



VERSION DEFINITIVE
Approuvé le 19 avril 2004



CONFÉRENCE DE CONSENSUS
«POUR UNE MOBILITÉ DURABLE»
Rapport final

1. Rapport de synthèse.....	1
2. Fiches de projet.....	6
CC-M-1: Boulevard urbain sur la route de Chavannes	6
CC-M-2: Monsieur (ou Madame) Traboule.....	7
CC-M-3: Des coulées sécurisées pour les engins non motorisés dans le sens de la pente	8
CC-M-4: Pédibus.....	10
CC-M-5: Respect des règles de la circulation en faveur de la sécurité des piétons et des véhicules non motorisés	11
CC-M-6: Sécurité dans les zones piétonnes.....	12
CC-M-7: Priorité aux enfants devant les écoles	14
CC-M-8: Créer des zones de rencontre dans des quartiers d'habitations.....	16
CC-M-9: Créer des zones de rencontre dans des quartiers commerciaux ou touristiques...17	
CC-M-10: Fonctionnaires communaux pendulaires selon Agenda 21	18
CC-M-11: Encourager le co-voiturage	20
CC-M-12: Favoriser la fluidité des piétons et leur confort	21
CC-M-13: Mobilité, la voiture avec parcimonie.....	23
CC-M-14: Rouler vert – Respirer l'air	25
CC-M-15: Parcage dans les quartiers	26
CC-M-16: Transparence de la Municipalité en matière de pollution de l'air	27
3. Schéma récapitulatif	28
4. Fiches mises au vote	29
CC-M-17: «Happy hour» pour les enfants	29
CC-M-18: Développement mesuré des zones 30 km/h.....	31
CC-M-19: Zones 30 km/h dans les centres de quartiers	33
5. Classification des fiches AI	35
6. Membres de la conférence	38



VERSION APPROUVEE

19 avril 2004

**CONFÉRENCE DE CONSENSUS
«POUR UNE MOBILITÉ DURABLE»**

Rapport de synthèse

1. DÉROULEMENT DES TRAVAUX

La conférence de consensus «Pour une mobilité durable» (CC-M) s'est réunie à sept reprises, les 13.1, 27.1, 10.2, 2.3, 16.3 et 30.3 et 19.4.2004, généralement de 19h00 à 23h00. Elle était composée de dix-huit participants, dont la moitié provenaient des ateliers d'innovation menés dans les quartiers et du théâtre-forum pour les jeunes, l'autre moitié provenant de groupes d'intérêts concernés par la problématique de la mobilité à Lausanne. Deux animateurs et une preneuse de procès-verbal ont encadré cette série de conférences.

Durant les séances, les participants ont travaillé en alternance en groupes de travail (trois groupes travaillant chacun sur un thème spécifique) et en plénum. Toutes les propositions développées dans les groupes de travail ont été soumises à l'approbation du plénum.

Divers documents demandés par les participants ont été mis à leur disposition. Un expert de l'administration communale (Service de la circulation) a été auditionné au sujet des zones 30 km/h et des zones de rencontre, le 2.3.2004.

2. DU CADRE INITIAL AUX RÉSULTATS DE LA CONFÉRENCE DE CONSENSUS

La CC-M a approuvé par consensus les règles du jeu proposées. En revanche, et bien qu'elle puisse en bonne partie s'y identifier, la CC-M n'a pas souhaité adopter formellement les cinq «objectifs spécifiques»¹ qui lui avaient été assignés, car ils semblaient trop restrictifs. Elle n'a pas souhaité non plus reformuler ces objectifs. En revanche, la CC-M a adopté une classification thématique des propositions émanant des ateliers d'innovation, comme moyen de structurer l'abondante matière à traiter. Classification thématique adoptée:

- sécurité;
- mobilité douce;
- zones à vitesse limitée (zones 30 km/h et zones de rencontre);
- fluidification du trafic et réduction des nuisances;
- diminuer les TIM (transports individuels motorisés);
- parcage.

¹ (a) sécuriser la mobilité des non-motorisés; (b) réduire l'emprise des transports individuels motorisés sur l'espace; (c) développer les systèmes de mobilité «alternatifs» au transport individuel motorisé, les cheminements piétons et cyclistes; (d) réduire les nuisances sonores et la pollution liées aux transports individuels motorisés; et (e) fluidifier la circulation.

Pour mener à bien ses travaux, la CC-M s'est basée d'une part sur les propositions émanant des ateliers d'innovation (plus de 400 mesures, regroupées en 46 fiches, issues des ateliers d'innovation), d'autre part sur les propres idées et expériences de ses membres.

Les ateliers d'innovation ont produit une kyrielle d'idées et de mesures concernant des localisations très précises ou liées à des quartiers spécifiques. La CC-M a essayé d'en tenir compte autant que possible, tout en s'attachant à esquisser une vision plus globale des propositions issues des ateliers d'innovation. De nombreuses propositions suggéraient des mesures parfois utopiques, peu réalistes, contradictoires, très coûteuses ou contestables en termes d'efficacité.

C'est ainsi qu'afin de couvrir pratiquement l'ensemble des propositions formulées lors des ateliers d'innovation, la CC-M a opté pour l'élaboration d'un grand nombre de projets. Consécutivement, plusieurs des projets annexés se limitent essentiellement à un objectif et un descriptif global, sans que les modalités de mise en œuvre (mesures et localisation, par exemple) aient pu être détaillées.

Au total, la CC-M a approuvé 16 projets par consensus (voir fiches de projets annexées):

CC-M-1: Boulevard urbain sur la route de Chavannes

CC-M-2: Monsieur (ou Madame) Traboule

CC-M-3: Des coulées sécurisées pour les engins non motorisés dans le sens de la pente

CC-M-4: Pédibus

CC-M-5: Respect des règles de la circulation en faveur de la sécurité des piétons et des véhicules non motorisés

CC-M-6: Sécurité dans les zones piétonnes

CC-M-7: Priorité aux enfants devant les écoles

CC-M-8: Créer des zones de rencontre dans des quartiers d'habitation

CC-M-9: Créer des zones de rencontre dans des quartiers commerciaux ou touristiques

CC-M-10: Fonctionnaires communaux pendulaires selon Agenda 21

CC-M-11: Encourager le co-voiturage

CC-M-12: Favoriser la fluidité des piétons et leur confort

CC-M-13: Mobilité, la voiture avec parcimonie

CC-M-14: Rouler vert – Respirer l'air

CC-M-15: Parcage dans les quartiers

CC-M-16: Transparence de la Municipalité en matière de pollution de l'air

Par ailleurs, les membres de la CC-M ont souhaité mettre au vote 3 projets qui ne faisaient pas l'objet d'un consensus (voir fiches annexées):

CC-M-17: «Happy hour» pour les enfants (14 voix pour, 3 contre²)

CC-M-18: Développement mesuré des zones 30 km/h (3 voix pour, 2 abstentions, 12 contre³)

CC-M-19: Zones 30 km/h dans les centres de quartiers (14 voix pour, 3 contre⁴).

² Fiche refusée par l'ACS, la Société de développement de l'Est, ainsi qu'un habitant.

³ Fiche refusée par les associations Mobility, Cyclic, Droit de Cité, ATE, Pédibus, quartier Cour Primerose, ainsi que six habitants.

⁴ Fiche refusée par l'ACS, la Société de développement de l'Est, ainsi qu'un habitant.

Certaines idées de projets ont dû être abandonnées, soit parce que ces projets débordaient clairement de la sphère de compétence communale (mesures relatives à l'autoroute p. ex.), soit parce qu'ils paraissaient peu réalistes, ou encore parce qu'ils ne faisaient pas l'objet d'un consensus suffisant.

Une vingtaine d'idées de mesures ont été transmises à d'autres conférences (en particulier celle dévolue aux transports publics), car elles relevaient davantage de leur thématique que de celle de la CC-M.

Une problématique a été débattue de manière plus intense: celle des zones 30 km/h et des zones de rencontre. En effet, de nombreuses propositions formulées dans le cadre des ateliers d'innovation exprimaient un réel besoin de diminuer les impacts nuisibles des TIM (bruit, pollution, insécurité pour les piétons, consommation d'espace), et une volonté de promouvoir une mobilité douce, plus favorable à une vie de quartier harmonieuse. De nombreuses propositions se référaient ainsi explicitement au développement de zones à vitesse limitée.

Bien que la majorité des membres de la CC-M comprenne cet ensemble de préoccupations et y adhère largement, il n'a pas été facile de définir les projets nécessaires à cet égard. Les positions divergentes, au sein de la CC-M, quant à ce qui est souhaitable à Lausanne dans ce domaine ont donc impliqué des discussions approfondies. Une importante majorité des participants a exprimé le souhait d'une généralisation des zones 30 km/h à Lausanne (sauf sur les axes principaux), alors qu'une minorité s'y est opposée. C'est pourquoi le thème des zones 30 km/h fait l'objet de deux fiches distinctes (fiches 18 et 19), qui ont été mises au vote, de même que la fiche 17 proposant des limitations de vitesse à 30 km/h aux heures d'entrée et de sortie des écoles. La CC-M est toutefois parvenue à élaborer deux propositions consensuelles portant sur les zones de rencontre (fiches 8 et 9).

3. RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES À L'INTENTION DE LA MUNICIPALITÉ

Lors des ateliers d'innovation, les dix secteurs de la ville ont manifesté une grande sensibilité à la problématique du trafic. Il en ressort un sentiment d'insécurité, de pression du bruit et de la pollution, une difficulté d'être piéton, cycliste, «roller», «skater»... De là apparaît une recherche de sécurité et de confort dans la mobilité, qui permettent à chaque usager de trouver sa place. La CC-M unanime demande donc que soient promus les modes de transport alternatifs, collectifs et doux.

Malgré la topographie particulière de Lausanne, il devrait être possible d'y faire cohabiter les différents modes de mobilité. La CC-M a notamment formulé une recommandation unanime qui peut être résumée par le slogan «La rue pour tous». Il s'agit d'équilibrer la mobilité pour privilégier le respect et la cohabitation de tous les usagers et habitants. Ceci concerne également les rues principales, qui doivent être conçues pour chacune et chacun. Dans le même sens, les centres de quartiers devraient être «réinventés».

De plus, on ne peut pas rendre les quartiers attractifs si on ne prend pas en considération des conditions communes (égalité, respect de chacun), en particulier si on veut faire vivre les centres de quartiers et leur permettre de retrouver leur identité (les «villages» de Chailly, de Cour, de La Sallaz, de l'av. d'Echallens, de Prélaz, etc.).

La CC-M souhaite aussi que la fluidité et la sécurité des déplacements soient améliorées, et ce au profit de l'ensemble des usagers, quels que soient leurs modes de locomotion: piétons, usagers de modes doux (vélo, trottinette, «roller», «skate», etc.), transports collectifs ainsi que trafic individuel motorisé. La CC-M souhaite également que la mobilité

à Lausanne soit conçue dans le respect et la sécurité de tous les usagers, et de manière à ce qu'une bonne accessibilité de la ville soit assurée pour chacune et chacun.

Les mesures préconisées par la CC-M visent également à réduire le bruit et la pollution qui affectent de nombreux quartiers. Pour y parvenir, une combinaison de mesures devrait être mise en œuvre. Selon les cas, il peut s'agir de diminuer la vitesse des véhicules motorisés, et/ou de développer la politique des parkings d'échange en périphérie (aux limites de l'agglomération et/ou dans des lieux plus éloignés tels que les gares CFF d'autres villes vaudoises desservies par le train) tout en assurant une bonne desserte en transports publics avec le centre-ville. Il peut s'agir aussi de garantir une offre raisonnable de places de parc de courte durée (tarif progressif) en ville, de préférence au moyen de parkings souterrains (ce qui permet, en surface, de réaffecter l'espace public au profit de l'ensemble des usagers), notamment pour permettre l'usage de transports individuels motorisés afin d'accéder aux commerces.

Certains des projets formulés par la CC-M consistent essentiellement à renforcer des mesures existantes (respect des règles en vigueur, développement de certains aménagements favorisant la sécurité et le confort des piétons, promotion de mesures contribuant à restreindre le trafic individuel motorisé...). D'autres projets proposent des idées plus novatrices, tout en suggérant parfois des expériences pilotes dans tel ou tel quartier. Bien que chacune des mesures préconisées ait sa valeur, la CC-M considère les projets numéros CC-M-2, CC-M-3, CC-M-4, CC-M-7, CC-M-8, CC-M-9, CC-M-10 et CC-M-12 comme étant les plus importants, et les projets CC-M-4, CC-M-7, CC-M-10 et CC-M-12 comme étant les plus urgents.

Notons également que les deux fiches mises au vote et ayant été approuvées par une majorité (CC-M-17 et CC-M-19), bien que n'ayant pas pu faire l'objet d'un consensus, sont néanmoins considérées comme prioritaires (tant en termes d'importance que d'urgence) par les personnes qui soutiennent ces deux projet.

La CC-M n'a pas eu le temps ni les moyens de se pencher sur toutes les propositions de détails issues des ateliers d'innovation. Elle considère néanmoins que certaines d'entre elles méritent d'être réalisées, même si elles ne s'inscrivent pas dans un projet global. C'est pourquoi elle invite la Ville à prendre connaissance de l'ensemble des propositions brutes issues des ateliers d'innovation.

Compte tenu du très grand nombre de propositions issues des ateliers d'innovation et relatives à la mobilité, la CC-M unanime recommande à la Municipalité de mettre en œuvre toutes les mesures contribuant à rendre la mobilité plus harmonieuse et à limiter ses effets nuisibles, dans le respect de tous les usagers de la ville ainsi qu'au profit de chacune et chacun. La CC-M demande en outre que la Municipalité continue à informer et à consulter la population lausannoise, afin de favoriser le développement d'une politique de la mobilité qui corresponde aux aspirations de ses habitants.

4. ÉVALUATION DES TRAVAUX DE LA CONFÉRENCE

Hormis les deux associations conviées mais qui n'ont jamais envoyé de représentant (AVACAH⁵ et TCS⁶), l'ensemble des participants a fait preuve d'une grande assiduité: les absences ont été exceptionnelles. Certaines associations ont néanmoins dû s'appuyer sur plusieurs représentants, aucun de leurs membres n'étant disponible pour l'ensemble des séances. A noter que certains participants (rapporteurs des groupes de travail notamment) ont effectué des travaux complémentaires (mise à jour de documents, etc.) entre les séances de la CC-M.

⁵ Association vaudoise pour la construction adaptée aux handicapés.

⁶ Touring Club Suisse.

La mobilité en ville de Lausanne est un enjeu délicat, autour duquel des positions parfois antagonistes se sont exprimées. Bien qu'une majorité des participants manifestaient une sensibilité très favorable aux moyens de déplacement «doux» et à la limitation des transports individuels motorisés, les intérêts des automobilistes étaient aussi représentés.

Basée sur l'expression ouverte des intérêts de chaque partenaire, la recherche de consensus à partir de positions divergentes a été prise au sérieux par les membres de la CC-M, et ce bien que la composition de cette conférence ne reflétait pas forcément fidèlement les diverses sensibilités de la population lausannoise.

La règle de l'adoption par consensus a parfois suscité des frustrations, en particulier lorsque de fortes majorités souhaitant adopter un projet se heurtaient à l'opposition d'une petite minorité: la tentation de recourir au vote majoritaire plutôt qu'à la décision par consensus fut alors importante, la règle du consensus constituant un frein à l'élaboration d'idées novatrices. Cependant, seules trois fiches de projets ont dû être mises au vote, les seize autres fiches ayant finalement pu être adoptées consensuellement.

Globalement, si l'ambiance de travail a été dynamique et conviviale, les discussions ont aussi été animées, parfois vives voire passionnées. Chacun a donc dû faire preuve de beaucoup de compréhension et accepter de faire des concessions significatives afin de parvenir à des propositions consensuelles.

**«POUR UNE MOBILITÉ DURABLE»
BOULEVARD URBAIN SUR LA ROUTE DE CHAVANNES**

THÈME : MOBILITÉ DOUCE

1. CODE CC:

CC-M-1

2. TITRE DU PROJET:

Boulevard urbain sur la Route de Chavannes

3. OBJECTIF(S):

La Ville de Lausanne devrait s'associer aux efforts de mise en cohérence des communes de l'Ouest lausannois avec le Canton, efforts concrétisés par le schéma directeur

4. DESCRIPTION DU PROJET:

Concrétiser l'idée de boulevard pour freiner la vitesse d'entrée en ville, irriguer les quartiers et communes de l'Ouest lausannois, en créant un territoire convivial favorisant la mixité des transports (TL, TP, vélos, piétons).

Avec connexion aux transports publics pour remonter la pente.

En contrepartie, l'autoroute déclassée deviendrait la nouvelle distributrice de l'Ouest lausannois pour les TIM et TP.

5. LOCALISATION:

RC Chavannes-Maladière

6. CODES AI DE RÉFÉRENCE:

7. INDICATIONS POUR LA MISE EN ŒUVRE:

Quoi	Qui	Comment	Localisation

8. CONDITIONS DE RÉALISATION:

9. RESSOURCES:

10. LIENS AVEC D'AUTRES PROJETS (OU D'AUTRES CC):

Coordination nécessaire avec la CC «Transports publics»

11. REMARQUES:

12. IMPORTANCE (1ÈRE APPRÉCIATION):

13. DEGRÉ D'URGENCE (1ÈRE APPRÉCIATION):

**«POUR UNE MOBILITÉ DURABLE»
MONSIEUR (OU MADAME) TRABOULE**

THÈME : MOBILITÉ DOUCE

1. CODE CC:

CC-M-2

2. TITRE DU PROJET:

Monsieur (ou Madame) Traboule

3. OBJECTIF(S):

Valoriser les chemins piétons, les raccourcis hors des voies de circulation et les itinéraires bucoliques

4. DESCRIPTION DU PROJET:

A/ Répertorier les chemins piétons directs hors des voies de circulation, les signaler et en faire une carte (y compris les moyens mécaniques dans les immeubles).
B/ Rendre les itinéraires cohérents.
C/ Lutter en permanence pour rouvrir les passages fermés et élargir les réseaux.
D/ Le cas échéant renforcer les servitudes de passage existantes ou en créer de nouvelles sur le domaine privé.
E/ Pour des raisons de sécurité, certains itinéraires pourraient être fermés la nuit (exemple des traboules dans la vieille ville de Lyon).

5. LOCALISATION:

6. CODES AI DE RÉFÉRENCE:

7. INDICATIONS POUR LA MISE EN ŒUVRE:

Quoi	Qui	Comment	Localisation

8. CONDITIONS DE RÉALISATION:

9. RESSOURCES:

10. LIENS AVEC D'AUTRES PROJETS (OU D'AUTRES CC):

11. REMARQUES:

12. IMPORTANCE (1ÈRE APPRÉCIATION):

13. DEGRÉ D'URGENCE (1ÈRE APPRÉCIATION):

«POUR UNE MOBILITÉ DURABLE»
DES COULEES SECURISÉES POUR LES ENGINs NON MOTORISÉS DANS LE SENS DE LA PENTE

THÈME : MOBILITÉ DOUCE

1. CODE CC:

CC-M-3

2. TITRE DU PROJET:

Des coulées sécurisées pour les engins non motorisés dans le sens de la pente

3. OBJECTIF(S):

Favoriser les déplacements qui utilisent la pente sur plusieurs couloirs mixtes continus du haut en bas de la ville comprenant :

- A. TP éventuellement
- B. vélos
- C. rollers
- D. etc.

4. DESCRIPTION DU PROJET:

Il s'agit de modes de déplacement individuels légers et pas seulement de loisirs.

Promouvoir la complémentarité avec les transports publics pour la montée.

Attention à prévoir des arrêts de bus qui ne masquent pas les passages piétons.

Modalités de cohabitation avec les taxis à préciser.

Réaliser un projet-pilote à la rue de la Borde : Ce quartier est caractérisé par la mixité du trafic et la densité d'habitation. Nous proposons de rendre le quartier plus convivial en créant un couloir mixte expérimental TP, vélos, rollers, etc. à la descente avec évitement aux arrêts de bus (p. ex. arrêts en «demi-baignoire»). Sur la place du Tunnel, prévoir d'aménager en site propre une piste de ralentissement des engins non motorisés.

5. LOCALISATION:

Projet pilote: réalisation d'un couloir mixte sécurisé à la rue de la Borde

Autres suggestions d'itinéraires coulées naturelles:

- 1) Rte de Berne – Sallaz – Beaumont – (Bugnon) – Place de l'Ours – Caroline – Langallerie – (Mont Repos) – Bellefontaine – Gare – Av. d'Ouchy
- 2) Le Mont – Aloys-Fauquez – Borde – Rue du Tunnel – St.Laurent
- 3) Blécherette – Caserne – Beaulieu – Chauderon – Pont Chauderon – Ruchonnet – Av. Fraisse – Av. du Mont d'Or – Figuiers – Maladière
- 4) Av. du Grey
- 5) Av. du Théâtre - av d'Ouchy
- 6) Chauderon – Av. de Morges – Renens (Rte de Lausanne)
- 7) Chauderon – Tivoli – Av. de Provence – Vallée de la jeunesse
- 8) Bord du lac

Nœuds (possibilité de changer de «coulée») Stations intermédiaires entre les coulées du haut de la ville et celles du bas:

- Bel-Air – Grand Pont – St François
- Bel-Air – Chauderon

6. CODES AI DE RÉFÉRENCE:

--

7. INDICATIONS POUR LA MISE EN ŒUVRE:

Quoi	Qui	Comment	Localisation

8. CONDITIONS DE RÉALISATION:

Accord avec les TL
Régler la cohabitation avec les taxis empruntant les couloirs de bus

9. RESSOURCES:

--

10. LIENS AVEC D'AUTRES PROJETS (OU D'AUTRES CC):

Coordination à faire avec la CC-Transports publics

11. REMARQUES:

La sécurité de tous les usagers doit rester un critère primordial lors de la mise en œuvre
Sensibiliser les utilisateurs au problème de la responsabilité civile

12. IMPORTANCE (1ÈRE APPRÉCIATION):

--

13. DEGRÉ D'URGENCE (1ÈRE APPRÉCIATION):

--

**«POUR UNE MOBILITÉ DURABLE»
PÉDIBUS**

THÈME : SÉCURITÉ

1. CODE CC:

CC-M-4

2. TITRE DU PROJET:

Pédibus

3. OBJECTIF(S):

Encourager les Pédibus

4. DESCRIPTION DU PROJET:

Augmenter et encourager les pédibus en donnant les moyens d'exister aux différentes lignes grâce à l'engagement d'un coordinateur par collège (voir exemple du coordinateur de Montriond).

5. LOCALISATION:

Tous les collèges

6. CODES AI DE RÉFÉRENCE:

AI 3-5.4

7. INDICATIONS POUR LA MISE EN ŒUVRE:

Quoi	Qui	Comment	Localisation

8. CONDITIONS DE RÉALISATION:

9. RESSOURCES:

10. LIENS AVEC D'AUTRES PROJETS (OU D'AUTRES CC):

11. REMARQUES:

12. IMPORTANCE (1ÈRE APPRÉCIATION):

13. DEGRÉ D'URGENCE (1ÈRE APPRÉCIATION):

«POUR UNE MOBILITÉ DURABLE»

RESPECT DES RÈGLES DE LA CIRCULATION EN FAVEUR DE LA SÉCURITÉ DES PIÉTONS ET DES VÉHICULES NON MOTORISÉS

THÈME : SÉCURITÉ

1. CODE CC:

CC-M-5

2. TITRE DU PROJET:

Respect des règles de la circulation en faveur de la sécurité des piétons et des véhicules non motorisés

3. OBJECTIF(S):

Faire respecter les règles de la circulation par une présence humaine

4. DESCRIPTION DU PROJET:

Mesures :

- La ville doit augmenter l'utilisation de voitures radar qui circulent aussi bien le jour et que la nuit pour les contrôles de vitesse.
- Elargir les compétences des contractuels à la sécurité des piétons, notamment pour le respect de la « priorité piétons ».
- Améliorer la planification des tournées des contractuels (gardes de parc) par rapport aux lieux et heures sensibles (sécurité des piétons, enfants sur le chemin de l'école, etc.).
- Education des automobilistes renforcée surtout par des campagnes publicitaires.

5. LOCALISATION:

Partout

6. CODES AI DE RÉFÉRENCE:

AI 2a-5.11

7. INDICATIONS POUR LA MISE EN ŒUVRE:

Quoi	Qui	Comment	Localisation

8. CONDITIONS DE RÉALISATION:

9. RESSOURCES:

10. LIENS AVEC D'AUTRES PROJETS (OU D'AUTRES CC):

11. REMARQUES:

La répression ne doit pas faire oublier la sensibilisation et l'éducation des usagers: un volet prévention doit compléter le volet répressif

12. IMPORTANCE (1ÈRE APPRÉCIATION):

13. DEGRÉ D'URGENCE (1ÈRE APPRÉCIATION):

**«POUR UNE MOBILITÉ DURABLE»
SÉCURITÉ DANS LES ZONES PIÉTONNES**

THÈME : SÉCURITÉ

1. CODE CC:

CC-M-6

2. TITRE DU PROJET:

Sécurité dans les zones piétonnes

3. OBJECTIF(S):

Augmenter la sécurité et le confort pour les piétons dans les zones piétonnes

4. DESCRIPTION DU PROJET:

- A certaines heures, la circulation de taxis, de livreurs et de riverains est autorisée dans les zones piétonnes. Il faudrait y faire respecter les règles de la circulation, en particulier la limitation de vitesse qui est celle au pas ! Ex. l'axe Rue de l'Ale – St. Laurent est utilisé comme raccourci, durant la nuit, par les taxis qui y circulent parfois très vite.
- Lutter contre la circulation « clandestine » dans ces zones. Ex. la Rue de la Tour qui est utilisée jour et nuit par une grande circulation « clandestine », ainsi que par les taxis et les livreurs qui y roulent parfois très vite.
- Empêcher toute circulation de transit durant la nuit, y compris les taxis (sauf les courses destinées à cette zone).
- Mesure: placer des bornes mobiles (à clé) à chaque bout de rue et/ou augmenter la présence de contractuels.
- Sanctionner les comportements inappropriés des ayant-droit dans les zones piétonnes (y c. les taxis): incivilité, vitesse excessive, mise en danger des autres usagers.

5. LOCALISATION:

Zones piétonnes du centre-ville

6. CODES AI DE RÉFÉRENCE:

AI 9bis-5.51, AI 9a-5.42

7. INDICATIONS POUR LA MISE EN ŒUVRE:

Quoi	Qui	Comment	Localisation
Sécurité et confort augmentée des piétons dans les zones piétonnes		Placer des bornes mobiles (à clé) à chaque bout de rue et/ou augmenter la présence de contractuels. Empêcher la circulation durant la nuit (sauf les courses de taxi destinée à cette zone)	Axe Rue de l'Ale – Grand-Pont, Axe Rue St-Laurent – Place de la Palud, Axe Place de la Riponne – Place de la Palud, Axe Rue Mercerie – Place de la Palud, Rue de la Tour

8. CONDITIONS DE RÉALISATION:

9. RESSOURCES:

10. LIENS AVEC D'AUTRES PROJETS (OU D'AUTRES CC):

11. REMARQUES:

12. IMPORTANCE (1ÈRE APPRÉCIATION):

13. DEGRÉ D'URGENCE (1ÈRE APPRÉCIATION):

**«POUR UNE MOBILITÉ DURABLE»
PRIORITÉ AUX ENFANTS DEVANT LES ÉCOLES**

THÈME : SÉCURITÉ

1. CODE CC:

CC-M-7

2. TITRE DU PROJET:

Priorité aux enfants devant les écoles

3. OBJECTIF(S):

Sécuriser les alentours de toutes les écoles, y compris sur les routes principales

4. DESCRIPTION DU PROJET:

Idées de mesures :

- Eviter la pose et la reprise des enfants en 2^{ème} file et plus.
- Une signalisation améliorée et répétitive, p.ex. des panneaux lumineux clignotants.
- Radars autour des écoles lors des heures d'entrée et de sortie de classes.
- Contractuels autour des écoles lors des heures d'entrée et de sortie de classes pour les aspects de stationnement.
- Feux à la demande, synchronisés et plus longs pour favoriser la traversée des piétons aux passages.
- Surélever les passages piétons sans feux.
- Développer le système des aides volontaires pour sécuriser la traversée des enfants, par exemple sur le principe du Pédibus.

5. LOCALISATION:

Devant toutes les écoles

6. CODES AI DE RÉFÉRENCE:

AI 2a-5.11, AI 9bis-5.51, AI 9bis-5.52

7. INDICATIONS POUR LA MISE EN ŒUVRE:

Quoi	Qui	Comment	Localisation

8. CONDITIONS DE RÉALISATION:

9. RESSOURCES:

10. LIENS AVEC D'AUTRES PROJETS (OU D'AUTRES CC):

11. REMARQUES:

12. **IMPORTANCE (1ÈRE APPRÉCIATION):**

13. **DEGRÉ D'URGENCE (1ÈRE APPRÉCIATION):**

**«POUR UNE MOBILITÉ DURABLE»
CRÉER DES ZONES DE RENCONTRE DANS DES QUARTIERS D'HABITATION**

THÈME : LIMITATIONS DE VITESSE

1. CODE CC:

CC-M-8

2. TITRE DU PROJET:

Créer des zones de rencontre dans des quartiers d'habitation

3. OBJECTIF(S):

Restituer l'espace de la rue à des activités conviviales

4. DESCRIPTION DU PROJET:

Créer 3-5 zones de rencontre pilotes dans des quartiers à caractéristiques différentes, avec l'accord des habitants

5. LOCALISATION:

Par exemple: quartier des Fleurettes et autres localisations à préciser

6. CODES AI DE RÉFÉRENCE:

7. INDICATIONS POUR LA MISE EN ŒUVRE:

Quoi	Qui	Comment	Localisation
Signalisation et aménagements	En collaboration avec les habitants		

8. CONDITIONS DE RÉALISATION:

Intérêt des habitants à la création d'une telle zone

9. RESSOURCES:

10. LIENS AVEC D'AUTRES PROJETS (OU D'AUTRES CC):

CC-Vivre ensemble, CC-Politique de proximité

11. REMARQUES:

Dans le quartier des Fleurettes et environs, une démarche est en cours dans ce sens. Des habitants très motivés et déjà mobilisés par le projet sont prêts à le mettre en pratique dès maintenant.

Les résultats de l'expérience envisagée à la Cité ne peuvent être transposés à une zone de rencontre dans un quartier d'habitation, d'où l'importance d'en créer en parallèle.

12. IMPORTANCE (1ÈRE APPRÉCIATION):

13. DEGRÉ D'URGENCE (1ÈRE APPRÉCIATION):

«POUR UNE MOBILITÉ DURABLE»

CRÉER DES ZONES DE RENCONTRE DANS DES QUARTIERS COMMERCIAUX OU TOURISTIQUES

THÈME : LIMITATIONS DE VITESSE

1. CODE CC:

CC-M-9

2. TITRE DU PROJET:

Créer des zones de rencontres dans des quartiers commerciaux ou touristiques

3. OBJECTIF(S):

Favoriser la vie urbaine

4. DESCRIPTION DU PROJET:

Créer 2-3 zones pilotes dans des quartiers à caractéristiques différentes avec l'accord des habitants et commerçants

5. LOCALISATION:

Par exemple: Ouchy, Bd de Grancy et autres localisations à préciser

6. CODES AI DE RÉFÉRENCE:

7. INDICATIONS POUR LA MISE EN ŒUVRE:

Quoi	Qui	Comment	Localisation

8. CONDITIONS DE RÉALISATION:

9. RESSOURCES:

10. LIENS AVEC D'AUTRES PROJETS (OU D'AUTRES CC):

11. REMARQUES:

12. IMPORTANCE (1ÈRE APPRÉCIATION):

13. DEGRÉ D'URGENCE (1ÈRE APPRÉCIATION):

**«POUR UNE MOBILITÉ DURABLE»
FONCTIONNAIRES COMMUNAUX PENDULAIRES SELON AGENDA 21**

THÈME: DIMINUER LES TIM

1. CODE CC:

CC-M-10

2. TITRE DU PROJET:

Fonctionnaires communaux pendulaires selon Agenda 21

3. OBJECTIF(S):

Réduire les TIM des fonctionnaires communaux pendulaires

4. DESCRIPTION DU PROJET:

Limiter la mise à disposition de places de stationnement par la ville à ses fonctionnaires communaux qui viennent travailler en voiture privée sans en avoir impérativement besoin pour leurs missions professionnelles.

- Encourager l'usage des parkings d'échange par les fonctionnaires pendulaires de la ville.
- Co-voiturage à favoriser entre fonctionnaires communaux, p. ex. par un site web permettant d'offrir / de trouver des offres de co-voiturage, et/ou par d'autres moyens de communication.
- Favoriser les voitures pleines, notamment en proposant des places de stationnement aux fonctionnaires venant travailler en ville à plusieurs dans la même voiture.
- Examiner à chaque fois la nécessité d'utilisation des véhicules privés des fonctionnaires communaux (vérification de la clause de besoin).
- Limiter les places disponibles et encourager l'usage des parkings d'échange par les fonctionnaires.
- Mettre à disposition en priorité ces places à des TIM performants : *Mobility*, voitures utilisées pour le co-voiturage.
- Aligner le coût de location des places sur domaine communal au coût des places semblables sur domaine privé.

5. LOCALISATION

Toutes les places de stationnement du domaine privé de la ville mises à disposition des fonctionnaires, y compris les enseignants

6. Codes AI de référence:

AI 7a-5.42

7. INDICATIONS POUR LA MISE EN ŒUVRE:

Quoi	Qui	Comment	Localisation

8. CONDITIONS DE RÉALISATION:

9. RESSOURCES:

10. LIENS AVEC D'AUTRES PROJETS (OU D'AUTRES CC):

CC-M-11: Encourager le co-voiturage

11. REMARQUES:

12. IMPORTANCE (1ÈRE APPRÉCIATION):

13. DEGRÉ D'URGENCE (1ÈRE APPRÉCIATION):

**«POUR UNE MOBILITÉ DURABLE»
ENCOURAGER LE CO-VOITURAGE**

THÈME: DIMINUER LES TIM

1. CODE CC:

CC-M-11

2. TITRE DU PROJET:

Encourager le co-voiturage

3. OBJECTIF(S):

Favoriser le co-voiturage des pendulaires travaillant à Lausanne

4. DESCRIPTION DU PROJET:

Mettre en place un site Internet efficace permettant de mettre en relation (offre et demande) les pendulaires se rendant à Lausanne, ainsi que d'autres moyens de communication pour faciliter le co-voiturage.

Faire une campagne de communication pour faire connaître le site Internet et promouvoir l'attractivité du concept, notamment auprès des fonctionnaires (commune et canton) pendulaires.

Développer des mesures d'encouragement pour le co-voiturage.

A réexaminer: la question des assurances pour les passagers et les conditions cadres pour le co-voiturage.

5. LOCALISATION:

Toute la ville et tous les pendulaires travaillant en ville

6. CODES AI DE RÉFÉRENCE:

AI 5bis – 5.4, AI 8 – 5.3

7. INDICATIONS POUR LA MISE EN ŒUVRE:

Quoi	Qui	Comment	Localisation

8. CONDITIONS DE RÉALISATION:

9. RESSOURCES:

10. LIENS AVEC D'AUTRES PROJETS (OU D'AUTRES CC):

CC-M-10: Fonctionnaires communaux pendulaires selon Agenda 21

11. REMARQUES:

12. IMPORTANCE (1ÈRE APPRÉCIATION):

13. DEGRÉ D'URGENCE (1ÈRE APPRÉCIATION):

**«POUR UNE MOBILITÉ DURABLE»
FAVORISER LA FLUIDITÉ DES PIÉTONS ET LEUR CONFORT**

THÈME: DIMINUER LES TIM

1. CODE CC:

CC-M-12

2. TITRE DU PROJET:

Favoriser la fluidité des piétons et leur confort

3. OBJECTIF(S):

Créer et renforcer les possibilités pour les piétons de traverser en toute tranquillité et sécurité, en particulier dans les quartiers fortement habités et commerçants soumis à une pression des TIM

4. DESCRIPTION DU PROJET:

- A. Mettre en place des traversées piétonnes aux endroits déficitaires.
- B. Améliorer l'éclairage spécifique des passages piétons.
- C. Permettre la traversée diagonale des carrefours.
- D. Feux: priorité aux piétons.
- E. Allonger la durée des feux pour les piétons.
- F. Multiplier les îlots au milieu de la chaussée.

5. LOCALISATION:

Exemples de localisations:

Rte de Berne
Av. des Figuiers
Av. de Rhodanie
Rte de la Maladière
Av. du Grey
Rte de Genève
Rue de la Borde
Pl. Chauderon
Av. Tivoli – av. de Provence
Pont-de-Chailly
Place de la Sallaz
Etc.

6. CODES AI DE RÉFÉRENCE:

7. INDICATIONS POUR LA MISE EN ŒUVRE:

Quoi	Qui	Comment	Localisation

8. CONDITIONS DE RÉALISATION:

9. RESSOURCES:

10. LIENS AVEC D'AUTRES PROJETS (OU D'AUTRES CC):

11. REMARQUES:

12. IMPORTANCE (1ÈRE APPRÉCIATION):

13. DEGRÉ D'URGENCE (1ÈRE APPRÉCIATION):

**«POUR UNE MOBILITÉ DURABLE»
MOBILITÉ, LA VOITURE AVEC PARCIMONIE**

THÈME: DIMINUER LES TIM

1. CODE CC:

CC-M-13

2. TITRE DU PROJET:

Mobilité, la voiture avec parcimonie

3. OBJECTIF(S):

Faciliter, promouvoir et favoriser le «car sharing» (auto-partage) afin de diminuer le transport individuel motorisé

4. DESCRIPTION DU PROJET:

- A. Faciliter
Mise à disposition gratuite par la ville de places de parcs (sur son parc immobilier privé), en faveur de *Mobility*, pour étoffer l'offre et la rendre plus attractive.
- B. Promouvoir
Favoriser la distribution de la documentation *Mobility* aux personnes en attente d'un macaron de parking et aux nouveaux habitants, par l'intermédiaire de la ville. Information large des avantages de *Mobility* aux locataires des immeubles locatifs appartenant à la ville / à sa caisse de pension.
- C. Inciter l'administration communale à adopter le passage de la plus grande partie possible de son parc véhicule en «business car sharing» (sur l'exemple du DINF) en adhérant à *Mobility*.
- D. Limiter l'utilisation de voitures privées par les fonctionnaires dans le cadre de leurs activités professionnelles en faisant appel à l'offre de *Mobility* «business car sharing».
- E. Promouvoir la démarche auprès des entreprises privées (à l'instar de Bonard & Gardel, Urbaplan, la Loterie Romande, etc.).

5. LOCALISATION:

Endroits stratégiques à convenir selon densité de population, en partenariat avec *Mobility*, en accordant une attention particulière aux stationnements disponibles dans les immeubles locatifs appartenant à la ville / à sa caisse de pension

6. CODES AI DE RÉFÉRENCE:

AI 8-5.2, AI 8-5.3, AI 10-5.32, AI 3-5.73, AI 7a-5.43, AI 8-5.3

7. INDICATIONS POUR LA MISE EN ŒUVRE:

Quoi	Qui	Comment	Localisation

8. CONDITIONS DE RÉALISATION:

9. RESSOURCES:

10. LIENS AVEC D'AUTRES PROJETS (OU D'AUTRES CC):

11. REMARQUES:

Chaque habitant qui opte pour le car sharing se libère de l'investissement que représentent l'achat et l'entretien d'une voiture privée. Il est alors libre de choisir le transport adéquat pour chaque trajet. *Mobility* compte une voiture pour 20 utilisateurs => diminution des TIM

12. IMPORTANCE (1ÈRE APPRÉCIATION):

13. DEGRÉ D'URGENCE (1ÈRE APPRÉCIATION):

**«POUR UNE MOBILITÉ DURABLE»
ROULER VERT – RESPIRER L’AIR**

THÈME: DIMINUER LES TIM

1. CODE CC:

CC-M-14

2. TITRE DU PROJET:

Rouler vert – Respirer l’air

3. OBJECTIF(S):

Encourager les véhicules à énergie renouvelable

4. DESCRIPTION DU PROJET:

Favoriser l’implantation de points de service d’énergies renouvelables (p. ex. biogaz).
Offrir un macaron de parcage aux voitures respectant l’environnement.

5. LOCALISATION:

Toute la ville

6. CODES AI DE RÉFÉRENCE:

AI 9bis-5.53

7. INDICATIONS POUR LA MISE EN ŒUVRE:

Quoi	Qui	Comment	Localisation

8. CONDITIONS DE RÉALISATION:

9. RESSOURCES:

10. LIENS AVEC D’AUTRES PROJETS (OU D’AUTRES CC):

11. REMARQUES:

12. IMPORTANCE (1ÈRE APPRÉCIATION):

13. DEGRÉ D’URGENCE (1ÈRE APPRÉCIATION):

**«POUR UNE MOBILITÉ DURABLE»
PARCAGE DANS LES QUARTIERS**

THÈME: PARCAGE

1. CODE CC:

CC-M-15

2. TITRE DU PROJET:

Parcage dans les quartiers

3. OBJECTIF(S):

Favoriser les places de parc aux entrées des quartiers

4. DESCRIPTION DU PROJET:

Créer un maximum de places de parc dans les entrées des quartiers, ce qui permet:
 de diminuer le transit dans le quartier ;
 de marquer la transition entre la route et l'entrée dans la zone de quartier ;
 un effet ralentisseur .

Les places créées dans les entrées libèrent des espaces dans le quartier pour des aménagements conviviaux (installation de bancs, de bacs à fleurs, de lieux agréables pour s'arrêter et échanger entre piétons...).

5. LOCALISATION

Zones 30 km/h
 Zones de rencontre

6. CODES AI DE RÉFÉRENCE:

7. INDICATIONS POUR LA MISE EN ŒUVRE:

Quoi	Qui	Comment	Localisation

8. CONDITIONS DE RÉALISATION:

9. RESSOURCES:

10. LIENS AVEC D'AUTRES PROJETS (OU D'AUTRES CC):

11. REMARQUES:

Tenir compte de cette proposition lors de la création de nouveaux quartiers.

12. IMPORTANCE (1ÈRE APPRÉCIATION):

13. DEGRÉ D'URGENCE (1ÈRE APPRÉCIATION):

«POUR UNE MOBILITÉ DURABLE»
TRANSPARENCE DE LA MUNICIPALITÉ EN MATIÈRE DE POLLUTION DE L'AIR

THÈME : FLUIDIFICATION ET NUISANCES

1. CODE CC:

CC-M-16

2. TITRE DU PROJET:

Transparence de la Municipalité en matière de pollution de l'air

3. OBJECTIF(S):

Informar largement sur les taux de pollution de l'air à Lausanne

4. DESCRIPTION DU PROJET:

La Municipalité doit se doter d'instruments de mesure de la pollution de l'air. En cas d'alerte (valeurs critiques et d'alarme), la population doit être immédiatement informée. Des mesures adéquates doivent être prises (limitation du trafic motorisé par exemple)

5. LOCALISATION:

6. CODES AI DE RÉFÉRENCE:

7. INDICATIONS POUR LA MISE EN ŒUVRE:

Quoi	Qui	Comment	Localisation
Instruments de mesure de la pollution de l'air	Administration communale	Crédit municipal	
Mesure de la pollution	Administration communale		
Communication des valeurs à la population	Médias (y.c. internet)	Bulletins quotidiens	
Mise en place de mesures adéquates	Police et services concernés		

8. CONDITIONS DE RÉALISATION:

9. RESSOURCES:

10. LIENS AVEC D'AUTRES PROJETS (OU D'AUTRES CC):

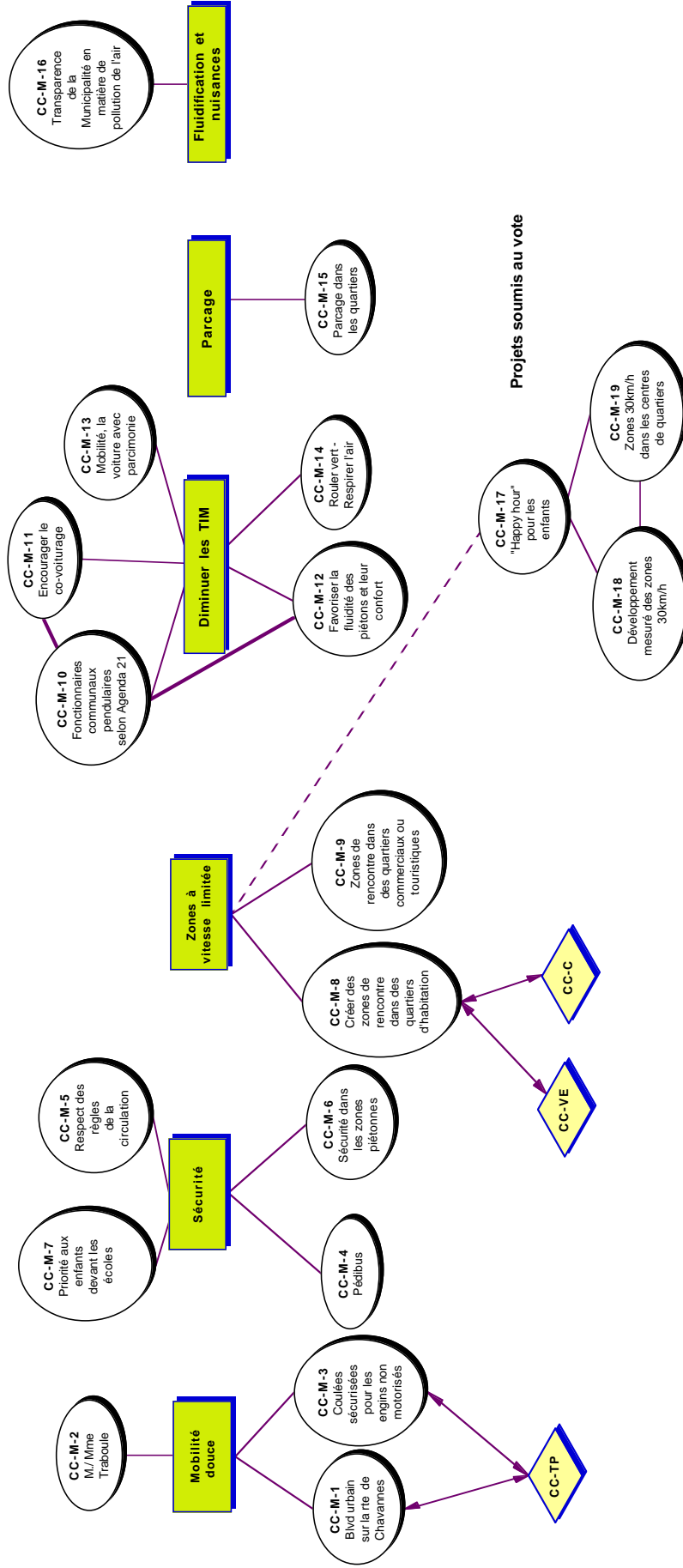
11. REMARQUES:

12. IMPORTANCE (1ÈRE APPRÉCIATION):

13. DEGRÉ D'URGENCE (1ÈRE APPRÉCIATION):

CC «Pour une mobilité durable»

Projets consensuels



**«POUR UNE MOBILITÉ DURABLE»
«HAPPY HOUR» POUR LES ENFANTS**

THÈME : MOBILITÉ DOUCE

1. CODE CC:

CC-M-17 *(fiche mise au vote: 14 pour, 0 abstention, 3 contre)*

2. TITRE DU PROJET:

«Happy hour» pour les enfants

3. OBJECTIF(S):

Sécuriser le chemin de l'école, en réduisant la vitesse des véhicules aux heures critiques pour les écoliers, et notamment lorsque la luminosité est mauvaise

4. DESCRIPTION DU PROJET:

Limitier la vitesse à 30km/h sur tout le périmètre habité de la ville, aux heures sensibles, soit de 7h00 à 8h30, de 11h30 à 12h30, de 13h30 à 14h00 et de 15h30 à 17h00 les jours ouvrables.

5. LOCALISATION:

Toutes les zones habitées de la ville

6. CODES AI DE RÉFÉRENCE:

7. INDICATIONS POUR LA MISE EN ŒUVRE:

Quoi	Qui	Comment	Localisation

8. CONDITIONS DE RÉALISATION:

9. RESSOURCES:

10. LIENS AVEC D'AUTRES PROJETS (OU D'AUTRES CC):

11. REMARQUES:

On relève que la plupart des axes routiers principaux sont utilisés aussi massivement par les enfants sur le chemin de l'école que par les TIM et TP.

12. IMPORTANCE (1ÈRE APPRÉCIATION):

13. DEGRÉ D'URGENCE (1ÈRE APPRÉCIATION):

**«POUR UNE MOBILITÉ DURABLE»
DÉVELOPPEMENT MESURÉ DES ZONES 30 KM/H**

THÈME: LIMITATIONS DE VITESSE

1. CODE CC:

CC-M-18 *(fiche mise au vote: 3 pour, 2 abstentions, 12 contre)*

2. TITRE DU PROJET:

Développement mesuré des zones 30 km/h

3. OBJECTIF(S):

Un développement mesuré des zones 30 km/h

4. DESCRIPTION DU PROJET:

La création de nouvelles zones 30 km/h doit répondre à des conditions. Elle doit être envisagée:

- sur les routes sinueuses, étroites, raides ou sans visibilité (ex.: av. Vulliemin);
- dans les quartiers résidentiels, si les riverains (habitants et commerçants) l'acceptent;
- lorsque les bordiers le demandent, et après examen de faisabilité par l'administration communale.

Une évaluation systématique de la demande de zones 30 km/h en ville de Lausanne serait souhaitable, p. ex. en envoyant un petit questionnaire annexé aux factures des services industriels.

5. LOCALISATION:

6. CODES AI DE RÉFÉRENCE:

AI 1-5.21, AI 10-5.32, AI 11-5.3, AI 2bis-5.31, AI 2a-5.11, AI 4-5.7, AI 5bis-5.4, AI 5a-5.21, AI 7bis-5.11, AI 7a-5.42, AI 8-5.3, AI 9bis-5.41, AI 9bis-5.51, AI 9bis-5.43, AI 9a-5.42, AI 8-5.2

7. INDICATIONS POUR LA MISE EN ŒUVRE:

Quoi	Qui	Comment	Localisation

8. CONDITIONS DE RÉALISATION:

9. RESSOURCES:

10. LIENS AVEC D'AUTRES PROJETS (OU D'AUTRES CC):

11. REMARQUES:

La généralisation des zones 30 km/h en-dehors des grands axes, et notamment là où il y a beaucoup de piétons (zones de commerce) ainsi que devant les écoles, n'a pas fait l'objet d'un consensus. Toutefois, cette mesure ayant été proposée dans plusieurs ateliers d'innovation (réf.: AI 11-5.3 / AI 5bis-5.4 / AI 5a-5.21 / AI 8-5.3 / AI 8-5.2), et ayant recueilli l'adhésion d'une forte majorité au sein de la conférence de consensus «Pour une mobilité durable», cela doit être mentionné dans le rapport de synthèse de cette conférence.

12. IMPORTANCE (1ÈRE APPRÉCIATION):

13. DEGRÉ D'URGENCE (1ÈRE APPRÉCIATION):

**«POUR UNE MOBILITÉ DURABLE»
ZONES 30 KM/H DANS LES CENTRES DE QUARTIERS**

THÈME: LIMITATIONS DE VITESSE

1. CODE CC:

CC-M-19 *(fiche mise au vote: 14 pour, 0 abstention, 3 contre)*

2. TITRE DU PROJET:

Zones 30 km/h dans les centres de quartiers

3. OBJECTIF(S):

Développer les zones 30 km/h dans les centres de quartiers

4. DESCRIPTION DU PROJET:

Tous les ateliers d'innovation ont montré une grande préoccupation aux nuisances du trafic (bruit, pollution de l'air, sécurité etc.) et ont proposé une extension importante des zones 30.

En complément du programme déjà réalisé et en voie de réalisation par la ville, nous proposons d'introduire une réflexion sur les centres de quartiers, qui ressemblent à des centres de villages de petites communes vaudoises et qui posent souvent des problèmes de pression du trafic sur la mobilité douce et sur les activités commerciales dans des conditions accueillantes.

Réaménager les rues-places au centre des quartiers en limitant la vitesse à 30 km/h et en favorisant les traversées piétonnes et l'exploitation du domaine public par les commerces locaux (terrasses de cafés, prolongement du commerce par des stands dans la rue, etc.).

Pour favoriser la mise en place de l'animation commerçante dans ces secteurs, des conditions financières stimulantes devraient être offertes par la Police du commerce.

5. LOCALISATION:

Avenue de Cour (giratoire Figuiers à place de Milan)
Pont-de-Chailly et rue du Temple
Place de la Sallaz
Rue du Tunnel

6. CODES AI DE RÉFÉRENCE:

AI 1-5.21, AI 10-5.32, AI 11-5.3, AI 2bis-5.31, AI 2a-5.11, AI 4-5.7, AI 5bis-5.4, AI 5a-5.21, AI 7bis-5.11, AI 7a-5.42, AI 8-5.3, AI 9bis-5.41, AI 9bis-5.51, AI 9bis-5.43, AI 9a-5.42, AI 8-5.2

7. INDICATIONS POUR LA MISE EN ŒUVRE:

Quoi	Qui	Comment	Localisation

8. CONDITIONS DE RÉALISATION:

9. RESSOURCES:

10. LIENS AVEC D'AUTRES PROJETS (OU D'AUTRES CC):

11. REMARQUES:

La généralisation des zones 30 km/h en-dehors des grands axes, et notamment là où il y a beaucoup de piétons (zones de commerce) ainsi que devant les écoles, n'a pas fait l'objet d'un consensus. Toutefois, cette mesure ayant été proposée dans plusieurs ateliers d'innovation (réf.: AI 11-5.3 / AI 5bis-5.4 / AI 5a-5.21 / AI 8-5.3 / AI 8-5.), et ayant recueilli l'adhésion d'une forte majorité au sein de la conférence de consensus «Pour une mobilité durable», cela doit être mentionné dans le rapport de synthèse de cette conférence.

12. IMPORTANCE (1ÈRE APPRÉCIATION):

13. DEGRÉ D'URGENCE (1ÈRE APPRÉCIATION):



Membres de la Conférence de consensus «Pour une mobilité durable»

Nom	Prénom	Association / Atelier d'innovation (AI)
1.ALONSO	Sindo	ATE*
2.BEAUD	Cédric	La Fièvre*
3.BÉRARD	Marlène	A14 Borde, Bellevaux, Vinet, Pontaise
4.BIGOT	Emmanuelle	La Fièvre*
5.BOILLAT	Laurence	A16 Bossons, Blécherette, Bealieur, Grey, Boisy
6. BONANOMI	Lydia	Droit de Cité
7.BUTIKOFER	Serge	Mobility
8.CLERC	Aline	Cyclic*
9.CORBAZ	Monique	Pedibus
10. DOEPPER	Ulrich	ATE*
11.FREHNER	Béatrice	A11 La Sallaz Vennes
12.GOSSWEILER	Kyril	A17 Sous Gare, Ouchy
13.GRAND	Olivier	A18 Bourdonnette, Malley, Cour
14.GUIRAUD	Eliane	Société de développement de l'Est
15.PETTER	Pascal	ACS
16.ROCHAT	Christine	Cyclic*
17.SALATHE	Jacqueline	A19 Centre
18.SCHMIDT	Pascal	Quartier Cour Primerose
19.TRIVELLI	Laurent	A13 Chailly, Rovéréaz, Praz-Séchaud
20.TUBANDT	Nadine	A15 Maupas, Valency
21.WILD	Gaëtan	Théâtre Forum

* Ces personnes se sont relayées pour représenter l'association.