

Réponse à sept postulats sur le thème de la mobilité

**Réponse au postulat de M. Valéry Beaud et consorts
« Pour un prolongement de la ligne de tram t1 vers Bellevaux »**

**Réponse au postulat de M. Stéphane Wyssa et consorts
« Un m2 à l'heure de son temps »**

**Réponse au postulat de Mme Myrèle Knecht et consorts
« Pour rapprocher quartiers d'Entrebois et de Vieux-Moulin - Demande étude
faisabilité d'un moyen pour valoriser et raccourcir cheminement entre Entrebois et
Vieux-Moulin/Pontaise par un chemin praticable été comme hiver »**

**Réponse au postulat de M. Jean-François Cachin et consorts
« Un trottoir entre le n° 1 et le n° 15 de la route de Praz-Gilliard à Vers-chez-les-
Blanc est-il réalisable ? »**

**Réponse au postulat de M. Johan Pain
« Améliorer et sécuriser les conditions de déplacement des piétons en garantissant
des itinéraires réservés dans les rues, places, zones et chemins forestiers »**

**Réponse au postulat de M. Daniel Dubas
« Remonter la pente avec des vélos-cargo électriques à Lausanne »**

**Réponse au postulat de M. Claude-Alain Voiblet
« Subventions communales pour l'achat de vélos et de batteries électriques :
stopper la politique de l'arrosoir qui bénéficie aux citoyens aisés ! »**

Lausanne, le 23 novembre 2017

Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs,

1. Objet du rapport-préavis

Par le présent rapport-préavis, la Municipalité répond à sept postulats qui traitent, sous différents angles, du développement du réseau de transports publics et de mobilité douce, tout en proposant des solutions adaptées aux différentes problématiques soulevées par les postulants. Ainsi, conformément au programme de législation, la Municipalité propose :

- d'optimiser les transports publics par un développement de l'offre s'inscrivant dans la stratégie d'accessibilité à l'échelle nationale, cantonale et locale (m3, tram t1, mise en souterrain du LEB, Bus à haut niveau de service) ;
- de déployer sa politique de mobilité douce afin d'améliorer l'attractivité de la marche et du vélo, en sécurisant les cheminements piétons et cyclistes, en créant de nouveaux itinéraires et liaisons et en promouvant l'utilisation du vélo.

Les réponses apportées se complètent et favorisent une approche globale et cohérente de la mobilité en développant notamment l'offre en transports publics et la mobilité douce.

2. Table des matières

1. Objet du rapport-préavis	2
2. Table des matières	2
3. Préambule	3
4. Le réseau de transports publics	4
4.1 Les projets d'agglomération	4
4.2 Réponse au postulat de M. Valéry Beaud et consorts « Pour un prolongement de la ligne de tram t1 vers Bellevaux »	6
4.2.1 Rappel du postulat	6
4.2.2 La desserte du quartier de Bellevaux	6
4.2.3 Cohérence du réseau de transports publics lausannois	7
4.2.4 Réponse de la Municipalité	7
4.3 Réponse au postulat de M. Stéphane Wyssa et consorts « Un m2 à l'heure de son temps »	8
4.3.1 Rappel du postulat	8
4.3.2 L'offre lausannoise en transports publics en fin de soirée	8
4.3.2.1 Le Taxibus	8
4.3.2.2 Le service « bus pyjama »	8
4.3.3 Potentiel d'extension de l'offre de nuit du m2	9
4.3.4 Réponse de la Municipalité	10
5. Le réseau piétonnier et cycliste	11

5.1	Réponse au postulat de Mme Myrèle Knecht et consorts « Pour rapprocher quartiers d'Entrebois et de Vieux-Moulin - Demande étude faisabilité d'un moyen pour valoriser et raccourcir cheminement entre Entrebois et Vieux-Moulin/Pontaise par un chemin praticable été comme hiver »	12
5.1.1	Rappel du postulat	12
5.1.2	Réponse de la Municipalité	12
5.2	Réponse au postulat de M. Jean-François Cachin et consorts « Un trottoir entre le n° 1 et le n° 15 de la route de Praz-Gilliard à Vers-chez-les-Blanc est-il réalisable ? »	13
5.2.1	Rappel du postulat	13
5.2.2	Réponse de la Municipalité	13
5.3	Réponse au postulat de M. Johan Pain « Améliorer et sécuriser les conditions de déplacement des piétons en garantissant des itinéraires réservés dans les rues, places, zones et chemins forestiers »	14
5.3.1	Rappel du postulat	14
5.3.2	Réponse de la Municipalité	14
5.3.2.1	La carte piétonne dans le plan directeur communal	15
5.3.2.2	Réponse	15
5.4	Réponse au postulat de M. Daniel Dubas « Remonter la pente avec des vélos-cargo électriques à Lausanne »	15
5.4.1	Rappel du postulat	15
5.4.2	Réponse de la Municipalité	16
5.4.2.1	Vélos-cargos en ville de Lausanne	16
5.4.2.2	Réponse	16
5.5	Réponse au postulat de M. Claude-Alain Voiblet « Subventions communales pour l'achat de vélos et de batteries électriques : stopper la politique de l'arrosoir qui bénéficie aux citoyens aisés ! »	16
5.5.1	Rappel du postulat	16
5.5.2	Les subventions accordées	17
5.5.3	Réponse de la Municipalité	18
6.	Conclusions	19

3. Préambule

Conformément au programme de législature 2016-2021, la Municipalité met en place une politique de mobilité cohérente en développant notamment l'offre en transports publics (m3, tram t1, mise en souterrain du LEB, Bus à haut niveau de service) et en favorisant la mobilité douce.

4. Le réseau de transports publics¹

Un réseau de transports publics doit répondre à la demande en déplacement, anticiper les besoins supplémentaires tout en tenant compte des contraintes techniques et financières.

Le Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) a pour objectif de constituer un réseau de transports publics performant. Une stratégie d'accessibilité à l'échelle nationale, cantonale et locale, est élaborée et affinée depuis la première génération des projets d'agglomération (PALM 2007, puis 2012 et 2016).

Ainsi, la desserte de l'agglomération en transports publics est optimisée à l'échelle nationale, cantonale et régionale. La desserte ferroviaire est ainsi assurée par le trafic « Grandes Lignes CFF » et par le RER Vaud ; elle est complétée par les lignes régionales telles que MBC et LEB. La convergence des lignes RER vers les gares de Lausanne, Prilly-Malley et Renens permet d'assurer des cadences élevées à l'intérieur du périmètre compact de l'agglomération.

L'offre ferroviaire est complétée par un réseau d'axes forts de transports publics, reliant les centres et diffusant les flux de voyageurs depuis les interfaces principales. Ce réseau comprendra les lignes de métro m1, m2 et m3 ainsi que le tramway et les Bus à haut niveau de service (BHNS).

A l'échelle plus locale, le réseau optimisé des transports publics urbains routiers dessert finement l'ensemble du périmètre compact ; un ensemble d'interfaces ferroviaires et urbaines permet d'opérer les transbordements nécessaires entre les transports publics fonctionnant aux différentes échelles. L'aménagement de ces interfaces répond aux besoins de mobilité et garantit les usages multiples liés à leur localisation urbaine stratégique.

4.1 Les projets d'agglomération

Les projets d'agglomération ont été initiés par la Confédération, via la loi fédérale sur les fonds d'infrastructure de 2006, afin d'améliorer et de coordonner les développements des transports publics dans les agglomérations ainsi que leur urbanisation.

Les axes structurants du réseau de transports publics de l'agglomération Lausanne-Morges ont pour objectifs principaux de :

- desservir les sites stratégiques de développement et les centralités afin de prendre d'emblée en charge de manière efficace les déplacements générés ;
- améliorer de manière significative le niveau de performance et d'attractivité du système de transports publics afin de le rendre plus concurrentiel par rapport aux autres modes motorisés ;
- supprimer les insuffisances de capacité et de performances identifiées sur les lignes de transports publics urbains les plus chargées.

Les études d'opportunité et de faisabilité du réseau des Axes forts de transports publics urbains (AFTPU), conduites de 2007 à 2008, ont débouché sur le concept de réseau d'axes forts reposant sur trois systèmes différents, en fonction des axes desservis et des contraintes topographiques :

¹ Rapport-préavis N° 2016/70 « Réponse à la motion de M. Pierre-Antoine Hildbrand et consorts " Pour des transports publics plus performants au sud de la Ville - Des bus à haut niveau de service entre l'EPFL et Lutry " ».

- les métros ;
- les tramways et ;
- les Bus à haut niveau de service (BHNS).

Chaque système induit des volumes d'investissements et des coûts d'exploitation sensiblement différents ; la Ville a retenu les technologies les mieux adaptées, dans l'objectif d'un financement durable du système des transports publics. Dans la mesure où les densités de population et d'emplois viendraient à augmenter de manière plus importante que prévu, il est envisageable de faire évoluer, à terme, une partie des lignes de BHNS et de constituer progressivement un réseau de tramway.

Le Fonds d'infrastructure est limité à 20 ans et permet notamment de financer les contributions visant à améliorer les infrastructures de transports dans les villes et les agglomérations. Les premiers projets d'agglomération ont été établis en 2007. Ils sont soumis à un processus de révision tous les quatre ans. Les agglomérations soumettent leur liste de projets à différents horizons de réalisation en fonction de leur niveau de maturation.

Tableau 1 : Liste des projets de deuxième génération de 2012

Période de réalisation	Horizon
2015-2018	A
2019-2022	B
< 2022	C

Les contributions de la Confédération sont octroyées au terme d'une évaluation globale du rapport coût/efficacité. Seuls les projets figurant sur la liste A peuvent obtenir la garantie d'un cofinancement, étant entendu qu'il est toutefois impossible de cofinancer toutes les mesures y figurant. S'y ajoute le fait que le projet d'agglomération est évalué en fonction de l'ensemble des mesures présentées en A et B, cofinancables ou non, pour le coût comme pour l'efficacité. Aussi, l'inscription d'un projet en liste B participe à la cohérence de l'ensemble du projet, même s'il n'est pas directement éligible au cofinancement. Ainsi, un projet présenté en liste B lors d'une génération de projets d'agglomération et jugé suffisamment pertinent à ce moment-là par la Confédération sera présenté en liste A lors de la génération suivante afin d'obtenir son cofinancement. Notons que la Confédération peut également décider de repousser un projet, pour des raisons de plausibilité, de rapport coût-utilité défavorable ou de degré de maturité insuffisant.

Ainsi, le premier PALM 2007 a permis d'obtenir un cofinancement de 40% de la Confédération notamment pour le tramway t1 entre le Flon et Renens (1^{re} étape), permettant ainsi d'initialiser les Axes forts lausannois. Les projets de métros m2 et m3 sont quant à eux cofinancés à hauteur de 35% pour leur première étape coordonnée avec le projet CFF Léman 2030, sur le tronçon Grancy-Flon, dans le cadre du PALM de deuxième génération.

La seconde étape, soit le tronçon Flon-Blécherette, permettant de desservir le programme Nord de Métamorphose, a été incluse en liste A (2019-2022) dans le cadre de la troisième génération du PALM 2016.

Une fois les deux premières tranches de financement fédéral pour le trafic d'agglomération allouées, la réserve disponible du Fonds d'infrastructure pour les projets d'agglomération des générations suivantes, soit CHF 250 millions, ne permet pas de répondre aux besoins des agglomérations à moyen et long terme.

L'adoption, par le peuple en février 2017, du Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) permet d'assurer le financement des mesures de priorité A des projets d'agglomération de troisième génération (tranche de financement 2019-2022).

Les agglomérations de Suisse se sont engagées dans la révision des projets de troisième génération qui ont été déposés auprès de la Confédération fin 2016. Parmi les mesures qui pourraient être retenues en priorité A du PALM 2016, donc candidates à la prochaine tranche de financement fédéral pour les AFTPU, figure essentiellement la seconde étape de réalisation du métro m3, soit le tronçon Flon-Blécherette, permettant de desservir le programme Nord de Métamorphose.

4.2 Réponse au postulat de M. Valéry Beaud et consorts « Pour un prolongement de la ligne de tram t1 vers Bellevaux »

4.2.1 Rappel du postulat

Déposé le 9 septembre 2014² et renvoyé à la Municipalité pour étude et rapport le 5 janvier 2016, ce postulat demande de mettre tout en œuvre pour permettre l'inscription du prolongement de la ligne de tram t1 vers Bellevaux dans le PALM de 3^e génération alors que ce dernier prévoit uniquement "un aménagement de type BHNS, améliorant considérablement les performances et donc l'attractivité des lignes concernées, permettant d'anticiper la création d'une nouvelle ligne du réseau-t, voire à long terme la réalisation d'une ligne de tramway depuis la place de l'Europe". Les postulants estiment que le prolongement vers le Nord lausannois constitue une magnifique opportunité d'amener un transport public très performant dans les quartiers populaires et denses de la Borde et de Bellevaux et de requalifier les espaces publics, notamment le long de la rue Saint-Martin, de la place du Tunnel ou de la rue de la Borde.

4.2.2 La desserte du quartier de Bellevaux

L'amélioration de la desserte du quartier de Bellevaux est prévue dans le cadre du PALM de la première génération, par l'insertion d'une ligne de BHNS sur l'avenue Aloys-Fauquez depuis le haut de la rue de la Borde, ce choix se fondant sur les potentiels de densification connus à ce jour. Cette mesure, cofinancée par la Confédération et dont la maîtrise d'ouvrage est du ressort de la commune territoriale, représente un investissement de CHF 7'900'000.- pour le crédit d'ouvrage, les premières dépenses figurant au plan des investissements lausannois 2022.

Cette ligne devrait être complétée, à terme, par un autre projet de BHNS sur la rue de la Borde reliant la place du Tunnel à l'avenue du Vieux-Moulin, qui figure parmi les projets d'agglomération de seconde génération : la Confédération a estimé que cette mesure avait un impact relativement local et un coût supportable pour l'agglomération qui devra donc en assumer l'intégralité du financement.

La faisabilité d'un tramway passant par la rue Centrale a déjà été analysée dans le cadre des études relatives à la liaison entre le Flon et la Blécherette, qui préconisaient la fermeture de la rue Centrale au trafic individuel motorisé afin de gagner en efficacité (progression du tram, des modes doux et accès livraisons), pour finalement l'abandonner au profit du projet de métro m3. En effet, les analyses effectuées par la suite dans le cadre de la révision du Plan directeur communal, ont montré que la fermeture de la rue Centrale n'était envisageable que si elle était

² BCC 2014-2015, tome I, p. 92.

assortie d'importantes mesures d'accompagnement qui renchériraient considérablement le projet. S'y ajoute la prochaine fermeture du Grand-Pont et de la rue de Genève, prévue dans le cadre de la première étape des Axes forts, qui aura des conséquences importantes en termes de reports de trafic ; il convient donc, en premier lieu, de mettre en œuvre ces mesures et de stabiliser leurs effets avant d'envisager toute autre modification majeure du réseau.

A l'heure actuelle et comme indiqué ci-dessus, les montants alloués aux projets d'agglomération de la troisième génération ne sont pas encore consolidés. Aussi, la Municipalité est d'avis de présenter uniquement ceux qui présentent une enveloppe financière globale maîtrisée afin de gagner en cohérence et en crédibilité. L'objectif majeur du PALM 2016 est d'obtenir un cofinancement pour la seconde étape du métro m3, projet essentiel pour l'agglomération et qui représentera une part importante des coûts de l'ensemble des projets présentés. De plus, présenter un projet de tram entre la place du Tunnel et Bellevaux, sans être en mesure de justifier ce prolongement par des projets de densification connus dans le secteur, aurait pour unique conséquence d'augmenter son coût de façon notable, péjorant ainsi son rapport coût/efficacité.

Pour finir, il convient de prendre en compte l'avis exprimé par la Confédération au sujet du BHNS Tunnel-Vieux-Moulin. Aussi, annoncer un projet de tramway sur un tronçon proposé en BHNS et en partie recalé par la Confédération en ce qui concerne le cofinancement, semble difficilement envisageable, d'autant plus que les premiers travaux du BHNS sur Aloys-Fauquez ne sont prévus qu'en 2022 afin de linéariser au maximum les investissements lausannois de ces prochaines années. Enfin, il est probable, au vu de cet avis, que ce tramway ne serait de toute façon pas cofinancé par la Confédération.

4.2.3 Cohérence du réseau de transports publics lausannois

Une interface de transports publics d'agglomération existe déjà aux Croisettes, au terminus du m2, en rabattement avec le nord-est lausannois. Une autre interface majeure est prévue au nord, au terminus du m3, en rabattement avec le nord lausannois. Dans ce contexte, il semble donc difficile d'imaginer la création d'une nouvelle interface d'agglomération à Bellevaux, ce qui rend moins évidente la justification d'un mode de transport lourd et onéreux comme un tramway dans un contexte où de nombreux projets sont en attente de financement et de réalisation.

Concernant la desserte de l'est de l'agglomération, un BHNS est prévu entre Lausanne et Lutry. Le tronçon St-François – Pully Reymondin, devisé à CHF 30 millions, a été présenté en liste A en 2012 et a obtenu le cofinancement de la Confédération. La pertinence d'un prolongement du tramway t1 vers l'est sera évaluée en fonction de l'évolution de la densité dans le secteur, évolution qui doit être démontrée.

4.2.4 Réponse de la Municipalité

En raison du contexte financier peu consolidé des projets d'agglomération et des nombreux projets en cours et en attente de réalisation dans l'agglomération lausannoise, la Municipalité n'a pas demandé l'inscription du prolongement du tramway t1 en direction de Bellevaux dans le projet d'agglomération de troisième génération. Elle a estimé préférable de favoriser la réalisation de projets plus aboutis comme la deuxième étape du m3 en direction de la Blécherette.

S'y ajoute le fait que, bien que très bien noté par la Confédération en 2007 et en 2012, le PALM enregistre actuellement du retard dans la réalisation des mesures cofinancées, notamment en raison des recours relatifs à la réalisation du tramway t1 (PALM 2007). Aussi, présenter de trop nombreux projets dans le cadre du PALM 2016 aurait pu altérer la crédibilité de

l'agglomération. Il s'agit donc de se limiter aux mesures les plus pertinentes afin de favoriser leur réalisation, en tête desquelles figure le m3.

Le projet de BHNS sur la rue de la Borde, entre la place du Tunnel et l'avenue du Vieux-Moulin permettra de modifier de façon sensible la desserte du quartier en apportant une amélioration des capacités et des temps de parcours. Ainsi, la Municipalité a inscrit cette mesure, redimensionnée, en liste B du PALM de troisième génération, qui porte sur la tranche de financement 2023-2026.

La Municipalité estime avoir ainsi répondu à la demande du postulant.

4.3 Réponse au postulat de M. Stéphane Wyssa et consorts « Un m2 à l'heure de son temps »

4.3.1 Rappel du postulat

Déposé le 1^{er} février 2016 et renvoyé à la Municipalité pour étude et rapport le 1^{er} mars 2016, ce postulat demande de prolonger les horaires d'exploitation du m2 jusqu'à 2h du matin, du jeudi au samedi, afin de permettre aux amateurs de l'offre culturelle et festive lausannoise, résidant dans les quartiers nord et sud de la ville, de regagner leur domicile en transports publics.

4.3.2 L'offre lausannoise en transports publics en fin de soirée

Actuellement, le m2 circule à une cadence de 7.5 minutes avant minuit. La semaine, après minuit, trois courses partent d'Ouchy en direction des Croisettes, la dernière étant programmée à 0h22 ; les vendredis et samedis, la cadence s'accroît puisque l'on compte six départs, avec une dernière rame à 0h40. Dans le sens inverse, le dernier métro part à 0h04 des Croisettes en semaine, respectivement à 0h30 les vendredis et samedis, ce qui permet d'offrir quatre courses après minuit. En dehors des heures habituelles d'exploitation des transports, l'offre est complétée par "Taxibus" et "Pyjama".

4.3.2.1 Le Taxibus

Le Taxibus (cf. annexe 1) est un service sur réservation qui permet de circuler du centre-ville vers l'agglomération, en suivant le tracé des principales lignes de bus du réseau, et de desservir les quartiers ou communes non reliés en permanence au réseau de transports publics ou en dehors des heures de fonctionnement du réseau. La prise en charge s'effectue au départ d'arrêts tl définis et permet de se rendre à l'adresse de destination de son choix, sous condition d'une réservation effectuée 30 minutes à l'avance et contre un supplément de CHF 4.- par personne.

Depuis la dépose du postulat, cette offre a été prolongée et renforcée, en décembre 2016, jusqu'à 1h40 du matin, avec un début des courses à 0h10 et une cadence de 10 minutes pour les réservations. Cette offre de nuit est disponible depuis cinq arrêts en relation avec le m2 : la gare CFF, St-François, Lausanne-Flon, Bel-Air et les Croisettes. Il convient de préciser que le service s'arrête à 1h40 pour ne pas concurrencer le service pyjama les soirs de vendredi et samedi, dont le service démarre à 1h00.

4.3.2.2 Le service « bus pyjama »

Le service standard des tl s'étend jusqu'aux environs de minuit ; les nuits du vendredi au samedi et du samedi au dimanche, l'offre en région lausannoise est complétée par une desserte de bus de nuit, appelée communément « bus pyjama » (cf. annexe 2). Le service « bus pyjama »

commence à 1h, pour se terminer à 4h. Il propose des navettes sur neuf lignes, desservant ainsi quarante communes (Moudon, Lutry, Denges, Mex, etc.) ; il s'arrête uniquement aux arrêts sollicités et annoncés par les client-e-s. Les départs se font depuis le Flon, à des horaires variables. La ligne n° 3, qui offre quatre départs aux heures pleines (1h, 2h, 3h et 4h), dessert Epalinges depuis le Flon ; elle longe en grande partie le tracé du m2 sur sa partie Nord (place de l'Ours, la Sallaz et Vennes). La ligne n° 9 relie le Flon à la Maladière en longeant le m2 sur sa partie Sud avec deux courses (1h30 et 3h30). Certaines lignes effectuent parfois d'importants détours afin d'augmenter leur rayon de desserte, sans toutefois embarquer de nouveaux client-e-s aux arrêts. Ces courses sont offertes au prix habituel de la course, majoré d'un supplément de CHF 4.-.

4.3.3 Potentiel d'extension de l'offre de nuit du m2

L'amplitude de l'horaire d'utilisation de l'infrastructure du m2 pour l'exploitation voyageurs inclut la mise en route et la fermeture du système : elle correspond à la période de 1h à 4h30, du dimanche au jeudi, et de 1h15 à 4h30 les vendredis et samedis. La courte période de fermeture nocturne permet principalement de procéder à la maintenance des systèmes et de la voie, les nuits du dimanche au mercredi, ainsi qu'à la formation et aux essais, les nuits du jeudi au samedi. La programmation 2018 prévoit d'y consacrer quelque 260 nuits par an (voir tableau ci-dessous) ; une nuit étant définie comme une période minimum de 3h30 consécutives d'accès aux voies, ce programme laisse théoriquement environ 100 nuits disponibles.

Tableau 2: Programmation des travaux de formation, de maintenance et d'essais sur le m2

Année 2018	
Type d'intervention	Nombre de nuits par an
Maintenance	205
Formation	25
Essais	30
Total	260

Il en ira de même pour la période 2019-2020, qui connaîtra, de plus, de nombreuses perturbations et fermetures ponctuelles suite aux travaux de réaménagement de la gare CFF (projet Pôle Gare). Enfin, entre 2021 et 2025, les besoins en maintenance et en formation sont estimés à 340 nuits par an, suite au doublement des besoins de formation (formations sur de nouveaux systèmes) et aux fortes contraintes liées aux travaux sur le m2 et le m3.

Il serait techniquement possible de prolonger le service du m2 en fin de soirée les vendredis et samedis soirs, à raison d'environ 100 nuits par an jusqu'en 2018, voire éventuellement jusqu'en 2020, pour autant que l'on accepte d'imposer aux usagers de nombreuses perturbations. Il est par contre exclu d'envisager de prolonger l'horaire d'exploitation le jeudi soir, vu l'absence de périodes nocturnes disponibles, comme démontré ci-dessus. Enfin, une prolongation de l'exploitation n'est pas envisageable entre 2020 et 2025. Par ailleurs, il convient de relever qu'une prolongation provisoire de l'exploitation nocturne les vendredis et samedis, possible au plus tard jusqu'en 2020, réduirait la marge de manœuvre en cas de besoins spécifiques urgents.

Les coûts engendrés par une prolongation du service jusqu'à 2h du matin, les nuits de vendredi et de samedi, demande du postulant, sont estimés à quelque CHF 370'000.-. Cette somme comprend les ressources humaines liées au fonctionnement de l'infrastructure (agents de terrain, de sécurité et régulateurs), les kilomètres supplémentaires et les frais fixes pour les installations.

Tableau 3 : Estimation des coûts annuels suite à la prolongation du service du m2 les nuits de vendredi et samedi

Nuits des vendredis et samedis	Jusqu'à 2h	Jusqu'à 3h	Jusqu'à 5h
Coûts (CHF/an)	370'000.-	440'000.-	885'000.-

Notons enfin que les coûts supplémentaires générés par les prolongations ponctuelles, mises en place lors d'un événement particulier, sont de l'ordre de CHF 2'500.-/heure, chaque demande devant être présentée six à huit semaines au préalable afin d'en étudier la faisabilité et l'organisation.

4.3.4 Réponse de la Municipalité

La Municipalité est d'avis que la prolongation du m2 jusqu'à une heure plus avancée de la nuit n'est pas opportune à court et moyen termes pour les raisons suivantes :

- impossibilité de prolonger l'exploitation sur les deux soirées du week-end ; compte tenu des besoins de maintenance et de formation, seule une prolongation durant les nuits de vendredi et de samedi serait envisageable ;
- dispositif éphémère et impact psychologique négatif au moment de sa disparition; ce dispositif ne pourrait être exploité sans perturbation que jusqu'en 2018, avant d'être totalement supprimé en 2020. Les usagers auront de la difficulté à comprendre et à accepter la suppression d'un dispositif susceptible de rencontrer un certain succès peu de temps après sa mise en place ;
- le coût d'une prolongation de l'exploitation du m2 est important ; il est estimé à quelque CHF 370'000.-/an pour une prolongation jusqu'à 2h ;
- le système Taxibus nuit a été prolongé en décembre 2016 et offre désormais un départ toutes les 10 minutes entre 0h10 et 1h40. Moyennant une surtaxe de CHF 4.-, il permet d'être ramené à son domicile, notamment dans les zones 11/12, depuis les arrêts Lausanne-Gare, Lausanne-Flon et St-François. Ce système présente ainsi une alternative au prolongement de l'exploitation du m2 ;
- le service bus pyjama complète cette offre nocturne entre 1h et 4h avec notamment la ligne n° 3 en direction d'Epalinges qui offre 4 courses avec un parcours qui longe le m2. Tout comme le Taxibus, ce système permet aux noctambules de regagner leur domicile avec une surtaxe de CHF 4.-, en se présentant comme une alternative à une exploitation tardive du m2.

La Municipalité est attentive à ces questions d'horaires en soirée et en heures creuses lors de ses discussions avec les tl, car elle est consciente qu'ils jouent un rôle prépondérant dans l'attractivité des transports publics. L'exemple le plus récent est l'augmentation, dès le 10 décembre, de l'offre du m1 de 30% (nombre de kilomètres). Dès cette échéance, l'offre du m1 sera augmentée notamment durant les heures creuses de semaine et durant les jours de week-end. Ainsi, la fréquence en soirée passera par exemple de 15 à 10 minutes un jour de semaine, de 15 à 12 minutes le samedi et de 20 à 12 minutes le dimanche.

La Municipalité est d'avis qu'il convient de mener une réflexion globale, en partenariat avec les tl, sur la desserte de nuit et proposera un concept global, une fois le m3 mis en service.

La Municipalité estime avoir ainsi répondu à la demande du postulant, notamment en lien avec la prolongation de l'offre des Taxibus de nuit jusqu'à 1h40.

5. Le réseau piétonnier et cycliste

La politique de la mobilité mise en avant dans le cadre du Plan directeur communal (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 au recours à la mobilité douce. 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.

La mobilité piétonne et cycliste en ville de Lausanne fait l'objet d'une approche globale et coordonnée à l'échelle de la ville, accompagnée d'actions et de campagnes de promotion.

Ainsi de nombreux projets d'aménagement ont été menés ces dernières années afin de renforcer et de promouvoir la marche à pied et l'utilisation du vélo tout en sécurisant les itinéraires piétons et cyclistes grâce à des aménagements adaptés. Cette volonté s'exprime également par les mesures prévues dans le cadre du projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) et son volet dédié à la mobilité douce, comme la construction de différents projets de franchissement (passerelles, ascenseurs, etc.) permettant de combler les discontinuités présentes sur les principaux itinéraires piétonniers et/ou cyclistes. Cette politique vient d'être réaffirmée dans le préavis N° 2017/02 « Stratégie et plan d'action en faveur de la sécurisation des itinéraires cyclables et piétonniers »³ dont l'enveloppe financière permettra de sécuriser les itinéraires cyclables et piétonniers.

En ce qui concerne les piétons, de nouveaux aménagements sont régulièrement réalisés pour sécuriser les déplacements et les rendre accessibles à tous, comme des élargissements de trottoirs, des aides à la traversée, la pose de bandes podotactiles pour les personnes malvoyantes, etc. En parallèle, le réseau des bancs publics est densifié dans les quartiers, ainsi que dans le centre-ville, en tenant compte des pratiques des usagers et des attracteurs potentiels comme les commerces et services de proximité. La mise en valeur d'itinéraires pour relier différentes parties de la ville fait aussi partie des mesures en cours. Elle a pour but de mieux faire connaître aux habitants le maillage des chemins existants. Dans cette optique, les panneaux mentionnant des impasses avec exception pour la mobilité douce ont été posés dès la fin de l'année 2016 dans une centaine d'endroits différents.

La sécurisation des cheminements scolaires et des abords des écoles fait l'objet de mesures particulières et les enfants sont régulièrement sensibilisés à l'importance d'être attentif sur le chemin de l'école dans le cadre scolaire par le Corps de police. Enfin plusieurs dizaines de lignes de Pédibus ont été créées sur le territoire lausannois, gérées par la direction Enfance, jeunesse et quartiers.

La Municipalité porte une attention particulière à la promotion du vélo en ville de Lausanne et a mené de nombreux projets d'aménagement ces dernières années afin de renforcer et de promouvoir son utilisation. Ainsi, l'offre de places de stationnement, dont la vélostation à la gare CFF, récemment complétée par l'installation de pompes à vélo en libre-service, a été fortement améliorée. Cette volonté s'exprime également par les mesures prévues dans le cadre du PALM et de son volet mobilité douce. Enfin, le vélo électrique étant particulièrement bien

³ Préavis adopté par le Conseil communal le 23 mai 2017.

adapté à une ville en pente comme Lausanne, la Municipalité a mis en place, en 2000, une subvention encourageant le report modal vers la mobilité douce, participant ainsi au maintien de la qualité de l'air en ville et au désengorgement du trafic. Encourager l'utilisation du vélo électrique constitue également une mesure de santé publique pour les Lausannoises et les Lausannois qui ont renoncé à pratiquer toute activité physique par manque de temps. Il permet un déplacement actif, par la pratique d'une activité physique modérée à soutenue (en fonction de la puissance de l'assistance électrique choisie), plus intense que la marche mais moins que celle du vélo standard, et représente une solution d'intégration de l'activité physique dans le quotidien.

*5.1 Réponse au postulat de Mme Myrèle Knecht et consorts
« Pour rapprocher quartiers d'Entrebois et de Vieux-Moulin - Demande étude faisabilité
d'un moyen pour valoriser et raccourcir cheminement entre Entrebois et Vieux-
Moulin/Pontaise par un chemin praticable été comme hiver »*

5.1.1 Rappel du postulat

Déposé le 29 mars 2016 et renvoyé à la Municipalité pour étude et rapport le 13 décembre 2016, avec modification de la conclusion, ce postulat demande qu'elle étudie la mise en place d'un cheminement piétonnier permettant de raccourcir le passage entre les quartiers d'Entre-Bois et de Vieux-Moulin, en particulier pour les écoliers.

La postulante relève que la topographie particulière de ces deux quartiers, marquée par le vallon de la Louve, contraint les habitants à faire un long détour pour passer d'un quartier à l'autre. Si la mise en exploitation de la passerelle dite de Maillefer permet de relier ces deux quartiers par le haut, l'absence d'une liaison sud oblige les écoliers de l'établissement C.F Ramuz, dont les bâtiments sont situés de part et d'autre du vallon, à traverser la forêt du Bois-Mermet en empruntant un chemin non entretenu.

5.1.2 Réponse de la Municipalité

L'absence d'un cheminement direct entre les quartiers d'Entre-Bois et du Vieux-Moulin a été identifiée dans le PALM qui prévoit la réalisation des trois passerelles dans le secteur :

- la passerelle dite « de Maillefer », accessible aux piétons ainsi qu'aux cyclistes : inaugurée en 2015, elle relie désormais les quartiers d'Entre-Bois et d'En Bugnon (PALM 2007) ;
- une seconde passerelle dite « Maillefer 2 », accessible aux piétons ainsi qu'aux cyclistes, qui sera construite dans la continuité de la première afin de la compléter et dont le projet sera prochainement soumis au Conseil communal (PALM 2012) ;
- la passerelle, dite « d'Entre-Bois », inscrite dans le PALM 2016, qui offrira une liaison au sud du secteur.

Située à proximité du dépôt appartenant aux transports publics lausannois sur la route Aloys-Fauquez, la passerelle dite « d'Entre-Bois » devrait passer via le toit de ce dernier, conformément à la volonté exprimée par les membres de la commission chargée d'analyser ledit postulat. Cet emplacement semble en effet être le plus adéquat pour offrir un accès sécurisé au sud la forêt du Bois-Mermet. Outre un gain de temps considérable, cette nouvelle liaison permettra également aux riverains et aux écoliers de circuler sur un cheminement plus confortable que l'actuel. De plus, suite à la demande de la Commission ad hoc, la Municipalité a récemment décidé de l'avancer en priorité A du PALM 2016 afin de permettre sa réalisation entre 2019 et 2023.

Dans l'intervalle, la Municipalité a décidé de remettre en état le cheminement emprunté actuellement par les écoliers ; il sera praticable durant pratiquement toute l'année, à l'exception des jours durant lesquels il sera enneigé, les instances cantonales s'étant déclarées non favorables à la mise en place d'aménagements plus conséquents permettant d'assurer son déneigement. En effet, la Direction des ressources et du patrimoine naturels (DGE-DIRNA) ne souhaite plus entrer en matière sur de nouveaux projets de cheminements situés dans la forêt du Bois-Mermet, aussi minimes soient-ils. S'y ajoute le fait que l'Inspection des forêts a également rappelé sa volonté de limiter la pénétration et les activités dans le bassin versant de la Louve, dans le but de préserver la tranquillité de l'écosystème existant.

L'aménagement de trois passerelles reliant les quartiers d'Entre-Bois et de Vieux-Moulin permettra d'améliorer considérablement les conditions des cheminements piétonniers et cyclables, en s'affranchissant de la topographie et en tenant compte des contraintes environnementales. La remise en état et l'entretien du chemin forestier emprunté actuellement par les écoliers offre une solution transitoire satisfaisante.

La Municipalité estime avoir ainsi répondu à la demande de la postulante.

5.2 Réponse au postulat de M. Jean-François Cachin et consorts
« Un trottoir entre le n° 1 et le n° 15 de la route de Praz-Gilliard à Vers-chez-les-Blanc est-il réalisable ? »

5.2.1 Rappel du postulat

Déposé le 6 octobre 2015 et renvoyé à la Municipalité pour étude et rapport le 6 septembre 2016, ce postulat demande la création d'un trottoir sur la parcelle privée communale n° 15'268 afin de sécuriser le cheminement des enfants qui se rendent au complexe scolaire de Vers-chez-les-Blanc qui vient d'être agrandi.

5.2.2 Réponse de la Municipalité

Il existe actuellement un faux trottoir (délimité par des marques jaunes au sol) le long du chemin de Praz-Gilliard. Sa largeur oscille entre 1.00 m et 1.50 m pour une chaussée d'un gabarit moyen de 4 mètres. Le chemin est bordé de différentes habitations ainsi que d'une parcelle à l'aspect rural avec une ferme en son milieu. Cette parcelle est située entre les n° 1 et 15 porte le n° 15268 et appartient à la Ville de Lausanne ; elle abrite un arbre séculaire, planté à quelques mètres du faux trottoir.

La largeur actuelle de la chaussée longeant les n° 1 et 15 du chemin de Praz-Gilliard ne permet pas de créer un vrai trottoir, qui comporterait une bordure de 6 cm de hauteur ainsi qu'une largeur suffisante pour le confort des piétons, soit au moins 180 cm, et le passage des engins de déneigement ; ce gabarit empêcherait le croisement de véhicules motorisés en plusieurs endroits et pourrait être néfaste au système racinaire de l'arbre séculaire situé en bordure de chaussée.

Au vu de ce qui précède, la Municipalité propose de créer un cheminement perméable en gravier stabilisé d'une largeur maximale de 2 mètres à travers la parcelle n° 15268 afin de limiter les impacts sur l'exploitation de la parcelle (prairie de fauche). Ce tracé présente l'avantage de ne nécessiter aucune fouille dans le périmètre de la couronne de l'arbre séculaire. Ce cheminement ne pouvant être déneigé, il est prévu de conserver le faux trottoir, le long de la route de Praz-Gilliard. Ce type d'aménagement nécessitera une mise à l'enquête selon la LATC.

La Municipalité estime avoir ainsi répondu à la demande du postulant.

5.3 Réponse au postulat de M. Johan Pain « Améliorer et sécuriser les conditions de déplacement des piétons en garantissant des itinéraires réservés dans les rues, places, zones et chemins forestiers »

5.3.1 Rappel du postulat

Déposé le 13 mai 2015 et renvoyé à la Municipalité en date du 12 avril 2016, pour étude et rapport après une prise en considération partielle, le postulant lui demande de clarifier et de répertorier les déplacements, itinéraires et zones réservés aux déplacements des piétons dans la carte piétonnière du nouveau plan directeur communal (en cours d'élaboration), en vue de sécuriser les itinéraires piétonniers.

Le postulant souhaite que les piétons et les cyclistes puissent bénéficier d'espaces distincts afin d'éviter les éventuels conflits d'usagers sur les zones mixtes piétons-vélos et redoute une péjoration de la sécurité et du confort des piétons suite à la décision de l'Office fédéral des routes (OFROU) d'assimiler certains véhicules électriques n'excédant pas les 20/25km/h aux vélos.

5.3.2 Réponse de la Municipalité

Dans l'attente de l'adoption du nouveau plan directeur communal (PDCom) par votre Conseil, la Municipalité réitère sa volonté de hiérarchiser les modes de déplacement en donnant la priorité aux mobilités durables (piétons, transports publics et vélos) sur le trafic individuel motorisé : la marche à pied sera toujours perçue comme prioritaire et incontournable en matière de mobilité urbaine.

La Municipalité a pour principe de dédier des espaces spécifiques aux piétons ; les cyclistes ne sont pas autorisés à circuler dans la plupart des zones piétonnes, à quelques exceptions près (rue Haldimand à la montée, et dans les deux sens de circulation à la rue Marterey, à route de Bel-Air, au bas de la rue du Petit-Chêne, à la rue Curtat, à la rue de la Tour, ainsi que dans les rues piétonnes situées dans la zone d'Ouchy). Cette règle vaut également pour les parcs et les allées dont la circulation est interdite aux cycles, à l'exception de quelques liaisons ou promenades (allée Ansermet, zone Vidy-Bourget, Vallée de la Jeunesse).

Proposer des surfaces réservées aux piétons ou du moins favorisant le piéton par rapport à l'automobiliste se manifeste également par la mise en place de nouvelles zones modérées (zones 30 et zones de rencontre). Ainsi, entre 2000 et 2015, la superficie des zones modérées (zones piétonnes, zones 30 et zones de rencontre) a connu une augmentation de 60%. Vont s'y ajouter les impasses perméables aux piétons. En effet, un recensement récent a permis de constater que, sur les quelque 120 impasses répertoriées, plus de 60% sont perméables aux piétons. Une campagne de pose de signalisation verticale a été effectuée au cours du premier trimestre 2017 afin d'informer les usagers sur ces « nouvelles » possibilités de cheminements de mobilité douce.

Outre la carte piétonne, le PDCom propose une série de mesures visant à améliorer et à favoriser les déplacements et les itinéraires piétonniers. Il sera ainsi question de valoriser les itinéraires existants, d'intensifier le réseau de bancs (p.ex. rue Neuve) et de trottoirs traversants, de développer des zones modérées au trafic motorisé, de sécuriser des passages piétons ou encore de la volonté de négocier de nouvelles servitudes de passage public en fonction des opportunités.

5.3.2.1 *La carte piétonne dans le plan directeur communal*

Cette carte indiquera les zones piétonnes existantes et les zones à vocation piétonne. La Municipalité a défini ses principales intentions en la matière : elle propose d'illustrer le réseau piétonnier par le biais des liaisons « existantes ou à créer » et de quelques tronçons spécifiques « à créer, à améliorer ou encore à rendre publics » ; les franchissements en projet, comme la passerelle dite de « Maillefer 2 » ou le projet d'ascenseur reliant la rue de Genève au quartier de Sévelin, y seront également représentés. Rappelons à ce sujet que certains projets de franchissements ont été élaborés dans le cadre du projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) et qu'ils feront l'objet d'un subventionnement fédéral. De plus, les nouvelles passerelles, ouvertes tant aux piétons qu'aux vélos, bénéficieront d'un gabarit suffisant pour éviter les conflits. A titre d'exemple, on peut citer la liaison du Languedoc.

5.3.2.2 *Réponse*

La question de la mixité vélos-piétons a déjà été traitée dans le cadre de la réponse au postulat de M. Vincent Rossi et consorts « Cohabitation entre piétons et cyclistes : du respect et de l'audace »⁴, adoptée à l'unanimité par votre Conseil. La Municipalité a confirmé sa volonté d'éviter la cohabitation de ces deux modes de déplacement : « *la Municipalité, à l'image des recommandations de l'Union des villes suisses, ne souhaite pas encourager et généraliser une cohabitation de ces modes, qui n'est alors proposée que dans certains cas particuliers. [...] Le recours à la mixité ne devrait être envisagé que sous certaines conditions, lorsqu'aucun aménagement sécuritaire spécifiquement destiné aux cyclistes ne peut être réalisé séparément ou lorsqu'il s'agit d'éviter des détours importants* ». Les rares cas de mixité autorisée prévoient généralement une séparation spatiale, aménagée sous la forme de deux pistes comme par exemple à l'avenue du Théâtre ou à l'avenue de Milan, afin d'éviter de potentiels conflits d'usage.

Enfin, rappelons que, même si la loi sur la circulation routière assimile dorénavant les cyclomoteurs légers (limitation à 25 km/h) aux vélos, ces derniers n'ont, dans la plupart des cas, pas l'autorisation de circuler à l'intérieur des zones piétonnes. De plus, la réglementation de l'OFROU indique clairement que seules les personnes à mobilité réduite ont le droit de circuler sur les surfaces piétonnes au moyen de fauteuils roulants motorisés et d'engins d'aide à la mobilité.

La Municipalité estime avoir ainsi répondu à la demande du postulant.

5.4 *Réponse au postulat de M. Daniel Dubas* *« Remonter la pente avec des vélos-cargo électriques à Lausanne »*

5.4.1 *Rappel du postulat*

Le postulant invite la Municipalité à réfléchir à la promotion de l'utilisation des vélos-cargos électriques par les entreprises, les associations et les habitants lausannois, en mettant notamment en place un réseau de partage de vélos-cargos électriques et en encourageant leur utilisation à travers un projet pilote au profit du tissu économique et associatif lausannois.

⁴ Rapport-préavis N° 2015/85 adopté par le Conseil communal le 7 juin 2016.

5.4.2 Réponse de la Municipalité

5.4.2.1 Vélos-cargos en ville de Lausanne

Plusieurs vélos-cargos circulent déjà en ville de Lausanne suite à des initiatives de particuliers, d'associations (promotion du vélo auprès des adolescents du DÉFI VÉLO, etc.) ou d'entreprises (livraisons de paniers de légumes, service Dring Dring de livraison des commissions du magasin à la maison, etc.) ; la Ville de Lausanne a de son côté mis des vélos-cargos à disposition des collaborateurs du Service des parcs et domaines (SPADOM) ou de la brigade canine.

Consciente des avantages liés à l'utilisation des vélos-cargos, comme en particulier de proposer une alternative aux véhicules plus gourmands en énergie, plus polluants et plus volumineux, la Municipalité a établi en été 2016 les premiers contacts avec l'Académie de la mobilité afin de mettre en place et de gérer le projet « carvelo2go » qui a démarré en septembre 2017 avec 24 vélos-cargos .

« carvelo2go » permet à la population et aux entreprises d'accéder facilement et à un prix modique aux vélos de transport électriques. Les vélos-cargos sont localisés au cœur des quartiers et sont gérés par des « hôtes ». Il s'agit de PME entretenant des rapports étroits avec les habitants du quartier, par exemple des cafés ou des boulangeries, et susceptibles de s'en servir pour leurs propres besoins de transport. La réservation des vélos-cargos passe par une plateforme internet facile d'emploi.

5.4.2.2 Réponse

La Municipalité propose de s'appuyer sur le projet carvelo2go afin de promouvoir l'utilisation des vélos-cargos mis à disposition auprès des tissus économiques et associatifs. Ainsi, les entreprises intéressées auront la possibilité d'essayer ce mode de transport en les réservant un pour une durée de plusieurs jours ou à intervalles réguliers. La Ville finance la planification, la mise en œuvre et le lancement de ce service pour un montant de CHF 20'000.- par le biais du Fonds communal pour le développement durable. L'achat des vélos-cargos est financé par des sponsors (15 vélos-cargos) et par le Fonds pour l'efficacité énergétique (10 vélos-cargos pour un montant total de CHF 50'000.-).

En cas de succès du projet, il est envisagé de mettre en place un projet pilote ciblé autour de petites et moyennes entreprises (PME) qui bénéficiera des enseignements tirés de carvelo2go. Il est à noter que le partenaire choisi par la Ville de Berne pour la mise en place du projet « Mir sattlä um ! » cité par le postulant est l'Académie de la mobilité, qui est également l'instigateur de carvelo2go.

La Municipalité estime avoir ainsi répondu à la demande du postulant.

5.5 Réponse au postulat de M. Claude-Alain Voiblet

« Subventions communales pour l'achat de vélos et de batteries électriques : stopper la politique de l'arrosoir qui bénéficie aux citoyens aisés ! »

5.5.1 Rappel du postulat

Déposé le 17 janvier 2017 et renvoyé à la Municipalité pour étude et rapport le 21 mars 2017, ce postulat demande de limiter l'octroi des subventions, accordées par le Fonds pour l'efficacité énergétique (FEE) pour l'acquisition de vélos ou de batteries électriques, aux citoyennes et citoyens au faible pouvoir d'achat.

Le dépôt de ce postulat fait suite à l'adoption par votre Conseil du préavis N° 2016/47 allouant à la Municipalité un montant de CHF 500'000.-, prélevé sur le FEE, pour prolonger le financement de cette subvention jusqu'à la fin de la législature en cours.

5.5.2 Les subventions accordées

Le montant de la subvention pour l'encouragement à l'achat d'un vélo électrique correspond à 15% du prix d'achat du vélo, avec un plafond à CHF 500.-, ainsi qu'à CHF 300.- pour le remplacement de la batterie. Il s'agit d'encourager l'acquisition d'une batterie de qualité, dont le prix est élevé, et d'éviter le remplacement du vélo dans son ensemble lorsque seule la batterie peut être changée.

Selon le vœu exprimé par la Commission qui a examiné le préavis, un questionnaire dûment rempli accompagne désormais toute demande de subvention pour le vélo électrique. A ce jour, 209 questionnaires ont été remplis. L'échantillon est encore relativement petit, mais les premiers résultats permettent déjà d'esquisser une tendance.

L'efficacité de la subvention comme élément déclencheur est confirmée : pour deux-tiers des bénéficiaires, la subvention du FEE a été décisive dans le choix de l'achat d'un vélo électrique. L'effet d'additionnalité (66% des bénéficiaires) de la subvention est donc largement supérieur à l'effet d'aubaine (34% des bénéficiaires).

Les bénéficiaires ont le profil suivant :

	Nb	%
Université/EPF	103	49%
CFC/Formation spécialisée	43	21%
HES	29	14%
Ecole obligatoire	11	5%
Gymnase/Maturité prof.	7	3%
Sans réponse	16	8%
Total	209	100%

La moitié des bénéficiaires sont de formation de niveau universitaire (encore que cette catégorie est probablement composite, regroupant des personnes en formation et des professionnels plus âgés). Bien que l'ensemble des niveaux de formation soit représenté, une augmentation du montant de la subvention pour les personnes à revenu modeste peut se justifier. Il s'agira alors de suivre l'évolution de cet indicateur pour vérifier que la principale barrière à l'utilisation d'un vélo électrique est bien financière.

En matière de report modal, on constate que l'utilisation du vélo électrique a clairement permis de réduire l'usage de la voiture, suivi des transports publics. La réduction de la marche et du vélo sont peu cités. Cela confirme un effet positif pour la santé des bénéficiaires ainsi que celui de la réduction du trafic motorisé et des émissions de CO₂.

Réponses à la question « Quels usages pensez-vous réduire par l'achat d'un vélo électrique (plusieurs réponses possibles) ? » :

	Nb réponse	% des interrogés
Voiture	136	65%
Transports publics	126	60%
Vélo simple	53	25%
Marche	52	25%
Deux roues motorisées	25	12%
Voiture mobility	11	5%
Covoiturage	7	3%

5.5.3 Réponse de la Municipalité

En matière de changement de comportement, l'aspect financier n'est pas le seul critère à prendre en compte. La subvention pour les vélos électriques vise non seulement à compenser un achat qui serait trop coûteux mais aussi à générer un effet déclencheur incitant à changer d'habitude. Cet effet semble confirmé par les réponses au questionnaire introduit en 2017. On constate que, pour deux-tiers des bénéficiaires, la subvention a été décisive quant à la décision d'acheter un vélo électrique, alors que deux-tiers des bénéficiaires sont de formation supérieure, catégorie dont on peut raisonnablement estimer que le pouvoir d'achat est en général suffisant pour envisager cette acquisition.

La subvention vise également à permettre l'achat d'un vélo disposant d'une batterie de bonne qualité, soit d'un prix plus élevé, ce qui lui assure une meilleure longévité et améliore son bilan environnemental global.

La subvention pour les vélos électriques a un effet de report modal et est bénéfique pour la santé des citoyens. En outre, elle s'adresse potentiellement à tous les Lausannois, qu'ils soient locataires, propriétaires, étudiants, actifs ou retraités. C'est une subvention très populaire et de mise en œuvre simple qui permet de mettre en avant l'activité du FEE en faveur des Lausannois.

La Municipalité ne souhaite donc pas restreindre l'accès à cette subvention. Elle comprend toutefois le souci du postulant de s'assurer que les personnes à revenu modeste puissent également accéder à cette forme de mobilité douce. Elle propose donc – sans augmentation du montant alloué par le préavis N° 2016/47 – d'augmenter la subvention accordée aux ménages modestes en retenant des critères simples et aussi peu intrusifs que possible en matière de données personnelles. Elle propose de doubler la subvention, soit 30% du prix, avec un plafond à CHF 1'000.-, accordée aux catégories suivantes, sur présentation des attestations nécessaires :

- les Lausannoises et Lausannois au bénéfice d'un logement subventionné ou d'une attestation leur permettant de prétendre à un logement ;
- les jeunes Lausannoises et Lausannois jusqu'à l'âge de 25 ans.

Considérant que le montant de la subvention allouée pour le renouvellement de la batterie est déjà élevé, la Municipalité ne propose aucune augmentation pour ces catégories de citoyens.

La Municipalité relève enfin que la société PubliBike prévoit la mise à disposition prochaine de 180 vélos électriques en libre-service dans les stations du réseau Lausanne-Morges, soit 70% de sa flotte. Cette nouvelle offre pourrait avoir un effet à la baisse sur le nombre de demandes de subventions ou sur les catégories de demandeurs.

Un bilan sera tiré à l'issue de la législature actuelle qui permettra d'évaluer le maintien de ces subventions et, dans l'affirmative, d'en redéfinir les modalités.

La Municipalité estime avoir répondu aux demandes du postulant.

6. Conclusions

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

Le Conseil communal de Lausanne,

vu le rapport-préavis N° 2017/53 de la Municipalité, du 23 novembre 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'approuver la réponse de la Municipalité au postulat de M. Valéry Beaud et consorts intitulé « Pour un prolongement de la ligne de tram t1 vers Bellevaux » ;
2. d'approuver la réponse de la Municipalité au postulat de M. Stéphane Wyssa et consorts « Un m2 à l'heure de son temps » ;
3. d'approuver la réponse de la Municipalité au postulat de Mme Myrèle Knecht et consorts intitulé « Pour rapprocher quartiers d'Entrebois et de Vieux-Moulin - Demande étude faisabilité d'un moyen pour valoriser et raccourcir cheminement entre Entrebois et Vieux-Moulin/Pontaise par un chemin praticable été comme hiver » ;
4. d'approuver la réponse de la Municipalité au postulat de Mme M. Jean-François Cachin et consorts « Un trottoir entre le N° 1 et le N° 15 de la route de Praz-Gilliard à Vers-chez-les-Blanc est-il réalisable ? » ;
5. d'approuver la réponse de la Municipalité au postulat de M. Johan Pain « Améliorer et sécuriser les conditions de déplacement des piétons en garantissant des itinéraires réservés dans les rues, places, zones et chemins forestiers » ;
6. d'approuver la réponse de la Municipalité au postulat de M. Dubas et consorts intitulé « Remonter la pente avec des vélos-cargo électriques à Lausanne » ;

7. d'approuver la réponse de la Municipalité au postulat de M. Claude-Alain Voiblet « Subventions communales pour l'achat de vélos et de batteries électriques : stopper la politique de l'arrosoir qui bénéficie aux citoyens aisés ! ».

Au nom de la Municipalité :

Le vice-syndic :
Jean-Yves Pidoux

Le secrétaire :
Simon Affolter

Annexes : 1) Taxibus Nuit
2) tl_pyjama