

**Réponse au postulat de Mme Magali Zürcher  
« Pour la création de nouvelles zones 30 et zones de rencontre dans le quartier Sous-gare »**

**Réponse au postulat de M. Valéry Beaud « Zones de rencontre :  
vers un partage plus équitable de l'espace public »**

*Rapport-préavis N° 2015/86*

Lausanne, le 10 décembre 2015

Monsieur le président, Mesdames et Messieurs,

**1. Objet du rapport-préavis**

La Municipalité a rassemblé, dans le présent rapport-préavis, ses réponses aux postulats de Mme Magali Zuercher « Pour la création de nouvelles zones 30 dans le quartier sous-gare », de M. Valéry Beaud « Zones de rencontre : vers un partage libre et équitable de l'espace public ». Ces initiatives portent toutes sur les thèmes de la modération de trafic, des zones 30 et zones de rencontre, et partagent la particularité de pouvoir être traitées de manière coordonnée. Initialement prévues dans le cadre du Plan directeur communal (PDCoM), ces réponses ont finalement été regroupées dans le présent rapport-préavis.

**2. Postulat de Mme Magali Zürcher « Pour la création de nouvelles zones 30  
et zones de rencontre dans le quartier Sous-gare »**

**2.1 Rappel du postulat**

Le 9 novembre 2004, Mme Magali Zürcher déposait une motion intitulée « Pour la création de nouvelles zones 30 et zones de rencontre dans le quartier Sous-gare », transmise à une commission et transformée en postulat<sup>1</sup>. Lors de sa séance du 4 octobre 2005, le Conseil communal a décidé de le prendre en considération et de le transmettre à la Municipalité pour étude et rapport<sup>2</sup>.

Une première réponse de la Municipalité au dit postulat a été refusée par le Conseil communal<sup>3</sup>. Son traitement a ensuite été lié à la révision du PDCoM programmée pour juin 2015.

La postulante demande à la Municipalité « d'étudier puis de mettre en œuvre la création de zones 30 et de zones de rencontre dans le quartier Sous-gare. Elle précise que l'une des zones 30 pourrait pour le moins englober le réseau constitué par la rue du Simplon, le passage des Saugettes, le boulevard de Grancy, l'avenue du Rond-Point, l'avenue de l'Eglise Anglaise (côté ouest de l'avenue d'Ouchy), l'avenue Dapples, le chemin du Pré-fleuri, la rue Jean-Jacques-Cart, la rue Voltaire, la rue du Crêt, l'avenue William-Fraisse, l'avenue de la Harpe (jusqu'à l'avenue de Cour), l'avenue Beauregard, le passage de Montriond, la rue de Bons, l'avenue Floréal, l'avenue du Grammont (jusqu'à l'avenue de Cour), le chemin de la Ficelle et le chemin de la Joliette. »

**2.2 Rappel de l'évolution**

En 1995, le Conseil communal adoptait le PDCoM, dont le chapitre 4 «Accessibilité et mobilité» définit une hiérarchisation du réseau selon trois types d'axes, à savoir :

1. le réseau de niveau principal ;
2. le réseau de distribution ;
3. le réseau modéré ou de desserte.

<sup>1</sup> BCC 2004-2005 - Tome II, p. 189 (dépôt) ; pp. 748 ss (développement et discussion préalable).

<sup>2</sup> BCC 2005-2006 - Tome I, pp. 794 ss.

<sup>3</sup> BCC 2010-2011 – Tome II, pp. 164 et ss.

Il est spécifié dans le PDCom que seuls les axes appartenant au réseau modéré ou de desserte peuvent être mis sous le régime d'une zone modérée (zone à 30 km/h ou zone de rencontre) ou recevoir des aménagements physiques visant exclusivement la réduction de la vitesse.

Comme le souligne la postulante, depuis 2002, une révision de la législation fédérale a été introduite afin de simplifier la mise en place des zones 30 et des zones de rencontre, dans le but de favoriser une généralisation des mesures de modération du trafic à l'intérieur des quartiers. Dès lors, c'est l'ordonnance sur la signalisation routière (OSR) qui constitue la base légale régissant la mise en place des zones modérées.

Dans cette ordonnance, il est spécifié par exemple que ces zones ne peuvent être admises que sur des routes secondaires présentant un caractère le plus homogène possible.

Compte tenu du délai écoulé entre le dépôt du postulat de Mme Zürcher et sa réponse, il convient de faire un bref rappel de ce qui a déjà été réalisé en lien avec la création de zones modérées en ville de Lausanne en général, et en particulier dans le secteur sous-gare ces dernières années.

Depuis l'introduction de la première zone 30 en 1993, on a observé un développement régulier de ce type de modération sur le territoire communal : aujourd'hui, la ville de Lausanne compte 46 zones modérées. A noter que ce chiffre peut être trompeur car des zones ont été étendues ou même regroupées, ce qui n'est pas mis en évidence en parlant du nombre absolu de zones modérées. Précisons également que la mise en place des zones de rencontre s'accompagne, quant à elle, d'une démarche participative importante avec la consultation de la population concernée.

Dans les nouveaux plans de quartier, la notion de zones modérées est également traitée dans les premières phases du projet. La mise en place de zones de rencontre et de zones piétonnes est privilégiée dans les quartiers à habitats prépondérants.

En 2004, lors du dépôt de la motion de Mme Zürcher, le nombre de zones modérées était de 29. Depuis, dans le secteur sous-gare, neuf zones modérées ont été créées :

- zone 30 Beau-Rivage (2005) ;
- zone de rencontres des Fleurettes (2006) ;
- zone 30 Primerose (2007) ;
- zone 30 Stade (2007) ;
- zone 30 Liseron (2008) ;
- zone 30 Bruyères (2009) ;
- extension de la zone 30 Montelly-Malley (2013) ;
- zone 30 Floréal (2014) ;
- zone 30 Allinges-Montolivet (2015).

Ces extensions correspondent à 7.9 kilomètres de chaussées. L'ensemble des zones modérées (zones piétonnes, zones de rencontres et zones 30) regroupe 73 kilomètres de chaussées sur les 240 kilomètres que compte le territoire lausannois.

### **2.3 Réponse de la Municipalité**

Le PDCom, en cours de révision, fait clairement mention de la volonté de la Municipalité de poursuivre la politique de modération du trafic dans les poches résidentielles et dans les zones de loisirs. Cette volonté s'est d'ailleurs concrétisée cette année, notamment via les deux projets suivants : mise en service d'une zone 30 dans le quartier Allinges – Montolivet et instauration d'une zone 30 et d'une zone de rencontre dans le secteur du Vallon, avec la suppression du trafic de transit. Ces projets répondent aux demandes locales des habitants d'aménager le domaine public en faveur de la vie de quartier. Dans la révision du PDCom, il est également fait mention de la volonté de la Municipalité d'étendre la modération de trafic à des zones particulières (centralités de quartiers et interfaces de transports publics).

D'une manière générale, le principe adopté pour la mise en place d'une zone modérée en ville de Lausanne se réfère à la prise en compte du plan de hiérarchisation du réseau. En effet, il y a une volonté claire de ne pas mettre en place de zone modérée sur des axes principaux et des axes de transit afin de garantir une bonne lisibilité du réseau. L'intégration d'axes principaux dans une zone modérée aurait comme conséquence de redonner de l'importance aux rues de quartier en les classant au même niveau que les axes de transit. Cette configuration n'inciterait alors pas les automobilistes à rester sur le réseau principal et le résultat final ne

serait globalement pas forcément positif. La prise de position du Conseil fédéral en 2014, rappelée au point 2.2 de ce rapport préavis, est très claire à ce sujet. Toutefois, le futur PDCom identifie des zones particulières dans lesquelles des tronçons modérés à la faveur des modes doux pourraient être introduites.

Concernant le secteur situé entre la gare et l'avenue Dapples, des réflexions sont actuellement en cours en lien avec le réaménagement de la gare de Lausanne. L'horizon de ces réaménagements est aujourd'hui planifié pour la période 2018-2026. Il est notamment question d'une zone piétonne et de zones de rencontre, mais les études n'en sont qu'au début.

Enfin, la Municipalité tient à souligner que l'instauration d'une zone de modération du trafic n'est pas un but en soi, mais un outil parmi d'autres permettant d'atteindre des objectifs de sécurité routière ou de qualité de vie. Ainsi, des solutions alternatives axées sur la conception de l'espace public sont possibles, à l'exemple des aménagements suivants, réalisés récemment en ville de Lausanne :

- réaménagement de l'avenue de Cour (2006) : mise en place de bandes structurant optiquement la chaussée, avec comme effet une baisse de la valeur des  $V_{85}$ <sup>4</sup> observées (direction ouest : 45 km/h en 2001, 40 km/h en 2008 ; direction est : 44 km/h en 2001, 42 km/h en 2008) ;
- réaménagement de la rue Centrale (2007) : requalification de la chaussée et des trottoirs qui a permis une maîtrise des vitesses de circulation avec des vitesses moyennes actuelles de l'ordre de 30 km/h ;
- réaménagement de l'avenue du Mont-d'Or (2008) : construction de seuils sur l'avenue du Mont-d'Or, entre l'avenue Marc Dufour et l'avenue de Milan, et mise en place d'îlots aux passages pour piétons ; La valeur du  $V_{85}$  est ainsi passée de 47 à 41 km/h ;
- réaménagement de l'avenue Dapples (2013) : mise en place de plateaux au droit de chaque passage pour piétons dans l'objectif de ralentir les véhicules à ces endroits. Diminution de la taille du giratoire de l'avenue Dapples dans l'objectif de modérer les vitesses pour sécuriser le carrefour et les traversées piétonnes. Lors de ces projets, il a été question d'inclure l'avenue Dapples en zone 30 mais, après réflexion et consultation de la population lors d'une séance publique, le choix d'une modération des vitesses par des éléments physiques sans changement de la vitesse maximale, option permettant de maintenir les passages pour piétons, a été plébiscité. Les comptages de trafic 2015 indiquent une diminution de 13% du trafic sur cette avenue, avec une baisse de la valeur du  $V_{85}$  de 42 à 37 km/h.

Une carte des zones modérées figure dans le PDCom en révision, avec les zones existantes et les zones prévues. Pour l'année 2016, il est notamment planifié de mettre en service la zone 30 de Contigny.

### **3. Postulat de M. Valéry Beaud – « Zones de rencontre : vers un partage plus équitable de l'espace public »**

#### **3.1 Rappel du postulat**

Le 11 octobre 2011, M. Valéry Beaud déposait un postulat intitulé : « Zones de rencontre : vers un partage plus équitable de l'espace public », transmis à une commission<sup>5</sup>. Le 20 janvier 2012, la Commission du Conseil communal décidait de prendre en considération le postulat amendé, le point 3 « d'élaborer un plan des zones retenues ainsi qu'un calendrier prévisionnel de leur réalisation » ayant été supprimé et le point 4 modifié comme suit : « de ~~favoriser~~ **soutenir** la mise en place de zones de rencontre sur le territoire communal, particulièrement dans les quartiers résidentiels et les rues commerçantes ». Lors de sa séance du 20 juin 2012, le Conseil communal a décidé de le prendre en considération et de le transmettre à la Municipalité pour étude et rapport<sup>6</sup>.

<sup>4</sup>  $V_{85}$  : vitesse respectée par 85% des usagers. Cette valeur est prise comme référence par les normes VSS et le BPA.

<sup>5</sup> BCC 2011-2012 – Tome I, p. 388

<sup>6</sup> BCC 2011-2012 – Tome II, pp.1163-1164.

## 3.2 Réponse de la Municipalité

### 3.2.1 Préambule

Depuis la mise en place de la première zone de rencontre en 1986, on observe un développement régulier des zones modérées. Aujourd'hui, la ville de Lausanne en compte 46. Certaines zones ont été étendues, d'autres ont même été regroupées. Jusqu'à ce jour, la mise en place des zones de rencontre s'est accompagnée d'une démarche participative importante avec la consultation de la population.

A ce jour, sept zones de rencontres ont été aménagées à Lausanne :

1986 : Maisons familiales

2006 : Fleurettes

2007 : CHUV (privée cantonale)

2010 : Cité

2011 : Sallaz

2014 : Cojonnex

2015 : Place du Nord

Ces zones de rencontres regroupent 4.15 kilomètres de chaussée alors que 73 kilomètres de chaussées sont inclus dans des zones modérées.

Ce type de zone est toujours associé à un secteur dynamique, avec une vie de quartier importante et une forte volonté des habitants d'animer l'espace rue. C'est notamment le cas de la zone de la Cité où de nombreuses discussions ont eu lieu entre les amis de la Cité et des collaborateurs de la Ville dans un groupe de travail qui, après consultation de l'ensemble des habitants du quartier au moyen d'un tout ménage, a débouché sur la création d'une zone de rencontre.

Pour les futurs plans de quartier, la problématique du statut de régime de circulation est traitée dans la phase d'élaboration. A titre d'illustration, on peut mentionner le chemin des Falaises dans le cadre du PPA Calvaire, celui de Sébeillon, et l'écoquartier des Plaines-du-Loup, qui fait partie du projet Métamorphose. Dans ces cas, il est prévu d'aménager des zones de rencontre ou des zones piétonnes sans attendre que l'impulsion vienne des futurs habitants. On notera donc la tendance actuelle d'être clairement plus proactif dans ce domaine. Ainsi, dans le cadre du projet de réaménagement du chemin de Bois-Genoud à Vernand, la mise en place d'une zone de rencontre a été validée au Comité des espaces publics (CEP) et devrait logiquement être effectuée lors de la réalisation de ce projet.

Par définition, une zone de rencontre est une zone de mixité totale avec une priorité absolue accordée aux piétons. Il est concevable de restreindre l'accès à une partie de la zone dans l'idéal, mais pas à la totalité car la notion de mixité deviendrait erronée. En principe, pour garantir un bon fonctionnement et afin de clarifier la situation, il faudrait que l'entier de la chaussée soit à niveau. Cette configuration est relativement coûteuse à mettre en place et des alternatives existent. Dans le cadre de la Cité, il a été décidé de supprimer les trottoirs par étapes, au gré des opportunités de chantiers.

Ce choix permet d'importantes économies, mais avec une période de transition qui peut être relativement longue. L'exemple de la place du Nord est aussi la preuve qu'une zone de rencontre dans un contexte favorable peut se mettre rapidement en place avec un investissement financier relativement faible dans un premier temps.

### 3.2.2 Réponse aux demandes du postulant

#### *3.2.2.1 intégrer la problématique des zones de rencontre dans la révision du Plan directeur communal (PDCoM)*

La notion de zone de rencontre est abordée dans le PDCoM en cours de révision. Il est clairement fait mention de la volonté de la Municipalité de poursuivre une politique de modération du trafic dans les poches résidentielles et dans les zones de loisirs. De plus, dans le cadre de la révision du PDCoM, la Municipalité souhaite étendre la modération de trafic à des zones particulières (centralités de quartiers et interfaces des transports publics). Ces zones particulières figurent sur un plan, mais leur traitement n'est actuellement pas

défini. Elles feront l'objet d'une étude localisée pour définir le moyen de modération le plus adapté à chaque secteur, la zone de rencontre devant être considérée comme un moyen parmi d'autres.

### *3.2.2.2 répertorier l'ensemble des emplacements appropriés pour la mise en place de zones de rencontre sur le territoire communal*

La carte des zones modérées disponible dans le PDCom (voir annexe) indique les zones modérées prévisibles, mais sans distinction entre la zone 30 et la zone de rencontre (voir guichet cartographique de la Ville de Lausanne : <http://map.lausanne.ch> ). Le statut de zone de rencontre est un outil pour modérer les vitesses, mais ce n'est pas la seule variante. En effet, la configuration des lieux, les charges et types de trafic, ainsi que la densité des piétons, sont des éléments qui interviennent dans le choix de modération. L'objectif à atteindre est également un élément déterminant dans le choix du type de modération. Des réflexions sont également en cours pour le périmètre autour de la gare, mais dans une perspective plus lointaine.

### *3.2.2.3 soutenir la mise en place de zones de rencontre sur le territoire communal, particulièrement dans les quartiers résidentiels et les rues commerçantes*

La Municipalité s'engage à soutenir la mise en place de zones de rencontre, comme elle l'a fait aux Fleurettes, à la Cité, ou dernièrement au Vallon. Des groupes de travail interdisciplinaires ont été créés et des représentants des habitants y ont été associés. Toutefois, pour qu'une zone de rencontre fonctionne, elle doit être fortement soutenue par les habitants car au final, c'est eux qui vont la faire vivre. Comme déjà indiqué ci-dessus, plusieurs critères sont déterminants pour une mise en place d'une zone de rencontre : les charges de trafic, les gabarits routiers, les flux de piétons, les activités en présence, le passage des transports publics, etc. La vitesse des véhicules est fortement corrélée à la configuration des lieux. En effet, l'aménagement doit permettre un respect de la vitesse de 20 km/h car, dans le cas contraire, la situation peut s'avérer au final plus dangereuse pour les piétons.

De plus, selon l'Ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre, « les transitions entre le réseau routier usuel et une zone doivent être facilement reconnaissables. Le début et la fin d'une zone doivent être mis en évidence par un aménagement contrasté faisant l'effet d'une porte » (art. 5, al. 2) et « d'autres mesures doivent être prises pour que la vitesse maximale prescrite soit respectée, telles que la mise en place d'éléments d'aménagement ou de modération de trafic » (art. 5, al. 3).

Dans les rues et places commerçantes, la Ville de Lausanne a plutôt privilégié le statut de zone piétonne à celui de zone de rencontre, car le risque de voir de nombreux véhicules venir charger des achats devant les magasins, en effectuant de multiples manœuvres, n'est pas favorable à la sécurité des piétons.

Il est toutefois possible de restreindre le trafic dans une zone de rencontre, mais il n'est pas concevable de restreindre l'entier d'une zone car la notion de mixité deviendrait caduque. L'exemple de la place de la Sallaz est intéressant dans la mesure où la zone de rencontre s'est finalement révélé être la meilleure solution. En effet, le fait que le transit est impossible a permis de contenir le nombre de véhicules sur la partie sud de la place. L'absence de trottoir et la présence de nombreux mobiliers urbains (bancs, arbres, poubelles, etc.) sur l'espace carrossable sont autant d'éléments favorables au statut d'une zone de rencontre.

#### 4. Conclusions

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

*Le Conseil communal de Lausanne,*

vu le rapport-préavis N° 2015/86 de la Municipalité, du 10 décembre 2015 ;  
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 la réponse apportée au postulat de Mme Magali Zürcher « Pour la création de nouvelles zones 30 et zones de rencontre dans le quartier Sous-gare » ;
2. d'adopter la réponse apportée au postulat de M. Valéry Beaud « Zones de rencontre : vers un partage plus équitable de l'espace public ».

Au nom de la Municipalité :

Le syndic :  
Daniel Brélaz

Le secrétaire :  
Simon Affolter

Annexe : mentionnée