

## **Stratégie et plan d'action en faveur de la sécurisation des itinéraires cyclables et piétonniers**

### **Demande de crédits de réalisation**

*Préavis N° 2017/02*

Lausanne, le 26 janvier 2017

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs,

#### **1. Objet du préavis**

Ce préavis permet de présenter la stratégie et le plan d'action de la Municipalité en faveur de la mobilité douce.

Les nouveaux aménagements financés par le présent préavis permettront notamment de remédier aux discontinuités du réseau cyclable sur les axes principaux, de créer des contresens cyclables à l'échelle des quartiers, de favoriser la mixité des vélos dans les voies bus ou encore de sécuriser des passages pour piétons.

Ces interventions répondent aux objectifs du Plan directeur communal (PDCom) concernant la mobilité douce, à savoir offrir des conditions de déplacements sûres et confortables pour les piétons ainsi que des itinéraires adaptés, sécurisés et avec un minimum de coupures pour les cyclistes. Ces mesures d'amélioration des infrastructures piétonnières et cyclables influent sur les habitudes de déplacement et contribuent à renforcer l'attractivité de la mobilité douce.

Le présent préavis s'inscrit dans une vision globale du développement de la mobilité douce à l'échelle de la ville. Ainsi, le Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) contribue depuis des années maintenant à l'extension du réseau communal de mobilité douce grâce à des projets déjà réalisés ou en passe de le devenir. Le PALM a permis de donner le cap à suivre en termes de développement de la mobilité douce et le PDCom de préciser, à l'échelle de la Commune, les orientations retenues dans le cadre du PALM.

La mobilité douce fait par conséquent l'objet d'une approche globale et coordonnée à l'échelle de la ville et dont l'objectif principal est la sécurisation des itinéraires piétons et cyclistes grâce à des aménagements adaptés à leurs besoins. Le présent préavis vise à financer de nouveaux aménagements en complément de ceux déjà planifiés et ainsi accélérer le développement d'un réseau de mobilité douce attractif et sécurisé.

Par le présent préavis, la Municipalité sollicite l'octroi d'un crédit d'investissement du patrimoine administratif de CHF 3'250'000.-, partiellement financé par le Fonds communal pour le développement durable (FDD) à hauteur de CHF 2'000'000.-.

## 2. Table des matières

<b>1. Objet du préavis</b>	<b>1</b>
<b>2. Table des matières</b>	<b>2</b>
<b>3. Préambule</b>	<b>2</b>
<b>4. Remédier aux discontinuités des aménagements cyclables</b>	<b>3</b>
<b>5. Le réseau piétonnier</b>	<b>5</b>
5.1 Sécuriser les passages pour piétons	5
5.2 Mettre en valeur les itinéraires piétonniers	6
5.3 Autres interventions possibles	6
<b>6. Financement développement durable</b>	<b>6</b>
<b>7. Cohérence avec le développement durable</b>	<b>7</b>
<b>8. Aspects financiers</b>	<b>7</b>
8.1 Incidences sur le budget d'investissement	8
8.2 Incidences sur le budget de fonctionnement	8
<b>9. Conclusions</b>	<b>9</b>

## 3. Préambule

Depuis l'adoption du PDCom en 1996, la Municipalité a œuvré pour aménager les rues en faveur des modes doux et des transports publics. Aujourd'hui, ces efforts commencent à porter leurs fruits et permettent de créer des conditions favorables à l'usage de moyens de transport durables. La Municipalité reste néanmoins consciente du chemin qu'il reste encore à parcourir pour pouvoir disposer d'un réseau de routes communales globalement adapté aux besoins des cyclistes et des piétons et viser une augmentation significative des parts modales des modes de déplacements dits « doux ». Pour atteindre cet objectif, il y a lieu de développer un maillage d'itinéraires sûrs et continus.

L'investissement sollicité va permettre d'améliorer et d'étendre le réseau de mobilité douce dans le cours de la présente législature.

Pour rappel, depuis 2013, la Municipalité a été sollicitée à plusieurs reprises, au travers de postulats ou interpellations relatifs à la mobilité douce, plus particulièrement en vue d'améliorer les réseaux cyclables et piétons. Dans ses réponses, elle a réaffirmé à chaque fois sa volonté de développer la mobilité douce sur le territoire communal lausannois.

Ainsi, dans le rapport-préavis N° 2015/83 répondant au postulat de M. Vincent Rossi « Infrastructures cyclables à Lausanne : pour un plan vélo »<sup>1</sup>, la Municipalité a présenté l'état des lieux des aménagements cyclables sur le réseau principal et identifié les lacunes, tout en promettant de les supprimer au gré des opportunités, dans le cadre des chantiers coordonnés des services communaux.

---

<sup>1</sup> 20<sup>e</sup> séance du Conseil communal du mardi 7 juin 2016.

A titre de rappel figure en annexe la carte des aménagements et marquages existants sur le réseau routier principal qui accompagnait le rapport-préavis précité et qui met par conséquent en évidence les discontinuités à combler (annexe 1).

De même, en réponse au postulat de M. Vincent Rossi « Bons sens cyclistes : pour les rues à sens unique »<sup>2</sup>, la Municipalité reconnaissait l'utilité des contresens cyclables, dès lors qu'ils permettent d'éviter des détours et des pentes importantes, et proposait d'étudier l'aménagement de contresens cyclables à l'échelle des quartiers lors de leur mise en zone 30.

Concernant les piétons, la Municipalité a répondu au postulat de M. Stéphane Michel « Pour la promotion des itinéraires piétonniers à Lausanne »<sup>3</sup> en rappelant que le développement du réseau piétonnier fait partie de ses préoccupations premières, telles que définies dans le PDCom. Elle s'engageait à créer de nouvelles traversées piétonnes et à améliorer les cheminements piétonniers par des aménagements sécurisés et localisés au plus près des lignes de désir des piétons ainsi qu'à créer des liaisons verticales (ascenseurs) ou horizontales (passerelles).

Enfin, dans sa réponse à l'interpellation de M. Johan Pain « Sécuriser les passages piétons constitue une priorité »<sup>4</sup>, la Municipalité rappelait son souci d'offrir des itinéraires continus et sûrs aux piétons, ce qui passe par des passages pour piétons permettant la traversée de la route en toute sécurité. Il a été procédé à un relevé de terrain de tous les passages pour piétons non-régulés par une signalisation lumineuse et les premières sécurisations ont été réalisées en 2015 déjà.

Les prises de position de la Municipalité rappelées ci-dessus font également écho au PALM qui a notamment pour objectif de développer la mobilité douce. Dans ce contexte, la Municipalité a sollicité, par le biais du préavis N° 2011/07 « PALM – Mobilité douce »<sup>5</sup>, un crédit d'investissement pour la réalisation des mesures de mobilité douce prévues dans le PALM de première génération (PALM 2007), soit la sécurisation des cyclistes dans les carrefours et la création de nouveaux passages pour piétons, et d'ouvrages permettant le franchissement des coupures liées à la topographie ou aux voies ferrées. Le PALM de deuxième génération (PALM 2012) poursuit cette politique et prévoit la réalisation d'ouvrages de franchissement tels que des passerelles ou des ascenseurs qui font l'objet d'un cofinancement de la Confédération par le biais du Fonds d'infrastructure.

Le présent préavis s'inscrit dans la continuité et permet d'accélérer la réalisation de projets en vue de sécuriser les itinéraires piétons et vélos. Il contribue ainsi au développement des réseaux piétonniers et cyclables et à la mise en œuvre de plusieurs mesures concrètes sur le terrain permettant d'offrir des conditions de déplacement plus favorables aux modes doux sur le territoire communal.

#### **4. Remédier aux discontinuités des aménagements cyclables**

L'usage du vélo est intéressant à la fois localement, pour rejoindre les écoles, les centralités et équipements de quartier, ainsi qu'à l'échelle du réseau principal de la ville, pour se rendre au centre-ville par exemple. Le présent préavis a pour objectif de développer le réseau cyclable, grâce à des aménagements sûrs et continus favorisant un report modal vers le vélo par le biais des mesures suivantes.

---

<sup>2</sup> Rapport-préavis N° 2013/22, BCC 2013-2014, II, pp. 774 et ss.

<sup>3</sup> rapport-préavis N° 2014/80, BCC 2014-2015, II, pp. 1324-1338.

<sup>4</sup> BCC 2014-2015, II, pp. 1004-1012.

<sup>5</sup> BCC 2010-2011, II, pp. 896-910.

Le réseau routier principal a la particularité d'être un espace où les cyclistes doivent cohabiter avec le trafic motorisé, qu'il s'agisse des voitures ou des bus, dont le volume peut être important. Il est par conséquent indispensable de sécuriser les usagers les plus vulnérables sur ces axes principaux.

Bien que de nombreux axes principaux soient aménagés et permettent déjà aux cyclistes de se déplacer de manière sécurisée grâce à des aménagements dédiés, des discontinuités existent encore. Celles-ci sont particulièrement pénalisantes pour les cyclistes qui peuvent se sentir désécurisés dans de telles circonstances. L'absence d'aménagements cyclables sur une route à fort trafic motorisé peut même dissuader les usagers de choisir le vélo comme mode de déplacement.

Le présent préavis va permettre d'accélérer le rythme des réalisations, avec pour objectif de donner de la cohérence au réseau cyclable en offrant de nouveaux aménagements dédiés aux endroits où ils font défaut. Les discontinuités qui ne pourraient pas être comblées grâce au financement du présent préavis devront l'être en recourant à d'autres sources de financement telles que les crédits-cadres annuels.

A l'échelle de la ville, il existe encore plusieurs tronçons d'axes principaux emblématiques qui n'offrent pas de continuité cyclable sur toute leur longueur. C'est notamment le cas de l'avenue de Cour, depuis le chemin de Fontenay jusqu'à l'avenue d'Ouchy ; de l'avenue de la Harpe, depuis la rue des Fontenailles jusqu'à l'avenue Dapples ; de l'avenue des Bergières sur toute sa longueur ; de l'avenue de Béthusy, depuis l'avenue de la Dôle jusqu'au chemin du Muveran ; du nord de l'avenue du Pavement, depuis l'avenue d'Aoste jusqu'au terminus de Bellevaux ; de l'avenue Victor-Ruffy depuis l'avenue de la Vallonnette jusqu'à la place de la Sallaz. Il s'agira donc avant tout de concentrer les interventions sur ces lacunes du réseau cyclable, de manière significative et cohérente.

Les particularités locales propres à chaque périmètre de projet orienteront les choix d'aménagements cyclables qui seront faits dans le cadre de chacun de ceux-ci. Tour à tour, il s'agira de mettre en place des bandes ou des pistes cyclables, des sas vélos, d'offrir des mouvements indirects dans les carrefours, d'autoriser la circulation des cycles dans les voies bus, de créer des contresens cyclables ou encore de procéder à des modifications de la régulation des carrefours afin de permettre une meilleure prise en compte des besoins des cyclistes.

In fine, ce sont une quinzaine de tronçons d'axes principaux qui seront équipés de nouveaux aménagements cyclables assurant ainsi la continuité des itinéraires cyclables et améliorant la sécurité des cyclistes. Le réseau cyclable de la ville, sur les axes principaux, sera alors plus performant et à même d'offrir une alternative attractive à la voiture.

En résumé, les interventions prévues seront réalisées sur trois fronts :

- dans le cadre de ce préavis ;
- en parallèle, grâce au financement du PALM ;
- ainsi que dans le cadre des mesures d'accompagnement sur la petite ceinture (préavis N° 2016/18 « Axes forts de transports publics urbains (AFTPU) »)<sup>6</sup>.

---

<sup>6</sup> Ce préavis traite spécifiquement des mesures d'accompagnement des AFTPU et présente de façon détaillée les interventions prévues sur la petite ceinture lausannoise en termes de mobilité douce.

A l'échelle plus fine des quartiers, il est tout aussi important d'accompagner le cycliste dans ses déplacements, notamment en lui accordant la possibilité de circuler à contresens dans les rues à sens unique. Ainsi, l'accessibilité locale en est fortement améliorée et les cyclistes voient leurs trajets écourtés, ce qui rend l'utilisation du vélo particulièrement intéressante.

En plus des projets visant à faire disparaître les discontinuités des aménagements cyclables sur les axes principaux et à améliorer l'accessibilité locale grâce à la création de contresens cyclables, le présent préavis servira également à financer d'autres interventions dont l'objectif est d'augmenter l'attractivité du vélo ou d'améliorer la sécurité des itinéraires cyclables.

Les dépenses liées à ce préavis étant échelonnées sur la période 2017 à 2022, il est possible qu'il englobe de nouveaux besoins ou solutions en matière d'amélioration du réseau cyclable, que ce soit au niveau du réseau structurant ou à l'échelle des quartiers et de leurs connexions. Le présent préavis pourra financer ces interventions dans la mesure où elles répondent à l'objectif d'amélioration de la continuité et de sécurité du réseau.

## 5. Le réseau piétonnier

La politique de la mobilité mise en avant dans le cadre du PDCom met l'accent sur la mobilité multimodale et durable. Elle a pour objectif d'offrir une alternative efficace à la voiture, en recherchant la complémentarité des différents modes de déplacement, et d'inciter le recours à la mobilité durable. A cet égard, développer le réseau piétonnier en rendant la marche à pied plus attractive est un objectif majeur au même titre que l'usage du vélo.

Le réseau piétonnier existant offre dans sa configuration actuelle un maillage déjà dense. Il est indispensable de l'améliorer et de le mettre en valeur (bancs, signalétique, etc.), voire de le compléter localement. Le présent préavis permettra de financer différents projets de sécurisation des passages pour piétons ainsi que de mise en valeur d'itinéraires piétonniers.

### 5.1 *Sécuriser les passages pour piétons*

La Ville de Lausanne compte sur son territoire plus de 700 passages pour piétons non équipés de feux de signalisation lumineuse et créés au gré des besoins et des demandes des usagers. En 2013, la Municipalité a procédé à une évaluation approfondie de l'ensemble de ces passages afin d'identifier ceux qui doivent être adaptés afin de les conformer aux normes en vigueur en termes de sécurité et de confort.

Une première campagne d'assainissement des traversées piétonnes considérées comme très problématiques a été réalisée en 2015. Il s'agissait de prendre les mesures nécessaires à l'amélioration de la sécurité de ces passages, telles que la suppression de cases de stationnement afin d'augmenter la distance de visibilité du piéton prêt à s'engager sur le passage, ou encore la mise en place d'îlots pour sécuriser la traversée du piéton qui peut dès lors se faire en deux temps.

Le présent préavis va permettre de mener de nouvelles campagnes d'interventions annuelles, entre 2017 et 2022, afin de sécuriser de nombreux passages pour piétons, en tenant compte prioritairement de leur dangerosité.

Comme pour le réseau cyclable, en complément des passages pour piétons assainis par le présent préavis, d'autres le seront dans le cadre de chantiers coordonnés planifiés ces prochaines années. Ainsi, la sécurisation des passages pour piétons contribuera à accroître l'attractivité de la marche à pied comme moyen de déplacement.

### 5.2 *Mettre en valeur les itinéraires piétonniers*

Le maillage du réseau piétonnier étant déjà dense, l'attractivité de la marche à pied est aussi tributaire d'une mise en valeur du réseau existant. Il se peut que des cheminements directs et sûrs existent, mais que les usagers n'en aient pas connaissance, ou que des possibilités de cheminer sur des parcelles privées au bénéfice d'une servitude de passage public pour la mobilité douce ne soient pas valorisées, l'usager ignorant alors qu'il est en droit de l'emprunter.

La volonté de mise en valeur des itinéraires piétons par l'aménagement et la signalisation des itinéraires est présentée dans l'annexe 2.

Les mesures envisagées sont multiples. En effet, dans certaines circonstances, l'amélioration de la sécurité d'une portion d'itinéraire devra être entreprise afin d'augmenter le sentiment de sécurité des piétons qui l'empruntent et ainsi le rendre plus attractif. Il peut s'agir de mesures constructives telles que la création d'une avancée de trottoir (bastion) ou de l'aménagement d'une portion de trottoir manquante. Dans d'autres cas, il convient de prendre des mesures plus légères, comme par exemple la mise en place d'une signalétique indiquant le cheminement optimal pour rejoindre tel ou tel endroit de la ville, ou la pose de bancs relais permettant aux usagers les plus fragiles de marquer des pauses dans leur parcours.

L'amélioration de la visibilité des itinéraires piétons contribuera à augmenter l'attractivité de la marche comme mode de déplacement, que ce soit à l'échelle des quartiers pour se rendre à l'école ou de la ville, pour rejoindre le centre-ville ou d'autres pôles d'attraction majeurs.

### 5.3 *Autres interventions possibles*

Le présent préavis pourra financer tout type d'intervention visant à compléter et à mettre en valeur le réseau piétonnier, comme par exemple, la prise en charge des coûts inhérents à l'inscription d'une servitude de passage public sur une parcelle privée. En effet, l'attractivité de la marche est notamment liée à la possibilité d'emprunter le chemin le plus court possible pour se rendre d'un point à un autre. Certains contextes locaux impliquent l'inscription d'une servitude de passage public en faveur de la mobilité douce sur des parcelles privées.

A l'échelle des quartiers, il convient d'améliorer les itinéraires locaux, notamment en ce qui concerne la sécurisation des traversées de route dans les quartiers situés en zones 30 ou de rencontre, dans lesquelles les passages pour piétons ne sont pas formellement marqués au sol. Pour autant, le piéton doit pouvoir traverser la chaussée en toute sécurité, ce qui nécessite des distances de visibilité adaptées. Ces améliorations pourront également être financées par le présent préavis.

En écho aux améliorations des déplacements piétonniers suite à la sécurisation des itinéraires, il s'agit aussi de favoriser le « séjour » des piétons dans l'espace public, par exemple par la mise en place de bancs et la mise en valeur de placettes de quartier.

## 6. **Financement développement durable**

Les projets mentionnés dans le préavis totalisent CHF 3'250'000.-, dont CHF 2'000'000.- qui seront prélevés sur le Fonds du développement durable.

Cette somme permettra de financer des projets qui correspondent au domaine d'action prioritaire suivant, prévu par l'article 1 du règlement d'utilisation du Fonds communal pour le développement durable du 25 septembre 2012 :

- la promotion de la mobilité douce, de la modération du trafic et des transports en commun.

## 7. Cohérence avec le développement durable

Le rapport-préavis N° 2005/36 relatif à la « Mise en place d'un Agenda 21 en Ville de Lausanne »<sup>7</sup> présente la politique lausannoise en matière de transports et de mobilité dans l'optique du développement durable. Il réaffirme la volonté de rééquilibrer les modes de déplacement afin de privilégier la cohabitation de tous les usagers. Ce rééquilibrage doit se faire en faveur de la mobilité douce, ce qui contribuera à réduire l'impact des déplacements sur l'environnement et la santé et à garantir la sécurité des usagers.

La mobilité est durable dès lors que ses effets négatifs sur l'environnement sont réduits et que des déplacements efficaces et accessibles à tous sont possibles. Développer et sécuriser les réseaux cyclables et piétonniers contribue à améliorer l'attractivité de la mobilité douce auprès des usagers et favorise ainsi les déplacements à pied et en vélo. La marche et le vélo sont aussi d'excellents moyens de déplacement pour rejoindre les arrêts des transports en commun et donc d'atteindre, grâce à la multimodalité, des destinations plus lointaines.

Le présent préavis, qui vise à la sécurisation et à la valorisation des itinéraires piétonniers et cyclables, et donc à améliorer l'attractivité de la mobilité douce s'inscrit parfaitement dans la continuité de la politique de développement durable défendue par la Ville.

L'utilisation de modes de transport doux contribue également à diminuer le bruit et la pollution de l'air et à augmenter ainsi la qualité de vie de la population.

La mobilité douce, outre le fait qu'elle est avantageuse en termes d'environnement et d'espace utilisé, a également des effets bénéfiques sur la santé. Se déplacer à vélo ou à pied contribue à intensifier l'activité physique au quotidien et donc à diminuer certains risques de maladies. A titre d'exemple, une étude publiée par l'Institut de médecine sociale et préventive de l'Université de Zurich a montré que se déplacer régulièrement à pied réduit de 20 à 25% le risque de maladies cardiovasculaires<sup>8</sup>.

La sécurisation des réseaux cyclables et piétonniers, notamment grâce à la réalisation de nouveaux aménagements tels que des bandes cyclables ou des îlots piétonniers, permet de diminuer le nombre d'accidents.

Les différentes mesures présentées dans le présent préavis visant essentiellement à sécuriser et compléter les réseaux cyclables et piétonniers seront également discutées avec les associations représentatives des différents usagers concernés afin de répondre au mieux à leurs attentes.

Il s'agira également de profiter de la mise en place de ces mesures pour initier et développer des démarches innovantes en termes de durabilité liées notamment aux éléments énergétiques de recyclage, choix des matériaux ou d'aménagements de l'espace public.

## 8. Aspects financiers

Le crédit sollicité par le présent préavis figure au plan des investissements pour les années 2017 à 2020 à hauteur de CHF 3'250'000.- pour le Service des routes et de la mobilité sous le chapitre 6 – « Finances et mobilité ».

Le Fonds communal pour le développement durable contribuera au financement des projets à hauteur de CHF 400'000.- sur 5 ans, portant ainsi le total de la recette à CHF 2'000'000.-.

---

<sup>7</sup> BCC 2005-2006, I, pp. 944 et ss.

<sup>8</sup> « Der Gesundheit auf der Spur », Institut für Epidemiologie, Biostatistik und Prävention, Universität Zürich, 2015.



## 9. 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 préavis N° 2017/02 de la Municipalité, du 26 janvier 2017 ;

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'allouer à la Municipalité un crédit d'investissement du patrimoine administratif de CHF 3'250'000.- pour financer la réalisation de projets de mobilité douce visant la sécurisation et la valorisation des itinéraires piétonniers et cyclables ;
2. d'autoriser la Municipalité à prélever un montant de CHF 2'000'000.- sur le Fonds du développement durable ;
3. d'autoriser la Municipalité à calculer et à comptabiliser les charges d'amortissement sur la rubrique 331 du Service des routes et de la mobilité ;
4. d'autoriser la Municipalité à calculer et à comptabiliser, en fonction des dépenses réelles, les intérêts y relatifs sur la rubrique 390 du Service des routes et de la mobilité ;
5. de porter en amortissement des crédits susmentionnés les recettes et subventions qui pourraient être accordées.

Au nom de la Municipalité :

Le syndic :  
Grégoire Junod

Le secrétaire :  
Simon Affolter

### Annexes :

- Annexe 1 : Réseau cyclable : Aménagements et marquages existants sur le réseau routier principal
- Annexe 2 : Carte de synthèse présentant le programme d'action en termes de mobilité piétonne