

**Etude d'un nouvel aménagement et d'une conception novatrice du trafic dans le secteur
Chauderon/Bel-Air-Grand-Pont
Réponse à la motion de Monsieur Alain Faucherre**

Rapport-préavis N° 2004/52

Lausanne, le 2 décembre 2004

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs,

1. Objet du rapport-préavis

En réponse à la motion de M. Alain Faucherre demandant d'étudier un nouvel aménagement et une nouvelle conception du trafic dans le secteur de Chauderon / Terreaux / Bel-Air / Grand-Pont, la Municipalité fait le point sur toutes les modifications qui sont intervenues sur ce secteur depuis dix ans. Cet état des lieux montre qu'un certain nombre de propositions du motionnaire ont été réalisées.

2. Rappel de la motion

La motion en question, déposée le 30 avril 1991¹, a été développée et renvoyée à la Municipalité² pour étude et rapport le 14 mai de la même année. Le motionnaire faisait remarquer que le secteur Bel-Air/Terreux/Chauderon a fortement évolué avec la construction du complexe Métropole 2000. De grands changements devaient également intervenir avec la fermeture des rues Haldimand, Neuve et Mauborget et la suppression du parking de Bel-Air. L'arrivée du LEB, l'interface du Flon et le développement de sa plateforme multiplieraient, en outre, les mouvements piétonniers dans le secteur. En parallèle, l'axe Terreaux/Grand-Pont prendrait une orientation essentiellement de transit pour les transports individuels motorisés. Avec la publication de l'ordonnance fédérale sur la protection de l'air (Opair³), le développement de la qualité de vie dans ce secteur devait être recherché, notamment en réduisant le trafic individuel et la pollution ainsi qu'en revalorisant l'espace public traversé par cet axe. Le motionnaire suggérait d'envisager une étude fouillée, voire des enquêtes à large éventail sur ce secteur qui permettraient de répondre aux questions suivantes :

- Comment réduire le trafic privé ?
- Comment favoriser les déplacements des piétons, voire des cyclistes ?
- Comment améliorer l'efficacité des transports en commun ?
- Comment améliorer l'accès des commerces et des bureaux ?
- Comment rendre le secteur plus propice au logement ?
- Peut-on envisager la création d'une chaussée à sens unique permettant de diminuer l'emprise du trafic ?
- Peut-on aller encore plus loin en envisageant de détourner le trafic par Montbenon où il n'y a pas de logements et en fermant la rue au trafic individuel ?
- Dans ce cas, pourrait-on repenser le tunnel routier pour l'adapter au trafic des transports publics ou le supprimer pour permettre au LEB de rester plus près de la surface ?

¹ BCC 1 du 30 avril 1991, p. 980

² BCC 1 du 14 mai 1991, pp. 1128-1130

³ Opair : Ordonnance fédérale sur la protection de l'air

3. Evolution de la situation entre 1991 et 2004

Pendant la décennie qui a suivi le dépôt de la motion, de nombreuses réalisations ont été entreprises sur l'axe Chauderon/Saint-François qu'il convient, au préalable, de rappeler. Il s'agit de différents travaux ainsi que d'études d'aménagement et de transports.

3.1 Historique des travaux sur le domaine public

En 1992, les rues Haldimand, Neuve et Mauborget⁴ ont été fermées au trafic individuel motorisé. Ceci a entraîné une nouvelle répartition du trafic dans le centre-ville et en particulier sur l'axe Chauderon-Saint-François :

- sur le Grand-Pont, le trafic a diminué de 13 % entre 1990 (avant la fermeture) et 1992 (après la fermeture), soit de 20'000 à 17'500 véh/jour en TJM⁵ ;
- sur la rue des Terreaux, le trafic a diminué de 25 % durant la même période (24'000 à 18'000 véh/jour en TJM);
- il a, par contre, augmenté de 17 % environ sur la rue Centrale et sur l'avenue de Beaulieu (19'000 à 22'500 véh/jour en TJM sur l'avenue de Beaulieu et de 21'500 à 25'000 véh/jour en TJM sur la rue Centrale).

En 1994, la place Bel-Air a été reconstruite. Les trottoirs nord et sud ont été élargis, ce qui a permis une amélioration des cheminements piétonniers au droit de l'arrêt de bus « Bel-Air » des lignes n° 4 et 8 situé au sud de la place, ainsi qu'au droit de l'arrêt de bus des lignes n° 7 et 9 situé au nord de celle-ci.

En 1995, la place Chauderon a été réaménagée, ce qui a permis de supprimer le transit sur la rue du Petit-Rocher, de créer une place publique devant la BCV, d'y aménager de spacieux et esthétiques arrêts de bus, le tout débouchant sur une forte augmentation des surfaces piétonnières.

En 1996, l'avenue du Théâtre a été reconstruite. A cette occasion, une nouvelle traversée piétonnière a été balisée à la hauteur du Théâtre Municipal. Le trottoir nord a été élargi et une bande cyclable en montée y a été balisée. Le trottoir sud a été arborisé et réalisé en continu en traversée de la rue Charles Monnard. Enfin, une restriction de trafic a été aménagée sur la contre-allée située à l'arrière de l'arrêt de bus montant.

En 1997, la rue des Terreaux a été également reconstruite. Le trottoir nord a été élargi permettant d'y disposer de l'arborisation. Une traversée piétonnière à feux a été créée à l'ouest de Métropole 2000.

Le LEB a été prolongé en 2000 jusqu'au Flon.

En 2002, la rue Bel-Air a été piétonnisée, à l'exception du maintien de la circulation des deux-roues. Le stationnement sur le toit de l'immeuble dit la "Banane" a été supprimé, permettant ainsi l'aménagement d'une place piétonnière, d'une part, et, d'autre part, l'inscription d'un ascenseur reliant la place de l'Europe à celle de Bel-Air. La circulation des cyclistes a été autorisée sur la rue Haldimand à la montée en 1997 et, en 2002, sur l'axe Neuve-Mauborget à la descente. Une présélection de tourner à gauche pour les vélos accédant à la rue Haldimand a été également balisée à cette date.

Dès 1995, suite au vote, par votre Conseil, du rapport-préavis n°104⁶, la nouvelle politique du stationnement a été mise en place au centre-ville. Elle a permis notamment la suppression du stationnement de longue durée et son remplacement par les zones macarons destinées aux résidents. En parallèle, les parkings d'échange de Vennes et de la Tuilière ont été réalisés. Enfin, à partir du milieu des années 90, tous les carrefours à feux ont été rénovés⁷ (SET II) avec des facilités supplémentaires pour les **tl** et les piétons (phases protégées allongées).

⁴ Rapport-préavis n°251 du 26 novembre 1985 « Fermeture des rues Haldimand, Mauborget et Neuve à la circulation des véhicules privés »

⁵TJM : trafic journalier moyen

⁶ Rapport-préavis n°104 du 24 mai 1995 « Gestion du stationnement »

⁷ Rapport-préavis n°283 du 19 novembre 1993 « Système d'exploitation des transports – 2ème étape »

3.2. Historique des études

En 1995, une étude de réaménagement de l'axe Terreaux-Théâtre a été lancée. Elle a notamment permis d'orienter les réflexions dans le cadre des études de réaménagement des avenues du Théâtre et des Terreaux. En outre, différentes variantes ont été étudiées concernant notamment la création d'une traversée piétonnière à niveau sur la place Saint-François et la suppression d'un sens de circulation sur l'axe Terreaux-Saint-François.

En 1996, l'étude de la réalisation d'un TVR (transports sur voies réservées) dans le nord lausannois a été engagée. Par TVR, il faut comprendre la mise à disposition pour les trolleybus de voies propres et continues. L'étude concluait à la réalisation, à terme, d'une ligne trolleybus TVR reliant la Blécherette (P+R Tuilière) et la commune de Lutry via l'axe Beaulieu-Terreaux. Une première étape de travaux a été engagée en 2001 afin d'améliorer la progression des trolleybus des lignes 1 et 3 le long de l'axe Plaines-du-Loup/Mont-Blanc.

En 1998, une étude lancée par le service des transports du Canton et les **tl** prenait la suite de l'étude TRV pour se concentrer dans l'Est lausannois jusqu'à Lutry, le long de l'actuelle ligne n° 9. Il convient de relever, qu'en parallèle, des mesures légères d'aménagement ont été engagées sur ce parcours, comme la création de voies bus continues sur la commune de Pully. Les premières conclusions de cette étude ont montré que le prolongement de ces voies de bus en traversée des communes de Lausanne, Pully, Paudex et Lutry s'avérerait extrêmement coûteux. En conséquence, l'étude n'a pas été poursuivie.

La réalisation du métro m2 entre Ouchy et les Croisettes, adoptée en votation populaire le 24 novembre 2002, entraînera une profonde réorganisation du réseau des transports collectifs de surface. Le réseau **tl** qui sera restructuré pour l'arrivée du m2 prévoit sur l'axe Terreaux-Théâtre la suppression de lignes « verticales » (les lignes **tl** n° 5 et 6) ainsi qu'une augmentation de lignes « horizontales » en traversée du centre (les lignes **tl** n°15, fusionnée avec la ligne 4 sur Pully et 19, fusion des lignes 13 et 17).

4. Réponse à la motion

Comme précisé dans le chapitre précédent, depuis le début des années 90, l'entier de l'axe Terreaux-Bel-Air a été reconstruit à l'exception de la place Saint-François. Les réaménagements et les études se sont fait dans le sens des objectifs du motionnaire. Ses questions peuvent ainsi être reprises une à une.

a) Comment réduire le trafic privé ?

Avec la fermeture des rues Haldimand, Neuve et Mauborget, le trafic moyen sur l'axe Terreaux/Grand-Pont est passé de 22'000 à 17'800 véh./jour en 1992, soit une diminution de 19 %. Par la suite, il encore diminué pour atteindre 16'000 véh./jour en TJM en 2000. Vouloir le diminuer encore conduirait à entraîner des reports de trafic soit sur la rue Centrale où les sensibilités sont vives comme l'a montré le débat sur le réaménagement de la rue, soit sur la petite ceinture où la densité de population est bien plus élevée que sur l'axe Terreaux/Saint-François. De manière plus globale, la suppression au centre-ville du stationnement de courte durée de surface et l'aménagement de parkings d'échange, ont contribué à diminuer le trafic au centre de 2 % entre 1995 et 2000. En parallèle, la part modale des transports collectifs a augmenté dans la même proportion. La réalisation du métro m2 accompagnée de la restructuration du réseau des lignes **tl**, l'extension du P+R de Vennes, l'augmentation des fréquences sur la ligne du LEB, la prochaine mise en service en décembre 2004 de la ligne **tl** n° 18 reliant l'ouest lausannois et le centre-ville contribueront également à renforcer cette tendance à moyen et long terme.

b) Comment favoriser le déplacement des piétons, voire des cyclistes ?

Comme déjà expliqué, nombre de mesures ont été prises pour privilégier la sécurité et le confort des piétons et des cyclistes à l'occasion des différentes reconstructions de chaussées sur l'axe Chauderon/Théâtre.

S'agissant plus particulièrement de cette place, une traversée piétonnière ainsi que l'établissement d'une seule phase de feux pour la traversée piétonnière "Est" (traversée des avenues du Théâtre et de Benjamin-Constant) ont été étudiées dans le cadre de l'étude du réaménagement de l'axe Terreaux-Théâtre de 1995. Ces mesures auraient nécessité de réduire de 30 à 40 % environ le trafic en traversée de la place, entraînant ainsi un report de trafic principalement dans le secteur de la gare CFF (+ 22 %), aujourd'hui déjà saturé aux heures de pointe.

Quant aux cyclistes, si l'on prend en compte un périmètre plus étendu, ils bénéficient depuis quelques années déjà de nouveaux itinéraires au centre-ville : rues Haldimand, Neuve, Mauborget, Bel-Air, de la Tour, du Tunnel, du Pré-du-Marché, ainsi que l'avenue du Théâtre. Des extensions sont prévues sur le Grand-Pont et les avenues de Ruchonnet et de Tivoli.

Citons enfin, comme mesure en faveur des modes de déplacements « doux », la création dès 1992 des postes des délégués piétons et deux-roues

c) Comment améliorer l'efficacité des transports en communs ?

La part modale des transports collectifs a, entre 1990 et 2000, progressé de 4 % en traversée du centre-ville. Elle est aujourd'hui de 31 % sans prise en compte du trafic autoroutier. Au centre-ville toujours, la vitesse commerciale des trolleybus a par contre diminué de 5 % environ pendant la même période. Compte tenu de l'exiguïté des routes, il est aujourd'hui difficile de créer des voies bus supplémentaires afin de renverser cette tendance. Seule une mise en sens unique de l'axe Chauderon/Saint-François pour les transports individuels permettrait de créer des voies bus supplémentaires. Malheureusement, comme analysé plus bas, les reports de trafic qui seraient engendrés rendent cette proposition impossible.

d) Comment améliorer l'accès des commerces et des bureaux ?

La réalisation du métro m2 ainsi que l'augmentation de la fréquence du LEB permettront d'y répondre. Par ailleurs, l'accessibilité commerciale en transports individuels courte durée a été améliorée par la construction du parkings du Centre aujourd'hui en service et, le sera à l'avenir, par celle du Rôtillon.

e) Comment rendre le secteur plus propice au logement ?

La population recensée en janvier 2002 sur l'axe Chauderon/Saint-François est de 670 résidents environ. Compte tenu de l'excellente accessibilité en transports collectifs de ce secteur, de la présence dominante d'activités, du trafic motorisé relativement élevé, il est plus adéquat d'y développer principalement des activités et d'orienter le logement dans des quartiers plus préservés du trafic automobile.

f) Peut-on envisager la création d'une chaussée à sens unique permettant de diminuer l'emprise du trafic ?

Le sens unique sur l'axe Chauderon/Saint-François a fait l'objet d'études en 1995 dans le cadre de la réflexion sur le réaménagement de l'axe Terreaux-Théâtre. Les reports de trafic résultant de cette option se faisaient sentir principalement sur la place de la gare (de l'ordre de 22 %) et, de manière plus réduite, dans le secteur sous-gare CFF (entre 5 et 10%) ainsi que sur la petite ceinture (env. 5%). Dans ces secteurs, l'habitat y est prépondérant, contrairement à l'axe Chauderon-Saint-François.

g) Peut-on aller encore plus loin, en envisageant de détourner le trafic par Montbenon, où il n'y a pas de logement et en fermant la rue au trafic individuel ?

Un report massif de trafic sur l'avenue Jules Gonin (de l'ordre de 15'000 véh./jour) nécessiterait une évaluation fine des impacts environnementaux, en particulier au niveau du bruit et de la pollution. Ces reports de trafic nécessiteraient également de revoir le fonctionnement et l'aménagement des carrefours, aujourd'hui proches de la saturation en heures de pointe, situés au nord et au sud du pont Chauderon ainsi que celui de la place Saint-François. L'accès au terminus situé sur l'avenue du Grand-Chêne pour les convois **tl** des lignes n° 12 et 16 deviendrait difficile. Il en serait de même pour la progression des trolleybus sur le pont Chauderon.

h) Dans ce cas, pourrait-on repenser le tunnel routier de Chauderon pour l'adapter au trafic des transports publics ou le supprimer pour permettre au LEB de rester plus près de la surface ?

Le LEB a été, entre-temps, prolongé en souterrain jusqu'au Flon. Par ailleurs, faire passer les lignes **tl** n°7 et 9 dans le tunnel de Chauderon reviendrait à condamner la station de Chauderon qui constitue aujourd'hui une interface importante du réseau de surface des **tl**. Celle-ci a été réaménagée et fortement mise en valeur en 1995 afin d'en faire un élément structurant dans ce secteur.

5. Quartiers 21 et synthèse

La démarche Quartiers 21, actuellement en cours dans les quartiers lausannois, donne quelques indications intéressantes sur les attentes et les souhaits de la population dans le domaine de la mobilité dans le centre-ville. Sur les 250 critiques formulées par la population du centre-ville lors des rencontres des 19 et 26 juin 2003, une trentaine de remarques ont évoqué l'amélioration de la mobilité douce. Par contre, seulement trois critiques ont été formulées concernant la circulation sur l'axe Terreaux-Georgette.

En complément, l'on peut remarquer que depuis le début des années 90, l'axe Chauderon-Théâtre a été reconstruit quasiment intégralement. Systématiquement, les besoins des piétons, des cyclistes et des tl ont été pris en compte dans la mesure de l'espace public disponible.

Une mise en sens unique de l'avenue des Terreaux ou, plus encore, une interdiction de circuler sur cette avenue pour les transports individuels conduirait à des reports de trafic inacceptables sur d'autres axes dont la vocation d'habitat est bien plus marquée que dans l'hyper centre. Par ailleurs, un report de trafic important sur l'avenue Jules Gonin et la rue du Grand-Chêne entraînerait une congestion des circulations dans le secteur du pont Chauderon. Dans tous les cas, le bilan écologique serait défavorable et contraire au Plan des mesures cantonal Opair.

Nous relevons toutefois, afin d'améliorer encore le confort et la sécurité des cheminements piétonniers sur l'avenue des Terreaux, qu'un élargissement du trottoir sud au droit du bâtiment n°33 est actuellement en cours d'étude.

6. Conclusions

Fondée sur ce qui précède, la Municipalité vous prie, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, de bien vouloir prendre la résolution suivante :

Le Conseil communal de Lausanne,

vu le rapport-préavis n° 52 de la Municipalité du 2 décembre 2004 ;
ouï le rapport de la commission nommée pour examiner cette affaire ;
considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

décide :

d'approuver la réponse municipale à la motion de Monsieur Alain Faucherre demandant à la Municipalité d'étudier un nouvel aménagement et une nouvelle conception du trafic dans le secteur Chauderon / Terreaux / Bel-Air / Grand-Pont.

Au nom de la Municipalité :

Le syndic :
Daniel Brélaz

Le secrétaire :
François Pasche