



## **Mobilité durable II**

Préavis N° 2026 / 07

Lausanne, le 5 mars 2026

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs,

### **1. Résumé**

Par le biais de ce préavis, la Municipalité sollicite auprès du Conseil communal un crédit de CHF 4 millions pour financer les mesures et projets nécessaires à l'atteinte de l'objectif « vers une mobilité active et apaisée » et celles en faveur du report modal vers la mobilité active et les transports publics du Plan climat et du Plan directeur communal (PDCom).

Ce préavis s'inscrit dans la continuité du préavis N° 2023/26 « Mobilité durable I », dont un premier bilan est également présenté ici. Les mesures pour lesquelles des financements sont demandés sont structurées autour de cinq axes : mobilité active (marche, vélo), transports publics, modération des transports individuels motorisés (TIM) et accessibilité, sécurité routière – vision zéro morts ou blessés graves, accompagnement au changement.

Le présent préavis participe à la mise en œuvre des objectifs suivants du programme de législature :

- 3. Vers une mobilité active & apaisée
- 4. Des espaces publics transformés & agréables

### **2. Objet du préavis**

Ce préavis sollicite l'octroi d'un crédit de CHF 4 millions afin de financer les différents projets nécessaires pour atteindre les objectifs de mobilité présentés en détail dans le préavis Mobilité durable I. Les mesures et projets financés par le présent préavis permettent également de faire avancer Lausanne vers ses objectifs dans le domaine de la mobilité, comme préconisé par le Plan climat. Le préavis permet de financer notamment :

- la réalisation d'aménagements en faveur de la continuité cyclable sur les axes principaux ou secondaires de la hiérarchie vélo et la création d'une vélostation au centre-ville ;
- l'amélioration de l'offre et de l'attractivité des lignes de bus et de leurs arrêts ;
- les études et analyses nécessaires du schéma de circulation de la ville notamment afin de diminuer le trafic de transit ;
- l'étude et déploiement de nouvelles zones modérées à 30km/h sur les zones particulières identifiées dans la hiérarchie routière ;
- l'étude de nouvelles zones de rencontre dans les quartiers ;
- le traitement des principaux points noirs sécuritaires du réseau routier lausannois ;
- la mise en place d'une politique d'accompagnement au changement en matière de mobilité durable.

### 3. Point de situation sur le préavis mobilité durable I

À ce stade environ 81% du budget prévu dans le préavis Mobilité durable I est alloué à des projets démarrés. Certains sont finalisés, d'autres en passe de l'être et certains sont au stade de l'étude avant concrétisation du projet. Le détail de la répartition des coûts est présenté en annexe.

Parmi les réalisations déjà mises en service on peut en particulier souligner :

- l'itinéraire vélo aux Hautes Écoles sur les avenues de Provence et du Chablais ;
- l'aménagement vélo sur la route d'Oron ;
- la modération de certains axes principaux à 30 km/h comme l'avenue des Bergières, l'avenue de Cour et Denantou, l'avenue de la Harpe, etc. ;
- les améliorations pour la progression des bus sur l'axe Béthusy ou la rue de la Borde ;
- le projet pilote des vélobox.

Plusieurs études ont également été financées par le préavis, telles que :

- une étude sur les franchissements et ascenseurs nécessaires pour la mobilité active, afin d'intégrer dans le PALM 2025 des demandes de cofinancement de mesures réalistes dont la faisabilité a pu être vérifiée ;
- des analyses des accidents récurrents sur les points noirs de sécurité routière afin d'identifier des éventuels défauts d'aménagement et d'intégrer les corrections nécessaires dans les projets à venir.

Une autre série de projets est en cours d'étude et dispose d'un budget déjà alloué pour sa réalisation, notamment :

- la transformation du giratoire Chablais / Provence pour la sécurisation des deux-roues (un des points noirs des plus importants de la Ville à ce stade) ;
- le prolongement de plusieurs lignes de bus comme la 13, la 16 et la 18 et la création d'une nouvelle desserte fine dans le centre-ville ;
- la priorisation des bus 3, 7, 20, 21 aux carrefours à feux le long de leur tracé pour une meilleure progression et vitesse commerciale.

Le budget alloué à l'accompagnement au changement a également été utilisé notamment pour la mise sur pied de cours vélos, pour la campagne « Mollo » visant une meilleure cohabitation des modes piétons et vélo ou encore pour le projet pilote « Un mois sans ma voiture ».

Enfin, certains projets verront leur étude démarrer dans le courant de l'année 2026, notamment l'amélioration de l'avenue Rhodanie pour les bus et les vélos.

### 4. Préambule

La politique de la Municipalité en matière de mobilité comprend des mesures qui doivent répondre aux défis principaux suivants inscrits dans le PDCom et dans le Plan climat :

- augmentation de 47% des km totaux parcourus en transports publics (TP) par la population ;
- augmentation de 20% des km totaux parcourus à pied par la population ;
- multiplication par un facteur proche de 7 des km totaux parcourus à vélo par la population ;
- diminution de 45% des km totaux parcourus en TIM par la population ;
- renforcement de la modération des vitesses pour améliorer la qualité de vie des habitantes et habitants ;
- réduction de 25% du trafic routier entrant et sortant en 2030.

Ces défis ne peuvent être relevés qu'en appliquant des mesures capables de produire un effet sur les pratiques quotidiennes de mobilité.

Comme dans le préavis mobilité durable 1, les mesures présentées dans ce préavis peuvent être regroupées en cinq domaines d'actions principaux :

- positionner le vélo comme mode de déplacement privilégié pour la couverture des besoins quotidiens à courte distance (jusqu'à 5 km pour le vélo) ;
- développer l'offre, les performances, le confort et l'attractivité des transports publics ;
- garantir l'accessibilité en ville tout en diminuant les nuisances engendrées par les transports individuels motorisés ;
- renforcer la sécurité des mobilités grâce à une "vision zéro morts ou blessés graves" en accidentologie ;
- mettre en place une politique d'accompagnement au changement, afin d'adopter des nouvelles pratiques de mobilité en ville.

Les mesures proposées s'inscrivent dans une approche globale et coordonnée, leur efficacité reposant sur une mise en œuvre conjointe et complémentaire. Certaines interventions visent ainsi à renforcer la continuité et la sécurité des réseaux, tandis que d'autres permettent de répondre simultanément à plusieurs enjeux de mobilité.

Des ressources sont par ailleurs prévues pour le suivi des usages et des vitesses, afin d'identifier les secteurs nécessitant des adaptations prioritaires.

Comme pour Rues Vivantes 1 et 2 et Mobilité durable 1, la mise en œuvre du préavis Mobilité durable 2 fera l'objet d'un suivi régulier, permettant d'évaluer les effets des mesures, d'ajuster les dispositifs si nécessaire.

Un second préavis prévu en 2026 traitera des mesures infrastructurelles de mobilité qui sont intégrées dans le PALM 2025, et comprendra les projets de plus d'envergure pour lesquels une subvention aura été accordée par la Confédération. Ainsi, les nouveaux éléments clés pour la marche (ascenseurs et passerelles) ou les transports publics (nouvelle ligne de bus et prolongement d'une ligne structurante) ne sont pas intégrés ici.

## **5. Encourager la marche et le vélo**

Le développement de la mobilité active constitue un levier essentiel pour atteindre les objectifs climatiques et apaiser la circulation urbaine. La Municipalité poursuit une politique visant à favoriser la marche et le vélo pour les déplacements de courte distance, en améliorant l'offre, la sécurité et le confort, et en structurant une stratégie d'action et de promotion dédiée. Pour les déplacements sur des courts parcours la Municipalité souhaite privilégier l'usage de la marche (jusqu'à 2 km) et du vélo (jusqu'à 5 km). Pour ce faire, il est nécessaire d'augmenter l'offre, la sécurité et le confort des déplacements en mobilité active. Afin d'atteindre cet objectif, il est nécessaire de créer une stratégie d'action et promotion de la mobilité active.

Les enjeux suivants sont à intégrer dans cette stratégie :

- sécurisation des itinéraires vélos et suppression des discontinuités du réseau cyclable ;
- compléter les axes vélo principaux avec un haut niveau de sécurité et commencer à améliorer les axes secondaires ;
- amélioration de la perméabilité piétonne en facilitant le franchissement d'obstacles et l'établissement de parcours directs ;
- amélioration du confort piéton et de la signalétique piétonne, notamment dans le choix des revêtements et l'arborisation ;
- créer une nouvelle vélostation urbaine dans le centre-ville afin de pallier le manque de stationnement sur le domaine privé sans occuper de l'espace public.

## 6. Développer l'offre, les performances, le confort et l'attractivité des transports publics

La création ou le prolongement de nouvelles lignes sera intégré au futur préavis relatif aux mesures liées au PALM 2025. La demande de financement de ce préavis pour les transports publics se concentre sur :

- l'amélioration des performances des lignes existantes, notamment le passage de la ligne 21 en trolley-bus double-articulé, pour une augmentation de la capacité de transport, ce qui nécessite l'allongement de la majorité des arrêts de bus de cette ligne ;
- la réorganisation et mise aux normes des arrêts terminus de Montolieu et Chalet-à-Gobet afin que les Transports publics de la région lausannoise (TL) puissent les équiper d'un système de recharge au terminus pour l'électrification complète des lignes de bus ;
- l'amélioration des équipements aux arrêts de bus (abri-bus, bancs, végétalisation, etc.), notamment dans les quartiers (par exemple l'arrêt Béthusy sur Victor-Ruffy, arrêt Alpes sur Juste-Olivier, etc.) et sur demande des habitants, habitantes.

## 7. Apaiser le trafic automobile

La politique de mobilité durable relative aux transports individuels motorisés s'articule autour de la modération des vitesses, de l'adaptation de la gestion des carrefours et de la mise en cohérence du réseau routier avec les objectifs du Plan climat.

Ces mesures visent une meilleure cohabitation des usages et une accessibilité équilibrée pour l'ensemble des habitantes et habitants. Elles constituent un préalable indispensable au déploiement cohérent et efficace des autres modes de déplacement.

Les mesures prévues dans le cadre de ce préavis sont les études de zones de rencontre dans les quartiers qui seront réalisées dans le cadre du préavis Rues Vivantes 3, la limitation du trafic de transit ou encore la modération de la vitesse dans les zones particulières prévues par la hiérarchie routière. Par exemple au Bugnon, à Béthusy, aux Plaines-du-Loup, à Aloys-Fauquez et à Chailly. La Ville est régulièrement sollicitée pour l'aménagement de zones de rencontre dans les quartiers comme dernièrement au chemin des Noisetiers, à St-Paul ou encore à la place de la Sallaz. Les montants sollicités dans le cadre de ce rapport préavis doivent pouvoir notamment répondre aux études nécessaires aux futures demandes citoyennes dans ce sens.

D'autre part, un suivi du trafic de transit est prévu avec des analyses spécifiques pour l'éviter dans les quartiers et favoriser sa canalisation sur les axes principaux.

## 8. Renforcer la sécurité des mobilités grâce à une "vision zéro morts et blessés graves"

Une politique de mobilité durable repose sur la garantie d'une sécurité accrue pour l'ensemble des usagers et usagers de la route, avec une attention particulière portée aux personnes les plus vulnérables. Si le risque de collision ne peut être totalement éliminé, des actions ciblées permettent d'en limiter les conséquences. Selon le Bureau de prévention des accidents, en cas de collision avec un véhicule, à 30 km/h, les chances de survie d'une piétonne ou d'un piéton sont de plus de 90%, à 50 km/h ce chiffre descend à 70%. L'objectif poursuivi demeure la mise en œuvre progressive d'une vision visant l'absence de décès et de blessures graves sur le réseau routier. Les blessés graves ou morts sont le plus souvent les piétons.

Une grande partie des points noirs a déjà été étudié et les projets en cours prévoient déjà son assainissement. Quelques exemples des points noirs restant qui doivent encore être étudiés sont : avenue du Grey – chemin Pierrefleur, avenue Rhodanie – avenue P.Couber-tin, avenue W.Fraisse – chemin des Épinettes, avenue Rhodanie – chemin des Bains, etc.

La poursuite des pratiques actuelles est ainsi prévue :

- analyse des points noirs de sécurité routière et planification de leur assainissement dans le cadre des projets d'aménagement routiers afin de les éliminer ;

- campagnes proactives de sécurité routière ;
- campagnes de sensibilisation.

## 9. Mettre en place une politique d'accompagnement au changement

L'évolution des pratiques de mobilité s'inscrit dans un processus progressif qui nécessite des temps d'adaptation. Consciente de ces enjeux, la Municipalité entend déployer une politique visant à accompagner et soutenir durablement les changements d'habitudes.

Les mesures prévues ont pour objectif d'accompagner la population tout au long de cette transition.

- Cours vélos pour débutantes et débutants, familles, apprentissage de la circulation, vélos cargos ;
- réservation des quais d'Ouchy et de Belgique à la mobilité active tous les weekends de la belle saison ;
- suites de « Un mois sans ma voiture » via l'accompagnement des personnes qui souhaitent changer leurs habitudes par un conseil ciblé et personnalisé.
- Autres mesures d'accompagnement au changement en matière de mobilité.

## 10. Distribution du financement

Le tableau ci-après présente la répartition du financement sollicité dans le cadre du présent préavis selon les différentes typologies de projets identifiées à ce stade. Les besoins financiers exacts de chaque mesure seront précisés progressivement en fonction de l'avancement des études, conduites selon les différentes phases prévues par les normes SIA, les montants indiqués étant dès lors susceptibles d'évoluer.

| Préavis "Mobilité durable II" - thématiques et projets                                           | Budget           |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|
| <b>Développer l'offre, les performances, le confort et l'attractivité des transports publics</b> | <b>1'900'000</b> |
| Ligne 21 en trolleybus double articulé (TBD) 2029                                                | 1'000'000        |
| Terminus Montolieu                                                                               | 150'000          |
| Terminus Chalet-à-Gobet                                                                          | 500'000          |
| Abris bus dans les quartiers                                                                     | 250'000          |
| <b>Encourager la marche et le vélo</b>                                                           | <b>600'000</b>   |
| Développement des infrastructures sécurisées marche/vélo                                         | 480'000          |
| Vélostation Tunnel - aménagement interne                                                         | 120'000          |
| <b>Apaiser le trafic automobile</b>                                                              | <b>900'000</b>   |
| Études de zones de rencontre dans les quartiers                                                  | 300'000          |
| Modération des zones particulières au sens du PDCom                                              | 500'000          |
| Études pour améliorer les schémas de circulation des quartiers                                   | 100'000          |
| <b>Renforcer la sécurité des mobilités grâce à une « vision zéro morts ou blessés graves »</b>   | <b>300'000</b>   |
| Études pour l'élimination des points noirs de sécurité routière                                  | 200'000          |
| Compagne de communication de sécurité routière (type Mollo)                                      | 100'000          |
| <b>Mettre en place une politique d'accompagnement au changement</b>                              | <b>300'000</b>   |
| Cours vélo                                                                                       | 150'000          |
| Conseil mobilité personnalisé                                                                    | 100'000          |
| Manifestations/événement en faveur d'une mobilité durable (Quai Ouchy, quartiers)                | 50'000           |
| <b>TOTAL Mobilité durable II</b>                                                                 | <b>4'000'000</b> |

## 11. Impact sur le climat et le développement durable

Le rapport-préavis N° 2005/36 « Mise en place d'un Agenda 21 en ville de Lausanne » présente la politique lausannoise en matière de transports et de mobilité dans l'optique du développement durable. Le présent préavis est en accord avec la politique de développement durable de la Ville, il réaffirme la volonté de rééquilibrer les modes de déplacement en faveur de la mobilité active et des transports publics et contribuera à réduire l'impact des déplacements sur l'environnement et la santé. Il vise également à garantir la sécurité des usagers et usagers.

Le Plan climat (rapport-préavis N° 2020/54) a fixé des objectifs clairs en matière de mobilité, visant à renforcer les modes de déplacement respectueux de l'environnement, à réduire la motorisation individuelle et à limiter la place des transports individuels motorisés. La politique de mobilité urbaine s'oriente ainsi prioritairement vers la mobilité active et les transports publics. Cette transformation contribue à une amélioration globale de la qualité de vie, notamment par la réduction des nuisances sonores et des impacts sur la santé. Les réaménagements de l'espace public prévus s'inscrivent également dans les objectifs d'adaptation du Plan climat, en favorisant l'arborisation et la végétalisation des sites concernés.

L'ensemble du contenu proposé dans ce préavis contribue à répondre aux défis du Plan climat. Ce préavis permet la mise en œuvre de plusieurs mesures proposées dans le catalogue des axes d'action du Plan climat (annexe 3 au rapport-préavis) :

- axe 8 : augmentation de la part modale de la mobilité active ;
- axe 9 : augmentation de la part modale des transports publics ;
- axe 10 : diminution de la part modale des transports individuels motorisés (TIM) et propulsions alternatives pour les TIM restants ;
- axe 12 : mesures transverses.

## 12. Impact sur l'accessibilité des personnes en situation de handicap

Les mesures financées par ce préavis prennent en compte les besoins des personnes en situation de handicap. Les mesures de mobilité active sont conçues pour faciliter également les déplacements des personnes en fauteuil roulant. Le développement des transports publics profite aux personnes en situation de handicap, qui pourront disposer d'une offre plus dense et fine. La réduction de la circulation privée augmente la sécurité pour toutes les usagers et tous les usagers en leur donnant plus d'espace pour leurs déplacements. Les mesures d'accompagnement au changement sont aussi conçues pour aider les personnes en situation de handicap à adapter leurs pratiques. Lors de l'initiation des projets, les personnes en situation de handicap seront consultées par le biais du GAP ou de la commission d'accessibilité universelle.

## 13. Aspects financiers

### 13.1 Incidences sur le budget d'investissement

Le crédit sollicité dans le présent crédit d'ouvrages figure au plan des investissements pour les années 2026 à 2029 sous la dénomination « Mobilité durable II » pour un montant de CHF 17'000'000.-.

Le montant hors taxes du présent crédit d'investissement est de CHF 3'700'300.- hors taxes (HT), le montant de la TVA est lui de CHF 299'700.-. La réduction de la déduction de l'impôt préalable (Redip) est estimée à 81% pour le Service de la mobilité et de l'aménagement des espaces publics. Le montant de l'impôt préalable non récupérable obtenu grâce au taux de Redip du service sera comptabilisé comme dépenses d'investissement.

Un montant de CHF 13'000'000.- sera demandé dans un second crédit d'investissement dédié aux mesures du PALM 2025 une fois l'accord sur les prestations entre la Confédération et l'État, relatif à cette 5<sup>e</sup> génération de projet, sera signé.

Le plan des investissements sera mis à jour en conséquence lors de sa prochaine révision.

| (en milliers de CHF)       | 2026     | 2027       | 2028       | 2029       | 2030       | 2031       | Total       |
|----------------------------|----------|------------|------------|------------|------------|------------|-------------|
| Dépenses d'investissements | 0        | 800        | 800        | 800        | 800        | 800        | 4000        |
| Recettes d'investissements | 0        | 0          | 0          | 0          | 0          | 0          | 0           |
| <b>Total net</b>           | <b>0</b> | <b>800</b> | <b>800</b> | <b>800</b> | <b>800</b> | <b>800</b> | <b>4000</b> |

### 13.2 Incidences sur le budget de fonctionnement

Les charges d'intérêts représentent un montant annuel de CHF 33'000.- à compter de 2028.  
Les charges d'amortissement, basées sur une durée de 10 ou 40 ans selon les projets, représentent un montant de CHF 276'200.- à compter de 2028.

|                             | 2026     | 2027     | 2028         | 2029         | 2030         | 2031         | Total         |
|-----------------------------|----------|----------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|
| Personnel suppl. (en EPT)   |          |          |              |              |              |              | 0             |
| <b>(en milliers de CHF)</b> |          |          |              |              |              |              |               |
| Charges de personnel        |          |          |              |              |              |              | 0             |
| Charges d'exploitation      |          |          |              |              |              |              | 0             |
| Charges d'intérêts          | 0        | 0        | 33           | 33           | 33           | 33           | 132           |
| Amortissements              | 0        | 0        | 276.2        | 276.2        | 276.2        | 276.2        | 1104.8        |
| <b>Total charges suppl.</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>309.2</b> | <b>309.2</b> | <b>309.2</b> | <b>309.2</b> | <b>1236.8</b> |
| Diminution de charges       |          |          |              |              |              |              | 0             |
| Revenus                     |          |          |              |              |              |              | 0             |
| <b>Total net</b>            | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>309.2</b> | <b>309.2</b> | <b>309.2</b> | <b>309.2</b> | <b>1236.8</b> |

## 14. Conclusions

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

Le Conseil communal de Lausanne,

vu le préavis N° 2026 / 07 de la Municipalité, du 5 mars 2026 ;

ouï le rapport de la commission nommée pour examiner cette affaire ;

considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

décide :

1. d'allouer à la Municipalité un crédit d'investissement du patrimoine administratif de CHF 4'000'000.- toutes taxes comprises (TTC) pour financer différents projets nécessaires à l'atteinte des objectifs de mobilité de la Municipalité ;
2. d'autoriser la Municipalité à calculer et à comptabiliser les charges d'amortissements sur la rubrique 331 du Service de la mobilité et de l'aménagement des espaces publics ;
3. d'autoriser la Municipalité à calculer et à comptabiliser, en fonction des dépenses réelles, les intérêts y relatifs sur la rubrique 390 du Service de la mobilité et de l'aménagement des espaces publics.

Au nom de la Municipalité

Le syndic  
Grégoire Junod

Le secrétaire  
Simon Affolter