

Avenue de Beaulieu - Avenue Vinet : réduction de trafic
Réponse aux pétitions de Mme Tatiana Taillefert
et de Mme Anne Decollogny et consorts

Rapport-préavis N° 2010/11

Lausanne, le 3 mars 2010

Monsieur le président, Mesdames, Messieurs,

1. Objet du rapport-préavis

Par le présent rapport-préavis, la Municipalité répond aux pétitions de Mme Anne Decollogny et consorts et de Mme Tatiana Taillefert, adressées au Conseil communal, sollicitant respectivement une avenue Vinet plus conviviale et une réduction du trafic à l'avenue de Beaulieu. Elle propose de traiter conjointement ces deux pétitions, les problématiques soulevées étant proches et des synergies pouvant être trouvées entre ces deux initiatives.

2. Rappel des pétitions

Déposée le 10 octobre 2007, la pétition de Mme Anne Decollogny et consorts, munie de 344 signatures, a été examinée par la Commission des pétitions le 27 novembre 2007. Lors de sa séance du 7 octobre 2008, votre Conseil l'a prise en considération et l'a renvoyée à la Municipalité pour étude et rapport-préavis. En synthèse, les pétitionnaires désirent améliorer la situation de l'avenue Vinet en réduisant le trafic, en limitant la vitesse à 30 km/h, en sécurisant les cheminements piétonniers, en augmentant le nombre de places de stationnement pour les résidents et en créant une place de jeux. Ces mesures visent à favoriser la vie sociale du quartier en « redonnant cette rue à ses habitants ».

Pour sa part, Mme Tatiana Taillefert a déposé, le 20 mai 2008, une pétition munie de 520 signatures demandant la diminution du temps d'attente aux feux pour les piétons, la création d'une voie réservée aux bus sur toute la longueur de l'avenue de Beaulieu, l'élargissement des trottoirs, la création d'un passage pour piétons à la hauteur de la rue St-Roch et la mise en place d'une zone 30 km/h. Ces demandes sont motivées par les charges de trafic importantes sur cet axe, qui engendrent une pollution supérieure aux normes légales. Par ces mesures, les pétitionnaires souhaitent améliorer le cadre de vie des riverains de l'avenue de Beaulieu.

Cette pétition a fait l'objet d'un examen de la commission des pétitions le 10 novembre 2008. Le Conseil communal, dans sa séance du 24 mars 2009, a décidé de la renvoyer à la Municipalité pour étude et rapport-préavis.

3. Préambule

Le Plan directeur communal (PDC), dans son volet déplacements, adopté en septembre 1995 par le Conseil communal, a défini une hiérarchisation du réseau routier permettant une classification des différents axes selon leur fonction dans le trafic routier (réseau principal, réseau de distribution et réseau modéré). Les avenues de Beaulieu et Vinet sont classées dans la catégorie des axes principaux. Ce statut est particulier, car ces deux avenues font partie intégrante de ce qui est communément appelé « la petite ceinture lausannoise », constituée de l'avenue de Beaulieu et du pont Chauderon à l'Ouest, de l'avenue Vinet, des rues du Valentin, du Tunnel et Dr. César-Roux au Nord, des rues Caroline, de Langallerie, Belle-Fontaine et de l'avenue Mon-Repos à l'Est, ainsi que des avenues de la Gare et Louis-Ruchonnet au Sud.

La circulation au centre-ville est organisée autour de la petite ceinture qui fait partie du réseau principal et qui a comme objectif d'assurer la distribution du trafic autour du centre-ville.

Un groupe de travail interne, formé de représentants des services techniques concernés, a procédé à l'évaluation des mesures proposées par les pétitionnaires, voire d'autres mesures qui pourraient apporter des solutions pertinentes aux problèmes exposés.

Dans ses réflexions, le groupe de travail s'est appuyé sur les principales données suivantes :

- les données et objectifs du Plan directeur communal ;
- la politique des déplacements planifiée dans le cadre du projet des axes forts des transports publics urbains (AFTPU) ;
- les ordonnances fédérales en matière de signalisation et de circulation routière ;
- l'inventaire des contraintes et caractéristiques locales du quartier ;
- les projets à l'étude ;
- les résultats des comptages et mesures des vitesses.

4. Réponse aux pétitions

4.1 Réflexions de base

La Municipalité tient à rappeler que les solutions mises en place en matière de déplacements résultent d'un compromis entre les différentes catégories d'usagers de l'espace urbain (piétons, transports en commun, deux-roues et trafic individuel). Dans ce contexte, il est malheureusement impossible de satisfaire les attentes de chacun puisque celles-ci sont la plupart du temps antagonistes. L'objectif qu'elle poursuit consiste à trouver la meilleure solution possible, compte tenu de l'ensemble des contraintes existantes.

Les avenues de Baulieu et Vinet appartenant au réseau d'axes principaux, elles supportent respectivement des charges de trafic de l'ordre de 21'500 et 14'000 véhicules/jour. L'évolution du trafic sur ces deux axes montre une augmentation de 4'000 véhicules/jour entre 1990 et 1995, lorsque les rues Haldimand et Mauborget ont été fermées au trafic individuel motorisé. Pour rappel, ces fermetures ont contribué à l'extension des zones piétonnes et à l'amélioration de la circulation des transports publics au centre-ville.

Depuis l'année 2000, le trafic s'est stabilisé à l'avenue de Beaulieu et on observe une légère baisse, si on se réfère aux derniers comptages de l'année 2005. Quant à l'avenue Vinet, à l'exception du tronçon situé au bas de la rue du Valentin, elle est l'axe qui supporte les charges les plus faibles de la « petite ceinture ». En effet, de nouveaux relevés ont été effectués en automne 2009 et mettent en évidence une diminution du trafic de l'ordre de 850 véhicules/jour, ce qui représente un trafic journalier actuel de près de 13'000 véhicules. Il en ressort également que la vitesse moyenne est de l'ordre de 35 km/h. Du point de vue de la circulation routière, les vitesses observées à l'avenue Vinet démontrent que la limitation à 50 km/h est dans l'ensemble bien respectée, ce qui permet d'assurer une bonne sécurité des usagers.

Indépendamment des éléments cités ci-dessus, la Municipalité tient à relever que le trafic n'augmente plus, voire qu'il diminue depuis plus de 30 ans sur la « petite ceinture » et à l'intérieur de celle-ci. En outre, elle soutient activement le principe de la création des zones 30 km/h puisque 35 zones ont été aménagées depuis 1996 et concernent plus de 40 % des habitants du territoire urbain.

La rue du Maupas, par exemple, a vu son trafic passer de quelque 4'600 à 2'400 véhicules/jour suite à l'aménagement de la zone 30 km/h et de la modification structurelle des déplacements. Néanmoins, ces zones à trafic modéré doivent répondre à un certain nombre de critères, dont celui de ne pas inclure une route principale. Concrètement, pour respecter le Plan directeur communal et les ordonnances fédérales, l'avenue de Beaulieu peut se trouver en bordure d'une zone 30 km/h, mais pas à l'intérieur de celle-ci. La réalisation des zones 30 km/h St-Roch et Maupas-Collonges de part et d'autre de l'avenue de Beaulieu illustre ces dispositions.

4.2 Conséquences des axes forts des transports publics urbains (AFTPU) sur les avenues de Beaulieu et Vinet

La Municipalité mène actuellement, en collaboration avec le Projet d'Agglomération Lausanne-Morges (PALM) et le Canton, une importante étude relative à la mise en place d'un réseau nommé AFTPU (Axes forts des transports publics urbains). Ce futur réseau, qui bénéficiera d'importantes subventions de la Confédération dans le cadre de l'aide fédérale au trafic d'agglomération, a pour principal objectif d'améliorer fortement le réseau urbain des transports publics. Il offrira une réelle alternative à la mobilité des habitants et des visiteurs urbains. En effet, le PALM prévoit à l'horizon 2020, une augmentation de 70'000 habitants et emplois dans son périmètre.

La mise en place de ce réseau AFTPU s'accompagnera d'une transformation importante de la gestion de la circulation urbaine. Le PALM, en collaboration avec la Ville de Lausanne, a mené à bien une étude relative à la réorganisation de la circulation afin de permettre le développement des transports publics. Pour Lausanne, cette étude confirme les hypothèses posées par la Municipalité. La prise en compte des objectifs d'amélioration des conditions de progression des transports publics passera obligatoirement par la fermeture au trafic individuel d'un certain nombre d'axes routiers du centre-ville. Il s'agit notamment des rues des Terreaux et du Grand-Pont et de la rue de Genève, entre la rue de la Vigie et la place de l'Europe.

Les conséquences de ces fermetures au niveau du trafic individuel ont été évaluées et il en ressort, même en tenant compte de la réduction du trafic attendue par un usage fortement accru des transports publics, que certains axes routiers de la « petite ceinture lausannoise » vont subir une augmentation de trafic par rapport aux valeurs connues aujourd'hui.

La Municipalité donnera, lors de la présentation du préavis relatif aux AFTPU, tout le détail de l'introduction par étapes de ce réseau et les conséquences qu'il aura sur la réorganisation de la circulation au centre-ville. Les études sont actuellement en cours et il est prévu de présenter ce ledit préavis au milieu de l'année 2010. Pour l'heure, la Municipalité dispose de suffisamment d'éléments pour annoncer que la « petite ceinture » est confirmée dans sa fonction actuelle et que les avenues de Beaulieu et Vinet devraient voir leur trafic augmenter suite à la fermeture des axes précisés ci-dessus.

Consciente de cette problématique, la Municipalité exige la mise en place de mesures d'accompagnement, tout en relevant que, globalement, le trafic automobile va diminuer grâce aux AFTPU. Elle propose un plan de mesures sur tous les axes routiers qui verraient leurs charges de trafic augmenter ou dont le niveau de nuisances sonores justifierait un assainissement. Les détails de ce plan, intégré au projet AFTPU, seront développés dans le cadre du préavis cité plus haut. Ce plan consistera principalement à poser de revêtements routiers phono absorbants et à remplacer des fenêtres dont les bâtiments seront ou sont soumis à des valeurs dépassant les limites d'immission OPB (Ordonnance de protection contre le bruit).

4.3 Réponse à la pétition de Mme Tatiana Taillefert

S'agissant de l'avenue de Beaulieu et de ses aménagements, la Municipalité se détermine comme suit :

En ce qui concerne les transports publics, il n'est pas possible de prolonger ou d'ajouter des tronçons de voies de bus supplémentaires. En effet, ces aménagements risqueraient de poser de tels problèmes de capacité qu'ils ne feraient que reporter des files d'attente plus loin au détriment de tous les usagers, y compris ceux des transports publics et les piétons.

S'agissant des cheminements piétonniers, les trottoirs actuels qui varient entre 2 et 3.5 mètres sont d'une taille standard pour ce type d'axe. Aux endroits les plus larges, une lignée d'arbres réduit certes l'espace à disposition des piétons, mais, d'un autre côté, cette touche « verte » participe activement à la qualité esthétique de l'avenue. A court terme, il n'est donc pas prévu d'élargir les trottoirs. Néanmoins, pour faciliter les traversées piétonnières de l'avenue de Beaulieu, au niveau de la rue St-Roch, la Municipalité a fait procéder à une étude circonscrite suite à une demande d'une riveraine. En considérant l'ensemble des critères locaux, à savoir la forte pente de l'avenue de Beaulieu, les 230 mètres séparant les deux traversées piétonnières existantes du Maupas et de Vinet et les lignes de désir des itinéraires piétonniers, la Municipalité a procédé à la création d'un nouveau passage pour piétons équipé de feux, coordonné avec l'installation Beaulieu-Maupas. Cette installation a été mise en service en octobre 2009.

Pour limiter les nuisances sonores, dues aux véhicules démarrant en côte, il a été décidé de coordonner les carrefours depuis Ruchonnet-Mornex jusqu'au nouveau passage piéton de la rue St-Roch. La Municipalité rappelle que cette coordination réduit de manière conséquente les nuisances sonores et implique, la journée, un cycle de régulation des feux de durée fixe - actuellement de 90 secondes - optimal pour satisfaire les demandes de l'ensemble des usagers, y compris celles des piétons. Le temps d'attente maximal de chacun est ainsi de moins de 80 secondes la journée durant les heures de pointe et nettement inférieur à cette valeur durant les heures creuses et la nuit.

Enfin, pour ce qui concerne les itinéraires cyclables dans le sens de la montée, le tracé Terreaux-Maupas-Cèdres permet aux cyclistes d'éviter l'avenue de Beaulieu, particulièrement inconfortable en regard de la pente de plus de 10% et de la charge importante du trafic motorisé. Des éléments de modération du trafic ainsi qu'un contresens cyclable via le chemin des Cèdres a été étudié et sera prochainement mis à l'enquête publique. Ce chantier devrait débuter dans le courant du premier semestre 2010. En outre, dans le sens de la descente, l'utilisation de la voie bus par les cyclistes doit être évaluée par le groupe de suivi tl/vélos.

4.4 Réponse à la pétition de Mme Anne Decollogny et consorts

Pour revenir plus concrètement sur la problématique de l'avenue Vinet, la Municipalité met en avant les réflexions suivantes :

En se basant sur l'organisation actuelle et future des circulations autour de la « petite ceinture » expliquées plus haut, le « tourner-à-gauche » Echallens-Morges vers Beaulieu ne peut pas être supprimé sans engendrer des effets de reports de trafic contraires aux objectifs visés.

En ce qui concerne la mise en place de panneaux indiquant les places disponibles dans les parkings, la Ville a développé un projet de télé-jalonnement des parkings en 1999. Ce projet n'a malheureusement pas pu aboutir suite à un refus de la majorité des exploitants privés de parkings lausannois. Il est redevenu d'actualité grâce, d'une part, au revirement de position de certains exploitants, mais surtout grâce à la politique de la Ville qui est souvent détentrice du bien-fonds et qui octroie des droits de superficie aux exploitants, assortis de la condition de participation à un futur système de télé-jalonnement. Une somme de 2,8 millions est inscrite au Plan des investissements de la Ville pour 2011-2012 et permettra la réalisation de ce projet.

S'agissant de la régulation du carrefour au bas de la rue du Valentin, la stratégie en place vise à favoriser d'abord les piétons, puis la circulation des transports publics, et enfin, le temps disponible est affecté aux véhicules individuels. Ce temps est limité en raison, d'une part, des distances importantes du carrefour, nécessitant des temps de sécurité élevés, et d'autre part, de la quantité importante de piétons et de bus. Il est précisé toutefois qu'une détection des véhicules sur la rue du Valentin permet, au besoin, d'attribuer des temps de vert plus importants à ce mouvement. Ponctuellement, il peut y avoir des rétentions sur cette rue, mais le choix d'accorder la priorité aux piétons et aux bus est délibéré et conforme au PDC.

Quant au stationnement, il convient d'abord de préciser que dans le centre-ville, où se situe l'avenue Vinet, le nombre de places disponibles est de l'ordre de 7'200, dont environ 5'400 sont situées sur le domaine privé. Les 1'800 places publiques ne représentent ainsi qu'un quart de l'offre globale. La marge de manœuvre est donc particulièrement limitée dans ce secteur. La gestion de ces places de stationnement doit tenir compte des différentes catégories d'usagers ayant des besoins souvent antagonistes : résidents, visiteurs, commerçants, handicapés, livreurs, utilisateurs de deux-roues, etc. Environ 600 places sont réservées aux « macarons » et autorisent leurs détenteurs, en particulier les résidents, à stationner pour une longue durée. Ces places représentent un tiers de l'offre publique de la zone centre-ville. Cette part, plus faible qu'à l'échelle communale, a été volontairement limitée en raison de la spécificité de la zone qui concentre de nombreuses activités commerciales et de services pour lesquelles l'accessibilité doit être maintenue. Pour ce qui est de l'avenue Vinet elle-même, celle-ci fait partie de la zone macarons "L" du centre-ville et 40 places publiques y sont balisées (sans compter celles réservées aux livraisons et aux deux-roues), dont 16 places « macarons », représentant 40 % du total du stationnement de l'avenue, soit une part plus élevée que sur l'ensemble de la zone L. La gestion mise en place a donc consisté à concilier les différents intérêts et une extension des places macarons sur la voirie n'est pas envisageable. Il est précisé, si besoin était, qu'outre un stationnement facilité dans la zone L, les détenteurs de macarons de cette avenue disposent également de places à l'avenue Davel, située dans la zone mixte E-L.

Pour répondre aux suggestions formulées par les pétitionnaires, il convient de souligner que la Ville n'a aucune possibilité d'étendre le système des zones « macarons » en dehors du domaine public.

A propos des cheminements piétonniers, la Municipalité précise que la largeur des trottoirs est globalement correcte, puisqu'elle est de l'ordre de 2 à 3,5 mètres avec un minimum de 1,5 mètres sur le tronçon Est de l'avenue Vinet, en raison du balisage des places de stationnement à cheval sur le

trottoir. Le positionnement de ce stationnement résulte d'un compromis entre les différents intérêts à satisfaire, notamment une largeur de voirie circulante nécessaire (rue principale avec ligne de bus). Un espace plus important au profit des piétons entraînerait inmanquablement une suppression des places de stationnement.

Quant aux traversées piétonnes sur l'avenue Vinet, il convient de relever qu'il en existe quatre aujourd'hui, espacées en moyenne d'environ 120 mètres. Compte tenu des cheminements piétonniers du quartier, il n'est pas jugé utile d'en ajouter. Toutefois, dans le cadre du projet d'aménagement d'un contresens cyclable au chemin des Cèdres, il est prévu de réaliser un trottoir continu au niveau du carrefour Vinet/Cèdres, qui protégera mieux la traversée du chemin des Cèdres.

En ce qui concerne la proposition d'améliorer l'esthétique de l'avenue Vinet par la plantation d'arbres d'alignement, il convient de préciser que différents critères entrent en compte dans ce type d'analyse d'opportunité. Tout d'abord il y a les conditions locales naturelles propres à garantir un développement des arbres, comme par exemple la nature du sous-sol et les volumes de terres à disposition (absence d'occupation du sous-sol par des canalisations importantes) ou les conditions d'ensoleillement. Entrent également en ligne de compte le gabarit d'espace libre permettant un développement de la végétation, comme par exemple la largeur des trottoirs, la proximité des façades d'immeubles, le mobilier urbain (arrêts bus notamment), les accès privés, les stores et marquises ou le stationnement public, entre autres. Enfin, il convient également de considérer les critères de qualité de l'espace urbain et l'analyse qualitative des architectes, urbanistes et paysagistes qui planifient, évaluent et précisent les besoins en végétation des espaces publics. Compte tenu de l'ensemble de ces contraintes et des conditions locales, on est légitimement amené à constater que l'avenue Vinet est aujourd'hui déjà relativement bien pourvue en termes d'arborisation, avec une priorité du côté nord de l'avenue, en raison de la qualité de l'ensoleillement. Par contre, il y a lieu d'admettre l'absence d'arborisation du carrefour giratoire de Vinet - Valentin, en raison de la taille limitée du rond-point, qui en fait l'un des plus compacts de la ville, avec une pastille centrale franchissable pour les véhicules de grand gabarit.

Enfin, s'agissant de l'espace utilisé pour l'exposition de voitures à l'angle Vinet/Pré-du-Marché, il y a lieu de rappeler que la parcelle formant cette pointe est une propriété privée. La Ville n'est pas compétente pour y réaliser un quelconque aménagement. Seul le trottoir appartient au domaine public, avec une surface insuffisante pour y aménager un espace convivial. Ceci dit, il convient de relever que le quartier Vinet n'est pas totalement dépourvu de places de jeux, puisque la Municipalité a aménagé une placette conviviale à l'angle des rues Pré-du-Marché/Clos-de-Bulle.

5. Conclusions

Eu égard à ce qui précède, la Municipalité vous prie, Monsieur le président, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir prendre les résolutions suivantes :

Le Conseil communal de Lausanne,

vu le rapport-préavis N° 2010/11 de la Municipalité, du 3 mars 2010;

ouï 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 la réponse à la pétition de Mme Tatiana Taillefert intitulée " Pour une avenue Vinet plus conviviale " ;
2. d'approuver la réponse à la pétition de Mme Anne Decollogny et consorts intitulée " Pour une la réduction du trafic sur l'avenue de Beaulieu ".

Au nom de la Municipalité :

Le syndic :
Daniel Brélaz

Le secrétaire :
Philippe Meystre