

**Réponse à une motion et deux postulats
concernant la Direction des travaux et relatifs à la mobilité en ville de Lausanne**

Rapport-préavis N° 2013/53

Lausanne, le 31 octobre 2013

1. Préambule

Le développement du réseau des Axes Forts de Transports Publics Urbains (AFTPU) a été initié dans le cadre du Projet d'Agglomération Lausanne-Morges (PALM) afin d'assurer une mobilité harmonieuse de son agglomération. Celui-ci a été conçu dans la volonté de maîtriser les effets de la croissance de notre population d'ici 2030 en garantissant une augmentation de l'offre en faveur de la mobilité douce, des transports publics et le report du trafic de transit en milieu urbain sur le réseau autoroutier.

Les études menées par des bureaux spécialisés ont conclu que les axes forts auraient un impact similaire à celui relevé à l'arrivée du métro m2 et du réseau *tl* 2008. Ces mêmes bureaux ont également évalué les conséquences de la mise en place des axes forts au niveau local et la restructuration du réseau routier. Il ressort de leurs analyses que même en tenant compte de la réduction attendue par un usage accru des transports publics, certains axes routiers vont subir une augmentation du trafic. Pour protéger les riverains de ces nuisances, un certain nombre de mesures d'accompagnement sont prévues dans le projet des axes forts, comme la pose de revêtements routiers phono absorbants et le remplacement des fenêtres sur les axes les plus touchés.

2. Motion de M. Giampiero Trezzini - « Pour un tramway passant par la rue Centrale, la place du Tunnel et la rue de la Borde »

2.1 Rappel de la motion

Le 11 novembre 2008, M. Giampiero Trezzini et consorts déposaient une motion intitulée « Pour un tramway passant par la rue Centrale, la place du Tunnel et la rue de la Borde ». Lors de sa séance du 24 novembre 2009, le Conseil communal décidait de prendre cette motion en considération et de la renvoyer à la Municipalité pour étude et rapport.

Dans sa motion, M. Trezzini rappelle que dans un communiqué de presse relatif au tracé de la ligne desservant la Blécherette, daté du 27 mai 2008, le Conseil d'Etat expliquait que des études approfondies devaient être effectuées sur les deux variantes de tramway en souterrain par Beaulieu (variante N5) et en surface par la rue Centrale-St-Martin-la Borde-la Pontaise (variante N1).

Après avoir précisé que les motionnaires militent en faveur de la variante N1, M. Trezzini explique qu'un tramway en surface rend les transports publics plus visibles et efficaces, et qu'il permet une meilleure requalification de l'espace public. Il précise également que la desserte de Beaulieu avec la mise en place du réseau *tl* 08 semble optimale.

Ainsi, M. Trezzini et consorts demandent à la Municipalité de prévoir un crédit d'étude et/ou d'investissement pour la part communale et/ou les aménagements urbains de la construction d'un tramway sur le tracé de la variante N1 (Borde).

2.2 Réponse de la Municipalité

Le réseau des Axes Forts de Transports Publics Urbains (AFTPU) répond à un besoin de mobilité croissante dans l'agglomération. Il concrétise la volonté des autorités politiques de doter la région lausannoise de moyens de déplacement efficaces (fortes capacités et fréquence). Cela passe par l'amélioration du réseau des transports publics entre l'Est et l'Ouest de Lausanne et l'accès au plateau de la Blécherette depuis le centre-ville : une première étape a été adoptée par les Chambres fédérales en septembre 2010 et permettra de réaliser une ligne de tramway entre la gare de Renens et le Flon et des lignes de bus à haut niveau de service (BHNS) à l'Est et à l'Ouest de Lausanne, entre Chauderon et Saint-François ainsi qu'aux avenues de Chailly et Aloys-Fauquez. Une deuxième étape devrait être décidée d'ici la fin 2014 par les Chambres fédérales, permettant de compléter tant le réseau du tramway vers Bussigny que celui des métros vers le plateau de la Blécherette. Ces développements en faveur des transports publics entraîneront la fermeture au trafic individuel motorisé de la rue de Genève aux abords de la place de l'Europe, ainsi que de l'axe Place Chauderon – Grand-Pont afin d'améliorer la vitesse commerciale des transports publics.

Dans le Projet d'Agglomération Lausanne-Morges (PALM), près de 110'000 nouveaux habitants et emplois sont attendus à l'horizon 2030. Cela signifie clairement un besoin accru en logements et la création d'infrastructures de transport adaptées, comme le m2.

La desserte Nord a fait l'objet d'études de variantes afin de déterminer le tracé et le mode de transport optimal pour relier la place de l'Europe à la Blécherette.

Dans un premier temps, deux variantes de desserte par tram ont été étudiées : la variante N1 passant en surface par St-Martin, place du Tunnel, Borde, Casernes, Pontaise, Blécherette, et la variante N5, souterraine, passant par Beaulieu, Casernes, Pontaise, Blécherette. Les postulants soutiennent la variante N1 qui relie la place de l'Europe à la Blécherette avec le réaménagement des rues Centrale et St-Martin et de l'avenue de la Borde. Dans un second temps, une variante supplémentaire a été élaborée avec une liaison par métro (m3) reliant la gare CFF, la place de l'Europe, Chauderon, Beaulieu et la Blécherette.

Les études ont montré que la variante N5 (tram par Beaulieu) devait être abandonnée, car son tracé était trop difficile et conduisait à des stations trop profondes, en raison de la limitation technologique de franchissement de pentes à 7% d'un tram.

Pour ce qui est de la variante N1 (tram par la Borde), l'arrivée d'un tramway à la rue Centrale, dans de bonnes conditions (vitesse commerciale supérieure à une ligne de bus), implique la fermeture au trafic individuel motorisé du tronçon Rôtillon-Flon.

L'étude multicritères des variantes de tracé vers le Nord souligne une qualité de desserte nettement en faveur du m3 (vitesse, capacité de transport, soulagement du m2) par rapport à la variante N1 (tram par la rue de la Borde). La Municipalité a présenté sa vision Axe fort Nord au Conseil communal le 28 septembre 2010. Lors de cette séance, les tracés étudiés du métro et du tram, ainsi que les conséquences de ces variantes sur les plans de la politique des transports et de l'urbanisme ont été évoqués. Sur la base de ces études, la Municipalité soutient la variante m3.

En juin 2012, le Conseil d'Etat s'est rallié à l'avis de la Municipalité de Lausanne en inscrivant le métro m3 dans les mesures A du PALM 2012, dont la réalisation est planifiée à l'horizon 2015-2018. Il convient de rappeler qu'un bus à haut niveau de service est envisagé en direction de Bellevaux par le même tracé que la variante N1 du tram jusqu'au haut de la rue de la Borde.

Pour conclure, la Municipalité se réjouit d'avoir fédéré l'ensemble des partenaires autour du m3. La desserte du quartier de la Blécherette est urgente et ouvre des perspectives à terme sur un axe

Blécherette-Cheseaux. Elle permettra d'accélérer la réalisation du projet Métamorphose et de faciliter la densification urbaine dans cette zone, tout en modernisant efficacement ses transports publics.

3. Postulat de Mme Florence Germond - « Pour l'étude d'un tunnel de profondeur nulle à Saint-François »

3.1 Rappel du postulat

Le 19 janvier 2010, Mme Florence Germond et consorts déposaient un postulat intitulé : « Pour l'étude d'un tunnel de profondeur nulle à Saint-François ». Lors de sa séance du 15 mars 2011, le Conseil communal décidait de prendre ce postulat en considération et de le renvoyer à la Municipalité pour étude et rapport.

Dans ce postulat, Mme Germond relève que la construction d'un tunnel routier sous Saint-François, telle qu'étudiée par la Direction des travaux, permettrait de réaliser une interface de transports publics efficace, de réduire les croisements entre les transports individuels et publics et de générer un espace convivial et franchissable en surface.

Elle craint cependant qu'un tunnel augmente le trafic de transit en agissant comme un « aspirateur à voitures ». Ce trafic n'apporte rien aux commerces du centre-ville et augmente les nuisances dans les quartiers proches des accès à l'ouvrage. Les postulants soulignent également que cet ouvrage sera vraisemblablement entièrement à la charge financière de la Ville de Lausanne. Par conséquent, ils proposent une solution alternative désignée « tunnel de profondeur nulle », qui aurait tous les avantages d'un tunnel mais sans ses coûts, estimés entre 50 et 80 millions. Ils demandent à la Municipalité d'évaluer la pertinence d'un tunnel et d'étudier d'autres solutions pour la place Saint-François.

3.2 Réponse de la Municipalité

Il convient de rappeler que le développement du réseau des Axes Forts de Transports Publics Urbains (AFTPU) a été initié dans le cadre du Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM), afin d'assurer un développement harmonieux de la mobilité à Lausanne et dans son agglomération. La Confédération a jugé ce réseau d'axes forts pertinent dans son rapport d'évaluation du PALM 2007. En première étape de réalisation, les Axes forts comprendront notamment une ligne de tramway t1 entre la gare de Renens et le Flon, et une ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre Prélaz-les-Roses et Saint-François. Ces développements entraîneront la fermeture au trafic individuel motorisé de la rue de Genève aux abords de la place de l'Europe, ainsi que de l'axe Place Chauderon – Grand-Pont.

La place Saint-François a fait l'objet d'un avant-projet d'aménagement dans le cadre des AFTPU. L'objectif consistait à baisser les charges de trafic de 33'000 à 19'000 véhicules/jour, soit une diminution d'environ 40 % du trafic journalier. Le nombre de bus à l'heure de pointe prévus sur la place avec la mise en service des Axes forts est d'environ 160 dans les deux sens, soit environ 3 bus par minute. Compte tenu du renforcement des transports publics et des baisses de trafic prévus, l'avant-projet proposait un espace partagé, où les piétons pourraient traverser en tout point de la place et auraient la priorité sur les voitures. L'expérience de la place de l'Europe avec la mise en service du métro m2 a démontré que des flux piétonniers importants peuvent pénaliser la progression des transports publics et que ceci pourrait se reproduire à la place Saint-François.

Une des solutions pour répondre à ces inconvénients serait d'investir dans une infrastructure de type tunnel routier sous Saint-François. Ce tunnel pourrait relier l'avenue Jean-Jacques Mercier à l'avenue du Théâtre. Des mesures d'accompagnement devraient être mises en œuvre parallèlement à cet ouvrage. Celles-ci pourraient être la fermeture au trafic individuel motorisé de la rue Centrale, de la

place Saint-François et d'une partie de l'avenue du Théâtre. Dès lors, on pourrait imaginer une place Saint-François avec pour seule circulation les transports publics et des gains de surface importants en faveur des piétons. L'impact en terme de nuisances liées à la charge de trafic est toutefois probable à l'entrée et à la sortie du tunnel en question. En tous les cas, cette solution dont les coûts se montent à plusieurs dizaines de millions ne peut pas être envisagée actuellement vu l'état des finances communales.

Le projet de « tunnel de profondeur nulle » des postulants propose l'instauration d'une zone 30 sur l'ensemble de la place Saint-François. Le projet, tel que présenté, ne comporterait pas de passages pour piétons. Les transports individuels motorisés occuperaient deux files au sud de la place, alors que les transports publics bénéficieraient de deux files au nord de la place. Une zone tampon délimiterait clairement ces deux zones de circulation. Si l'intérêt des deux zones distinctes peut être relevé, cette solution comporte au final plusieurs inconvénients, comme celui d'instaurer une zone 30 sur un axe principal du centre-ville, et surtout de pénaliser les transports publics avec des flux piétons importants et anarchiques sur l'ensemble de la place. De l'avis des services techniques après des études approfondies, cette solution se révèle difficilement exploitable dans la réalité.

La Municipalité a présenté sa vision des Axes forts Nord au Conseil communal le 28 septembre 2010. Lors de cette séance, les tracés étudiés du métro et du tram ont été évoqués, ainsi que les conséquences de ces variantes sur les plans de la politique des transports et de l'urbanisme.

A cette époque déjà, la Municipalité soutenait la variante m3 et reportait la construction du tunnel sous Saint-François au-delà de 2020. En juin 2012, le Conseil d'Etat s'est rangé du côté de la Municipalité de Lausanne en inscrivant dans les mesures prioritaires (2015-2018) du PALM 2012 le métro m3, dont le début de réalisation est planifié à l'horizon 2015 - 2018.

Le projet de la place Saint-François mis à l'enquête publique en été 2012 montre que le projet a bien évolué depuis l'avant-projet. Le projet définitif prévoit trois nouveaux passages pour piétons par rapport à la situation actuelle, une bande cyclable dans chaque sens accompagnée de sas pour les vélos, des espaces généreux pour les piétons et une régulation complète des traversées piétonnes et des carrefours aux extrémités. En outre, le trafic individuel motorisé est interdit à la montée de l'avenue Benjamin-Constant. La surface dévolue aux transports publics augmente pour tenir compte du nombre de bus et la signalisation lumineuse permettra de donner la priorité aux bus.

Les études de trafic menées dans le cadre des axes forts ont montré les augmentations de trafic attendues sur le barreau Sud de la petite ceinture, composé des avenues de la Gare et Louis-Ruchonnet. Ces deux axes sont sensibles car outre leur rôle dans la petite ceinture, ils traversent la place de la Gare, appelée à grandement évoluer avec, en particulier, les projets Léman 2030, le pôle muséal, la station du m3.

3.3 Conclusion

Au final, la Municipalité soutient le projet des Axes forts mis à l'enquête publique et souligne la qualité du projet prévu à la place Saint-François. La question du tunnel sous Saint-François n'est pas d'actualité à ce jour.

4. Postulat de M. Jean-Charles Bettens - « Pour une amélioration de la circulation des transports publics à l'avenue du Théâtre »

4.1 Rappel du postulat

Le postulat de M. Jean-Charles Bettens intitulé « Pour une amélioration de la circulation des transports public à l'avenue du Théâtre » a été déposé le 30 août 2011. Lors de sa séance du 13 septembre 2011, le Conseil communal décidait de le prendre en considération et de le renvoyer à la Municipalité pour

étude et rapport. Ce postulat demande à la Municipalité l'élimination du goulet d'étranglement situé sur l'avenue du Théâtre, au droit du chemin des Magnolias.

Concrètement, le postulant demande la réalisation des mesures suivantes :

- Prolongement de la voie bus montante ;
- Suppression de l'îlot central du passage pour piétons existant et mise en place de feux synchronisés avec ceux du carrefour de Georgette.

Le postulant précise par ailleurs que la solution retenue en 1997 pour le réaménagement de l'avenue du Théâtre donnait entière satisfaction à l'exception du point noir susmentionné.

4.2 Réponse de la Municipalité

Il convient de rappeler que depuis l'introduction du Plan Directeur communal (PDCOM) en 1996, la Municipalité poursuit l'objectif d'améliorer en permanence l'attractivité des transports publics lausannois, que ce soit avec des investissements lourds comme le métro m2, les Axes forts, la prise en compte prioritaire des bus aux carrefours ou avec des mesures ponctuelles comme l'équipement en signalisations lumineuses des passages piétons de la place de l'Europe, qui a permis des gains de temps importants pour les lignes des transports publics 18, 60 et 22.

Ces efforts sont couronnés de succès puisque selon la dernière campagne de comptages quinquennaux Lausanne-Région au cordon « centre-ville », le trafic individuel motorisé a baissé de 13 % depuis 2005 et dans le même temps la part modale des transports en commun est passée de 35 à 46 %, soit une augmentation de 11 points.

Par ailleurs, il est important de relever que, dans le cadre des études des Axes Forts de Transports Publics Urbains (AFTPU) liées au projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM 2012), un axe fort du trolleybus passant par les avenues du Théâtre, de Rumine et du Léman est planifié à l'horizon 2015-2018.

Aujourd'hui, l'avenue du Théâtre fait partie du réseau de distribution modéré et elle est empruntée par quelque 22'000 véhicules par jour, y compris 7 lignes de bus. Du point de vue des piétons, on relèvera que la traversée piétonne au centre de l'avenue du Théâtre se situe sur une ligne de désir forte, de par sa position entre la promenade Jean-Villard-Gilles, au sud, et la promenade de derrière Bourg, au nord, ainsi que sa connexion avec le chemin des Magnolias desservant le collège de Villamont. Elle a donc toute sa pertinence et sa présence ne doit pas être remise en cause.

Du point de vue de la sécurité routière, les données statistiques font ressortir 7 accidents, dont 4 impliquant des piétons ces cinq dernières années. Il est à relever que la configuration de l'aménagement piétonnier n'est pas mise en cause. En effet, le Groupe Accidents du Corps de Police précise que la plupart des accidents survenus à cet endroit sont dus à l'inattention des automobilistes lors de la circulation en file.

Pour ce qui est des transports publics, des données précises sur les temps de parcours entre Saint-François et Georgette dans les deux sens, sur six mois, ont été récoltées et analysées à la Direction des travaux. On relèvera que ces temps de parcours sont peu dispersés, même aux heures de pointe.

La proposition du postulat, à savoir le prolongement de la voie bus, la suppression de l'îlot central et de l'équipement en feux de la traversée au bas du chemin des Magnolias a été étudiée de manière circonstanciée. Un projet de signalisation lumineuse intégrant une priorisation des bus est techniquement possible.

Toutefois, cette solution comporte plusieurs inconvénients, dont celui de raccourcir les présélections descendantes de l'avenue du Théâtre au droit du carrefour avec l'avenue Georgette pour pouvoir aménager une bande cyclable et une voie bus supplémentaires à la montée. Elle est par ailleurs coûteuse puisqu'elle nécessite un investissement de l'ordre de 80'000 à 90'000 francs.

Collaborant sur cet objet, les transports publics lausannois ont préavisé négativement par crainte des pertes de temps qui en résulteraient pour les lignes descendant l'avenue du Théâtre, dues à l'augmentation des longueurs des remontées de files de voitures, en raison du raccourcissement des présélections. Les services d'urgence ont aussi émis des réserves pour les mêmes raisons.

4.3 Conclusion

Au final, la Municipalité propose de maintenir le statu quo sur le passage piéton de l'avenue du Théâtre au droit du chemin des Magnolias, tout en relevant qu'elle veillera à ce que la situation des transports publics ne se dégrade pas à court terme. Par ailleurs, comme mentionné ci-dessus, ce dossier sera repris à moyen terme en regard du développement du réseau des Axes Forts de Transports Publics Urbains (AFTPU) en direction de l'Est.

5. 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° 2013/53 de la Municipalité, du 31 octobre 2013,
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'adopter le rapport de la Municipalité en réponse à la motion de M. Giampiero Trezzini « Pour un tramway passant par la rue Centrale, la place du Tunnel et la rue de la Borde » ;
2. d'adopter le rapport de la Municipalité en réponse au postulat de Mme Florence Germond « Pour l'étude d'un tunnel de profondeur nulle à Saint-François » ;
3. d'adopter le rapport de la Municipalité en réponse au postulat de de M. Jean-Charles Bettens « Pour une amélioration de la circulation des transports publics à l'avenue du Théâtre » :

Au nom de la Municipalité

Le syndic :
Daniel Brélaz

Le secrétaire :
Christian Zutter

Annexe



Postulat de M. Bettens

Régulation du passage pour piétons à l'av. du Théâtre

