu'un seul occupant pour plus de 90% des trajets effectués en voiture. Dès lors, dans une optique visant à rendre de l'espace aux mobilités durables, il est nécessaire de rechercher des solutions pour réduire les déplacements en transports individuels motorisés en développant l'usage de la marche, du vélo, des transports collectifs et du covoiturage.

La mobilité pendulaire est celle sur laquelle il est le plus facile d'agir car les itinéraires sont répétitifs, réguliers et concentrés sur des sites d'activités. Toutefois, cette mobilité est, en règle générale, interdépendante avec les autres activités à exercer dans la journée. Ainsi, en agissant sur la mobilité pendulaire, l'ensemble des déplacements quotidiens doivent être repensés.

Une analyse des mouvements pendulaires des employés communaux réalisée en 1998 a montré que :

- la part modale dominante était la voiture (45%) alors que les autres parts modales représentaient 26% d'usagers des transports collectifs, 11% de motocyclistes, 9% d'adeptes de la marche à pied, 1% de cyclistes et 8% d'usagers mixtes ;
- plus de la moitié des emplois communaux se trouve au centre-ville et bénéficie d'une excellente qualité de desserte en transports collectifs ;
- un peu moins de 50% des 4'500 employés communaux, soit environ 2040 personnes, vivent et travaillent à Lausanne ;
- les secteurs d'habitation du solde des employés se répartissent de manière relativement homogène entre la région lausannoise et les zones périphériques du Canton.

5.3.2 *Mouvements professionnels*

Offre actuelle en stationnement

L'analyse de l'offre en stationnement a permis de relever qu'environ 1'000 places de parc sont disponibles sur le domaine privé-communal, ce qui signifie que 22% du personnel communal bénéficie d'une place de stationnement. En 2005, les loyers perçus pour le stationnement devraient avoisiner 350'000 francs.

Actuellement, l'attribution des places de stationnement se base sur les catégories d'usagers suivantes :

- a : handicapés physiques,

- b : employés utilisant quotidiennement une voiture privée dans l'exercice de leur fonction,
- c : employés ayant un service irrégulier, en dehors des heures de service des transports publics,
- d : autres.

Sur les 1000 places disponibles recensées par le questionnaire adressé par le SEGRE (service des études générales et des relations extérieures) aux chefs de service communaux en novembre 2004, seules 250 appartiennent aux catégories a et b.

Il conviendra également de prendre en compte tous les usagers qui stationnent sur le domaine privé-communal, notamment les employés de l'Etat de Vaud qui disposent d'environ 800 places dans les écoles et les collèges. Les loyers perçus représentaient en 2004, un total annuel d'environ 200'000 francs.

Avec une desserte en transports collectifs performante, ce qui sera encore plus le cas avec la mise en service du m2 et du « Réseau 08 » des *tl*, il semble donc qu'un important report modal sur les transports publics soit possible. Pour cela, il est important de définir de nouveaux critères d'attribution des places de stationnement qui soient objectifs et mesurables.

Défraiement des kilomètres pour usage des véhicules privés

Les 850'000 km parcourus en 2004 par les employés de l'administration ont fait l'objet de défraiements pour un montant total de quelque 490'000 francs. Un développement du principe de l'auto-partage (Mobility) permettrait de réduire ces coûts.

5.4 Description des mesures principales

Plusieurs scénarios ont été étudiés afin de concrétiser les objectifs du Plan de mobilité de l'administration lausannoise. Les paragraphes suivants détaillent les mesures principales et évaluent leurs incidences.

5.4.1 Hausse des loyers de stationnement

Afin d'inciter une partie des employés à reporter leurs déplacements sur d'autres modes que la voiture privée, il est prévu d'adapter les loyers de stationnement en fonction des prix du marché pratiqués dans le voisinage du lieu de travail.

Les places de stationnement destinées aux employés à mobilité réduite ne sont pas concernées par cette mesure.

Les recettes supplémentaires sont estimées à quelque 540'000 francs par année.

5.4.2 Transfert des déplacements professionnels sur un système d'auto-partage (Mobility)

Selon l'enquête sur les déplacements du personnel communal réalisée en 1998, 62% des employés ont recours à un véhicule dans l'exercice de leur fonction. Dans ce contexte, outre l'usage préférentiel des transports collectifs, l'auto-partage est une alternative intéressante. La mise en commun des véhicules professionnels pour les déplacements journaliers permet de créer des synergies dans l'utilisation des véhicules.

Les kilomètres défrayés en 2004, ainsi que l'inventaire des véhicules de service, ont permis d'évaluer qu'environ 65 véhicules en auto-partage suffiraient à remplacer quelque 30 véhicules de service non spécialisés recensés à ce jour, ainsi que le défraiement kilométrique des employés effectuant moins de 2'500 km par an.

Les calculs montrent qu'il s'agit d'une opération financière positive pour la Ville de Lausanne.

5.4.3 Encouragement à l'utilisation des transports collectifs

Afin d'inciter l'ensemble des employés de l'administration à utiliser les transports collectifs, la Municipalité souhaite accompagner les deux premières mesures citées par l'octroi d'une subvention sur l'abonnement général « Mobilis ».

Cette subvention se baserait sur deux piliers :

- le grand compte qui permet, par l'achat groupé d'abonnements « Mobilis », d'obtenir un rabais de l'ordre de 15 à 18%.
- la constitution d'un fonds « Plan de mobilité » qui permettrait une subvention directe de la Ville en faveur des employés intéressés par l'achat d'un abonnement général « Mobilis ».

5.5 Catalogue de mesures

L'objectif du Plan de déplacements de l'administration communale est de réduire les mouvements pendulaires en transports individuels motorisés de ses employés. En première approximation, par une meilleure gestion de ses déplacements, tant pendulaires que professionnels, l'administration devrait engendrer, à l'heure de pointe, une réduction de 2% du trafic individuel motorisé à destination du centre-ville.

5.5.1 Création d'un fonds « Plan de mobilité »

La création d'un fonds « Plan de mobilité » permettrait d'affecter les recettes supplémentaires perçues sur le stationnement pour les réaffecter principalement au subventionnement des abonnements généraux « Mobilis », le subventionnement se ferait en francs par abonnement afin de ne pas favoriser ceux qui habitent le plus loin. Ce fonds pourrait également financer des actions spéciales en faveur de la mobilité durable, telles que le subventionnement de vélos rabattables ou d'autres mesures utiles à l'efficacité du Plan de mobilité.

Augmentation du prix du stationnement

L'alimentation du fonds « Plan de mobilité » étant basée sur les recettes supplémentaires découlant du stationnement, il sera nécessaire de :

1. Redéfinir les critères d'attribution des places de stationnement

Les critères actuels d'attribution des places de stationnement ne sont ni objectifs ni mesurables de sorte qu'ils peuvent être mal appliqués. Par ailleurs la catégorie d) permet pratiquement à chaque employé de disposer d'une place de stationnement, sous réserve de l'accord de son chef de service. Ce système crée inévitablement des inégalités entre services qu'il convient de corriger.

Ainsi, afin d'éviter les passe-droits et de favoriser une attribution équitable des places de stationnement sur le domaine privé-communal, la Municipalité propose de mettre en place de nouveaux critères d'attribution des places. Ces critères devront faire référence à des quantités objectives, mesurables et contrôlables, tel que le nombre de kilomètres parcourus en une année.

2. Instaurer des loyers basés sur les prix du marché

Par souci d'équité sociale, et afin de supprimer les passe-droits, la Municipalité propose d'adapter les tarifs de stationnement aux prix du marché en vigueur dans le voisinage du lieu de travail. L'accessibilité du lieu de travail en transports collectifs doit également être prise en compte.

Il est important de préciser que les places de stationnement destinées aux personnes à mobilité réduite ne subiraient aucun changement.

5.5.2 Auto-partage (système « Mobility »)

Le temps de déplacement peut jouer un rôle primordial dans l'efficacité de l'accomplissement de ses prestations. Ainsi, pour un certain nombre d'emplois communaux, une mesure d'accompagnement importante est la mise à disposition de véhicules en auto-partage.

Des transports par taxis pourraient servir d'appoint, en cas d'urgence et d'absence de véhicules disponibles. Des négociations pourraient être entreprises avec les compagnies de taxis afin de bénéficier d'un tarif préférentiel.

5.5.3 Transports publics : subventionnement de l'abonnement général « Mobilis »

En première approximation, l'augmentation du prix du stationnement permettrait d'octroyer une subvention annuelle de l'ordre de 150 à 200 francs sur l'abonnement général « Mobilis ». Par ailleurs, le grand compte permettrait d'obtenir un rabais de l'ordre de 15 à 18%. Enfin, les abonnements seraient vendus au sein de l'administration afin d'en faciliter l'acquisition.

5.5.4 Covoiturage : intégrer un site de covoiturage pour l'administration lausannoise

Le covoiturage est une mesure pertinente pour les employés de l'administration habitant des zones mal desservies en transports publics.

Différents sites Internet dédiés au covoiturage (par ex. « e-covoiturage.ch ») existent sur le marché. Une collaboration avec les promoteurs de ces sites doit être étudiée avant tout développement interne.

5.5.5 Deux-roues : favoriser l'usage du vélo

En relation avec la topographie lausannoise, des mesures particulières sont proposées pour promouvoir les déplacements à vélo. D'une part, les Services industriels subventionnent l'achat de vélos électriques pour les personnes résidant ou travaillant à Lausanne. D'autre part, en fonction des disponibilités financières du fonds « Plan de mobilité », la Municipalité propose que des actions spéciales de subventionnement de vélos rabattables soient mises sur pied. En effet, l'acquisition de vélos rabattables permettrait de réduire la contrainte liée à la topographie, ces vélos pouvant être embarqués dans les transports publics.

Enfin, il convient de rappeler le soutien apporté par la Ville au projet de prêt de vélos « Lausanne Roule » ouvert de mai à octobre et qui permet d'emprunter gratuitement un vélo pour la journée depuis l'interface du Flon.

5.5.6 Marche : favoriser ce mode déplacement

En parallèle à ce qui a été présenté ci-dessus pour le vélo, des mesures de promotion de la marche à pied

devraient être entreprises, comme par exemple la diffusion des informations sur les itinéraires piétons.

Par ailleurs, en conformité avec les objectifs poursuivis par le « Plan d'action environnement et santé », une collaboration avec l'Office fédéral de la santé publique devrait être initiée pour la promotion des modes de déplacements faisant appel à l'énergie humaine.

5.5.7 Mise en place d'une cellule d'information et d'une campagne promotionnelle

La mise en place d'une cellule d'information et d'une campagne promotionnelle est nécessaire afin d'assurer le bon déroulement du Plan de mobilité de l'administration communale. Il est en effet important d'obtenir l'adhésion et le soutien des employés à ce plan.

Une meilleure information sur la palette des modes de déplacements doit également être prévue : transports collectifs, vélos rabattables, vélos et scooters électriques, itinéraires privilégiés, auto-partage, covoiturage, véhicules propres, etc.

De plus, afin de mesurer l'efficacité du Plan de mobilité et d'assurer sa pertinence au cours des années, il est important d'établir un suivi de l'évolution des comportements en matière de mobilité des employés. Ce point nécessite de pouvoir bénéficier d'une base de données complète quant aux habitudes actuelles de déplacement du personnel communal de façon à pouvoir comparer ces données avec les nouvelles habitudes suite à l'instauration du plan. Un questionnaire relatif aux habitudes de déplacements devra donc être établi et rempli par l'ensemble du personnel communal.

5.6 Calendrier de mise en œuvre

La Municipalité propose la mise en œuvre du Plan de mobilité en deux étapes :

- une première étape test qui permet d'affiner le système et concernera tout ou partie des employés travaillant dans le secteur de Chauderon. Compte tenu du temps nécessaire à votre Conseil pour l'examen de ce rapport-préavis, cette étape devrait intervenir courant 2006.
- la deuxième étape coïncidera avec la mise en service du nouveau bâtiment de Chauderon en 2007. Elle permettra de disposer d'un système bien rôdé au moment où l'attractivité supplémentaire, due à la mise en service du m2 et du réseau 08, se produira.

6. « Réseau 08 » des tl

6.1 Contexte général

Le m2 constituera la colonne vertébrale d'un nouveau réseau *tl*, intégré dans un réseau de transports publics régional, cantonal et national. Les principes directeurs de restructuration du réseau *tl* ont été validés en 1999 et ont abouti en septembre 2000 à l'adoption du schéma directeur du réseau *tl* à l'horizon de la mise en service du m2.

Depuis, un certain nombre de mesures ont été appliquées, notamment celles qui concernaient le secteur Ouest du réseau, principalement en 2001, ainsi que le secteur Est en 2002. A partir de l'automne 2003, sur la base de ce schéma directeur, une réflexion a été conduite par les *tl*, visant à préciser le réseau 2008, année de mise en service du m2, avec les objectifs suivants :

- vérifier l'adéquation des restructurations proposées avec les besoins en mobilité,

- confirmer ou adapter les restructurations du réseau au vu de l'évolution récente de la planification du réseau des transports publics et du tissu urbain,
- obtenir de la part des collectivités publiques concernées une validation des options retenues.

6.2 Démarche de travail

Le travail réalisé a été effectué en plusieurs phases, de manière itérative, avec consultation et validation des partenaires impliqués à divers titres à la fin de chaque étape.

Trois variantes contrastées ont été évaluées selon les critères de l'adéquation offre/demande, de la qualité de desserte globale et locale, des participations financières des collectivités et des développements ultérieurs probables du réseau.

Après évaluations et consultations, une nouvelle variante a été élaborée afin de répondre aux attentes exprimées, tant au niveau de la conception du réseau qu'au niveau des coûts. Par la suite, elle a été mise en consultation auprès des communes directement concernées par les modifications d'offres de transports et/ou par des modifications importantes de la participation communale au financement du réseau urbain. Le service de la mobilité de l'Etat de Vaud a également été consulté. Toutes les autorités compétentes consultées ont accepté cette dernière variante.

6.3 Description du réseau

6.3.1 Caractéristiques principales

L'annexe 1 présente le plan du « Réseau 08 » des *tl* pour les réseaux urbain et régional, dont les principales caractéristiques et évolutions sont les suivantes :

1. Suppression de l'ensemble des lignes de surface parallèles au tracé du m2 entre la place de l'Ours et les Croisettes.
2. Le nouveau réseau est organisé sur la colonne vertébrale du réseau urbain que constitue le m2, avec des rabattements :
 - à la station Croisettes pour la desserte interne d'Epalinges et des zones foraines lausannoises,
 - à la station Sallaz pour la ligne horizontale Praz-Séchaud – Montolieu ainsi que pour les nouvelles liaisons en direction de l'avenue Victor-Ruffy et du Pont de Chailly,
 - à la station Ours pour les lignes desservant le Nord-Est lausannois,
 - aux stations Bessières, Riponne et Flon pour l'ensemble des lignes diamétrales en traversée du centre-ville,
 - à la station Lausanne Gare CFF, interface avec le réseau ferroviaire international, national et régional,
 - à la station Délices, interface avec une nouvelle liaison horizontale Est-Ouest,
 - à la station Ouchy, interface avec une navette littorale et la CGN.
3. Renforcement en direction du Nord lausannois, avec une nouvelle liaison Gare CFF – Beaulieu - World Trade Center – Blécherette assurant ainsi une amélioration de la desserte de ce secteur de congrès et d'activités encore appelé à se développer à l'avenir dans le cadre du pôle de développement cantonal de la Blécherette.
4. Desserte d'importantes artères, aujourd'hui non desservies par le réseau de transports publics, notamment :
 - les rues Centrale et Saint-Martin,
 - l'avenue Victor Ruffy,

- l’avenue de l’Elysée,
 - l’avenue des Figuiers.
5. L’Ouest lausannois voit sa connexion avec le centre de l’agglomération maintenu au niveau actuel, avec la ligne 18, récemment mise en service, qui a son terminus à la place de l’Europe, en connexion avec le m1 et le m2.
 6. Dans l’Est lausannois, une extension de la zone Taxibus de Belmont jusqu’aux Monts-de-Pully ainsi que le jumelage de cette nouvelle zone avec la zone Taxibus de Pully-Paudex permettent un renforcement des liaisons Nord-Sud dans ce secteur.
 7. La desserte de la commune d’Epalinges est considérablement renforcée dans la mesure où les lignes sont exploitées en continu, alors qu’en l’état actuel seul un service aux heures de pointe est assuré au-delà du secteur Croisettes – Croix Blanche.
 8. Toutes les lignes régionales routières aboutissant à Lausanne sont connectées au m2, leur niveau d’offres (fréquences, plages et jours d’exploitation) étant maintenu. Compte tenu de la volonté cantonale de maintenir le niveau actuel de sa participation financière, aucune extension territoriale n’est prévue. La ligne n° 62 se connecte au m2 aux Croisettes, la ligne n° 65 à la Sallaz, alors que la ligne n° 60 est prolongée jusqu’au Flon pour sa connexion au m2.

L’annexe 2 précise les caractéristiques d’exploitation préconisées à ce jour. Celles-ci pourront être modifiées ou adaptées d’ici 2008, en fonction du développement de l’offre, en particulier pendant les heures creuses.

6.3.2 Modifications du réseau par secteur

1. Desserte sous-gare :
 - nouvelle ligne horizontale Est-Ouest reliant Pully et l’Ouest lausannois via les avenues Elysée et Cour, sans passer par le centre-ville (ligne n° 25) avec connexion au m2 à la station des Délices ;
 - deux nouvelles liaisons diamétrales en traversée du centre-ville, soit : Sallaz-Maladière via Victor-Ruffy (ligne n° 6) et Pully-CFF-Prilly-Nord (ligne n° 4) ;
 - navettes Ouchy-Maladière adaptées aux fluctuations saisonnières (ligne n° 26).
2. Desserte Nord et centre-ville :
 - nouvel axe fort entre la Blécherette et la gare CFF par le World Trade Center et Beaulieu (ligne n° 21) ;
 - nouvelle ligne entre la Clochatte et la place de l’Europe par Bellevaux, la place du Nord, les rues Saint-Martin et Centrale (ligne n° 22) ;
 - nouvelle ligne à vocation touristique reliant le centre-ville à la Cité, en passant par l’Hermitage, Sauvabelin et la Chocolatière-vivarium (minibus-ligne n° 16).
3. Desserte entre les Croisettes et la place de l’Ours :
 - nouvelle ligne circulant depuis la Sallaz en direction du centre-ville desservant les avenues Victor-Ruffy et Béthusy (ligne n° 6) ;
 - nouvelle ligne Rovéréaz – Pont de Chailly – Sallaz (ligne n° 42) ;
 - nouvelle ligne Isabelle-de-Montolieu – Sallaz – Praz-Séchaud (ligne n° 41).
4. Desserte d’Epalinges et des zones foraines :
 - ligne à double sens Croisettes – Montblesson – Vers-chez-les-Blanc – Chalet-à-Gobet (ligne n° 64) ;
 - ligne à double sens Croisettes – Epalinges – Ballègue – Ecole hôtelière – Chalet-à-Gobet (ligne n° 46).

6.4 Choix technologiques et parc de véhicules

L'électrification des lignes du « Réseau 08 » a été déterminée sur la base des facteurs suivants :

- l'état d'électrification actuel du réseau ;
- l'offre de transport : tracé et implantation géographique (centre de l'agglomération ou péri-urbain) ainsi que le niveau d'offres. Pour des questions financières, les *tl* estiment qu'il n'est pas opportun d'électrifier une ligne avec une offre kilométrique inférieure à 150'000 km/an. Cas échéant, ils préconisent de prendre des mesures de protection de l'air complémentaires, telles que véhicules à gaz, filtres à particules.
- les investissements consentis, dans la mesure où certaines options d'électrification peuvent s'avérer coûteuses du fait de la configuration des lieux (ex : place de l'Europe), ou de l'étendue de l'électrification (ex : ligne n° 18 dans l'intégralité de son tracé).
- le parc de véhicules existant et ses évolutions possibles.

Sur cette base, une solution intermédiaire entre une variante thermique et une variante électrique a été retenue. La variante intermédiaire s'inscrit dans la continuité de la politique des *tl* puisque le ratio de kilomètres effectués en traction électrique sur le réseau d'agglomération est sensiblement le même qu'actuellement. Cette solution, qui est une combinaison des variantes électrique et thermique, allie l'utilisation des infrastructures actuelles et l'extension du réseau électrique sur de nouveaux tronçons ciblés : Isabelle-de-Montolieu, Victor-Ruffy, le Grey.

Les investissements d'infrastructures s'élèvent à 7'600'000 francs pour les lignes aériennes et il n'est pas nécessaire de construire de nouvelles sous-stations de transformation.

Au niveau du parc de véhicules, cette variante a l'avantage de s'inscrire également dans la continuité du parc actuel, puisque les seules acquisitions à faire d'ici 2008/2010 sont dues au renouvellement programmé de la flotte ou à l'extension de l'offre.

6.5 Incidences financières du « Réseau 08 »

6.5.1 Coûts et recettes

Le tableau ci-dessous présente l'évolution des prestations et des moyens sur le réseau urbain routier *tl* :

	Offre kilométrique en ligne	Heures directes personnel roulant	Véhicules tl/s.t. ¹ heure de pointe
2005	7'260'000	560'000	127/3
Réseau 08	7'480'000	566'000	128/6

Il est probable que la ligne devant remplacer l'actuelle ligne n° 64, aujourd'hui financée en tant que ligne régionale, sera versée au réseau urbain. Pour l'instant, les prestations et les estimations de coûts du réseau urbain comprennent l'intégralité de cette ligne.

L'évolution des charges du réseau routier urbain *tl* entre 2005 et « Réseau 08 » est estimée à 2.6 mios de

¹ Véhicules tl/minibus sous-traités

francs/an, hors amortissements et frais financiers, toutes conditions égales par ailleurs. Pour le réseau régional, les charges de fonctionnement diminuent de 300'000 francs pendant cette même période.

Par ailleurs, pour le réseau urbain, les frais financiers et d'amortissement augmentent de 600'000 francs par année.

Cette augmentation de coûts est partiellement compensée par un accroissement de recettes estimé à 1'500'000 francs/an (+ 2,1 mios de voyageurs/an) sur le réseau routier urbain. Pour le réseau régional, il y a une diminution de recettes de l'ordre de 100'000 francs par an.

Il y a lieu de souligner que le nombre de voyageurs au cours de la première année d'exploitation du réseau correspond à environ 50% du potentiel de clientèle estimé avec « Réseau 08 », compte tenu de l'inertie qui prévaut lors de changements d'habitudes dans le domaine de la mobilité. C'est en 2012 que le nombre de voyageurs atteindra les valeurs « de croisière » retenues pour le dimensionnement du réseau, grâce également à l'effet induit des autres mesures préconisées dans le Plan d'entreprise des *tl* (m2, développement de l'offre).

6.5.2 Participations des collectivités publiques

Les indemnités d'exploitation atteindront en 2009 pour le réseau routier un montant total estimé à 70,3 mios de francs, ce qui représente une hausse de 1,55 mio par rapport au budget 2005. Les participations des collectivités publiques évoluent comme suit pour le réseau routier R08 :

Variation 2005-R08	Réseau urbain	Réseau régional
Part communes	1'145'000.--	
Part Etat	609'000.--	- 67'000.--
Part Confédération		- 133'000.--
Total indemnité annuelle « R08 »	1'754'000.--	- 200'000.--

Pour mémoire, l'indemnité d'exploitation annuelle augmentera de 30 mios de francs en 2009 si tous les développements prévus dans le Plan d'Entreprise des *tl* sont réalisés. Cette augmentation sera, bien entendu, grandement influencée par le m2.

L'annexe 3 donne le détail des coûts du réseau routier urbain pour chaque collectivité de financement sur la base de l'actuelle Loi vaudoise sur les transports publics et en fonction des caractéristiques du réseau présenté ce jour, tant au niveau de sa desserte qu'au niveau de son fonctionnement.

Liste des annexes :

1. Plan du réseau *tl* 08, lignes urbaines
2. Réseau *tl* 08, fréquences
3. Réseau *tl* 08, répartition de l'indemnité de subvention du réseau routier urbain

7. Projet de l'agglomération lausannoise

En 1999, la Confédération a défini une politique des agglomérations dont l'objectif à long terme est le développement durable de l'espace urbain en Suisse. Les trois principaux objectifs sont :

- assurer l'attractivité économique des zones urbaines et une qualité de vie élevée à leurs habitants pour

qu'elles jouent pleinement leur rôle de moteurs économiques et de lieux de vie des deux tiers de la population suisse.

- maintenir un réseau polycentrique de villes et d'agglomérations pour leur permettre d'assurer leur position dans la concurrence économique nationale et internationale.
- limiter l'extension spatiale des zones urbaines en favorisant le développement de l'urbanisation vers l'intérieur et en structurant ces zones pour permettre aux villes et communes d'agglomération de se développer de manière efficiente pour soulager l'espace rural de la pression de l'urbanisation.

La Confédération s'engage à inciter à une meilleure coopération au sein des zones urbaines. Le soutien de projets novateurs, appelés « Projets-modèles » et l'introduction du « Projet d'agglomération » en tant qu'instrument destiné à maîtriser les problèmes les plus urgents des agglomérations, occupent une place centrale dans les stratégies poursuivies.

Lausanne et la région lausannoise sont impliquées depuis le début dans les processus mis en place par la Confédération. En effet, le projet pilote « agglomération lausannoise » fait partie des premiers projets modèles encouragés par la Confédération. Il s'agit de développer un modèle de collaboration novateur au niveau de l'agglomération lausannoise. Les partenaires d'origine sont la Ville de Lausanne, Lausanne-Région et le Canton de Vaud.

La Confédération prévoit d'octroyer des moyens financiers pour le financement des transports d'agglomération à condition qu'un projet d'agglomération existe. Les projets d'agglomération doivent établir une planification coordonnant urbanisation et déplacements en respectant les principes du développement durable. Ils doivent également proposer un interlocuteur unique à la Confédération et un mode de financement.

7.1 Le projet d'agglomération Lausannoise

Le Projet d'Agglomération Lausanne-Morges (PALM) n'inclut pas que Lausanne et sa région, mais également Morges et sa région. Il est étroitement lié à l'élaboration du Plan directeur cantonal.

Le PALM se base sur un scénario volontariste basé sur l'agglomération compacte dont la délimitation correspond au territoire presque entièrement construit autour de Lausanne et Morges.

Comme dans bien des villes alimentées dès l'origine par le réseau CFF, Lausanne-Morges contient dans son périmètre d'agglomération un secteur aujourd'hui sous-utilisé et pouvant être desservi facilement par d'excellentes infrastructures de transports publics. Il s'agit de l'espace entre la gare de Sébeillon et celle de Renens, dans le prolongement immédiat du centre-ville et du Flon. Cette zone offre à long terme des capacités de développement très importantes et permet une urbanisation finale dense dont la qualité devra tenir compte de différentes étapes de cohabitation entre les activités existantes et nouvelles, les premières ne cédant le pas aux secondes que progressivement.

Cette opportunité est le point de départ du projet d'agglomération compacte, la même logique étant appliquée à d'autres sites de développement moins vastes ou moins centraux. Le développement n'empiète pas sur la campagne, mais utilise les potentialités disponibles dans la partie urbanisée de l'agglomération. Corrélativement, la pression sur la périphérie de l'agglomération devrait diminuer sans toutefois être gelée, cela dans le cadre d'un juste équilibre entre régions périphériques et agglomération. Ce projet doit assurer aux transports publics un accroissement de la fréquentation par la desserte de quartiers proches et denses. Une part importante des déplacements étant assurée par les transports publics, l'évolution de la croissance du trafic individuel pourra être ainsi ralentie, voire inversée.

7.1.1 Transports publics

La desserte principale de l'agglomération est assurée grâce au rail (CFF, LEB, m1, m2). A long terme, le renforcement de l'axe Est-Ouest est également prévu sous la forme d'un tram ou d'un métro Bussigny – Renens – Lausanne – Lutry. Sur cette ligne horizontale se greffe un réseau hiérarchisé, cadencé, offrant une fréquence bonne à élevée sur l'ensemble de l'agglomération compacte, qui bénéficie ainsi d'une excellente desserte par les transports publics.

Les secteurs proches des gares et des stations sont des sites d'urbanisation denses et mixtes de façon à ce qu'un maximum de voyageurs profite du haut niveau de desserte. Des lignes de bus diamétrales partent en étoile autour des gares principales. Elle sont complétées par des lignes concentriques qui ne passent pas par le centre et complètent la couverture du territoire.

Une utilisation plus importante du réseau CFF est également souhaitée. Elle prévoit notamment une nouvelle gare à Malley mais est toutefois liée à des investissements qui se montent à plusieurs centaines de millions de francs.

7.1.2 Transports individuels motorisés

L'armature de base pour les transports individuels motorisés est l'autoroute et les voies principales d'accès A et B selon la hiérarchisation du réseau du Plan directeur communal de la Ville de Lausanne. Dans l'attente de la construction du grand contournement Tolochenaz / Villars-Sainte-Croix, l'autoroute est dotée d'une troisième voie sur l'emprise actuelle entre Morges et Ecublens, d'une jonction à Ecublens et de diverses améliorations. Le tronçon entre l'avenue du Tir-Fédéral et la Maladière est reconverti en un « boulevard urbain » distribuant les quartiers riverains.

Le réseau de desserte complète le dispositif pour donner accès aux différentes « poches » de l'agglomération, en y dissuadant le trafic de transit.

Les interfaces entre transports publics et individuels se déclinent en quatre types de parcs relais :

- P+rail : parc relais entre automobile et train, à l'échelon régional ;
- P+R : parc relais entre automobile et réseau de transports publics urbains ;
- P+cov : parc relais de covoiturage, non desservis par les transports publics ;
- P+B : parc relais entre transports publics et vélos.

7.1.3 Mobilité douce

Les réseaux existants sont complétés au gré des projets d'aménagement d'espaces publics et du réseau routier. Chaque projet traite de façon systématique les questions liées à la mobilité douce et les besoins des piétons et des cyclistes sont pris en compte prioritairement.

Les mesures pour la mobilité douce prévoient l'extension des réseaux (franchissement des barrières, liaisons continues dans l'agglomération, etc.), l'aménagement et l'exploitation de l'espace public privilégiant les piétons et les cyclistes, une augmentation de l'offre en places de stationnement pour vélos, ainsi que des actions de promotion de la mobilité douce.

Les itinéraires d'accès aux arrêts des transports publics sont attractifs pour les usagers non motorisés. L'aménagement et l'équipement des stations répondent aux besoins des usagers non motorisés, notamment par la réalisation d'abris et de places de stationnement sécurisés pour vélos « P+B ».

7.2 Questions de mise en oeuvre

La principale difficulté de ce projet est son volontarisme. Limiter le développement en périphérie et le

concentrer dans les secteurs déjà urbanisés exige de la part des différentes autorités publiques une coopération recherchant un équilibre entre l'intérêt local et l'intérêt de l'ensemble de l'agglomération. La réflexion concernant la structure institutionnelle chargée de la mise en œuvre du projet d'agglomération est traitée dans le cadre du projet pilote.

Les projets lausannois en matière de transports ont nécessairement une dimension régionale. La planification communale s'inscrit donc dans des processus à plus grande échelle qui ont les mêmes objectifs en matière de qualité de la desserte, de qualité de vie, d'attractivité et de développement urbain durable.

Dans le cadre de l'élaboration des projets à l'échelle de l'agglomération, la Municipalité en tant que partenaire de ces démarches, défend également les objectifs décrits ci-dessus afin que les différentes échelles de planification soient en adéquation.

8. Réponses aux motions

8.1 Grégoire Junod, pour un prolongement de la ligne de bus n° 15¹

8.1.1 *Rappel de la motion*

Tout en relevant les qualités de la ligne n° 15, le motionnaire met en évidence l'inconvénient que cette dernière parte de la place Chauderon, ne touchant ainsi le centre-ville qu'à son extrémité. Cette situation impose un transbordement aux usagers qui désirent se rendre au centre pour une distance toutefois relativement courte. L'auteur regrette que la ligne n° 15 ne soit pas concernée par le redéploiement du réseau de surface à l'arrivée du m2. Il demande d'étudier la possibilité de prolonger la ligne de bus n° 15 à destination soit de Saint-François, soit de la gare. Cette motion a été transmise à la Municipalité le 14 septembre 2004.

8.1.2 *Réponse de la Municipalité*

Contrairement aux suppositions du motionnaire, l'actuelle ligne n° 15 sera directement concernée par la restructuration du réseau des transports publics, et les usagers de cette ligne verront leur qualité de desserte nettement améliorée avec la mise en place du « Réseau 08 ». En effet, répondant au-delà des vœux exprimés par le motionnaire, cette ligne sera non seulement prolongée jusqu'au centre-ville en passant par Saint-François, mais elle continuera même jusqu'à Pully, en empruntant l'actuel tracé de la ligne n° 4.

8.2 Antoine Rudasigwa, pour assurer une accessibilité adaptée aux employés du CHUV²

8.2.1 *Rappel de la motion*

Déposée le 8 juin 1999 au Conseil communal, la motion de M. Antoine Rudasigwa demande :

1. de pouvoir disposer dans les plus brefs délais de 350 places de stationnement en périphérie immédiate du CHUV,
2. de négocier avec les *tl* la mise en place de bus navettes reliant les P+R de Vennes et Valmont avec le HUV à des horaires adaptés aux employés de cette institution et à des tarifs intéressants,
3. de chercher des solutions pour l'ouverture d'autres zones de stationnement afin de diminuer la problématique du personnel du CHUV.

¹ BCC 2004, n°9, pp 933-934

² BCC 1999, T. II, pp 132 ss ; BCC 2000, T. I, pp 502 ss

En date du 4 mai 2000, votre Conseil a décidé la prise en considération de cette motion et son renvoi à la Municipalité pour étude et rapport.

8.2.2 Réponse de la Municipalité

La mise en place de la zone macaron F du CHUV, le 1^{er} avril 1999, a modifié en profondeur la situation du stationnement public dans tout ce secteur. Ces modifications sont conformes aux décisions prises par le Conseil communal lors du vote du rapport-préavis n° 108¹ sur la politique générale du stationnement qui fut ensuite confirmée par le vote du rapport-préavis n° 79² portant sur le Plan directeur communal, adopté par votre Conseil le 5 septembre 1995. Ces modifications ont concerné la transformation d'environ 800 places de stationnement blanches ou rouges en places bleues « macaron », accordant des facilités de parcage au résidents. Ces modifications ont amené une amélioration notable des conditions d'accès des visiteurs au CHUV par l'augmentation de l'offre en stationnement de courte et moyenne durées. En effet, dans l'ancienne situation, de nombreux visiteurs du CHUV se plaignaient des grandes difficultés qu'ils avaient à trouver des places de stationnement dans le secteur en question.

L'autre élément marquant de la mise en place de la nouvelle politique du stationnement en ville de Lausanne s'est traduit, à fin 1998, par l'inauguration des P+R lausannois. Destinés à accueillir les pendulaires, ces P+R, très bien reliés aux transports publics, ont eu pour conséquence une amélioration importante des conditions d'accessibilité des pendulaires. Dans le secteur du CHUV, l'inauguration du P+R de Vennes a permis d'offrir une capacité de plus de 400 places de stationnement idéalement situées et directement connectée à l'autoroute et à la route de Berne. Parallèlement, et afin de rendre les transports en commun plus attractifs, des mesures d'amélioration des conditions de circulation de ces derniers ont été prises par l'aménagement de nouveaux couloirs de bus et par la prise en compte prioritaire des transports publics aux carrefours régulés par feux. Ces mesures ont permis de réduire le temps de parcours des transports publics entre l'arrêt du CHUV et le P+R de Vennes à 8 min. aux heures de pointe et à 7 min. dès 20h.

Les problèmes d'accessibilité du personnel du CHUV sont différents selon le type d'horaire auxquels il est soumis. Les horaires principaux peuvent être répartis en quatre catégories :

Jour, de 07h00 à 19h00

Soir, de 14h00 à 23h00

Nuit, de 19h00 à 07h00 ou de 23h00 à 07h00

Horaire coupé, 07h00-13h00, 16h00-19h00, 07h00-11h45, 16h00-20h15

La catégorie « horaire de nuit » est peu touchée par les modifications intervenues en 1998 et 1999 sur la gestion du stationnement public, puisque durant 16 heures, le stationnement est libre et gratuit et qu'il est relativement aisé de trouver une place de stationnement.

Par ailleurs, l'offre de stationnement privé dans le secteur du CHUV est composée d'un parking souterrain et de deux aires de stationnement de surface. L'offre en parkings souterrains comprend 769 places gérées en pool au prix de 86 francs par mois et 88 places nominatives au prix de 150 francs par mois. En outre, les personnes travaillant de nuit et le week-end ont la possibilité de louer une place dans le parking du personnel pour 13 francs par mois. Sur un total de 163 places possibles, seules 77 étaient louées à fin 2004. Ajoutons que le parking des hôpitaux (gestion privée, capacité totale de 486 places) loue également aux employés du CHUV, 400 places non nominatives au prix de 130 francs par mois, qui donnent droit au stationnement 14 heures sur 24.

Depuis le dépôt de la motion de M. Rudasigwa, la Municipalité a collaboré étroitement avec le Canton et le CHUV pour améliorer encore l'accessibilité des employés du CHUV. La Ville a ainsi aménagé environ 100 places payantes au chemin des Falaises, en limitant leur durée de stationnement à 5 heures, ce qui permet aux travailleurs du CHUV ayant des horaires irréguliers ou commençant leur activité en dehors des périodes de

¹ Rapport-préavis n° 108, du 26 juin 1991 (BCC 1992, T. I, pp 975 ss.)

² Rapport-préavis N° 79, du 26 janvier 1995 (BCC 1995, T. II, pp. 223 ss.)

desserte des transports publics, de stationner à la demi-journée pour un prix accessible.

Enfin, à la demande du motionnaire, la direction du CHUV, en collaboration avec les *tl*, a mis en place un transport par minibus du lundi au vendredi de 22h40 à 24h00, entre l'hôpital et le P+R de Vennes. Ces navettes étaient gratuites pour les employés au bénéfice d'une carte journalière ou d'un abonnement mensuel P+R. Ce service de navettes n'a cependant pas connu le succès escompté puisque seules 223 personnes l'utilisèrent sur une période de 17 semaines. Par conséquent, compte tenu du prix de la navette (175 francs par jour), et de sa quasi non utilisation, la direction du CHUV a décidé sa suppression au mois d'avril 2000. Cependant, pour les employés qui sont dans l'impossibilité d'utiliser les transports en commun en raison de leur horaire, le CHUV rembourse le prix du trajet en taxi jusqu'au P+R de Vennes.

Finalement, la Municipalité se détermine de la manière suivante sur les trois demandes du motionnaire :

1. Pouvoir disposer dans les plus brefs délais de 350 places de parking (sous forme de macaron) en périphérie immédiate du CHUV

Les prescriptions municipales sur le stationnement privilégié des résidants sur la voie publique du 21 août 1997 ne permettent pas une telle attribution qui est en contradiction avec la politique générale du stationnement de la Ville. Les mesures prises tant au niveau du CHUV (création d'un système de pool, abonnement nocturne et de week-end à tarif attractif, paiement du trajet en taxi jusqu'au parking-relais, etc.) qu'au niveau de la Ville de Lausanne (création de 100 places payantes limitées à 5 heures au chemin des Falaises, amélioration des conditions de circulation des transports en commun) garantissent une bonne accessibilité au CHUV à tous les employés.

Ainsi, la Municipalité ne peut pas répondre favorablement à cette demande.

2. Négocier avec les *tl* la mise en place de transports supplémentaires et directs entre les parkings de Vennes et de Valmont jusqu'au CHUV, à des horaires adaptés aux employés de cette institution et à des tarifs qui ne grèvent pas trop leur budget

Cette demande a été satisfaite par la mise en place d'un système de navettes gratuites entre 22h40 et 24h00. En raison de sa non utilisation par les employés du CHUV, ces navettes ont été abandonnées. Compte tenu du fait que le CHUV rembourse le trajet en taxi jusqu'au parking-relais aux employés qui ne peuvent utiliser les transports en commun en raison de leur horaire, la Municipalité estime qu'il n'y a pas lieu de prendre d'autres mesures que celles en vigueur actuellement.

3. Chercher des solutions pour l'ouverture d'autres parkings (terrain vague près de Pierre-de-Plan) afin de diminuer la problématique du personnel du CHUV

En mettant en vigueur 100 places à durée limitée à 5 heures au chemin des Falaises, la Municipalité a tenu compte des besoins spécifiques du personnel appelé à effectuer des horaires dits « coupés » pour lesquels l'utilisation des transports en commun était problématique. La Municipalité a donc répondu partiellement à cette demande et estime que la situation actuelle en matière de stationnement dans le secteur du CHUV est adéquate.

En conclusion, l'accessibilité des employés du CHUV est garantie par les mesures prises ces dernières années par la Municipalité.

Par ailleurs, dès fin 2008, grâce à la mise en service du m2, l'accessibilité du CHUV sera encore considérablement améliorée, tant pour les employés que pour les visiteurs de cet établissement. De plus, en collaboration avec le Canton, la Municipalité entend également procéder à un agrandissement du P+R de Vennes par la construction d'un ouvrage d'une capacité d'environ 1200 places qui offrira, en liaison avec la ligne du m2, des conditions optimales d'accessibilité en transports publics à haute performance.

8.3 Yves-André Cavin, introduction de zones résidentielles et de détente limitées au trafic à 30 km/h dans les quartiers forains (Vers-chez-les-Blanc)¹

8.3.1 *Rappel de la motion*

La motion de M. Yves-André Cavin, déposée le 24 février 1998, a été développée et renvoyée à la Municipalité pour étude et rapport à la même date. Le motionnaire demandait d'étudier l'introduction de zones résidentielles et de détente limitées à 30 km/h dans les quartiers forains.

Le 25 mai 2004, le Conseil communal approuvait la réponse de la Municipalité (préavis n° 2003/56 du 23 octobre 2003), sauf en ce qui concerne Vers-chez-les-Blanc. Dans sa motion, M. Cavin demandait de sécuriser et de modérer les vitesses à la route du Jorat dans le secteur situé entre l'hôtel des Chevreuils et l'école.

8.3.2 *Réponse de la Municipalité*

Un projet d'aménagement du centre de Vers-chez-les-Blanc fera l'objet d'une demande de crédit au Conseil communal dès 2006, tel que cela figure au Plan des investissements 2005-2006. La nouvelle image sera celle d'un centre de village avec trafic modéré au droit de l'école. Ce projet sera adapté à la nouvelle école, dont le début du chantier est programmé pour 2006. S'agissant d'une route appartenant au réseau principal, la route du Jorat ne peut pas être incluse dans une zone à vitesse limitée à 30 km/h.

Par contre, compte tenu du développement des constructions d'habitations dans ce secteur, la Municipalité propose que tout le réseau des rues situées à l'Est de la route du Jorat – chemin des Esserts, chemin des Coumenets, chemin de Pierre-Ozaire, sentier Praz-Dom-Nicod, chemin de Praz-Simon, chemin de Praz-Gilliard, chemin de Richesson – soit intégré dans une zone à vitesse limitée à 30 km/h.

Son financement est intégré dans le programme d'actions décidé par la Municipalité en réponse au projet issu des conférences de consensus PA-MTP-11 « Développement des zones 30 km/h dans les centres de quartiers ».

8.4 Florence Germond demandant un plan de mesures d'accompagnement au m²

8.4.1 *Rappel de la motion*

Suite au dépôt de la motion par Mme Florence Germond le 27 janvier 2004, votre Conseil a, dans sa séance du 8 décembre 2004, décidé de prendre en considération cette dernière et de la renvoyer à la Municipalité pour étude et rapport. Cette motion demande de présenter un plan des mesures d'accompagnement du m² dans un certain nombre de secteurs qui sont développés dans la réponse.

8.4.2 *Historique*

En septembre 1995, votre Conseil a adopté le rapport-préavis n°79 du 26 janvier 1995 concernant le Plan directeur communal qui retient, en matière de déplacements, le développement de l'offre des transports publics, tout en améliorant l'accessibilité au centre-ville, ainsi qu'aux centres secondaires, et simultanément la dissuasion du trafic automobile de transit. Cette stratégie de renforcement de l'offre en transports publics s'inscrit dans le cadre de la politique du développement durable.

En parallèle, le Plan cantonal des mesures de lutte contre la pollution de l'air, adopté par le Conseil d'Etat en

¹ BCC 1998, T. I pp 189 ss ; BCC 2004 T. I. pp 479 ss

² BCC 2004, T. I, pp 74 ss ; BCC 2004 à paraître

juin 1995, préconise, au niveau de l'agglomération, la mise en place progressive d'un scénario favorisant le développement des transports en commun avec notamment le prolongement du LO-LG en direction du CHUV et de Vennes. Ainsi, le m2 est une des dispositions majeures retenues par la planification régionale de ces dernières décennies. Suite au vote des citoyens vaudois intervenu en novembre 2002, cette infrastructure se trouve actuellement en phase de construction et permettra, à l'horizon 2008, d'améliorer de façon indéniable les conditions de déplacement dans l'agglomération lausannoise. En application des mesures prévues dans le Plan directeur communal, différentes dispositions d'aménagement, de gestion et d'exploitation des réseaux de transports ont été réalisées ces dernières années dans le secteur Nord-Est de la ville, soit :

- mise à disposition de deux parkings d'échanges P+R à Vennes et à Valmont,
- renforcement de l'offre générale des transports publics,
- mise en place de la zone « macaron » F pour résidents,
- réalisation des zones 30 du Devin, de la Fauvette et de Beaumont,
- modération du trafic au chemin de Rovéréaz,
- optimisation de la gestion des carrefours sur l'axe de la route de Berne en faveur des transports publics,
- réaménagement partiel de la place du Pont de Chailly.

8.4.3 Réponse de la Municipalité

Les dispositions précitées, ainsi que la réalisation du m2, ne permettront pas d'assurer la totalité des reports modaux attendus en faveur des TC. Comme le préconise le Plan cantonal des mesures Opair de 2004, actuellement en phase de consultation, la construction du m2 doit s'accompagner d'un ensemble de mesures qui ont trait aussi bien à l'extension du P+R de Vennes qu'à la réorganisation du réseau des transports publics (Réseau 08, voir chapitre 6) et à la réaffectation générale de la voirie, tenant compte des objectifs généraux du Plan directeur communal tendant à favoriser les modes de déplacement doux et les TC.

Sur le plan de la gestion des transports individuels, l'objectif retenu est une diminution des charges de trafic de l'ordre de 15 à 20 % sur les axes structurants dans le couloir du m2. Cet objectif très ambitieux est à la hauteur de l'envergure du projet du m2. Pour l'atteindre, un plan des mesures d'accompagnement doit être mis en place.

Pour ce faire, la Municipalité a déjà pris un certain nombre de mesures dont la première a été l'abandon de la route de liaison routière Vennes - Saint-Martin qui figurait dans le Plan directeur communal de 1995. La deuxième a consisté à revoir le concept général de gestion des déplacements dans le couloir Nord-Est. D'autres mesures, telles que la réorganisation du réseau des transports publics (Réseau 08, chapitre 6), la réaffectation de la voirie (PA-MTP-13, chapitre 4.14) ont déjà été décrites dans le présent préavis.

L'ensemble de ces mesures fait actuellement l'objet d'études approfondies au sein de l'administration communale dont les résultats seront présentés par voie de préavis à votre Conseil après l'été 2005.

Mme Florence Germond demande à la Municipalité d'étudier dans le détail des mesures qui pourront être prises en vue de favoriser un transfert significatif des transports individuels motorisés aux transports collectifs et à la mobilité douce. Par ailleurs, elle demande à la Municipalité de prendre position notamment sur les mesures suivantes :

1. Augmenter le nombre de voies bus en ville de Lausanne

D'une façon générale, la Ville de Lausanne travaille de concert avec les *tl* dans le but d'améliorer les conditions de circulation des véhicules des transports publics. Différents groupes de travail se sont créés et se réunissent régulièrement afin de développer les différentes mesures capables d'améliorer cette progression et de réduire les temps de parcours des véhicules des transports collectifs. En application des objectifs généraux du Plan directeur communal, le nombre de voies bus a considérablement augmenté ces

dernières années même s'il faut reconnaître que cet exercice a des limites fixées par l'urbanisme et les constructions existantes. Toutefois, la Municipalité tient à poursuivre l'effort en favorisant les conditions de circulation des véhicules des transports collectifs.

2. Améliorer la priorité des bus aux carrefours

Grâce au vote par votre Conseil du rapport-préavis n° 283 du 19 novembre 1993, intervenu le 8 mars 1994, il a été possible de mettre en place la deuxième phase du SET (système d'exploitation des transports) concernant la modernisation de l'ensemble des installations de signalisation lumineuse de la ville. Cette modernisation s'est réalisée en coordination avec les *tl* et s'est accompagnée d'une introduction généralisée des priorités de passage des véhicules des transports publics. Le système mis en place a permis d'améliorer de façon significative les temps de parcours des bus *tl* sur leur itinéraire urbain.

Ce système sera amélioré dans les années à venir grâce, d'une part à la rénovation du système SAE (système d'aide à l'exploitation des *tl*) qui permet de suivre de façon beaucoup plus précise la progression des véhicules des transports publics et, d'autre part, par la rénovation prévue du poste central de régulation du trafic de la Ville, actuellement à l'étude au sein de l'administration lausannoise.

3. Assurer de bonnes interfaces pour les lignes *tl* et les CFF

L'étude de la qualité des interfaces de transports publics fait partie du cahier des charges des GEP chargés des études liées à la réaffectation de l'espace public en lien avec le « Réseau 08 » et les futures stations du m2. Ce travail est effectué en étroite collaboration entre la Ville de Lausanne, les *tl* et les associations de quartiers.

4. Favoriser les arrêts sur chaussée

Comme mentionné au paragraphe 4.14.3, le choix du type d'arrêt se fait en conformité avec le Plan directeur communal :

- arrêts de bus « hors chaussée » sur le réseau principal ou de distribution. Par « hors chaussée », il faut comprendre que le dépassement d'un bus à l'arrêt est possible sans empiéter sur les autres voies de circulation. Lorsque la chaussée est suffisamment large, les arrêts sont généralement réalisés en alignement, ce qui favorise la réinsertion des bus quittant leur arrêt ;
- arrêts de bus « sur chaussée » sur le réseau modéré et éventuellement sur le réseau de distribution. Par arrêt « sur chaussée », il faut comprendre un arrêt bloquant généralement le trafic derrière le bus. Selon les cas, le dépassement peut toutefois être autorisé en empiétant sur la voie de circulation en sens inverse.

5. Assurer le respect des voies bus

D'une façon générale, les règles concernant l'utilisation des voies bus sont respectées par la majorité des automobilistes. Les groupes de travail réunissant les responsables des *tl*, les services communaux et la police communale coordonnent les opérations dans le but de faire respecter au mieux ces règles.

6. Améliorer les contrôles d'accès au centre-ville

L'ensemble du couloir routier Nord-Est, parallèle au m2, entre la place de l'Ours et Vennes, fait l'objet

d'une révision de la stratégie de régulation du trafic. Elle s'accompagne de la définition d'un certain nombre de nouveaux contrôles d'accès, tenant compte de la capacité routière souhaitée en entrée ville, en coordination avec le Canton en ce qui concerne les réseaux routiers cantonal et national.

7. Réaménager l'espace public

De nouveaux aménagements de l'espace public sont en cours d'études, d'une part au droit des stations du m2 et, d'autre part, dans les rues qui sont touchées par la restructuration du réseau *tl*.

La réaffectation de la voirie dans le couloir desservi par le m2 (axe Bugnon – Sallaz – Berne) a déjà été abordé dans le programme d'actions « PA-MTP-13 : Réaffectation de la voirie » au chapitre 4.14.3 du présent préavis.

En ce qui concerne les autres aménagements prévus, nous pouvons citer :

- Place de l'Ours

La station « Ours » du m2 sera connectée à la nouvelle ligne *tl* provenant de la Sallaz par Victor-Ruffy (ligne n° 6) et à la ligne desservant Chailly (ligne n° 7 actuelle). A l'occasion de cette mise en service, l'ensemble du secteur de la place de l'Ours sera redistribué en faveur des transports publics, des piétons et des cyclistes.

Les quatre ascenseurs et les escaliers de la station « Ours » seront abrités en surface par un couvert devant lequel s'arrêtera le bus montant. L'arrêt *tl* descendant sera accessible par une voie bus se prolongeant jusqu'au feu du carrefour Ours/Bugnon. Les trottoirs au droit du collège de Mont-Repos et au droit de l'hôtel de l'Ours seront élargis. Le haut de l'avenue Marterey sera transformé en zone piétonne offrant ainsi de généreux nouveaux espaces. A l'avenue de Béthusy, sur le tronçon Bugnon-Dôle, il n'y aura plus qu'une seule voie montante pour le trafic motorisé, accompagnée d'une bande cyclable.

- Quartier de Marterey

Afin de supprimer le trafic de transit sur le réseau de desserte de ce quartier, des mesures inciteront les automobilistes à rester sur le réseau principal de l'axe Langallerie-Caroline. La piétonisation du haut de Marterey rendra impossible le transit par Tribunal-Fédéral et Sainte-Beuve. En complément, le trajet descendant par la rue Saint-Pierre et la rue Etraz ne sera autorisé qu'aux cyclistes grâce à un réaménagement du carrefour de Benjamin-Constant.

La limitation actuelle à 30 km/h de l'avenue du Tribunal-Fédéral sera étendue aux rues Sainte-Beuve, Ancienne-Douane et Marterey, toutes intégrées dans une nouvelle zone 30. Différents aménagements contribueront à la modération du trafic, notamment aux abords de la piscine.

- Coulée verte Ouchy – Grancy

Le projet initial du m2 prévoyait le maintien d'une tranchée ouverte entre Ouchy et Grancy, mais dans un profil nettement plus accentué que celui d'aujourd'hui, nécessitant de hauts murs et d'imposantes barrières de protection. L'image paysagère du projet mis à l'enquête en 2000 étant jugée insatisfaisante, la Municipalité a décidé de lancer un mandat d'études parallèles en invitant trois bureaux d'architectes paysagistes en vue de l'amélioration de l'intégration paysagère de cette tranchée.

Le choix du jury s'est porté sur le projet « Trait d'unions » caractérisé par une couverture du m2 entre le chemin du Liseron et la station « Délices » à l'avenue de Cour. La surface obtenue est aménagée en

une promenade longitudinale, accompagnée d'une végétation adaptée aux lieux traversés. Ce nouveau cheminement est un important maillon des déplacements piétonniers entre la ville et Ouchy. La couverture offrira par ailleurs de nouvelles opportunités de déplacements horizontaux, tout en minimisant les nuisances sonores et en améliorant les conditions d'exploitation du m2, notamment en cas de conditions météorologiques défavorables (pluie, neige, ...).

8. Gestion des possibilités de parking

Au niveau du stationnement, l'extension du P+R de Vennes à une capacité de 1200 places est prévue à l'horizon de l'inauguration du m2. Ce projet, mené en collaboration avec le Canton, permettra de disposer d'une capacité de transfert modal très importante.

Citons également, grâce au vote du préavis n° 2004/32 sur la gestion et le contrôle du stationnement intervenu le 8 février dernier, l'aménagement de deux nouvelles zones de stationnement avec macaron dans le secteur de Chailly (zone M) et de la Sallaz-Vennes (zone O). Par ailleurs, il est prévu également de mettre en place des mesures de contrôle nocturne du stationnement au centre-ville.

Voir également le chapitre 8.2, consacré à la motion Antoine Rudasigwa, pour assurer une accessibilité adaptée aux employés du CHUV.

9. Concevoir une forte complémentarité entre le vélo et le m2

L'exploitation envisagée du m2 prévoit d'accepter les vélos dans les véhicules du m2. En effet, dès la planification du projet il a été considéré comme important de favoriser la fonction d'ascenseur urbain du m2 pour les vélos, en parallèle aux mesures prévues et développées en profondeur dans le préavis visant à favoriser le vélo comme moyen de transport urbain (rapport-préavis n° 2004/55, du 16.12.2004, adopté le 12 avril 2005).

Voir également le chapitre 4.13 PA-MTP-12 : Intermodalité.

8.5 Florence Germond, pour un plan de mobilité d'entreprise pour la ville de Lausanne¹

8.5.1 *Rappel de la motion*

Déposée le 5 octobre 2004, la motion de Mme Germond a été développée et renvoyée à la Municipalité pour étude et rapport le 25 janvier 2005. Partant du constat que la part des actifs vaudois se rendant à leur travail en voiture a passé de 25 % en 1970 à plus de 55 % en 2000, selon le recensement fédéral 2000, la motionnaire demande à ce que la Municipalité étudie un Plan de mobilité d'entreprise pour ses employés. A ce titre, la motionnaire s'appuie sur la démarche menée conjointement par les cantons de Vaud et de Genève qui ont récemment publié un guide à l'intention des entreprises afin de les inciter et les aider à mettre en œuvre de tels plans de mobilité.

8.5.2 *Problématique*

La Ville de Lausanne s'est dotée, au travers de son Plan directeur communal, d'un outil de gestion des déplacements performant. En ce qui concerne les pendulaires par exemple, elle a fait office de pionnière dans l'agglomération lausannoise en mettant en place, dès la fin de l'année 1998, un véritable concept de parkings-relais, offrant à ce jour près de 1'400 places. Se devant également de « montrer l'exemple » en terme de mobilité durable, l'administration lausannoise se penche actuellement sur les habitudes de déplacement de ses propres employés, non seulement en analysant le mode de transport des employés depuis leur domicile,

¹ BCC 2004, T. II, pp 12 ss

mais également sur les déplacements professionnels qu'ils effectuent.

8.5.3 Réponse de la Municipalité

Issu de la démarche «Quartiers 21» et comme mentionné au paragraphe 4.8.3, le projet PA-MTP-8 « Pour une mobilité exemplaire de l'administration lausannoise », le Plan de mobilité d'entreprise correspond à l'objectif de la mobilité durable promue par la Municipalité. De par son exemplarité, ce projet contribue également à rendre crédibles les mesures de promotion de la mobilité durable auprès des entreprises et habitants de la ville.

Ainsi, la Municipalité a présenté, au chapitre 5 du présent rapport-préavis, les principes de base qui permettront au service des routes et de la mobilité de développer et de mettre en œuvre le Plan de mobilité de l'administration lausannoise.

Des premières analyses des flux motorisés des employés et de leurs origines et destinations, il ressort qu'environ la moitié des employés utilise actuellement leur voiture pour se rendre à leur travail et que nombre d'entre eux pourraient délaissier celle-ci au profit d'un autre mode de déplacement.

En ce qui concerne le planning, la Municipalité prévoit de réaliser une phase test de ce plan courant 2006. Après analyse des résultats et effets obtenus, elle procédera à d'éventuelles adaptations en vue d'une généralisation de ce Plan de mobilité à l'ensemble des services communaux dès la mise en service du bâtiment administratif de Chauderon. Cela permettra d'avoir un système rôdé permettant de pleinement profiter de la mise en service du m2 et du réseau 08 des *tl*.

8.6 Jean-Christophe Bourquin et Florence Germond, des *tl* remonte-pente pour les vélos¹

8.6.1 Rappel de la motion

Déposée le 24 septembre 2002, la motion de M. Bourquin et de Mme Germond a été développée et renvoyée en commission du Conseil communal qui s'est tenue le 12 février 2003. Cette motion a ensuite été renvoyée à la Municipalité pour étude et rapport le 16 septembre 2003.

Parallèlement, Mme Germond a déposé une interpellation le 21 janvier 2003 « Y a-t-il une volonté politique pour favoriser la complémentarité vélo-métro ? » traitant essentiellement de la tarification du transport des vélos dans le métro. Dans sa réponse, la Municipalité a indiqué qu'elle soutenait, sur le principe, une tarification du transport du vélo plus favorable, à savoir similaire à celle du passager (reconnaissance du demi-tarif). Elle a toutefois rappelé que la compétence de créer des tarifs spéciaux (demi-tarif vélo ou abonnement annuel) relevait des entreprises partenaires de la Communauté tarifaire qui se mettait en place.

Dans leur texte, les motionnaires soulignent les difficultés engendrées par la topographie lausannoise pour certains déplacements à vélo, tout en rappelant que ce moyen de transport était plus que courant à Lausanne avant que l'automobile ne prenne la place qu'elle a aujourd'hui. Il est rappelé que le chargement des vélos est interdit dans les bus et autorisé dans les métros (au prix de 3 francs depuis le 15 décembre 2002 et jusqu'à fin 2004 avec la mise en place de la Communauté tarifaire). Les motionnaires estiment qu'une réponse aux difficultés des déplacements à vélo dans le sens Sud-Nord pourrait être apportée par une politique de complémentarité entre vélos et transports publics plus favorable, telle qu'elle est pratiquée dans d'autres villes de Suisse ou d'Europe.

Plus spécifiquement, ils demandent que la Municipalité agisse de tout son poids auprès de la direction des *tl* pour obtenir un tarif préférentiel pour le transport des vélos dans les métros et dans certaines lignes de bus Sud-Nord, ceci à titre d'essai dans un premier temps, moyennant certaines adaptations éventuelles des an-

¹ BCC 2002, T. II, pp 667ss ; BCC 2003 T.II, pp 191 ss

ciens véhicules.

8.6.2 *Problématique*

Le Plan directeur communal, adopté par le Conseil communal en septembre 1995, rappelle les avantages de l'usage du vélo comme moyen de déplacement. Les déplacements à vélo doivent être favorisés sur les axes Est-Ouest, parallèles aux courbes de niveaux. Pour les déplacements sur un axe Sud-Nord, un rabattement sur la « colonne vertébrale » des transports publics que constitue le métro LO-LG et son extension future vers Epalinges est préconisé.

Le principe de complémentarité et d'accessibilité au m2 est également cité dans le décret cantonal de septembre 2002 concernant « la participation de l'Etat au financement du métro m2 » (paragraphe « itinéraires deux-roues légers » et paragraphe « promotion de la mobilité douce »)¹.

Enfin, le Plan des mesures Opair de l'agglomération Lausanne-Morges, en cours de réactualisation, fixe un certain nombre de mesures visant à respecter les valeurs limites de pollution de l'air. Parmi celles-ci, la fiche MO-19 recommande le développement de la complémentarité entre vélos et transports publics².

Actuellement, le transport des vélos est autorisé, sans indication de restrictions horaires, sur les lignes de métro (TSOL et LO-LG), sur le LEB, ainsi que sur les lignes de bus interurbaines du Jorat dont les véhicules sont munis de supports pour vélos.

Dans les lignes de métro, le chargement du vélo se fait à niveau, sans intervention particulière, mais peut poser des problèmes d'encombrement aux heures de pointe. Sur les lignes de bus interurbaines, le chargement et le déchargement des vélos sur les supports prévus à cet effet nécessitent l'intervention du chauffeur.

Le tarif en vigueur depuis la mise en place de la Communauté tarifaire (15 décembre 2004) est équivalent au billet passager avec la reconnaissance de l'abonnement demi-tarif. Cette tarification correspond à celle appliquée par les CFF.

8.6.3 *Réponse de la Municipalité*

En préambule, il convient de rappeler que suite à différentes demandes traitant de la complémentarité entre vélos et transports publics, la direction des transports publics lausannois a décidé, en été 2003, de créer un groupe de travail intégrant les communes du réseau d'agglomération, le Canton, les représentants des associations cyclistes et du Syndicat du personnel des transports publics. L'objectif de ce groupe est de mettre en place des mesures favorisant le transfert modal des usagers motorisés vers l'usage combiné des vélos et des transports publics.

Les réflexions menées à ce jour par ce groupe de travail ont permis de mettre en avant le potentiel important d'utilisation combinée vélo / transports publics et de définir une série de mesures et de stratégies à mettre en œuvre au niveau de l'agglomération pour parvenir aux objectifs fixés.

La question spécifique du transport des vélos dans les bus et métros est ainsi intégrée à cette réflexion d'ensemble au niveau de l'agglomération. D'une manière générale, il faut distinguer trois types de combinaisons :

B+R : Accès à vélo aux stations de transports publics (stations de métro, gares régionales, ter-

¹ Etat de Vaud – septembre 2002 – « Exposé des motifs et projet de décret concernant la participation de l'Etat au financement du m2 entre Ouchy (Lausanne) et Les Croisettes (Epalinges) »

² Plan des mesures Opair 2004, Etat de Vaud, fiche MO-19 « Complémentarité entre transports publics et mobilité douce »

minus de lignes urbaines et interurbaines) et utilisation des transports publics pour la suite du déplacement. Dans cette situation, le vélo joue le rôle de desserte fine au début de la chaîne de déplacements ;

Prêt de vélos : Utilisation d'un vélo en fin de chaîne de déplacement (par exemple vélo en prêt) depuis une station de transports publics. Le système de prêt de vélos mis en place par l'association « Lausanne Roule » et soutenu par la Municipalité permet de remplir cette fonction pour l'interface du Flon.

Embarquement : Vélo embarqué dans les transports publics utilisés comme « ascenseur » pour vaincre un tronçon à topographie défavorable. Cette combinaison permet d'effectuer l'entier du trajet à vélo.

Dans cette optique, la volonté du transporteur n'est pas de développer une seule combinaison, mais de considérer l'ensemble des mesures permettant de favoriser l'usage combiné du vélo et des transports publics.

Accessibilité aux stations et au matériel roulant

Les contraintes d'accessibilité des vélos dans les transports publics diffèrent selon les moyens de transports considérés.

1. Métros :

Le transport des vélos dans les métros est actuellement possible pour le m1 et le LO-LG. L'accessibilité des vélos dans les convois aux heures de pointe peut toutefois poser des problèmes en fonction de la forte affluence.

Dans le cadre du projet m2, la question de l'accessibilité aux stations est étudiée dans le cadre des différents GEP traitant de l'aménagement de surface des stations. La problématique de l'accès dans les stations et aux quais est traitée dans le cadre de l'étude architecturale des stations. Certaines stations présentent un accès par rampe ou à niveau, d'autres sont munies d'ascenseurs d'une dimension permettant l'accès aux vélos. Comme c'est déjà le cas actuellement, les possibilités d'accès aux convois aux heures de pointe seront limitées en fonction de l'affluence.

2. Bus :

Le transport des vélos sur les lignes de bus interurbaines est possible grâce à des supports fixés à l'arrière des bus. Ce système permet de transporter environ cinq vélos par bus. L'accrochage des vélos nécessite toutefois l'intervention du chauffeur pour des questions de sécurité et de responsabilité. Un tel système ne convient que pour les lignes à faible cadence (horaire ou semi-horaire) et dont les arrêts ne sont pas trop rapprochés.

En ce qui concerne les lignes de bus urbaines, le recours à un système externe de porte vélos est d'emblée exclu en raison de la durée de chargement à l'arrière et pour des questions de sécurité à l'avant (refus de l'Office fédéral des routes en raison du risque accru de blessures en cas de collision). Le transport de vélos à l'intérieur des véhicules n'est pas exclu à priori, mais il doit être envisagé dans le cadre d'une réflexion d'ensemble intégrant également les autres mesures de complémentarité entre vélos et transports publics (B+R, prêt de vélos).

Un mandat d'étude actuellement en cours permettra de préciser et de localiser les mesures à mettre en place pour favoriser le développement de la complémentarité entre vélos et transports publics. A titre d'exemple, des mesures comme l'accessibilité des vélos dans certaines lignes de bus ou une offre combi-

nant l'achat de vélos pliables avec un abonnement des transports publics sont évaluées. Les résultats de cette étude sont attendus pour l'été 2005.

Tarification

Comme indiqué dans sa réponse à l'interpellation de Mme Germond, la Municipalité a rappelé qu'elle soutenait le principe d'une tarification pour le transport du vélo similaire à celle du billet simple course avec la possibilité d'instaurer un abonnement annuel. Cette tarification est aujourd'hui en vigueur, à l'exception de l'abonnement annuel. La Municipalité rappelle enfin que les décisions concernant la tarification sont du ressort de la communauté tarifaire intégrant l'ensemble des entreprises partenaires (*tl*, LEB, Car postal, CFF, BAM).

9. Agenda 21 – modification du règlement

Les gros investissements en matière de transports et de mobilité sont d'une ampleur telle qu'ils échappent pour l'essentiel aux moyens du fonds du développement durable. Toutefois, un certain nombre d'études, de réalisations et de campagnes d'information concernant la mobilité douce, des projets expérimentaux novateurs ou encore des solutions originales en matière de transports (funiculaire de Sauvabelin, par exemple), devraient être financées à travers le fonds du développement durable. Il en est de même des adaptations destinées à la modération du trafic ou diverses mesures en faveur des piétons.

C'est pourquoi la Municipalité propose l'adjonction à l'article 1^{er} A, de deux nouvelles lettres :

- w. des études, réalisations ou campagnes d'information concernant la mobilité douce ou des systèmes de transports publics non conventionnels en ville de Lausanne.
- x. des mesures en faveur de la modération du trafic et des piétons.

10. Conclusions

Fondée 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 préavis n° 2005/.. de la Municipalité du xx.xx.2005 ;
où le rapport de la commission nommée pour examiner cette affaire ;
considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

décide :

1. d'approuver les intentions de la Municipalité en matière de développement durable dans le domaine des transports et de la mobilité ;
2. de compléter le règlement du fonds du développement durable par l'article 1^{er} A lettres :
 - w. des études, réalisations ou campagnes d'information concernant la mobilité douce ou des systèmes de transports publics non conventionnels en ville de Lausanne.
 - x. des mesures en faveur de la modération du trafic et des piétons.
3. d'allouer à la Municipalité un crédit d'investissement prélevé sur le fonds du développement durable de 386'000 francs pour la réalisation des objets issus des conférences de consensus suivants :
 - campagne d'information et de sensibilisation destinée à la pratique du roller, skate, etc. fr. 15'000.--

- frais de fonctionnement de Pédibus pour les exercices 2005 à 2007 (puis au budget de la direction des Travaux) fr. 6'000.--
 - modification de la signalisation verticale placée à l'entrée des rues piétonnes en faveur de la sécurité des piétons fr. 10'000.--
 - adaptation des anciens carrefours en faveur des piétons fr. 40'000.--
 - amélioration du cheminement piétonnier par la pose d'escaliers en bois entre les plate-formes de Sévelin fr. 75'000.--
 - instauration de six nouvelles zones 30 km/h fr. 240'000.--
4. d'allouer à la Municipalité un crédit d'investissement prélevé sur le fonds pour les économies d'énergies et le développement des énergies renouvelables de 130'000 francs, destiné à la promotion des vélos et scooters électriques par la création de 13 nouvelles bornes de recharge ;
 5. d'allouer à la Municipalité un crédit supplémentaire 2005 de 180'000 francs sur les autorisations d'achats de la direction de la sécurité publique pour l'acquisition d'un nouveau véhicule équipé d'un radar et d'un radar laser du type pistolet/jumelles ;
 6. d'approuver la réponse de la Municipalité à la motion de M. Grégoire Junod ;
 7. d'approuver la réponse de la Municipalité à la motion de M. Antoine Rudasigwa ;
 8. d'approuver la réponse de la Municipalité à la motion de M. Yves-André Cavin ;
 9. d'approuver la réponse de la Municipalité à la motion de Mme Florence Germond (plan de mesures d'accompagnement au m2) ;
 10. d'approuver la réponse de la Municipalité à la motion de Mme Florence Germond (Plan de mobilité d'entreprise) ;
 11. d'approuver la réponse de la Municipalité à la motion de M. Jean-Christophe Bourquin et Mme Florence Germond.

Au nom de la Municipalité :

Le syndic :

Daniel Brélaz

Le secrétaire :

François Pasche