

Réponse à six postulats en matière de circulation en ville

Réponse au postulat de M. Manuel Donzé et consorts

« Pour une sécurisation du chemin de Rovéréaz »

Réponse au postulat de M. Guy Gaudard et consorts

« Rovéréaz – Fauvette : allégeons les contraintes »

Réponse au postulat de Mme Anne-Françoise Decollogny et consorts

« Qualité de vie - pour un 30 km/h au centre-ville »

Réponse au postulat de M. Claude Calame

« 30 km/h sur la "Petite Ceinture" et dans son périmètre »

Réponse au postulat de Mme Sara Gnoni et consorts

« Pour une sécurité piétonne accrue autour de la piscine de Mon-Repos »

Réponse au postulat de Mme Céline Misiego

« Où sont passées les journées sans voiture ? »

Rapport-préavis N° 2018/26

Lausanne, le 14 juin 2018

Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs,

1. Objet du rapport-préavis

Soucieuse de concilier développement de la ville et qualité de vie, la Municipalité a annoncé dans son programme de législature 2016-2021 sa volonté de développer une politique de la mobilité douce cohérente et ambitieuse, qui passe par la mise en place de mesures de modération du trafic, comme :

- le développement de zones de modération du trafic ;
- la tranquillisation du trafic dans les quartiers ;
- la mise en place de tests de limitation de la vitesse à 30 km/h la nuit.

Par le présent rapport-préavis, la Municipalité répond à six postulats en lien avec la modération du trafic, en mettant en place des mesures permettant d'améliorer la qualité de vie dans des zones densément bâties de la ville.

Le déploiement des premières mesures réalisées dans le cadre de la politique de mobilité a produit ses premiers effets : l'instauration de nouvelles zones 30 et 20 et la redéfinition du schéma de circulation dans le secteur de Rovéréaz ont permis d'apaiser le trafic individuel motorisé, de décourager le trafic de transit et d'améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes dans ces quartiers densément peuplés. Enfin, la mise en œuvre du test nocturne de limitation de vitesse à 30 km/h dans le secteur Vinet-Beaulieu, en partenariat avec la Confédération et le Canton, permet de tester l'impact d'une baisse de la limitation de la vitesse sur des axes fortement sollicités.

2. Table des matières

1. Objet du rapport-préavis	1
2. Table des matières	2
3. Préambule	3
4. Développer les zones 30 km/h et les zones de rencontre	3
4.1 Les zones modérées : zones 30 et zones de rencontre	3
4.2 Les zones 30	4
4.3 Etat des lieux	5
5. Tranquilliser le trafic dans les quartiers	5
5.1 Le secteur Rovéréaz – Fauvette – Esplanade	5
5.1.1 Mise en sens unique montant du haut chemin de Rovéréaz	6
5.2 Réponse au postulat de M. Manuel Donzé et consorts « Pour une sécurisation du chemin de Rovéréaz »	7
5.2.1 Rappel du postulat	7
5.2.2 Réponse de la Municipalité	7
5.3 Réponse au postulat de M. Guy Gaudard et consorts « Rovéréaz – Fauvette : allégeons les contraintes »	7
5.3.1 Rappel du postulat	7
5.3.2 Réponse de la Municipalité	7
6. Proposer des tests de limitation à 30 km/h la nuit	8
6.1 Réponse au postulat de Mme Anne-Françoise Decollogny et consorts « Qualité de vie : pour un 30 km/h au centre-ville »	9
6.1.1 Rappel du postulat	9
6.1.2 Réponse de la Municipalité	9
6.2 Postulat de M. Claude Calame « 30 km/h sur la "Petite Ceinture" et dans son périmètre »	9
6.2.1 Rappel du postulat	9
6.2.2 Réponse de la Municipalité	10
6.3 Postulat de Mme Sara Gnoui et consorts « Pour une sécurité piétonne accrue autour de la piscine de Mon-Repos »	10
6.3.1 Rappel	10
6.3.2 Réponse de la Municipalité	10
7. La promotion de solutions alternatives à l'usage du transport individuel motorisé	11
7.1 Postulat de Mme Céline Misiego « Où sont passées les journées sans voiture ? »	11
7.1.1 Rappel	11
7.1.2 Historique	11
7.1.3 Réponse de la Municipalité	12
8. Cohérence avec le développement durable	13
9. Aspects financiers	13
9.1 Incidences sur le budget d'investissement	13
9.2 Incidences sur le budget de fonctionnement	13
10. Conclusions	13

3. Préambule

Afin de pacifier le trafic et de réduire les nuisances sonores ainsi que la pollution de l'air, la politique de mobilité de la Ville s'est concentrée dans le cadre de la nouvelle législature sur les trois axes suivants :

- développer les zones 30 km/h et les zones de rencontre ;
- décourager le trafic individuel motorisé de transit ;
- réduire les nuisances sonores en testant notamment la limitation à 30 km/h la nuit.

La Ville de Lausanne porte enfin une attention particulière à la promotion de solutions alternatives à l'usage du transport individuel motorisé (TIM), en promouvant tout au long de l'année des campagnes de communication ou d'informations, dont notamment une semaine de rencontre et d'échanges en faveur de la mobilité durable.

4. Développer les zones 30 km/h et les zones de rencontre

La Municipalité a annoncé son intention de renforcer la vocation de l'espace-rue qui est un espace de vie, de rencontres et de sociabilisation, allant au-delà de la simple fonction d'espace de circulation « routière », dévolu aux piétons, cyclistes, transports publics et au trafic individuel motorisé. Le déploiement, ces 20 dernières années, d'une cinquantaine de zones modérées (zones 30 ou de rencontres) a permis d'abaisser les vitesses et d'améliorer la sécurité dans la majorité des rues du réseau secondaire.

La Municipalité souhaite poursuivre cette politique afin d'améliorer la sécurité, de promouvoir la santé publique et de réduire les nuisances sonores générées par la densité du trafic individuel motorisé. Elle entend également répondre aux attentes croissantes de la population en matière de convivialité et de qualité des espaces publics, en proposant une nouvelle identité pour les zones de rencontre lausannoises, dans le but d'en améliorer la perception et l'appropriation par les riverains et les usagers.

4.1 Les zones modérées : zones 30 et zones de rencontre

Les zones 30 et les zones de rencontre sont régies au niveau fédéral par le droit sur la circulation routière (DCR), en particulier par l'ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre (OZ30), ainsi que par certains articles de l'ordonnance sur la signalisation routière (OSR).

Le droit fédéral n'autorise en principe le déploiement de zones 30 et de zones de rencontre que sur des routes secondaires¹. Il admet toutefois la possibilité d'intégrer des tronçons de zone 30 sur le réseau routier principal sous certaines conditions². Les exigences fédérales en matière d'aménagement sont assez spécifiques, mais octroient tout de même une certaine marge d'appréciation aux autorités dans les domaines ci-dessous :

- possibilité de déroger à la règle de systématisation de la priorité de droite aux intersections, si la sécurité routière exige ;
- possibilité de déroger à l'absence de marquage pour passages piétons (exception « notamment aux abords des écoles et des homes³ ») ;
- possibilité de déroger à la règle de la mise en évidence des transitions entre la zone et le réseau routier usuel par un aménagement contrasté faisant l'effet d'une porte.

Le Plan directeur communal (PDCom) définit la hiérarchie du réseau routier sur le territoire lausannois et peut formuler des recommandations en matière de modération du trafic. Le

¹ OSR article 2 alinéa 5 : les signaux « Zones 30 » (2.59.1), « Zone de rencontre » (2.59.5) et « Zone piétonne » (2.59.3) ne sont admis que sur des routes secondaires présentant un caractère le plus homogène possible.

² OSR article 2 alinéa 6 : lorsque la vitesse est limitée à 30 km/h sur un tronçon de route principale conformément aux exigences de l'article 108, il est possible d'intégrer exceptionnellement ce tronçon dans une zone 30 en raison de conditions locales particulières (par exemple, dans le centre d'une localité ou dans le centre historique d'une ville).

³ OZ30, article 4. alinéa 2.

nouveau PDCom, actuellement en cours d'examen préalable auprès du Canton, a introduit la notion de « zone particulière », qui permet un aménagement ou un régime de circulation spécifique dans certaines situations urbanistiques particulières⁴.

Ainsi, la nouvelle hiérarchie du réseau routier permettra de déployer des zones modérées selon les conditions exprimées dans le tableau ci-dessous :

	Zone 30	Zone de rencontre
Réseau principal d'agglomération	pas envisageable	
Réseau principal urbain		
Réseau de distribution	envisageable en milieu densément bâti et zones particulières	envisageable dans les zones particulières
Réseau de desserte	envisageable, sauf en milieu peu bâti	envisageable, sauf en milieu peu ou partiellement bâti

4.2 Les zones 30

Une zone 30 limite la vitesse de circulation à 30 km/h. Cependant, et a contrario d'une zone de rencontre, les véhicules restent prioritaires sur la chaussée mais doivent y circuler de manière particulièrement prudente et prévenante à l'égard des autres usagers. Les piétons bénéficient donc d'un régime de circulation plus doux et respectueux et sont autorisés à traverser la chaussée là où ils le désirent, ce qui explique l'absence de marquage de passages pour piétons dans ces zones, leur marquage obligeant les piétons situés à moins de 50 m de les emprunter ; des passages piétons peuvent toutefois être conservés ou aménagés aux abords des hôpitaux, de homes ou d'écoles.

L'instauration d'une zone 30 permet d'améliorer la sécurité routière et la qualité de vie (diminution des nuisances du trafic, contribution à une meilleure convivialité, etc.). Ainsi, des mesures axées sur la conception de l'espace public accompagnent parfois la mise en place d'une signalisation modifiant le régime de circulation afin d'en améliorer la lisibilité auprès des différents usagers.

En 2017, la Municipalité a pu notamment réaliser :

- une zone 30 et une zone de rencontre dans le secteur de l'avenue de France ;
- une zone de rencontre sur des tronçons de l'itinéraire piétonnier reliant Grancy à Vidy ;
- une zone piétonne sur une partie du chemin des Celtes, suite au réaménagement du parc de Sauvabelin.

Le préavis « Rues vivantes », transmis au Conseil communal, permettra de poursuivre dans cette voie et de réaliser de nouvelles zones de modulation. La révision en cours du PDCom prévoit le déclassement de certains tronçons de la Petite ceinture du réseau routier principal vers le réseau de distribution (rue du Tunnel et avenue Vinet) alors que tous les axes routiers sis à l'intérieur de la Petite ceinture sont proposés en réseau de desserte ou en réseau de distribution.

Ainsi, considérant que la grande majorité des axes routiers du centre-ville s'inscrivent dans un contexte densément bâti, rien n'exclut la mise en œuvre de zones 30 ou de zones de rencontre à l'intérieur du périmètre de la Petite ceinture, moyennant la mise en place de mesures et d'aménagements permettant d'atteindre les objectifs de vitesse exigés par la loi.

⁴ Dans le périmètre de la petite ceinture, les zones particulières identifiées par le PDCom sont : la place du Tunnel, la place Benjamin-Constant, la place St-François, la place de la Gare, la rue du Tunnel à hauteur de la place de la Riponne et la rue Centrale.

4.3 Etat des lieux

Actuellement, 39% de la voirie publique sise à l'intérieur de la Petite ceinture (celle-ci comprise) est au bénéfice d'un régime de modération (zone 30, zone de rencontre, zone piétonne ou test-pilote de 30km/h de nuit au 1^{er} avril 2018).

La Municipalité a affiché dans son programme de législature sa volonté d'améliorer la qualité de vie au centre-ville et dans les quartiers ainsi que de poursuivre sa politique de modération du trafic. Pour ce faire, elle s'appuie notamment sur le préavis « Rues vivantes », qui permettra de financer par exemple la mise en zone 30 du secteur Savoie – Schnetzler ou la modération du quartier Villamont – Etraz (zone 30 ou zone de rencontre) et de mener une réflexion sur l'attractivité des espaces publics du centre-ville, notamment sous l'angle des régimes de circulation.

Par ailleurs, les chantiers et études urbanistiques en cours offrent la possibilité de questionner les régimes de circulation de certaines séquences de la Petite ceinture ou du centre-ville, à savoir :

- la place de la Gare, dans le cadre des projets du Pôle Gare ;
- la rue des Terreaux, le Grand-Pont, la place St-François, l'est de la rue de Genève et la place de l'Europe, dans le cadre des Axes forts de transport public urbain (AFTPU) ;
- la place de la Riponne, la place du Tunnel et la rue du Tunnel, dans le cadre des études urbanistiques Riponne-Tunnel.

5. Tranquilliser le trafic dans les quartiers

5.1 Le secteur Rovéréaz – Fauvette – Esplanade

Dans la hiérarchie du réseau routier du PDCOM, le chemin de Rovéréaz fait partie du réseau de desserte et a pour fonctions d'assurer la desserte fine des quartiers et de jouer un rôle dans la vie locale, grâce à un aménagement adapté.

Ce chemin a déjà fait l'objet d'un traitement particulier dans les années 80, avec l'introduction de la limitation de la vitesse à 40 km/h et l'aménagement de rétrécissements latéraux. Il a cependant vu sa charge de trafic augmenter au fil du temps, le trafic journalier moyen passant de 5'000 véhicules/jour, en 2005, à 5'800 respectivement 7'600 véhicules/jour en 2010 et 2015.

Suite aux courriers de riverains se plaignant d'importantes nuisances ainsi que de la dégradation des conditions de sécurité occasionnées par l'important trafic de transit, la Municipalité a lancé, début 2015, une étude de trafic qui a confirmé l'importance du trafic de transit (en moyenne, 50% du trafic aux heures de pointe, voire même 75% à l'heure de pointe du matin, dans le sens descendant) et conclu que ce chemin n'était pas adapté à cette quantité et structure du trafic. En effet, le chemin de Rovéréaz ne comporte qu'un seul et unique trottoir, très étroit, qui ne peut être élargi ou complété par un second trottoir, faute de terrains disponibles, ce qui générerait de sérieux problèmes de sécurité ; il est par ailleurs bordé de nombreux établissements scolaires (Collège de Chailly et Ecole Nouvelle de la Suisse Romande) et institutions médico-sociales (Le Foyer, le Centre Val-Paisible, la fondation Eben-Hézer, la fondation La Rozavère). S'y ajoute son gabarit restreint qui mettait en danger les cyclistes qui devaient parcourir un chemin étroit et pentu tout en étant confronté à des croisements fréquents et délicats de véhicules circulant en double sens qui les frôlaient.

Différentes variantes de schémas de circulation ont été évaluées en vue de remplir les objectifs suivants :

- diminuer fortement le trafic de transit sur le chemin de Rovéréaz ;
- maintenir l'accessibilité au quartier ;
- garantir la desserte en transports publics ;
- limiter les impacts des reports de trafic ;
- garantir des itinéraires sûrs et confortables pour les piétons et les cyclistes.

Une première analyse a permis de retenir deux familles de variantes :

1. la mise en sens unique montant du haut du chemin de Rovéréaz et le maintien du giratoire au carrefour route d'Oron / chemin de Rovéréaz ou ;
2. l'implantation d'un système de régulation lumineuse au carrefour route d'Oron / chemin de Rovéréaz (démolition du giratoire et introduction de diverses mesures de signalisation : sens unique ou suppression de certains mouvements).

La Municipalité a finalement retenu la première qui présentait l'avantage d'atteindre au mieux les objectifs ciblés, d'être rapidement opérationnelle et de ménager les finances publiques.

5.1.1 *Mise en sens unique montant du haut chemin de Rovéréaz*

La Municipalité a décidé de mettre en sens unique montant le haut du chemin de Rovéréaz (tronçon Mayoresses – « Le Foyer ») le 3 mars 2016, à titre de test. Une fois la mesure effective, il a été procédé à des observations et des mesures de trafic dans le secteur, notamment sur les chemins de Rovéréaz, de la Fauvette et de l'Esplanade (avril 2016). L'évaluation a permis de faire état :

- d'une forte baisse du trafic sur le chemin de Rovéréaz (baisse de 45% sur le tronçon supérieur, soit 3'850 véhicules/jour contre 7'600) ;
- d'un report partiel du trafic sur le chemin de la Fauvette (25%, soit 800 à 900 véhicules/jour) ;
- d'une stabilisation du trafic sur l'avenue de l'Esplanade ainsi que ;
- d'un report du trafic sur la route d'Oron (50%, soit 2'000 véhicules/jour).

Le dispositif mis en place a permis d'atteindre le but recherché, la route d'Oron appartenant au réseau principal urbain et ayant pour fonctions de collecter et de distribuer le trafic à l'intérieur des secteurs urbains de l'agglomération, d'assurer les liaisons entre les quartiers et de protéger l'intérieur des quartiers des nuisances dues au trafic de transit.

Les résultats ont été présentés aux riverains le 11 mai 2016 qui ont pu faire part de leurs observations ; ces dernières ont nourri les réflexions portant sur le nouveau schéma de circulation.

Les comptages réalisés en septembre 2016, en particulier sur les chemins de Rovéréaz, de la Fauvette et de l'Esplanade, ont permis de confirmer la stabilisation du trafic, voire même de relever une légère baisse de trafic sur les chemins de Rovéréaz, de la Fauvette et de l'Esplanade, de l'ordre de 5 à 10% par rapport à ceux réalisés en avril 2016.

Ainsi, la mise en sens unique du chemin de Rovéréaz a permis de diminuer le trafic de quelque 50% sur le haut du chemin de Rovéréaz, passant de 7'600 à 3'850 véhicules par jour, à la satisfaction d'une grande partie des riverains. Cette mesure ayant rempli ses objectifs dans une large mesure, il a été décidé de pérenniser le dispositif qui a été présenté aux riverains, en novembre 2016. Consciente que ce nouveau schéma de circulation engendrait certaines difficultés, la Municipalité a présenté différentes mesures d'accompagnement en vue d'atténuer les effets des reports de trafic indésirables sur les autres chemins de desserte.

Suite à cette consultation, il a été décidé de :

- mettre le chemin de Rovéréaz en zone 30 ;
- instaurer une zone de rencontre sur les chemins de la Cure, de Grésy et de Craivavers ;
- créer six nouveaux seuils trapézoïdaux sur le chemin de Rovéréaz, sept seuils circulaires sur le chemin de la Fauvette et deux nouveaux seuils circulaires sur le chemin de Craivavers ;
- réaliser un trottoir sur le chemin de la Fauvette ;
- de mettre, dans un deuxième temps, la partie inférieure du chemin de la Grangette ainsi que le chemin du Réservoir en zone de rencontre, afin de répondre aux vœux des habitants ;

- de revoir l'aménagement du carrefour Fauvette-Oron pour dissuader les mouvements illégaux des pendulaires.

Il a par contre renoncé à :

- transformer en zone de rencontre l'avenue de l'Esplanade, actuellement en zone 30, cette option entraînant la suppression du faux-trottoir sans apporter de réelle plus-value ;
- à mettre partiellement en sens unique montant le bas du chemin de la Fauvette.

Enfin, considérant que le chemin de Rovéréaz dessert de nombreuses institutions et écoles, il a été décidé de maintenir cinq des six passages piétons. Le passage pour piétons supprimé sera compensé par une aide à la traversée sous forme de seuil trapézoïdal.

Le permis de construire ayant été délivré en janvier 2018, le chantier devrait débuter à la mi-juin 2018, pour une durée de cinq mois. Un bilan sera réalisé un an après la mise en place de ces différentes zones modérées.

5.2 Réponse au postulat de M. Manuel Donzé et consorts « Pour une sécurisation du chemin de Rovéréaz »

5.2.1 Rappel du postulat

Déposé le 26 septembre 2016⁵ et renvoyé à la Municipalité pour étude et rapport-préavis le 19 septembre 2017, le postulat demande d'étudier la mise en place d'une zone 30 km/h sur le chemin de Rovéréaz afin de tenir compte des différents intérêts en présence, notamment la sécurité des piétons.

5.2.2 Réponse de la Municipalité

La Municipalité estime avoir répondu aux postulants avec la mise en place du nouveau schéma de circulation dans le secteur de Rovéréaz, décrit ci-dessus, qui a permis notamment d'instaurer un sens unique montant le haut du chemin de Rovéréaz et qui prévoit sa mise en zone 30.

5.3 Réponse au postulat de M. Guy Gaudard et consorts « Rovéréaz – Fauvette : allégeons les contraintes »

5.3.1 Rappel du postulat

Déposé le 17 novembre 2016 et renvoyé à la Municipalité pour étude et rapport le 3 octobre 2017, le postulat demande à la Municipalité d'étudier la création d'un sens unique, dans le sens descendant sur le chemin de Rovéréaz, ainsi qu'un sens unique montant, sur le chemin de la Fauvette afin de parer aux nuisances occasionnées par les reports de trafic lors de la mise en sens unique du chemin de Rovéréaz.

5.3.2 Réponse de la Municipalité

Le schéma de circulation proposé par les postulants, soit la mise en sens unique descendant du chemin de Rovéréaz et en sens unique montant du chemin de la Fauvette, a déjà été évalué dans le cadre des études précédentes et a été repris lors des récentes réflexions. Cette variante a été abandonnée car elle avait pour désavantage de compliquer notablement l'accessibilité au secteur pour les raisons suivantes :

- l'accès nord au chemin de la Fauvette doit s'effectuer obligatoirement via le chemin de Rovéréaz, puis par le chemin de Craivavers ou l'avenue de l'Esplanade, alors que les automobilistes sortant du quartier doivent prendre les chemins de la Fauvette et les voies transversales alors que ;

⁵ BCC 2016-2017, tome I, p. 10.

- l'accès sud doit se faire par les chemins du Devin et de la Fauvette, compte tenu du sens unique de Rovéréaz, et les automobilistes doivent emprunter les chemins du Réservoir et du Village pour quitter le quartier.

L'introduction de cette variante aurait eu un impact bien moins significatif que le dispositif mis en place, les estimations indiquant :

- une diminution moins importante du trafic sur le chemin de Rovéréaz, de l'ordre de 30% (5'000 véhicules/jour par rapport à 7'600 en 2015) ;
- une forte augmentation du trafic sur le chemin de la Fauvette (de 1'100 à plus de 4'000 véhicules/jour) et sur l'avenue de l'Esplanade et le chemin de Craivavers (de moins de 1'000 à plus de 2'000 véhicules/jour pour chacun d'entre eux) ;
- une augmentation sensible du trafic sur les chemins du Devin, de Champ-Rond, du Réservoir et du Village.

Ce schéma favorisant le transit en sens descendant du chemin de Rovéréaz, soit 75% du trafic matinal, il aurait eu pour effet :

- de pénaliser l'accessibilité locale (itinéraires rallongés) tout en créant des reports de trafic indésirables sur les voies transversales ;
- d'entraîner une augmentation conséquente du trafic sur le chemin de la Fauvette ;
- de voir les vitesses de circulation augmenter, vu l'absence de trafic inverse.

La Municipalité est donc d'avis que la solution proposée par les postulants n'est pas adaptée à la situation. Elle est convaincue que le schéma de circulation mis en place début mars 2016, accompagné d'études techniques détaillées et d'une large consultation, constitue le meilleur compromis pour les riverains comme pour les différents usagers.

La Municipalité estime avoir ainsi répondu aux postulants.

6. Proposer des tests de limitation à 30 km/h la nuit

Soucieuse de réduire les nuisances sonores ainsi que la pollution de l'air, la Ville a mis en œuvre ou projeté différentes mesures d'assainissement qui portent notamment sur les revêtements routiers et l'abaissement de la vitesse à 30 km/h de nuit. En effet, face à l'obligation faite aux collectivités de réduire les nuisances liées au bruit routier, des jurisprudences cantonales et fédérales ont ouvert la porte à la réduction des vitesses légales à 30km/h hors du statut de zone 30 ou autorisé l'introduction de zones 30 sur le réseau routier principal.

La mise en œuvre du test nocturne de limitation de vitesse à 30 km/h sur deux rues très fréquentées à hauteur des avenues de Vinet et de Beaulieu, en partenariat avec la Confédération et le Canton, permet de tester l'impact d'une baisse de la limitation de la vitesse sur des axes fortement sollicités, durant la nuit. Les résultats intermédiaires indiquent que 85% des conducteurs ont fortement diminué leur vitesse sur les deux avenues (-9.5 km/h en moyenne). En ce qui concerne les niveaux sonores moyens, on relève une diminution de 3.1 décibels à l'avenue de Beaulieu, ce qui équivaut à un volume sonore ressenti diminué de moitié et de 2.5 décibels sur Vinet. Les occurrences de niveau sonore très élevé (plus de 70 dB) – dues à des vitesses excessives ou des accélérations – ont diminué de 80% sur les deux avenues. L'enquête auprès des riverains indique que la moitié a perçu la diminution du bruit nocturne, trois mois après le lancement de l'essai. Quant aux automobilistes, plus de 2/3 avaient connaissance de l'expérimentation en cours et 64% jugeaient la limitation de la vitesse comme une mesure plutôt facile à très facile à respecter.

Le test se terminera courant 2019, suite au réaménagement de l'avenue Vinet. Le Canton et la Ville dresseront un bilan complet de l'expérience afin d'orienter la politique à venir en matière d'assainissement du bruit routier.

6.1 Réponse au postulat de Mme Anne-Françoise Decollogny et consorts « Qualité de vie : pour un 30 km/h au centre-ville »

6.1.1 Rappel du postulat

Déposé le 7 décembre 2011, la motion transformée en postulat, a été renvoyée à la Municipalité pour étude le 28 mai 2013. S'appuyant sur le rapport-préavis N° 2011/32⁶ qui visait à libérer les crédits d'étude nécessaires au développement des projets d'Axes forts de transports publics de 1^{re} génération (AFTPU), les postulants demandent à la Municipalité d'améliorer la qualité de vie des habitants du centre-ville, en particulier celle des riverains de la Petite ceinture en ce qui concerne le bruit routier, en introduisant notamment les mesures suivantes :

- la limitation de la vitesse à 30 km/h de nuit, soit de 22h à 6h dans les rues densément peuplées du centre-ville ;
- l'instauration d'une zone 30 couvrant l'entier du centre-ville sis à l'intérieur de la Petite ceinture, celle-ci comprise ;
- l'établissement d'un plan de mesures de réduction des nuisances sonores dues au trafic motorisé dans les rues présentant des niveaux de bruit supérieurs aux valeurs de référence, d'ici à 2018, de manière à obtenir les subventions fédérales prévues.

6.1.2 Réponse de la Municipalité

La Municipalité a lancé un test-pilote du 30km/h de nuit sur les avenues Vinet et Beaulieu le 1^{er} juin 2017 en réponse aux demandes des postulants.

L'entier du centre-ville sis à l'intérieur de la Petite ceinture comprennent des espaces publics très différenciés (rues piétonnes, zone de rencontre de la Cité, axes pratiqués par les bus, axes du réseau routier principal, etc.). Un éventuel développement des limitations à 30 km/h doit être étudié en regard du test effectué. La Municipalité s'est engagée, par ailleurs, dans son programme de législature et par les actions en cours, à poursuivre l'effort de modération du trafic en Ville.

Enfin, la Municipalité travaille actuellement à développer une stratégie d'assainissement du bruit routier intégrant toutes les possibilités ouvertes par les différentes jurisprudences en matière de réduction des vitesses. Elle soumettra en temps voulu cette stratégie au Conseil communal, qui sera accompagnée d'une demande de crédit d'investissement. Dans l'intervalle, il a été décidé d'utiliser systématiquement un revêtement routier permettant d'atténuer le bruit de roulement.

6.2 Postulat de M. Claude Calame « 30 km/h sur la "Petite Ceinture" et dans son périmètre »

6.2.1 Rappel du postulat

Déposé le 27 septembre 2016 et renvoyé à la Municipalité pour étude et rapport le 19 septembre 2017, le postulant relève les incidences dues aux reports de trafic des AFPTU sur la Petite ceinture et ses impacts sur la qualité de vie des riverains. Se référant aux préavis N° 2016/16⁷ et N° 2016/17⁸ qui ont permis de libérer les crédits d'ouvrage nécessaires au

⁶ Préavis N° 2011/32 du 25 mai 2011 « Axes forts de transports publics urbains (AFTPU) – Etape A (2011-2014) Demande de crédits d'études et d'octroi de postes de travail provisoires supplémentaires (EPT) – Réponse aux postulats de Mme Florence Germond "Pour la réaffectation des présélections en espaces pour les bus, piétons et vélos" et de MM. Jaques Pernet et Jean-Pierre Bébox " Pour une boucle au centre-ville ??".

⁷ Préavis N° 2016/16 du 17 mars 2016 « Axes forts de transports publics urbains (AFTPU) - Projet de tramway entre la gare de Renens et la place de l'Europe à Lausanne - Demande d'un crédit de réalisation ».

financement de la part lausannoise des travaux d'aménagement de la future ligne de tramway Lausanne – Renens (t1), respectivement du BHNS (bus à haut niveau de service) sur l'axe Confrérie – Saint-François, il demande notamment à la Municipalité :

- d'étudier le déclassement de la Petite ceinture, avec une réduction de la vitesse autorisée à 30 km/h non seulement sur l'ensemble de son parcours, mais dans tout son périmètre (axe carrefour de Georgette – avenue du Théâtre – place Saint-François – avenue Jules Gonin – Chauderon sud qu'il faut d'urgence soustraire au trafic de transit) ;
- de supprimer les signaux lumineux dans les zones où la vitesse est réduite à 30 km/h et d'étudier leur éventuel remplacement par des giratoires afin de fluidifier le trafic motorisé et de diminuer la pollution.

6.2.2 Réponse de la Municipalité

Comme indiqué au chapitre 4.1, le PDCom révisé prévoit de déclasser certains tronçons de la Petite ceinture (avenue Vinet, rue du Tunnel) et d'introduire des zones particulières (place de la Gare, place du Tunnel, rue du Tunnel). Le réseau routier sis à l'intérieur de la Petite ceinture sera ainsi classé soit en réseau de distribution, soit en réseau de desserte, soit une hiérarchie qui permet de déployer des zones modérées.

Les carrefours à feux présentent un intérêt dans une logique de gestion globale du trafic, notamment grâce à leur rôle de contrôle d'accès, à la possibilité de prioriser certains usagers (bus et vélos en particulier) et de sécuriser les usages les plus vulnérables au regard du trafic routier.

Dans les zones modérées, la législation fédérale en matière d'aménagement demande une systématisation de la priorité de droite aux intersections, sauf si la sécurité routière exige de déroger à cette règle. Ainsi, l'énorme majorité des zones modérées lausannoises ne comportent pas de régulation lumineuse.

En outre, si différentes études menées sur cette thématique tendent à confirmer que les giratoires offrent en général une meilleure fluidité du trafic, dans le cadre d'une diminution à 30 km/h sur du réseau principal, les conditions locales restent déterminantes sur le choix d'un aménagement routier approprié.

Le programme de législature 2016-2021 confirme la volonté de la Municipalité de mettre en place une politique de mobilité cohérente qui inclut le fait de développer les zones 30 km/h et les zones de rencontre ainsi que de tranquilliser le trafic.

6.3 Postulat de Mme Sara Gnoni et consorts

« Pour une sécurité piétonne accrue autour de la piscine de Mon-Repos »

6.3.1 Rappel

Déposé le 21 mars 2017 et renvoyé à la Municipalité pour étude et rapport le 4 avril 2017, le postulat invite la Municipalité à repenser l'aménagement du carrefour avenue du Tribunal-Fédéral et la rue Sainte-Beuve et les limitations du trafic en vigueur afin d'améliorer la sécurité des piétons, notamment des nombreux enfants se rendant à la piscine de Mon-Repos ou à l'école de judo.

6.3.2 Réponse de la Municipalité

Dans son programme de législature, la Municipalité a affiché sa volonté d'améliorer la qualité de vie en centre-ville et dans les quartiers, et de poursuivre sa politique de modération du trafic. L'adoption par le Conseil communal du préavis N° 2018/11 « Rues vivantes » permettra de financer des actions visant à :

⁸ Préavis N° 2016/17 du 17 mars 2016 « Axes forts de transports publics urbains (AFTPU) - PALM 2007 - Etape A (2011-2014) - Projet de bus à haut niveau de service (BHNS) entre Confrérie et Saint-François : demande de crédits de réalisation ».

- valoriser des espaces publics du cœur de la Ville par un diagnostic urbain qui doit permettre de mieux comprendre les usages actuels mais aussi de révéler les potentiels d'amélioration, la mise en valeur d'espaces publics délaissés ou de faible qualité, d'améliorer la qualité de séjour, par exemple par l'installation de mobilier urbain adapté ou la réalisation d'aménagements légers ou tests en coordination étroite avec les principaux acteurs concernés, soit les riverains, les commerçants et les usagers ;
- développer le réseau de zones modérées et des espaces publics dans les quartiers par la poursuite du déploiement de zones 30 et de zones de rencontre avec l'objectif d'améliorer la sécurité, de promouvoir la santé publique et de réduire les nuisances sonores, la mise en valeur des espaces publics de quartier et des actions de sécurisation et de valorisation des espaces publics aux abords des établissements scolaires et parascolaires ainsi que sur le chemin de l'école ;
- développer des espaces publics pour tous en finançant des équipements de la voirie (bancs relais, mains courantes, bandes tactilo-visuelles, stationnement vélos, ...) répondants aux besoins des personnes à mobilité réduite, aux aînés et aux cyclistes permettant également à tous les habitants de mieux s'approprier l'espace public et de favoriser ainsi le contact social dans les quartiers.

Dès lors, la demande de la postulante s'inscrivant tout à fait dans la philosophie dudit préavis, la Municipalité a l'intention d'y répondre dans le cadre des actions qui seront déployées, sous réserve de l'approbation des crédits d'investissement par le Conseil communal.

7. La promotion de solutions alternatives à l'usage du transport individuel motorisé

La Municipalité porte une attention particulière à la promotion de solutions alternatives à l'usage du transport individuel motorisé (TIM) par le biais de campagnes de communication et d'informations, en participant notamment à la semaine de la mobilité. La Municipalité a décidé de privilégier le dialogue avec les usagers sur le long terme en faisant évoluer le concept de la journée sans voiture vers une semaine de rencontre et d'échanges permettant de ponctuer l'ensemble des démarches entreprises au cours de l'année en faveur de la mobilité durable.

7.1 Postulat de Mme Céline Misiego « Où sont passées les journées sans voiture ? »

7.1.1 Rappel

Déposé le 1^{er} novembre 2016 et renvoyé à la Municipalité pour étude et rapport le 22 novembre 2016, le postulat invite la Municipalité à :

- étudier la mise sur pied d'un évènement pérenne de promotion de la mobilité durable tous les 22 septembre et de revenir ainsi au concept des journées « En ville sans ma voiture ! » (fermeture d'au moins une rue du centre-ville à la circulation et organisation d'évènements liés à la promotion des transports publics et de la mobilité douce) ;
- obtenir la gratuité des transports publics ce jour-là.

7.1.2 Historique

Initialement fixée au 22 septembre au niveau européen, la journée « En ville sans ma voiture ! » a été intégrée en 2007 à la « Semaine européenne de la mobilité », manifestation annuelle élargie, qui se déroule en septembre et dont l'objectif consiste à améliorer la lisibilité du message pour les usagers. Cette formule se révèle efficace, vu que la population dispose d'une semaine entière pour tester d'autres modes de transport, se réapproprier des espaces et remettre ainsi en question sa mobilité.

Après avoir participé durant cinq ans (2000 à 2004) à la journée « En ville sans ma voiture ! » du 22 septembre, la Municipalité a décidé en 2007 de se joindre à la « Semaine de la mobilité » organisée par l'Etat de Vaud qui comprend diverses manifestations (essai de différents types de mobilité douce, village et marché de la mobilité, balades dans la ville à vélos, « lunches

d'entreprises », édition d'un guide « En ville autrement », circulation de trolleybus historiques, etc.). Plus récemment, la Ville a organisé ou soutenu diverses manifestations en relation avec la « Semaine de la mobilité » ou hors de ce cadre, comme le « Rallye vélo » du Conseil des Jeunes, le « Défi vélo », des clips de prévention routière ou « La mobilité autour des écoles » avec le Pédibus. La Municipalité a également relayé et soutenu financièrement la campagne d'affichage cantonale.

En 2011, au vu du bilan mitigé de l'édition 2010 de la « Semaine de la mobilité », la Municipalité a décidé de concentrer ses efforts sur une seule journée et sur la promotion des mobilités durables axées sur les trajets pendulaires quotidiens et de prolonger sa participation financière à la campagne de communication du Canton de Vaud.

De 2013 à 2016, la Municipalité a proposé un programme allégé dont les thématiques s'alignaient sur les positions du plan de législature et du PALM. En 2017, une édition développée de la semaine de la mobilité a été lancée.

7.1.3 Réponse de la Municipalité

La Ville de Lausanne porte une attention particulière à la promotion de solutions alternatives à l'usage du TIM, en accompagnant l'ensemble des mesures majeures sur le territoire de la commune (m3, tram ou bus à haut niveau de service) et en développant et sécurisant les itinéraires de mobilité douce.

La Municipalité promeut cette volonté tout au long de l'année par le biais de ses représentants, de campagnes de communication ou de mises à disposition d'informations ponctuelles.

Les enjeux de mobilité du nouveau programme de législature ont amené la Municipalité à reconsidérer le programme et les ambitions de la « Semaine lausannoise de la mobilité 2017 ».

Pour l'édition 2017, la Municipalité a donc proposé une approche offrant un tour d'horizon de la mobilité à Lausanne autour de la question « Comment changer de mode de déplacement au quotidien ? » comprenant des actions ponctuelles (rallye urbain pour les familles et les plus jeunes, découverte et test du vélo électrique, fitness urbain accessible sans voiture, randonnées parcours autour des nouveaux itinéraires piétons de la ville, sorties guidées à pieds et à vélo pour les collaborateurs de la Ville, ...) et une réflexion plus durable orientée autour de quatre axes :

- mobilité et santé ;
- déplacements professionnels ;
- mobilité des enfants ;
- mobilité de demain.

Un évènement phare, programmé le 22 septembre 2017, soit lors de la journée « En ville sans ma voiture », a permis de conclure cette édition ; il s'est tenu sur la place Centrale, impliquant la suppression temporaire du stationnement. Cette journée avait pour objectif d'inciter les passants, les riverains, les usagers ainsi que les milieux économiques à s'intéresser aux questions de mobilité durable en leur donnant les moyens d'entamer une réflexion sur leur propre mode de déplacement. En visant un large public, la Municipalité a adressé un message positif et ambitieux sur la nécessité de faire évoluer les pratiques de mobilité autour des moyens mis à disposition : inauguration de la plateforme de réservation de vélos-cargos Carvelo2go, nouvelles installations de Publibike et de Mobility, exposition d'un bus à haut niveau de service, stand Pédibus et présentation des travaux de Pousses Urbaines « l'espace public vu par les enfants ».

Si les conditions météorologiques ont quelque peu ralenti l'enthousiasme des participants les premiers jours, les évènements proposés ont finalement trouvé leur public et l'inauguration de Carvelo2go a bénéficié d'une bonne couverture médiatique. La Municipalité tire cependant un bilan plus mitigé de la journée organisée sur la place Centrale dont la fréquentation était timide.

Concernant la gratuité des transports publics, la Municipalité ne possède pas de compétence en ce domaine. La multiplicité des acteurs, la structure de la communauté tarifaire Mobilis et son maillage d'offres et de tarifs rendent les exceptions complexes à gérer. Les manifestations

organisées par la Ville font cependant la part belle aux déplacements doux, en offrant dès que possible des stationnements vélo à leurs abords et en informant en amont sur l'accessibilité en transports publics.

Par ailleurs, la Municipalité souligne aussi les réponses positives données lors des demandes de fermeture des routes pour les fêtes de quartier.

En conclusion, constatant que le changement d'habitudes sera davantage favorisé par le dialogue sur le long terme avec les usagers, plutôt que par le montage de grands événements isolés, la Municipalité a décidé de faire évoluer le concept de la journée sans voiture vers une semaine de rencontre et d'échanges, moment ponctuant l'ensemble des démarches entreprises au cours de l'année en faveur de la mobilité durable.

La Municipalité estime avoir ainsi répondu à la postulante.

8. Cohérence avec le développement durable

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

La mobilité est durable dès lors que ses effets négatifs sur l'environnement sont réduits et que des déplacements efficaces et accessibles à tous sont possibles. Le présent rapport-préavis, qui vise la modération du trafic au centre-ville, s'inscrit parfaitement dans la continuité de la politique de développement durable défendue par la Ville.

L'extension et la création des zones de modération du trafic participent à la diminution du bruit, de la pollution de l'air et contribuent ainsi à l'augmentation de la qualité de vie de la population.

9. Aspects financiers

9.1 Incidences sur le budget d'investissement

Ce rapport-préavis n'a pas d'incidence sur le budget d'investissement de la Ville.

9.2 Incidences sur le budget de fonctionnement

Ce rapport-préavis n'a pas d'incidence sur le budget de fonctionnement de la Ville.

10. Conclusions

Eu égard à 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° 2018/26 de la Municipalité, du 14 juin 2018 ;

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 au postulat de M. Manuel Donzé et consorts intitulé « Pour une sécurisation du chemin de Rovéréaz » ;
2. d'approuver la réponse au postulat de M. Guy Gaudard et consorts intitulé « Rovéréaz – Fauvette : allégeons les contraintes » ;
3. d'approuver la réponse au postulat de Mme Anne-Françoise Decollogny et consorts intitulé « Qualité de vie - pour un 30 km/h au centre-ville » ;
4. d'approuver la réponse au postulat de M. Claude Calame intitulé « 30 km/h sur la "Petite Ceinture" et dans son périmètre » ;
5. d'approuver la réponse au postulat de Mme Sara Gnoni et consorts intitulé « Pour une sécurité piétonne accrue autour de la piscine de Mon-Repos » ;
6. d'approuver la réponse au postulat de Mme Céline Misiego intitulé « Où sont passées les journées sans voiture ? ».

Au nom de la Municipalité

Le syndic
Grégoire Junod

Le secrétaire
Simon Affolter