

**Réponse à trois motions, quatre postulats et deux pétitions
concernant la Direction des travaux et relatifs à la mobilité en ville de Lausanne**

Rapport-préavis N° 2013/22

Lausanne, le 23 mai 2013

Madame la présidente, Mesdames et Messieurs,

1. Objet du rapport-préavis

Comme elle l'a déjà fait à plusieurs reprises par le passé, la Municipalité a rassemblé, dans le présent rapport-préavis, ses réponses à plusieurs initiatives de conseillers communaux portant sur des objets liés à la mobilité en ville de Lausanne et partageant la caractéristique commune de pouvoir être traités de manière relativement succincte. Les réponses ont été groupées par catégorie, dans l'ordre chronologique de leur renvoi à la Municipalité.

2. Table des matières

1. Objet du rapport-préavis	1
2. Table des matières	1
3. Motions	2
3.1 Motion de Mme Magali Zuercher -« L'ouverture des 'Portes Saint-François', l'occasion de redonner la rue Pépinet aux piétons »	2
3.2 Motion de M. Alain Hubler — « µm5 : un micro-métro pour le Vallon »	4
3.3 Motion de M. Jacques Pernet : « Des panneaux informatisés pour ... informer ! »	6
4. Postulats	10
4.1 Postulat de M. Jean-François Cachin - « Après l'ascenseur public de la place de l'Europe/Grand-Chêne, pensons aux habitants du quartier Marterey-Bugnon et environ »	10
4.2 Postulat de M. Vincent Rossi - « Bons sens cyclistes pour les rues à sens unique »	11
4.3 Postulat de M. Cédric Fracheboud - « Mettons des limites claires pour que les passages sous-voies et les escaliers de la ville ne deviennent plus des nids propices à un fort sentiment d'insécurité »	14
4.4 Postulat de M. Pierre-Antoine Hildbrand - « Moins de panneaux, plus d'urbanité »	17
5. Pétitions	19
5.1 Pétition de Mme Cornélia Mülhberger de Preux - « Chemin de la Grangette - Obtention du statut de « zone de rencontre » pour le tronçon sud »	19
5.2 Pétition de l'Association Route du Signal, représentée par M. Hugues Burkhalter « Pour une voie à sens unique à la route du Signal »	21
6. Conclusions	22

3. Motions

3.1 Motion de Mme Magali Zuercher –« L'ouverture des 'Portes Saint-François', l'occasion de redonner la rue Pépinet aux piétons »

3.1.1 Rappel de la motion

Le 3 octobre 2006, Mme Magali Zuercher déposait au Conseil communal une motion intitulée : « L'ouverture des "Portes Saint-François", l'occasion de redonner la rue Pépinet aux piétons ». En sa séance du 11 décembre 2007, le Conseil communal décidait de renvoyer cette motion à la Municipalité pour étude et rapport.

Dans sa motion, Mme Zuercher demande que la situation de la rue Pépinet soit améliorée en la réaménageant en zone piétonne et en créant une liaison cyclable entre la rue Centrale et la place Saint-François. Une réponse a été donnée à cette motion dans le rapport-préavis N° 2010/32. Lors de sa séance du 13 septembre 2011, le Conseil communal a décidé de refuser le rapport de la Municipalité répondant à la présente motion et l'a renvoyé à la Municipalité pour une nouvelle étude et rapport.

3.1.2 Réponse de la Municipalité

Dans le cadre des études liées aux Axes Forts de Transports Publics Urbains (AFTPU), le projet partiel traitant des aménagements entre Chauderon et Saint-François a pris en compte la problématique de la rue Pépinet. En effet, les différents réaménagements de la place Saint-François dans le cadre de ce projet ne permettent pas de conserver une circulation des transports individuels motorisés sur cette rue. Conformément aux vœux exprimés dans la motion de Mme Magali Zuercher, la solution préconisée permet d'y répondre favorablement, avec toutefois des dérogations pour les taxis, les livraisons, les détenteurs de place de stationnement privées et les cyclistes.

Cette fermeture à la circulation s'accompagne de la perte de 25 places de stationnement de courte durée destinées aux automobiles. Conformément à la politique du stationnement adoptée dans le rapport-préavis n° 108 du 5 mai 1992 et comme énoncé dans le principe 90 du Plan directeur communal, suivant ainsi la volonté du Conseil communal, la Municipalité examine actuellement la possibilité de compenser cette perte dans des parkings en infrastructure situés à proximité, comme le parking Saint-François.

La zone taxis actuelle ne pouvant être maintenue en raison de la redistribution des arrêts de transport en commun et la création de nouvelles liaisons piétonnes, il en est ressorti que la seule variante intéressante consiste à mettre en place une station de taxis sur le sommet de la rue Pépinet avec une inversion du sens de circulation de cette dernière à l'intention des ayants droit précités exclusivement. Cette solution permet également de libérer la place Saint-François du stationnement des taxis.

Concernant la question de l'ouverture aux cyclistes de ce tronçon, au vu de son importance dans les possibilités de rallier la place Saint-François depuis la place centrale, il était pertinent d'examiner la nouvelle situation créée par le projet des axes forts. Compte tenu des expériences positives sur d'autres rues piétonnes en ville de Lausanne et de l'importance de la liaison, cette ouverture aux cyclistes dans les deux sens a été retenue¹. Dans tous les cas, il y a lieu de rappeler que le statut de zone piétonne

¹ On peut notamment rappeler l'expérience positive à la rue du Petit-Chêne, dont les caractéristiques (pente, pavage, flux piétons-cycliste, caractère de liaison) sont similaires. Selon la Police, aucun incident cycliste-piéton n'est survenu dans cette rue entre 2009 et 2012. Concernant l'importance du tronçon dans le réseau cycliste, une référence à la rue Bel-Air peut être faite. Celle-ci ne soulève pas de problèmes particuliers de cohabitation entre piétons et cyclistes.

assure la priorité aux piétons dans la rue et impose que les véhicules au bénéfice d'une dérogation devront circuler à l'allure du pas.

Le dossier de plan pour la réalisation d'une ligne de tram ainsi que d'un axe de bus à haut niveau de service a fait l'objet d'une mise à l'enquête publique du 13 juin au 12 juillet 2012. Le principe de zone piétonne et d'ouverture aux cyclistes est contenu dans la pièce A-9 dudit dossier (voir ci-dessous). Ainsi, la Municipalité réalise sa promesse contenue dans le préavis N° 2010/32 du 14 juillet 2010.



N° du signal	OSR	Plaques complémentaires (exceptions)				
		Transports Publics	Cycles	Détenteurs de places privées	Taxis	Livraisons
L 64	2.59.3		X	X	X	X
L 67	2.59.3		X			
L 93	4.08.1					
L 94	2.02		X			

Figure 1: Extrait du plan et des dérogations de la pièce A-9 du dossier de mise à l'enquête

3.1.3 Conclusion

Comme démontré ci-avant, la fermeture de la rue Pépinet au trafic automobile individuel et sa piétonisation sont prévues dans le cadre du projet des AFTPU. Ce projet sera réalisé conjointement avec l'introduction de bus à haut niveau de service (BHNS) entre Confrérie et Saint-François.

3.2 Motion de M. Alain Hubler — « *µm5 : un micro-métro pour le Vallon* »

3.2.1 Rappel de la motion

Le 4 septembre 2007, M. Alain Hubler déposait une motion demandant « d'étudier, de planifier et de réaliser un ascenseur incliné, accessible aux piétons, handicapés et vélos, permettant de connecter le quartier Vallon-Industrie avec la station CHUV du m2 ».

Cette motion a été renvoyée à une commission qui a siégé le 3 mars 2008. Le 7 octobre 2008, le Conseil communal décidait de prendre cette motion en considération et de la renvoyer à la Municipalité pour étude et rapport.

En sa séance du 1^{er} février 2011, le Conseil communal refusait la réponse de la Municipalité, formulée dans le rapport-préavis N° 2010/2, nonobstant l'avis favorable de la commission N° 11 chargée de l'étude de cette motion.

Le 7 décembre 2011, le Conseil Communal acceptait de reporter le délai de la nouvelle réponse à cette motion au 31 décembre 2012.

Dans sa motion, M. Alain Hubler explique qu'« avec la mise en place du réseau 08 des *t1*, le quartier Vallon-Industrie [...] se retrouve dans un vide relatif de desserte. Et pourtant, la place du Vallon se trouve à moins de 200 mètres à vol d'oiseau de la station CHUV du m2. [...] Le seul problème est [...] les 50 mètres de dénivelé qui séparent les deux lieux qui sont liés par le fameux chemin du Calvaire.»

L'auteur de la motion propose un tracé indicatif, mesurant environ 75 mètres et présentant une dénivellation de 50 mètres, de la place du Vallon (au nord des anciens Ateliers et magasins de la Ville) jusqu'à l'arrière des bâtiments de la rue du Bugnon 25 et 27 de la Cité hospitalière. Il en estime le coût à un peu moins de 500'000 francs, sans le génie civil.

3.2.2 Nouvelle réponse de la Municipalité

Pour mémoire, après étude et consultation des *t1*, la précédente réponse résumait que « ... le potentiel de ce micro-métro (*µm5*) est très faible si l'on se base sur la demande actuelle et future. En effet, au regard du projet encore incertain de développement du secteur, il n'apparaît pas cohérent d'engager aujourd'hui de telles dépenses pour une mesure « ponctuelle », au risque qu'elle ne soit pas adaptée aux réels besoins futurs ».

Depuis la rédaction du rapport-préavis 2010/2, de nouveaux éléments sont à prendre en considération.

Dans le cadre du projet des Axes forts des Transports Publics Urbains (AFTPU), le réseau évoluera de manière conséquente. La première étape du réseau *t*, portant notamment sur le tramway *t1* de Renens-Gare à Lausanne-Flon, a été soumise à l'enquête publique du 13 juin au 12 juillet 2012. Les prochaines étapes concerneront le métro m3 en direction de la Blécherette et d'autres tronçons de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS). Ces lignes seront développées avec des principes d'exploitation visant l'efficacité, donnant une préférence aux voies réservées ou aux arrêts sur chaussée et bénéficiant de la priorité aux carrefours. Quant aux véhicules, ils seront confortables et équipés en particulier de planchers bas pour une accessibilité aisée des personnes à mobilité réduite. A ce titre, il est désormais envisagé que la ligne 7 actuelle se transforme, à l'horizon 2017, en BHNS pour constituer la ligne *t3* reliant Val-Vert à Malley en passant par l'avenue César-Roux et la place du Tunnel. Un arrêt à la Place du Nord améliorera ainsi la desserte du quartier du Vallon, tant en ce qui concerne l'accès aux différents secteurs de l'agglomération qu'en fréquences et en confort. A signaler également un retour des arrêts au Tunnel et sur César-Roux en direction de la station m2 Ours dès août 2013. Cette ligne sera en effet découpée pendant la phase de travaux liés aux axes forts et proposera un itinéraire entre Val-Vert et le centre-ville, autour duquel elle effectuera une boucle.

Par ailleurs, une étude des déplacements piétonniers verticaux sur le territoire lausannois a été réalisée (P. Corajoud, mars 2011). Elle a permis de déterminer et prioriser les besoins en fonction de différents critères. Le secteur Vallon – CHUV fait partie des 16 secteurs concernés.

La solution envisagée dans cette étude est la réalisation d'une liaison verticale qui pourrait avoir son départ entre les n° 6 à 10 de la place du Vallon pour rejoindre la passerelle déjà existante du bâtiment du chemin du Calvaire n° 17 et 19. Il serait en fait composé de deux ascenseurs : un premier à proximité de la paroi de molasse et un second le long du bâtiment du chemin du Calvaire n° 17 et 19.

Il ressort de l'évaluation une confirmation de certains éléments évoqués dans la précédente réponse de la Municipalité. En effet, le faible nombre d'utilisateurs potentiels, le coût relativement élevé, le contexte foncier et l'impact paysager sont autant de désavantages qui militent contre cette solution. En revanche, cette liaison présente une réelle plus-value pour l'utilisateur en termes de déplacement (confort par rapport au dénivelé), ainsi qu'une plus-value apportée à l'utilisateur au niveau social par le lien direct avec un transport public performant et le désenclavement du quartier. Au final, bien que non prioritaire par rapport à d'autres secteurs, ce projet de liaison a été retenu pour être approfondi.

Par ailleurs, suite à la démolition de l'ancienne usine d'incinération décidée par la Municipalité en mars 2009, une étude sur les potentiels de construction sur le site a été lancée, pour laquelle une procédure de Plan partiel d'affectation (PPA) a été ouverte. Les premières orientations ont mis en évidence la nécessité d'élargir la réflexion pour la requalification de l'ensemble du quartier Vallon-Industrie, sous forme de schéma directeur. En parallèle, une démarche participative a été entreprise. La première phase de ce processus, qui s'est déroulée d'avril à juillet 2010 sous différentes formes (fête de quartier, visites, questionnaires, ateliers de travail, ...) a permis de cerner les attentes des habitants et d'obtenir par consensus 45 objectifs, dont celui confirmé de créer une liaison mécanisée vers la station CHUV du m2.

Dans le prolongement, des mandats d'études parallèles (MEP) ont été lancés en avril 2012, qui visent à préciser les modalités de valorisation et d'aménagement du quartier. La première étape du travail des quatre équipes d'architectes-paysagistes-urbanistes a fait l'objet de remarques d'un collège d'experts. Ce travail a été présenté à la population début juillet 2012 pour être discuté.

Les propositions relatives à l'amélioration qualitative de l'accès au CHUV sont variées : deux bureaux d'études ont proposé une passerelle reliant le CHUV à l'Hermitage, via la passerelle desservant les n° 17 et 19 du chemin du Calvaire, avec un ascenseur vertical au niveau de la place du Vallon. Un bureau a préconisé un système en deux étapes avec ascenseur incliné entre les anciens Ateliers et magasins de la Ville et l'arrière des numéros 25 et 27 de la rue du Bugnon. Le quatrième bureau a prévu une télécabine depuis la place du Vallon jusqu'au nord du bâtiment 17-19 du chemin du Calvaire. Au final, c'est la solution consistant à créer une liaison mécanique entre les anciens Ateliers et magasins de la Ville et l'arrière des numéros 25 et 27 de la rue du Bugnon (mesure MOB-3) qui a été retenue (voir plan en annexe 2).

Pour le deuxième tour, il a été demandé aux mandataires de qualifier l'impact de la mise en place de ces infrastructures lourdes sur l'espace public. L'étude s'est déroulée de manière similaire, avec avis d'experts, exposition et table ronde avec la population, entre le 21 septembre et le 11 octobre 2012. Ensuite, une synthèse de cette démarche a été élaborée et une information publique a eu lieu le 17 décembre 2012. Une fois validée par la Municipalité, cette étude-test aboutira à un ou plusieurs PPA, un concours d'architecture pour le site de l'UIOM, un concours pour l'espace public de la Place du Vallon et diverses études de valorisation du quartier existant. A ce stade, le type de liaison n'est donc pas figé. En revanche, elle reste inscrite comme un objectif majeur pour les habitants, tout comme pour la Municipalité.

Cette volonté s'est traduite par ailleurs dans le Projet d'Agglomération Lausanne-Morges révisé (PALM 2012), déposé auprès de la Confédération le 29 juin dernier. En effet, la liaison Vallon – CHUV est présentée en liste A (début de réalisation entre 2015-2018) au titre des mesures de mobilité douce. Sa fiche descriptive fait référence à l'étude des déplacements piétons verticaux (deux ascenseurs entre les n° 6 à 10 de la place du Vallon et le bâtiment n° 17 et 19 du chemin du Calvaire) avec mention de son caractère indicatif.

En synthèse, la nécessité d'améliorer la liaison entre le quartier du Vallon et le CHUV, d'un point de vue qualitatif, est désormais retenue par la Municipalité. Son tracé, ses caractéristiques techniques et son impact, demeurent néanmoins à affiner au cours des études à venir.

3.3 *Motion de M. Jacques Pernet : « Des panneaux informatisés pour ... informer ! »*

3.3.1 *Rappel de la motion*

Le 31 août 2004, M. Jacques Pernet déposait une motion intitulée : « *Des panneaux informatisés pour informer !* »², prise en considération par le Conseil communal le 14 septembre 2004. Cette motion demandait à la Municipalité de prévoir l'installation aux entrées de la ville et sur les autoroutes de panneaux informatisés pour informer le public des divers événements, manifestations et congrès organisés à Lausanne, comme cela se fait dans d'autres villes suisses et européennes. Ces panneaux devaient notamment indiquer les événements, les lieux où ils se déroulent, le trajet approprié pour s'y rendre, la sortie d'autoroute à emprunter et le parking adéquat. Se basant sur les développements connus en matière informatique, le motionnaire estimait que ce type d'informations pouvait être géré de manière simple, pratique et efficace.

Dans une première réponse³, reconnaissant le bien-fondé de la motion, la Municipalité proposait un concept poursuivant deux objectifs complémentaires. Le premier visait à moderniser les huit panneaux routiers de l'époque et à en implanter des nouveaux de manière à compléter le réseau.

3.3.2 *Situation actuelle*

Aujourd'hui, huit panneaux routiers sont placés aux principales entrées de la ville. Accompagnant un message de bienvenue, les renseignements relatifs aux événements se déroulant sur le territoire lausannois figurent sur des plaques amovibles, remplacées manuellement en moyenne toutes les deux semaines par des collaborateurs de l'unité Signalisation et marquage du Service des routes et de la mobilité. Le concept actuel d'information requiert une manutention importante (réalisation des panneaux, installation et entretien). Les renseignements diffusés sont gérés par le Service du développement de la Ville et de la communication (DevCom), sur la base de listes de manifestations fournies par divers services ou institutions ainsi que par des particuliers et qui nourrissent déjà l'agenda web des manifestations www.lausanne.ch/agenda.

Globalement, le système actuel n'est guère satisfaisant, car il mobilise des collaborateurs des deux services communaux précités pour une couverture événementielle très partielle. En effet, par année, seule une vingtaine d'annonces de quelques mots sont affichées sur les 700 manifestations organisées sur le domaine public à Lausanne.

3.3.3 *Le projet développé*

Les panneaux d'information à messages variables sont des vecteurs d'information et les outils informatiques actuels permettent d'en assurer une gestion simple, rapide et de qualité. Grâce à un nouveau réseau de panneaux modernisés, installés aux entrées de ville, la vie culturelle, sportive et associative peut être promue dans le respect des directives et des lois relatives à la circulation routière. Des informations routières ou des alertes « enlèvement » pourraient également être diffusées de manière prioritaire par ce biais.

Accompagné par un bureau d'ingénieurs spécialisé, un groupe de travail réunissant les représentants des services communaux concernés, à savoir le Corps de police, le Service d'organisation et d'informatique (SOI), le Service du développement de la Ville et de la communication (DevCom), le Service des parcs et promenades (SPP) et celui des routes et de la mobilité (RM) a été constitué. Il a déterminé les besoins et les contraintes de l'implantation des PIV (Panneaux d'Information Variable), leur fonctionnement ainsi que la hiérarchisation de l'information à diffuser. Le concept proposé visait la modernisation des huit panneaux routiers existants et l'implantation de sept nouveaux de manière à obtenir un réseau complet.

² BCC, 2004-2005, I, pp. 775, 934 ss.

³ Voir Rapport-préavis N° 2006/34 du 29 juin 2006, pp. 7 et ss.

Liste des 15 emplacements retenus par le groupe de travail :

1. Giratoire de la Maladière, sortie de l'autoroute (OFROU)
2. route de Chavannes
3. avenue du Chablais
4. avenue de Morges
5. route de Prilly
6. avenue d'Echallens
7. route de Romanel
8. route du Châtelard
9. route Aloys-Fauquez
10. route de Berne
11. route d'Oron
12. avenue de Chailly
13. avenue du Léman
14. avenue du Général-Guisan (Pully)
15. avenue de Montchoisi (Pully)

3.3.4 *Panneaux destinés aux piétons*

S'agissant de l'introduction de panneaux d'information destinés aux piétons, le groupe de travail a lancé une étude d'implantation similaire sur les sept sites les plus denses de la ville ainsi que sur le type d'informations à diffuser. Sur la plupart des sites considérés, le groupe de travail a constaté que l'information devrait être présentée sur les deux faces du panneau, soit sur deux écrans distincts, ce qui renchérissait considérablement le projet.

Au fil des réflexions, il est apparu qu'il était difficile de déterminer aujourd'hui si ce support est réellement approprié, au vu notamment de son coût, de la résolution des écrans et du développement fulgurant de l'Internet mobile. La technologie proposée aujourd'hui pour les PIV, si elle permet une lecture aisée à quelques dizaines de mètres, ne permet en effet pas une bonne lecture à proximité immédiate des panneaux. De plus, avec la progression constante des ventes de téléphones mobiles à grand écran (smartphone), il ne paraît pas utile de proposer dans les rues piétonnes lausannoises des informations qui seraient disponibles dans la poche des piétons. La Ville a notamment développé une application pour les iPhones.

Au final, en accord avec le DevCom, le groupe de travail a renoncé à vouloir mettre en place des panneaux destinés aux piétons en même temps que les panneaux routiers. Il propose d'observer le développement de l'Internet mobile avant de prolonger ses réflexions et d'arrêter un concept adapté aux besoins.

3.3.5 *Panneaux routiers*

Après analyse, il est apparu clairement que les PIV devraient avoir un format vertical et offrir des possibilités graphiques plus proches des affiches, plutôt qu'un format horizontal n'affichant que des textes à taille fixe. En effet, le DevCom met en forme de nombreux documents au format vertical. Les annonces pourraient également comporter des pictogrammes de signaux, voire des photos en cas d'alerte d'enlèvement d'enfant par exemple.

Au niveau technique, les informations devraient être affichées au moyen d'un éclairage LED en couleur avec un contraste suffisant pour être lisible en plein jour et une adaptation précise à la luminosité ambiante afin d'éviter tout éblouissement. Les informations seraient actualisées par une communication utilisant une liaison LAN. La connexion des PIV pourrait se faire par extension du réseau de fibre optique qui est actuellement mis en place pour y connecter, entre autres, les carrefours et les caméras de télécirculation.

Les panneaux sont indépendants les uns des autres et pourraient donner des indications différentes appropriées à leur position. La gestion des panneaux serait prévue à l'aide de trois consoles :

- la première, située au DevCom, diffuserait des informations liées aux manifestations culturelles et sportives ;
- la deuxième, située à l'Hôtel de police, donnerait des informations d'urgence. Le Corps de police aurait la priorité d'utilisation des panneaux pour une diffusion d'alerte enlèvement ou en cas de perturbation de la circulation routière ;
- la troisième serait installée au Service des routes et de la mobilité. Elle permettrait la gestion technique et l'entretien du système.

Un échange bi-directionnel d'informations serait prévu avec le futur centre de contrôle de l'OFROU, sis à la Blécherette, lequel piloterait les panneaux routiers de l'autoroute.

Un cahier des charges a été établi en tenant compte des impératifs techniques identifiés.

Enfin, le logiciel de gestion serait compatible avec les postes PC standards de la Ville. Le serveur, comportant le logiciel central et sa base de données, serait installé dans le local informatique du Service des routes et de la mobilité qui offre une capacité d'hébergement suffisante. Une gestion des incidents permettrait aux techniciens de ce service de réagir efficacement en cas de panne.

3.3.6 *Evénements annoncés*

Un groupe de travail s'est attelé à la rédaction d'un guide à usage interne pour l'utilisation des PIV (choix éditorial, directives liées à la sélection des événements à promouvoir, réalisation des images, fréquence de changement des affichages, etc.).

Quelle que soit la technique utilisée (PIV ou smartphone), la Ville pourrait renforcer la promotion des manifestations qui favorisent son rayonnement social, culturel et sportif. Elle privilégierait clairement, dans un premier temps, les événements phares de Lausanne. Un événement serait annoncé pour autant qu'il soit autorisé par la Police du commerce et qu'il présente un intérêt public pour une majorité de personnes. Un assouplissement des règles éditoriales serait envisagé dans un 2^{ème} temps, à la lumière des premières expériences. Se poserait notamment la question de la promotion de certaines prestations communales (information au public, balades organisées, inaugurations, etc.).

La liste ci-dessous présente les principaux événements planifiés :

- manifestations culturelles d'importance (exposition, concert, etc.) ;
- manifestations sportives importantes (Triathlon de Lausanne, Athlétissima, championnats nationaux, européens ou mondiaux, etc.) ou ouvertes à un large public (20 km de Lausanne, Marathon, « Lausanne Estivale », Fête de la musique, BD Fil ou Festival de la Cité etc.) ;
- manifestations publiques au Palais de Beaulieu (Comptoir Suisse, Habitat & Jardin, Mednat, Animalia, Swiss expo, Salon des antiquaires, etc.) ;
- votations, élections (« On vote aujourd'hui ») ;
- accident, incendie, interruption de service importante (autoroute, m1, m2, CFF, etc), chantiers communaux, perturbation de trafic, etc.

Un même événement pourrait faire l'objet de diverses annonces (par exemple pour les 20 km de Lausanne : ouverture des inscriptions 4-6 semaines avant ; événement : trois jours avant ; perturbations routières : le jour même). Un planning des annonces d'événements serait préparé et la fréquence définie en fonction du nombre d'événements sélectionnés.

3.3.7 Aspects financiers

Un appel d'offres public, basé sur les éléments décrits ci-dessus a été lancé. L'offre la plus avantageuse répondant aux attentes exprimées par le groupe de travail s'élève à un prix de 1'630'000 francs, TTC. A ce montant, il convient d'ajouter les honoraires du bureau d'étude qui avoisinent 150'000 francs TTC, actuellement financés par un compte d'attente ouvert en 2007. A ces montants, il convient encore d'ajouter un montant permettant de financer la construction des socles, l'alimentation en énergie et l'acheminement du réseau informatique en fibre optique ou en GPRS. L'ensemble de ces interventions a été devisé à 230'000 francs pour les quinze sites considérés. Le crédit total à demander s'élevait ainsi à quelque 2'100'000 francs.

	Rubrique	Total
1	Balancement du compte d'attente 4201.581.410 ouvert pour les études préliminaires	150'000.-
2	Equipements et logiciel, y. c. mise en service	1'630'000.-
3	Construction des socles, alimentation et connexions	230'000.-
4	Divers, imprévus et hausses des prix (env. 5 %)	90'000.-
	Total	2'100'000.-

3.3.8 Plan des investissements

Les travaux décrits ci-dessus figuraient au Plan des investissements pour les années 2010 à 2013 pour un montant de 1'200'000 francs. La différence entre le montant annoncé et celui demandé par le présent préavis provient essentiellement du nombre des panneaux qui a passé de 8 à 15 comme indiqué au point 2.2. En outre, la technique retenue est celle du "*full matrix*" en lieu et place de textes monochromes à taille fixe prévus initialement. Compte tenu, d'une part, de l'écart important entre le coût du projet développé et le montant figurant au Plan des investissements, et d'autre part, du développement de la technologie mobile (smartphone, GPS, etc.), la Municipalité propose de renoncer à ce projet.

3.3.9 Conclusion

Comme mentionné ci-dessus, en raison des coûts et de l'évolution technologique, la Municipalité, propose de renoncer à la réalisation de ce projet. En conséquence, le Plan des investissements a été mis à jour et le compte d'attente n° 4201.581.410, ouvert pour couvrir les frais d'études liées à ce projet, soit la somme de 150'000 francs, sera amorti séparément par la rubrique 4201.331 du budget de fonctionnement du Service des routes et de la mobilité.

4. Postulats

4.1 Postulat de M. Jean-François Cachin - « Après l'ascenseur public de la place de l'Europe/Grand-Chêne, pensons aux habitants du quartier Marterey-Bugnon et environ »

4.1.1 Rappel du postulat

Le 21 avril 2009, M. Jean-François Cachin et consorts déposaient une motion intitulée «Après l'ascenseur public de la Place de l'Europe/Grand-Chêne, pensons aux habitants du quartier Marterey-Bugnon et environ». Lors de sa séance du 2 février 2010, le Conseil communal décidait de transformer cette motion en postulat et de la renvoyer à la Municipalité pour étude et communication en vertu de l'article 73 litt. B) du Règlement du Conseil communal.

Les postulants demandent la mise en place, après étude, d'une liaison mécanique (ascenseur ou escalators) au droit des escaliers du passage Vincent-Perdonnet, afin d'améliorer l'accessibilité à la station m2 Ours. Ils relèvent le service ainsi rendu aux habitants du quartier Marterey-Bugnon et environ (Tribunal-Fédéral, Sainte-Beuve, passage Perdonnet) ainsi qu'aux personnes se rendant à la piscine de Mon-Repos.

4.1.2 Réponse de la Municipalité

Situés tout près du centre-ville, l'avenue du Tribunal-Fédéral et les abords de la place de l'Ours se caractérisent par une densité d'habitations importante. Alors que la place de l'Ours est bien desservie par les transports publics avec une station de métro m2 et la ligne de bus n°7, l'avenue du Tribunal-Fédéral l'est beaucoup moins. Un accès direct à la station m2 Ours est possible par le passage Vincent-Perdonnet avec ses escaliers d'une soixantaine de marches permettant de combler un dénivelé d'une bonne dizaine de mètres puis un tronçon sans escalier, présentant une pente d'environ 10%. Cet itinéraire, bien qu'équipé d'une main courante centrale bien pratique au droit des escaliers, n'est toutefois pas aisé pour les personnes à mobilité réduite.

Pour ce type d'usagers, comprenant aussi bien les personnes en chaise roulante que les personnes âgées ou celles cheminant avec une poussette ou autres objets encombrants, les alternatives suivantes sont offertes pour rejoindre les transports publics :

- au nord-ouest, les rues Sainte-Beuve et Marterey offrent une liaison entre la piscine de Mon-Repos et la station m2 Ours, sur un cheminement sans escaliers et dépourvu en partie de circulation (partie supérieure de la rue Marterey en zone piétonne). Sans obstacle, ce trajet d'environ 230 mètres présente une pente moyenne de 7%. En raison d'un revêtement pavé, sa montée peut toutefois s'avérer potentiellement pénible, notamment pour les personnes âgées ou celles circulant avec des moyens auxiliaires ;
- une autre alternative, plus longue, mais dépourvue de zone pavée, existe au sud-ouest via l'avenue du Tribunal-Fédéral et la rue Langallerie. Elle permet de rejoindre la station m2 Bessièrès depuis le secteur de la piscine de Mon-Repos sur un trajet d'environ 300 mètres, d'abord en descente (pente moyenne de 6%), ensuite en montée (pente d'un peu plus de 7%), puis quasiment à plat.

Deux alternatives existent donc pour connecter le secteur de la piscine de Mon-Repos aux interfaces des transports publics (stations m2 Ours et Bessièrès principalement). S'agissant de l'accès au haut de la rue Marterey, aucune solution ne permet de s'affranchir des différences d'altitude de la topographie lausannoise. Pour les personnes dont la pénibilité des déplacements est un critère prépondérant (notamment les personnes âgées devant se déplacer à la montée), ni la solution via le passage Vincent-Perdonnet (escaliers), ni la solution via la rue Marterey (zone pavée) n'est totalement satisfaisante.

Dans ce contexte, le Service des routes et de la mobilité a entamé une réflexion générale liée à la problématique des contraintes topographiques sur l'ensemble du territoire communal. Un mandat a été attribué afin de définir un plan directeur des liaisons piétonnes urbaines qui seraient susceptibles d'être équipées d'une installation mécanique (ascenseur, escalier roulant), voire éventuellement d'un ouvrage (passerelle) permettant de compenser une contrainte topographique pénalisante pour les usagers à mobilité réduite ou contraignante dans le cadre d'une mobilité douce efficace. La méthodologie appliquée est la suivante :

- identification des secteurs semblant poser problème en matière de déplacements verticaux au travers de divers échanges (consultation des associations de personnes à mobilité réduite et sociétés de développement, etc.) et recherches sur le terrain ;
- sélection des zones présentant un enjeu majeur de mobilité et proposition d'intervention ;
- hiérarchisation des lieux d'intervention sur la base de critères d'utilité (suppression d'un détour important, gains par rapport à une connexion vers un pôle important, suppression d'une barrière physique contraignante), d'efficacité (en termes de nombre d'usagers et de fréquentation) et de rapport coût-efficacité.

Le secteur concerné par la motion de Monsieur Cachin et consorts, à savoir celui du quartier Tribunal-Fédéral, Sainte-Beuve, passage Vincent-Perdonnet, a été analysé dans le cadre de l'étude précitée. Il en ressort qu'au vu de la densité d'habitations et des détours importants occasionnés par les itinéraires alternatifs, la mise en place d'une installation mécanique au droit des escaliers du passage Vincent-Perdonnet semble se justifier. La création d'un ascenseur le long des escaliers, couplée à une passerelle, constituerait ainsi une mesure intéressante, avec un bon rapport coût-utilité.

4.1.3 Conclusion

Sur la base de ce constat, cette mesure d'amélioration de la mobilité douce a été inscrite dans le Projet d'Agglomération Lausanne-Morges de deuxième génération (PALM 2012) qui doit être réalisé entre 2015 et 2018, sous réserve des ratifications fédérales et cantonales. La demande de financement de cette mesure devrait intervenir dans le courant de l'année 2016, dans le cadre du préavis lié au financement des mesures lausannoises de mobilité douce planifiées dans la deuxième étape du PALM.

4.2 Postulat de M. Vincent Rossi - « Bons sens cyclistes pour les rues à sens unique »

4.2.1 Rappel du postulat

Le 15 juin 2009, M. Vincent Rossi et consorts déposaient un postulat intitulé « Bons sens cyclistes pour les rues à sens unique ». Dans sa séance du 14 septembre 2010, le Conseil communal décidait de prendre ce postulat en considération et de le renvoyer à la Municipalité pour étude et rapport.

Ce postulat demande que toutes les rues à sens unique de Lausanne, en particulier celles se trouvant en zone 30, permettent, à terme et par étapes, la circulation cycliste dans les deux sens de manière sécurisée (aménagement de « contresens cyclable »). Il met en évidence l'augmentation du nombre de cyclistes à Lausanne, notamment grâce à une politique municipale favorable au vélo ainsi qu'à des associations actives sur le terrain. M. Rossi et consorts rappellent les qualités du vélo en lien avec une politique de développement durable en ville ainsi que l'importance de la demande pour la réalisation d'aménagements cyclables à Lausanne. Les aménagements prévus par le PALM pour le développement de la mobilité douce sont particulièrement salués.

Les postulants demandent plus particulièrement à la Municipalité :

- d'intensifier la politique d'aménagement de contresens cyclables sécurisés partout à Lausanne et en priorité dans les zones 30 existantes ;
- de rendre systématique l'aménagement de contresens cyclables sécurisés dans toutes les nouvelles zones 30, à l'exception des rues où il est démontré que cela n'est pas possible ;
- d'encourager les communes de l'agglomération à appliquer également cette politique lorsque les zones à aménager relèvent de plusieurs communes, dans la même ligne de ce qui se fait pour le PALM ;
- de prendre des mesures de sensibilisation appropriées pour que les automobilistes soient attentifs à ces nouveaux aménagements.

4.2.2 Réponse de la Municipalité

La possibilité pour un cycliste d'emprunter des rues à sens unique dans les deux sens se révèle être généralement très intéressante en termes d'itinéraire et d'accessibilité locale. C'est particulièrement le cas dans une ville à la topographie localement peu favorable à la pratique du vélo comme Lausanne. En effet, les contresens cyclables permettent d'éviter des détours et souvent des pentes importantes. Ce type d'aménagement offre également une alternative à des rues à forte circulation qui ne disposent pas forcément de bandes cyclables. L'aménagement de contresens cyclables permet aux cyclistes d'avoir un contact visuel direct avec les automobilistes et ainsi d'anticiper la zone de croisement. Le confort et la sécurité des cyclistes ne sont donc pas globalement péjorés et les itinéraires rendus plus directs. Enfin, la problématique du stationnement longitudinal et de l'ouverture des portières – souvent la bête noire du cycliste – est atténuée du fait du sens dans lequel les voitures sont stationnées, la portière conducteur ne se situant plus côté route.

Consciente de l'intérêt de tels aménagements, la Municipalité a déjà ouvert, à fin 2012, quelque 8,9 km de rues à sens unique aux cyclistes, sur un total de 35 km que compte le territoire communal. La réalisation de ce type d'aménagement s'est notablement accélérée ces dernières années ; 3,8 km ont été aménagés durant les années 2009 à 2012. Une base de données ainsi qu'une carte des tronçons à sens unique avec détermination indicative de l'utilité et de la faisabilité d'un contresens cyclable est disponible et régulièrement mise à jour. La carte des potentiels de réalisation figure en annexe au présent rapport-préavis⁴.

Au vu de ces différents constats, la Municipalité est en mesure de fournir les réponses suivantes aux demandes des auteurs du postulat :

3.1 « intensifier la politique d'aménagement de contresens cyclables sécurisés partout à Lausanne et en priorité dans les zones 30 existantes »

L'aménagement de contresens cyclables s'est nettement développé ces dernières années. La réalisation d'une base de données posant des priorités d'intervention permet de déterminer rapidement les tronçons qui pourraient faire l'objet d'un tel aménagement. La représentation cartographique de ces priorités a également permis une réflexion globale en matière d'itinéraires cyclables.

⁴ Annexe 2 - Carte des contresens cyclables

A l'heure actuelle, un contresens cyclable est aménagé chaque fois qu'il est techniquement réalisable et offre une plus-value pour le trafic cycliste. Le calendrier de ces réalisations est intimement lié aux opportunités de chantier, à la mise à jour des zones 30, ainsi qu'aux demandes des habitants et usagers. La déléguée vélo veille tout particulièrement à saisir les opportunités de réalisation lorsqu'un enjeu en termes d'itinéraire est décelé. De plus, l'existence du groupe deux-roues légers (GDRL), plate-forme d'échange et d'information piloté par la déléguée vélo de la Ville, offre aux associations cyclistes la possibilité de s'exprimer, notamment pour la mise à double sens d'une rue pour les cycles. La Municipalité entend poursuivre cette politique.

3.2 « rendre systématique l'aménagement de contresens cyclables sécurisés dans toutes les nouvelles zones 30, à l'exception des rues où il est démontré que cela n'est pas possible »

Lors de l'instauration d'une nouvelle zone 30, l'aménagement de contresens cyclables est systématiquement étudié, notamment en liaison avec la réduction des gabarits induite par la réduction de la vitesse. En revanche, la réalisation de ces aménagements dépend de différentes contraintes qu'il convient de prendre en compte pour que le confort et la sécurité des cyclistes soient assurés, comme par exemple, le gabarit de la chaussée, la présence de stationnement longitudinal et la hauteur des bordures. De plus, la visibilité, notamment la présence de virages, la charge de trafic poids lourds (lignes de bus), la vitesse des véhicules ainsi que la pente constituent d'autres paramètres non-négligeables à considérer. Tenant compte de la topographie lausannoise qui influence sensiblement la vitesse des cyclistes ainsi que le gabarit nécessaire au croisement avec un véhicule venant en sens inverse, la Municipalité propose donc d'étudier l'aménagement de contresens cyclables sécurisés dans toutes les nouvelles zones 30, mais ne saurait systématiser la réalisation de ces aménagements.

3.3 « encourager les communes de l'agglomération à appliquer également cette politique lorsque les zones à aménager relèvent de plusieurs communes, dans la même ligne de ce qui se fait pour le PALM »

La Ville de Lausanne a joué un rôle prépondérant dans le groupe de travail à l'origine d'une documentation à l'intention des communes en matière de réaménagements et de requalifications routières dans l'agglomération. Cette documentation intitulée « Réseau routier de l'agglomération - Recommandations d'aménagement » est à la disposition des communes sur le site internet du PALM et recommande explicitement l'aménagement de contresens cyclables sur toute voie à sens unique des réseaux de distribution et de desserte.

3.4 « prendre des mesures de sensibilisation appropriées pour que les automobilistes soient attentifs à ces nouveaux aménagements »

La police de Lausanne met en évidence le peu de cas d'accidents ou de conflits liés à ce type d'aménagements. L'accroissement des aménagements de ce type va également dans le sens d'une amélioration de la compréhension par les automobilistes, de plus en plus sensibles au fait que des cyclistes peuvent arriver en sens inverse. La Municipalité propose d'intégrer plus spécifiquement la question des rues ouvertes aux cycles dans les deux sens lors des mesures de sensibilisation liées à la mise en place des nouvelles zones 30. Cette problématique sera également intégrée dans toute campagne de sensibilisation ou d'information sur le thème du vélo.

4.3 Postulat de M. Cédric Fracheboud - « Mettons des limites claires pour que les passages sous-voies et les escaliers de la ville ne deviennent plus des nids propices à un fort sentiment d'insécurité »

4.3.1 Rappel du postulat

le 11 mai 2010, M. Cédric Fracheboud déposait le postulat intitulé « Mettons des limites claires pour que les passages sous voies et les escaliers de la ville ne deviennent plus des nids propices à un fort sentiment d'insécurité ». Lors de sa séance du 29 mars 2011, le Conseil communal décidait de prendre ce postulat en considération et de le renvoyer à la Municipalité pour étude et rapport. Ce postulat demande à la Municipalité de prendre des mesures visant à rendre les passages sous-voies, les escaliers de la ville ou les ruelles étroites accueillantes, par un aménagement sobre et lumineux, en apportant une réelle amélioration de la perception de la sécurité. Les mesures d'assainissement doivent être accompagnées de moyens de surveillance aptes à conserver l'état sanitaire de ces espaces sensibles.

Dans son postulat, M. Fracheboud rappelle que la Municipalité vient de lancer une campagne de sensibilisation qui vise à réintroduire la notion de respect des biens publics dans notre ville. M. Fracheboud fait également référence à la création d'un observatoire de la propreté qui devra fixer des règles claires aux usagers du domaine public. Le postulant rappelle qu'une telle démarche doit s'accompagner de mesures répressives à l'encontre des usagers qui ne respecteraient pas les règles.

4.3.2 Réponse de la Municipalité

Reprenant point par point les demandes du postulant, la Municipalité répond de la manière suivante :

4.3.2.1 « mesures visant à rendre les passages sous-voies, les escaliers de la Ville ou les ruelles étroites accueillantes, par un aménagement sobre et lumineux, en apportant une réelle amélioration de la perception de la sécurité de tels endroits »

Un inventaire des lieux visés a été réalisé par secteur de voirie, en 2009, et une étude de priorisation a donné lieu à une réflexion sur les mesures d'assainissement concernant ces ouvrages. Certains passages ont déjà fait l'objet de mesures d'amélioration telles que la suppression des tags, l'amélioration de l'éclairage public ou l'installation de caméras de surveillance, comme au passage sous-voies de la place Chauderon, qui ont permis notamment de repérer les personnes coupables de l'incendie de la bibliothèque municipale. D'autres, comme le passage Hollard depuis mars 2012, ont été purement et simplement fermés. Enfin, pour d'autres, comme le passage Saint-François ouest, la réflexion est en cours au sein du bureau des espaces publics (BEP).

Concernant la place Chauderon, le projet de réaménagement a été mis à l'enquête publique dans le cadre du projet des Axes Forts des Transports Publics Urbains (AFTPU).

Des améliorations seront également apportées sur les cheminements des piétons et des personnes à mobilité réduite (rampes d'accès et garde-corps).

Notons qu'une caméra a été mise en place à l'entrée du tunnel de Chauderon. Ce type d'équipement pourrait aussi être envisagé aux abords d'autres ouvrages sensibles de la ville, (passages sous-voies et escaliers, ...).

4.3.2.2 « surveillance et mesures répressives afin de garantir l'état sanitaire de ces espaces sensibles »

Pour mémoire, en octobre 2005, le préavis N° 2005/76 - Entretien 2006⁵ - proposait un renforcement des mesures de surveillance de la propreté.

Cette proposition se base sur un concept en trois axes complémentaires.

1. La création d'un observatoire de la propreté
2. La sensibilisation et l'information à la population
3. La surveillance et la répression si nécessaire

Jusqu'alors, la surveillance de la propreté était assurée par une équipe rattachée au Service d'assainissement. Ses missions se concentraient principalement sur :

- L'équipement des immeubles en conteneurs différenciés
- L'identification des personnes qui sortent des déchets en dehors des jours de ramassage ou de manière non conforme ;
- La surveillance de l'affichage sauvage ;
- Le contrôle des dossiers de demande de permis de construire pour des emplacements à conteneurs.

Suite au constat fait ces dernières années d'une dégradation importante de la propreté du domaine public, en particulier en ce qui concerne le « littering », l'affichage sauvage, ainsi que les Tags et les déjections canines, le Service d'assainissement a proposé un renforcement de la surveillance de la propreté (en élargissant le domaine d'intervention des ses surveillants de la propreté.

Avec la recrudescence des incivilités, force était de constater que la structure organisationnelle, les missions, les ressources, ainsi que les moyens à disposition n'était plus adaptés et devaient être réévalués afin de garantir un niveau plus élevé de propreté du domaine public (DP). Des efforts devaient en particulier être faits dans les domaines suivants :

- prévention/communication : sensibiliser et informer le public sur les conséquences écologiques et économiques des actes d'incivilité dans le but d'en diminuer sensiblement le nombre
- répression : intervenir plus fréquemment auprès des contrevenants
- collaboration entre services : développer et entretenir des échanges entre les services communaux afin de garantir un standard unique et élevé de la propreté pour tout le DP.

De plus afin de garantir une grande rapidité d'intervention, voir d'anticiper les événements critiques, il a été décidé de rapprocher les surveillants de la propreté des services responsables de l'entretien du domaine public. Pour cela en juillet 2011, la surveillance de la propreté, telle qu'elle existait au Service d'assainissement, a été transférée au Service des Routes et de la mobilité afin de constituer une nouvelle équipe en charge de la surveillance du domaine public et remplissant le cahier des charges ci-dessus. Celle-ci, baptisée « Groupe Propreté et Qualité » (**GPQ**) compte actuellement 4 intervenants et un chef de groupe. Opérationnel depuis le 1^{er} janvier 2012, le GPQ veille dans ses missions quotidiennes à la propreté du domaine public dans son ensemble. Des patrouilles de surveillance sont faites quotidiennement dans les parcs, places publiques et autres squares et lieux de pique-nique. Lors de ces patrouilles une communication est faite auprès des citoyens lausannois et des utilisateurs du domaine public pour les sensibiliser à la problématique du littering et au respect de la qualité des rues et des parcs. Dans 70 à 80% des cas cette sensibilisation se passe sans problème par une communication et un discours qui touche de plus en plus de personnes. Cependant, une partie de

⁵ Voir BCC, 2005-2006, II, pp. 453-492

la population ne veut rien entendre de cette communication et de cette sensibilisation. Le GPQ procède alors à une dénonciation de l'infraction à la commission de police. Cette manière de procéder dans ces derniers cas enlève de la crédibilité aux actions des intervenants propreté et qualité. Il serait opportun d'accorder plus de compétences de police aux collaborateurs assermentés de la Ville afin que ces derniers puissent infliger des amendes d'ordre. Il est à noter que le Grand Conseil du Canton de Vaud a accepté le postulat Buffat qui va dans ce sens et qu'en principe, le Conseil d'Etat devrait se déterminer dans le même sens dans le courant de l'année 2013.

Des travaux d'analyse sont également faits par le GPQ, comme par exemple sur la propreté de la zone de Sévelin ou encore pour une amélioration du mobilier urbain sur certaines places. Cette modification de la structure de la surveillance de la propreté a permis de répondre aux points 2 et 3 du concept cité ci-dessus.

Malgré les efforts conséquents déjà entrepris par le GPQ tant au niveau des actions de surveillance que de celles de sensibilisation et de communication, force est de constater qu'il manque des consignes et des lignes directrices claires afin de développer entièrement le potentiel d'action de cette équipe.

Dans le but de combler ces lacunes, la création d'un observatoire de la propreté est proposée dans le programme de législature 2011-2016 de la Municipalité et a été acceptée.

4.3.2.3 « création d'un observatoire de la propreté »

Le préavis N° 2005/76 - Entretien 2006 précité préconisait, entre autres mesures, la création d'un observatoire de la propreté. En effet, le renforcement de la propreté nécessite une coordination et une collaboration étroite entre les différents intervenants sur le terrain. Il convient d'identifier rapidement les nouveaux problèmes et les nouvelles tendances comportementales et de définir les stratégies à activer afin de mettre sur pied les mesures correctives et préventives. Pour ce faire, il est proposé de former une commission, présidée par le directeur des Travaux et composée de la directrice des Finances et du patrimoine vert (FIPAV), ainsi que des représentants des services gérant des espaces publics (Routes et mobilité, Parcs et domaines, Sport, Gérances et Assainissement) et des services ayant des contacts avec la population (Police, Ecoles, Jeunesse et loisirs et Social).

Le regroupement autour d'une table des différents intervenants est essentiel pour cibler les problèmes et définir rapidement les mesures pour les combattre. En effet, les problèmes sociaux, d'intégration, de culture ont des conséquences sur la propreté des rues qui, elle, influence le sentiment d'insécurité ressenti par la population. Cette commission devrait se réunir au minimum 2 fois par année. En cas de problèmes particuliers ou urgents, elle pourra être convoquée sans autre.

Les missions de cet observatoire seront les suivantes :

- **Identifier et localiser les principaux problèmes de propreté :**
En tenant compte des expériences et des constats établis par les différents services concernés, identifier rapidement les problèmes et les tendances comportementales pouvant engendrer une dégradation de la propreté,
- **Définir des plans d'actions :**
Répertorier, proposer et prioriser des mesures correctives afin d'assainir les situations critiques. Définir des plans d'action et offrir un soutien au groupe propreté et qualité dans l'exercice de leurs fonctions,
- **Assurer l'information et la coordination entre les différents services :**
Garantir un niveau d'information identique pour tous les services et dégager les synergies entre ceux-ci afin d'offrir le maximum d'efficacité,
- **Rapporter annuellement à la Municipalité les actions entreprises et l'évolution de la situation.**

4.3.3 Conclusion

Le projet de création de l'observatoire de la propreté, dont le mode de fonctionnement a été élaboré en concertation par les différents services concernés, a été validé en séance de Municipalité du 7 février 2013. Une première séance de cet organe est prévue le 28 mai 2013.

4.4 Postulat de M. Pierre-Antoine Hildbrand - « Moins de panneaux, plus d'urbanité »

4.4.1 Rappel des éléments du postulat

En date du 20 mars 2012, M. Pierre-Antoine Hildbrand déposait un postulat intitulé « Moins de panneaux, plus d'urbanité ». Lors de sa séance du 24 avril 2012, le Conseil communal décidait de renvoyer directement le postulat à la Municipalité pour étude et rapport.

Dans son postulat, M. Hildbrand, citant en exemple la Ville de Zurich qui mène un projet de réduction du nombre de panneaux de signalisation routière sur son territoire, demande que la Ville de Lausanne s'inspire de l'expérience zurichoise et qu'il soit procédé, dans l'espace urbain de la commune, à un élagage de la signalisation, lorsque c'est possible, pour améliorer la sécurité routière ainsi que celle des piétons.

Concrètement, il demande à la Municipalité « de présenter une étude d'une diminution du nombre de panneaux signalétiques dans le cadre des aménagements de transports en cours de réalisation ».

4.4.2 Réponse de la Municipalité

La Ville de Zurich a mis sur pied un projet destiné à diminuer le nombre de panneaux de signalisation routière installés sur son territoire communal, notamment en supprimant la signalisation redondante. Ce projet concernait par exemple les nombreux signaux d'interdiction de parage qui avaient été mis en place entre chaque zone de stationnement marquée au sol dans les quartiers d'habitations. Ceux-ci ont été supprimés par la Ville de Zürich qui a adopté le principe de la signalisation par zone, admis par la loi en ce qui concerne le régime de stationnement dans les zones à trafic modéré. Ainsi, quelques signaux d'interdiction de parquer aux entrées des zones à trafic modéré leur a permis de remplacer de nombreux signaux jusqu'ici installés partout dans lesdites zones de la commune.

La Ville de Zurich a également procédé à une simplification de sa signalisation directionnelle. En effet, auparavant, deux itinéraires différents pouvaient être indiqués pour rejoindre l'autoroute en fonction de la destination. La signalisation a été simplifiée pour n'indiquer que l'accès à l'autoroute le plus proche ou le plus direct.

A Lausanne, le nombre de panneaux de signalisation routière est estimé à 25'000. En l'absence d'une base de données qui recense la totalité des signaux existants sur la commune, il n'est ni possible d'avoir un état exact de la situation actuelle et de connaître précisément leur nombre, ni d'énoncer un objectif chiffré de suppression, comme la Ville de Zurich l'a fait. Toutefois, il est possible de dire que le potentiel de diminution desdits signaux est variable selon l'espace urbain considéré.

Dans les zones à trafic modéré, instaurées dans de nombreux quartiers lausannois et constituées de routes de desserte, il y a déjà eu une simplification de la signalisation. En effet, lors de l'aménagement d'une zone modérée, la simplification de la signalisation est l'un des buts poursuivis, afin d'une part que l'attention du conducteur soit portée sur les usagers de la route, et d'autre part afin de différencier visuellement ces axes des axes à orientation trafic. La systématique de la priorité de droite aux intersections, par exemple, permet de diminuer le nombre de signaux.

Toutefois, il existe encore certainement un potentiel de simplification significatif, en mettant par exemple en place une signalisation par zone en ce qui concerne le stationnement.

Par contre, contrairement à Zürich, le potentiel est moindre en ce qui concerne les panneaux interdisant le parage hors case. En effet, la Ville de Lausanne n'a jamais pratiqué la mise en place systématique de signaux interdisant le parage dans les sections de routes où aucune zone de stationnement n'est balisée, mais a plutôt limité la pose de tels signaux aux situations locales qui le demandaient.

Une étude approfondie doit être menée pour évaluer la faisabilité de la mise en place d'un tel système de signalisation sur l'ensemble des zones à trafic modéré de la ville (incidence sur le contrôle du stationnement, zones avec plusieurs régimes de stationnement, etc.). Dans l'attente de cette étude, cette nouvelle manière de signaler le régime de stationnement peut être mise en place lors de la création de nouvelles zones et des différentes mises à niveau des zones existantes, dans un souci d'uniformité de traitement et donc de bonne compréhension des usagers. Une « mise à niveau » de l'ensemble des zones existantes représente un important travail et nécessitera plusieurs années en fonction des moyens humains et financiers à disposition.

A l'inverse, sur les axes principaux, le potentiel de réduction est à priori plus faible, même s'il paraît possible d'alléger la signalisation directionnelle, une part de celle-ci pouvant être parfois obsolète ou redondante. Dans le cadre des Axes Forts de Transports Publics Urbains (AFTPU) et de la fermeture de certains tronçons de routes à la circulation (Grand-Pont, extrémité Est de la rue de Genève), la signalisation directionnelle sera localement repensée afin d'être adaptée aux nouveaux schémas de circulation. Il sera alors judicieux de saisir ces opportunités pour alléger le réseau de signalisation directionnelle, tout en maintenant une information pertinente et utile aux conducteurs.

Ainsi, déjà actuellement, dans le cadre des différents projets d'aménagements, une attention toute particulière est portée à la signalisation. Lorsqu'une zone à trafic modéré est créée ou que des modifications lui sont apportées, seuls les panneaux de signalisation indispensables sont maintenus en place, ceux faisant doublon étant supprimés. Il en va de même en ce qui concerne la signalisation directionnelle qui est mise en place selon le principe de l'entonnoir, à savoir une information générale lorsque le lieu de destination est éloigné et une information plus précise lorsque celui-ci est proche. Cette pratique évite ainsi la mise en place de nombreux signaux directionnels et contribue à ne pas surcharger l'espace public en informations.

Il est encore utile de préciser que l'Office Fédéral des Routes (OFROU) travaille actuellement sur un projet (VERVE) ayant pour but la simplification des règles de la circulation. A cet effet, l'OFROU a mis en consultation au premier semestre 2011 une modification des deux ordonnances qui régissent aujourd'hui la signalisation routière, à savoir l'Ordonnance sur la Circulation Routière (OCR) et l'Ordonnance sur la Signalisation Routière (OSR). L'un des principaux objectifs visés par l'OFROU est la réduction du nombre de panneaux de signalisation sur les routes afin d'améliorer la sécurité routière. Dans le cadre de ce projet, la suppression d'un certain nombre de signaux a été proposée et, si elle devait être acceptée, elle ira dans le sens de la demande du postulant.

4.4.3 Conclusion

Compte tenu des éléments qui précèdent, la Municipalité propose de poursuivre la pratique actuelle en termes de signalisation routière, à savoir un allègement de celle-ci, en fonction des opportunités qui se présentent au travers des différents projets d'aménagements que la Ville réalise.

5. Pétitions

5.1 *Pétition de Mme Cornélia Mühlberger de Preux - « Chemin de la Grangette - Obtention du statut de « zone de rencontre » pour le tronçon sud »*

5.1.1 *Rappel de la pétition*

Le 7 novembre 2006⁶, Madame Cornélia Mühlberger de Preux déposait au Conseil communal une pétition, munie de 208 signatures, demandant l'obtention du statut de « zone de rencontre »⁷ pour le tronçon sud du chemin de la Grangette. Lors de sa séance du 2 octobre 2007⁸, le Conseil communal renvoyait cette pétition à la Municipalité pour étude et rapport. Une première réponse de la Municipalité a été refusée par le Conseil communal lors de la séance du 11 novembre 2008. Il avait été notamment reproché au Service des routes et de la mobilité de ne pas avoir suffisamment communiqué avec les pétitionnaires.

5.1.2 *Préambule*

Actuellement, le tronçon inférieur du chemin de la Grangette est, d'une part, interdit à la circulation générale, et, d'autre part, intégré dans la zone 30⁹ Devin. Une plaque complémentaire signale que seuls les détenteurs de places privées peuvent déroger à l'interdiction générale de circuler, et cela uniquement dans le sens de la descente.

Cette réglementation exceptionnelle avait été instaurée dans l'urgence, en juin 1989, dans le cadre des travaux de reconstruction du chemin de Rovéréaz, afin d'éviter tout report de trafic de transit sur le chemin de la Grangette. Il est à noter qu'à ce jour, seules deux rues jouissent d'une telle exception, toutes deux sans stationnement public (chemins de la Grangette et de la Dranse) et que la Municipalité n'entend pas étendre ce privilège à d'autres parties du territoire à usage public.

La décision municipale adoptée le 16 juin 1989 spécifiait que : « Cette réglementation n'est valable que pendant le chantier du chemin de Rovéréaz ». Les travaux sur le chemin de Rovéréaz se sont terminés à la fin de l'année 1990 et l'aspect temporaire de la restriction mise en place n'a finalement pas été retenu. Des mesures de vitesse et des comptages de trafic ont été réalisées sur une période d'une semaine fin 2011 et début 2012. Ils indiquent un trafic journalier moyen extrêmement faible, de l'ordre de 150 véhicules sur ce tronçon avec un V85 (vitesse respectée par 85 % des véhicules mesurés) de 28 km/h. Ces valeurs montrent une diminution des vitesses par rapport au relevé de septembre 2000 (34 km/h).

5.1.3 *Réponse de la Municipalité*

5.1.3.1 *Point de vue administratif et juridique*

Le tronçon considéré du chemin de la Grangette est relativement étroit. Sa largeur varie entre 3m70 et 4m dans le secteur sans trottoir. Il n'offre pas de possibilité de stationnement sur le domaine public et il est bordé essentiellement de bâtiments d'habitation. Une modération significative des circulations sur ce tronçon est donc pertinente.

⁶ BCC N° 6/I du 7.11.2006, p. 430

⁷ Le signal «Zone de rencontre» désigne des routes situées dans des quartiers résidentiels ou commerciaux, sur lesquelles les piétons et les utilisateurs d'engins assimilés à des véhicules peuvent utiliser toute l'aire de circulation. Ils bénéficient de la priorité mais ne doivent toutefois pas gêner inutilement les véhicules. La vitesse maximale est fixée à 20 km/h.

⁸ BCC 2007-2008, I, pp. 151-153

⁹ Le signal «Zone 30» désigne des routes situées dans des quartiers ou des lotissements, sur lesquelles les conducteurs sont tenus de circuler d'une manière particulièrement prudente et prévenante. La vitesse maximale est fixée à 30 km/h.

Compte tenu du fait que c'est une décision municipale qui a permis d'adopter la restriction de circulation sur le chemin de la Grangette, il incombe à cette même autorité de régulariser la signalisation en place. Lors des diverses rencontres avec les pétitionnaires, la Municipalité et ses représentants ont toujours soutenu qu'un éventuel changement de statut, de la zone 30 en zone de rencontre, entraînerait la suppression de l'interdiction générale de circuler. Ce point de vue est conforté par l'arrêt du Tribunal administratif GE.2006.0019. En effet, ce dernier sous-entend que la suppression d'une interdiction de circuler va de soi avec la mise en place d'une zone à vitesse modérée. Ce raisonnement est également décrit dans l'affaire GE.2006.0189

5.1.3.2 Analyse de la situation

Forte du constat que le tronçon inférieur du chemin de la Grangette jouit d'une forte restriction du trafic privilégiant les riverains, la Municipalité, soutenue par l'avis de ses services techniques, a toujours présenté une position défavorable à la demande des pétitionnaires de changer le statut de ce secteur.

Les modifications du schéma de circulation du secteur de la Sallaz nous imposent aujourd'hui une certaine prudence par rapport à la restriction de circulation actuellement en place au chemin de la Grangette. En effet, le 19 novembre 2011 la route de contournement de la Sallaz a été inaugurée avec comme conséquence un changement des habitudes des automobilistes. Dès le 20 novembre, le trafic de transit a été interdit sur la Place de la Sallaz. Dans le nouveau schéma de circulation, le trafic à destination de Chailly, provenant de la route de Berne, est orienté par le chemin de la Feuillère et la route d'Oron. Les véhicules venant de la route d'Oron et désirant se rendre au centre-ville doivent prendre la route de la Feuillère, la route de Berne, la rue du Vallon, pour rejoindre l'avenue du Bugnon. Dans ce contexte, il existe un risque que certains automobilistes prennent des itinéraires alternatifs passant par des axes de desserte de quartier. Ainsi, la modification du régime de circulation du chemin de la Grangette n'est pas souhaitable à court terme. D'entente avec les pétitionnaires, il est prévu de mettre en place, en 2013, différents aménagements pour modérer les vitesses, sans pour autant modifier le statut de zone 30 avec restriction de circulation. Dans ce cadre, un contresens vélo a été introduit fin 2011 et l'instauration d'une structuration optique sous forme de bordures colorées de la chaussée est envisagée cette année.

5.1.3.3 Conclusion

Comme démontré précédemment, le chemin de la Grangette jouit actuellement d'une forte mesure de restriction de circulation, avec pour avantages de très faibles charges de trafic et des vitesses de circulation réduites. Or, si la mise en place d'une signalisation de type zone de rencontre présente l'avantage de donner la priorité aux piétons sur la chaussée, une révision de la signalisation entraînerait une mise en conformité du statut actuel, avec pour conséquence une réouverture à la circulation générale dudit chemin. La Municipalité estime que le risque de voir augmenter le nombre d'automobilistes dans ce chemin n'est pas négligeable. Compte tenu de la fermeture au trafic de la place de la Sallaz, le moment semble mal choisi pour ouvrir le chemin de la Grangette en transformant son statut en zone de rencontre. Cette hypothèse irait bien entendu à l'encontre des objectifs visés par les auteurs de la pétition.

Compte tenu des explications qui précèdent, et conformément aux discussions entre le directeur des Travaux et les représentants des habitants en vue de préserver l'intérêt des riverains, la Municipalité opte pour le maintien de la signalisation zone 30 sur ce chemin, la mise en place d'aménagements légers (balisage et trottoirs continus) permettant d'améliorer la sécurité des piétons.

5.2 *Pétition de l'Association Route du Signal, représentée par M. Hugues Burkalter* *« Pour une voie à sens unique à la route du Signal »*

5.2.1 *Rappel de la pétition*

Le 8 février 2010¹⁰, au nom de l'association Route du Signal, Monsieur Hugues Burkalter déposait au Conseil communal une pétition munie de 207 signatures demandant *une voie à sens unique à la route du Signal*. Lors de sa séance du 1^{er} février 2011¹¹, le Conseil communal renvoyait cette pétition à la Municipalité pour étude et rapport. L'objectif pour les pétitionnaires est, d'une part de supprimer une partie du trafic, et d'autre part de permettre la création d'un trottoir à la route du Signal en supprimant une voie de circulation.

5.2.2 *Preamble*

La route du Signal est une route à double sens permettant de rejoindre le secteur Nord-Est de la ville, ainsi que la forêt de Sauvabelin depuis le centre-ville. Elle est considérée comme route de desserte dans la hiérarchisation du réseau. Cette route est partiellement utilisée par les pendulaires comme alternative à l'axe du Bugnon. Environ 5200 véhicules l'empruntent chaque jour et la vitesse V_{85} ¹² y est de 49 km/h, ce qui ne révèle aucun problème de respect de la vitesse autorisée. Par ailleurs, moins de 2% des véhicules circulent à une vitesse supérieure à 55 km/h et le gabarit restreint de la chaussée oblige les automobilistes à adopter une vitesse modérée en cas de croisement. Toutefois, les piétons peuvent ressentir un fort sentiment d'insécurité engendré par l'étroitesse de l'unique trottoir et la perception faussée des vitesses dans le contexte local.

5.2.3 *Réponse de la Municipalité*

La demande de mise en sens unique de la route du Signal a été étudiée par le Service des routes et de la mobilité. Les éléments suivants ont été mis en avant par cette étude :

1. les *tl* se sont vivement opposés à la restriction de la circulation qui aurait comme conséquence une détérioration de la desserte locale en transports en commun et une perte de lisibilité de la ligne de bus N° 16. En effet, celle-ci devrait effectuer une boucle avec un rallongement de parcours non négligeable, ce qui pénaliserait fortement les usagers ;
2. pour les habitants du quartier, cela constituerait une forte contrainte au niveau de l'accessibilité et aurait comme conséquence un report de trafic sur d'autres secteurs de la ville comme la rue du Pavement, où se trouvent de nombreux habitants ;
3. s'agissant des vitesses, la mise en sens unique aurait un effet négatif. En effet, l'étroitesse des voies de circulation et le double sens favorisent la modération des vitesses ;
4. par ailleurs, comme la route du Signal se trouve sur un itinéraire du réseau structurant cyclable, dont une liaison nationale, il faudrait maintenir un contresens vélo. Le gabarit ainsi considéré ne permettrait pas de créer un deuxième trottoir sans empiéter sur les propriétés privées et avec des coûts importants pour la collectivité.
5. Enfin, il convient également de considérer le besoin de disposer, notamment dans le virage de cette route d'un espace suffisant pour garantir le passage dans les deux sens des services d'urgence.

¹⁰ BCC 2009-2010, II, p. 179

¹¹ BCC 2010-2011, II, pp. 269-270

¹² V_{85} = vitesse respectée par 85% des usagers

5.2.4 Conclusion

Comme démontré ci-dessus, la mise en sens unique de la route du Signal entraînerait beaucoup d'inconvénients sans pour autant mettre en évidence des avantages significatifs, sa mise en sens unique ne permettant pas la création d'un trottoir sans expropriation.

Suite aux diverses demandes des habitants, le Service des routes et de la mobilité a élaboré plusieurs variantes de réaménagement de cet axe. L'une d'elles a été validée au CEP (Comité des espaces publics) en 2010. Celle-ci prévoit la création d'un trottoir à droite en montant, depuis l'arrêt de bus « Lisière » jusqu'à la Place du Signal, du côté des habitations. Ce trottoir permettrait notamment de sécuriser les sorties privées (véhicules et piétons). Compte tenu de la largeur du domaine public, des expropriations sont nécessaires pour la réalisation de ce projet.

Pour la partie inférieure de la route du Signal, plusieurs variantes ont été élaborées, mais aucune décision n'a encore été prise. Ce projet, qui nécessite des ressources financières importantes, a toutefois été repoussé au Plan des investissements, compte tenu des choix stratégiques décidés par la Municipalité et imposés par la maîtrise budgétaire.

Compte tenu des explications qui précèdent, la Municipalité ne peut pas entrer en matière pour l'instauration d'un sens unique à la route du Signal et demande aux pétitionnaires de patienter jusqu'à la réalisation du projet évoqué ci-dessus, agendée à 2019.

6. Conclusions

Fondée sur ce qui précède, la Municipalité vous prie, Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir prendre les résolutions suivantes :

Le Conseil communal de Lausanne
vu le préavis N° 2013/22 de la Municipalité, du 23 mai 2013,
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'adopter le rapport de la Municipalité en réponse à la motion de Mme Magali Zuercher « L'ouverture des 'Portes Saint-François', l'occasion de redonner la rue Pépinet aux piétons » ;
2. d'adopter le rapport de la Municipalité en réponse à la motion de M. Alain Hubler « µm5 : un micro-métro pour le Vallon » ;
3. d'adopter le rapport de la Municipalité en réponse à la motion de M. Jacques Pernet « Des panneaux informatisés pour..... informer ! » ;
4. de prendre acte de la communication de la Municipalité en réponse au postulat de M. Jean-François Cachin « Après l'ascenseur public de la place de l'Europe/Grand-Chêne, pensons aux habitants du quartier Marterey-Bugnon et environ » ;
5. d'adopter le rapport de la Municipalité en réponse au postulat de M. Vincent Rossi « Bons sens cyclistes pour les rues à sens unique » ;

6. d'adopter le rapport de la Municipalité en réponse au postulat de M. Cédric Fracheboud « Mettons des limites claires pour que les passages sous-voies et les escaliers de la ville ne deviennent plus des nids propices à un fort sentiment d'insécurité » ;
7. d'adopter le rapport de la Municipalité en réponse au postulat de M. Antoine Hildbrand « Moins de panneaux, plus d'urbanité » ;
8. d'adopter le rapport de la Municipalité en réponse à la pétition de Mme Cornélia Mülhleberger de Preux « Chemin de la Grangette - Obtention du statut de 'zone de rencontre' pour le secteur sud » ;
9. d'adopter le rapport de la Municipalité en réponse à la pétition de l'Association Route du Signal, représentée par M. Hugues Burkhalter « Pour une voie à sens unique à la route du Signal » ;

Au nom de la Municipalité :

Le syndic :
Daniel Brélaz

Le secrétaire :
Christian Zutter

Annexes :

1. Un micro-métro pour le Vallon - Plan ;
2. Un micro-métro pour le Vallon - Mesure MOB - 3 : Formalisation de la liaison mécanisée Vallon-CHUV
3. Carte des contre-sens cyclables selon leur degré de réalisation