

Réponse à une motion et quatre postulats concernant la Direction des travaux

Préavis No 2010/32

Lausanne, le 14 juillet 2010

Monsieur le président, Mesdames et Messieurs,

1. Objet du préavis

Comme elle l'a déjà fait à plusieurs reprises, la Municipalité a rassemblé, dans le présent rapport-préavis, ses réponses à plusieurs initiatives de conseillers communaux portant sur des objets divers mais partageant les caractéristiques communes, à ses yeux, d'être liés à la mobilité et de pouvoir être traités de manière relativement succincte.

2. Table des matières

1.	Objet du préavis	1
2.	Table des matières	1
3.	Motion de Mme Magali Zuercher « L'ouverture des "Portes St-François", l'occasion de redonner la rue Pépinet aux piétons » Postulat de M. Jean-Charles Bettens « Pour un transfert du parking deux-roues de la place Pépinet à la rue Pépinet »	2
4.	Postulat de M. Guy Gaudard - Pour une qualité de vie conviviale à Montblesson	3
5.	Postulat de M. Thavathurai Kugathan demandant un troisième passage pour piétons à la rue des Terreaux	6
6.	Postulat de Mme Andrea Eggli demandant du stationnement pour vélos sur l'axe Chauderon – Bel-Air – Saint-François	8
7.	Conclusions	10

3. Motion de Mme Magali Zuercher « L'ouverture des "Portes St-François", l'occasion de redonner la rue Pépinet aux piétons »

Postulat de M. Jean-Charles Bettens « Pour un transfert du parking deux-roues de la place Pépinet à la rue Pépinet »

3.1 Rappel de la motion et du postulat

La Municipalité répond conjointement à la motion de Mme Zuercher et au postulat de M. Bettens car leurs propositions traitent de l'aménagement de la rue Pépinet avec comme objectif principal son intégration dans le réseau des zones piétonnes.

Le 3 octobre 2006, Mme Magali Zuercher déposait au Conseil communal une motion intitulée « L'ouverture des "Portes St-François", l'occasion de redonner la rue Pépinet aux piétons ». En sa séance du 11 décembre 2007, le Conseil communal décidait de renvoyer cette motion à la Municipalité pour étude et rapport. La motionnaire désire l'amélioration de la situation de la rue Pépinet en la réaménageant en zone piétonne et en créant une liaison cyclable entre la rue Centrale et la place St-François.

Pour sa part, M. Jean-Charles Bettens a déposé, le 2 mars 2010, un postulat demandant la création d'environ 80 places deux-roues pour compenser les 46 places supprimées à la place Pépinet et le réaménagement en zone piétonne de la rue Pépinet. Lors de sa séance du 16 mars 2010, votre conseil l'a pris en considération et renvoyé à la Municipalité pour étude et rapport.

Il convient de rappeler qu'outre ces deux initiatives, une motion de Mme Géraldine Savary du 7 mai 2002 concernant le « réaménagement de la rue Centrale » demandait la fermeture de la rue Pépinet au trafic motorisé pour en faire un espace piétonnier convivial.

Dans sa réponse à Mme Savary, du 13 novembre 2003, la Municipalité proposait pour la rue Pépinet de limiter le trafic individuel motorisé et de maintenir les 25 places de parc. Au débouché avec la rue Centrale, la suppression du tourner à gauche était retenue afin de diminuer les conflits entre usagers dans le carrefour.

La Municipalité est bien consciente que depuis 2003, le quartier a évolué avec l'ouverture des « Portes St-François », l'arrivée du métro m2 et le réaménagement de la place de l'Europe et de la rue Centrale. Ces éléments et la fin des études des avant-projets relatifs aux Axes forts de transports publics urbains (AFTPU)¹ permettent dès lors de se poser la question relative au maintien du trafic individuel motorisé à la rue Pépinet.

3.2 Réponse de la Municipalité

Un groupe de travail composé de représentants des services techniques concernés de la Direction des travaux s'est donné pour mission d'examiner les propositions de Mme Zuercher et de M. Bettens.

Dans ses réflexions, le groupe de travail s'est appuyé sur les principales données suivantes :

- les données et objectifs du Plan directeur communal ;
- la politique des déplacements planifiée dans le cadre du projet des Axes forts de transports publics urbains (AFTPU) ;
- les ordonnances fédérales en matière de signalisation et de circulation routière ;
- les résultats des comptages de trafic.

¹ Projet dont le rapport-préavis devrait être présenté au Conseil communal à l'automne 2010.

Le Plan directeur communal (PDC), dans son volet déplacements, adopté en septembre 1995 par le Conseil communal, a défini une hiérarchisation du réseau routier permettant une classification des différents axes selon leur fonction dans le trafic routier (réseau principal, réseau de distribution et réseau modéré). La rue Pépinet fait partie du réseau modéré.

L'étude menée en 2002, à la suite du dépôt de la motion de Mme Savary, avait montré que le trafic journalier moyen était d'environ 2'000 véhicules à la rue Pépinet. Cette fréquentation est faible comparativement à la charge de trafic quotidienne à la rue Centrale qui est d'environ 16'000 véhicules. Les conséquences au niveau trafic d'une fermeture de la rue Pépinet, unique liaison directe entre le plateau de St-François et le niveau inférieur de la rue Centrale, seraient limitées en regard de ces chiffres et les perturbations devraient rester mineures.

L'amélioration des conditions de progression des transports publics dans le cadre des AFTPU passera par la fermeture au trafic individuel de la rue des Terreaux, du Grand-Pont, de la rue de Genève entre la rue de la Vigie et la place de l'Europe. Ces fermetures auront des conséquences importantes sur la circulation au centre-ville, y compris dans le périmètre de la rue Pépinet.

Les études AFTPU en cours montrent que la fermeture au trafic de la rue Pépinet est compatible voire nécessaire en vue du réaménagement futur de la rue Centrale et de la place St-François. Ce réaménagement est par ailleurs conforme à la volonté municipale de développer les zones piétonnes au centre-ville. La transformation de la rue Pépinet en zone piétonne aura pour conséquence la suppression de 25 places de parc payantes, le maintien des accès de livraison et l'amélioration du confort des piétons, notamment aux deux extrémités de cet axe par la suppression des zones de conflit avec les automobilistes.

S'agissant de la proposition de Mme Zuercher d'une nouvelle liaison cyclable entre la rue Centrale et la place St-François par la rue Pépinet, la Municipalité relève que la mixité deux-roues piétons est possible dans des zones piétonnes et que cette proposition pourrait être retenue si sa compatibilité avec le projet AFTPU à la place St-François est confirmée.

En ce qui concerne le postulat de M. Bettens et la suppression du stationnement deux-roues à la place Pépinet, la Municipalité a déjà répondu à cet objet dans le cadre de sa réponse à l'interpellation ordinaire de M. Rossi et de Mme Mayor « Deux-roues motorisés : quelle politique de stationnement la Municipalité suit-elle ? Exemple de la place Pépinet ». En résumé, la présence d'un parking deux-roues motorisé dans une zone piétonne est source de conflits entre usagers motocyclistes et les piétons comme l'a démontré l'exemple de la place Pépinet. Suite à diverses observations réalisées ces dernières années, la Municipalité a décidé de ne plus autoriser du stationnement deux-roues motorisés dans une zone piétonne. Pour rappel, au niveau du bilan du stationnement deux-roues, dans ce secteur, il est prévu de créer 31 cases deux-roues à la place Centrale sachant que 24 cases supplémentaires ont déjà été créées à la rue du Grand-Chêne pour compenser la perte des 46 cases deux-roues de la place Pépinet. Au vu de ce qui précède, la Municipalité renonce à créer des places de parc deux-roues à la rue Pépinet.

4. Postulat de M. Guy Gaudard - Pour une qualité de vie conviviale à Montblesson

4.1 Rappel du postulat

Le 1er juillet 2008, M. Gaudard déposait au Conseil communal un postulat intitulé "Pour une qualité de vie conviviale à Montblesson" demandant que les mesures de modération de trafic prises à Vers-chez-les-Blanc soient prolongées dans toute la traversée de Montblesson. Concrètement, il demandait la réalisation des mesures suivantes :

- Instauration d'une limitation de vitesse à 30 km/h sur tout le territoire de Montblesson ;
- Construction de ralentisseurs "gendarmes couchés" utilisables comme passages pour piétons (aux sorties gauche et droite de chaque groupe de villas) ;
- Aménagement de ronds points aux intersections majeures de la route principale ;

- Création d'un trottoir ou de zones de stationnement sur le côté droit "montée" du village, la densité de villas de ce côté étant de plus du double de celle de gauche.

Le postulant précisait par ailleurs que le comité de la Société de développement des Râpes, soucieuse d'assurer une sécurité optimale aux habitants et enfants de Montblesson, soutenait sa démarche.

Lors de sa séance du 7 octobre 2008, le Conseil communal décidait de prendre ce postulat en considération et de le renvoyer à la Municipalité pour étude et rapport.

4.2 Réponse de la Municipalité

Il convient de rappeler, en préambule que, depuis l'introduction du Plan Directeur Communal (PDC) en 1996, la Municipalité poursuit l'objectif de réduction des nuisances dues au trafic individuel motorisé dans les quartiers d'habitation. Grâce à la généralisation des zones 30 km/h, elle a permis d'améliorer globalement la sécurité de l'ensemble des usagers dans les secteurs sensibles. A cet égard, elle rappelle qu'un audit sur les zones 30 km/h a été réalisé au sein de la Direction des Travaux et que les résultats de cette analyse montrent que les aménagements liés aux zones 30 km/h doivent être uniformisés sur le territoire communal. Il s'agit essentiellement de généraliser le principe de la priorité de droite et de supprimer les passages piétons, à l'exception de rares cas, autorisés par la législation fédérale. Il convient de rappeler que la Municipalité est tenue de se conformer aux ordonnances fédérales. Il convient également de rappeler qu'en dehors des zones 30, il existe d'autres outils à disposition (seuils, changement de revêtement, chicane, etc.) permettant d'abaisser la vitesse sur le réseau de desserte et de tranquilliser des quartiers à l'instar de ce qui a été réalisé à l'avenue de Cour, à la Rue Centrale, au chemin de Rovéréaz ou à l'avenue du Mont-d'Or où des aménagements de modération ont permis d'atteindre les mêmes objectifs sans recourir à l'instauration d'une zone 30. La présence d'une ligne de transport public est souvent un élément prépondérant dans les choix d'aménagement et les contraintes liées à l'exploitation d'une ligne de bus sont souvent antagonistes avec les moyens à disposition pour modérer la vitesse.

Ceci étant, la Municipalité répond comme suit aux demandes du postulant :

4.2.1 Instauration d'une limitation de vitesse à 30 km/h sur tout le territoire de Montblesson

Classée en réseau principal B, la route du Jorat est située entre la route d'Oron (entrée de Ville) et la localité Vers-Chez-les-Blanc. Des aménagements de modération du trafic ont été réalisés en 2009 sur le tronçon de cette route compris entre la route d'Oron et la route d'Epalinges. Une succession de seuils (gendarmes couchés) limitent dorénavant physiquement la vitesse. Avant la construction des seuils, la vitesse V85, c'est-à-dire la vitesse respectée par 85% des automobilistes, s'élevait à 56 km/h dans le sens de la descente et à 53 km/h à la montée. Le volume de trafic, en mai 2007, était d'environ 2'200 véhicules par jour (vhc/j) en section. Après la construction des seuils, la vitesse V85 a été fortement abaissée et se situe à 41 km/h dans les deux sens pour un volume de trafic toujours stable à environ 2'200 vhc/j en section. La ligne centrale a laissé la place à une bande cyclable à la montée, participant à la modération de vitesse par un resserrement visuel de la largeur de la voirie, en faisant de la place à la mobilité douce.

Le deuxième tronçon concerne la partie entre l'école de Montblesson jusqu'au panneau d'entrée de localité de Montblesson. Des mesures de vitesses et de comptage trafic, effectués sur une durée de 24h en novembre 2009, ont montré que quelque 2'300 vhc/j empruntent ce tronçon de route, avec une vitesse moyenne d'environ 48 km/h. Le V85 (vitesse respectée par 85% des véhicules mesurés), qui est généralement admis comme indicateur de référence dans les analyses de vitesse, est de l'ordre de 55 km/h. La limitation de la vitesse légale étant de 50 km/h, l'objectif de modération des vitesses sur ce tronçon est justifié compte tenu de la configuration des lieux.

Actuellement, la route du Jorat est classée en réseau principal B, selon le Plan Directeur Communal de 1995. D'après les recommandations, il n'est pas envisageable de mettre en place une zone 30 km/h sur ce tronçon. En effet, ce type de mesure est recommandé pour le réseau de desserte. Dès lors, il y a lieu de trouver d'autres mesures que l'instauration d'une zone 30 pour tranquilliser le trafic.

4.2.2 *Construction de ralentisseurs « gendarmes couchés » utilisables comme passage pour piétons (aux sorties gauche et droite de chaque groupe de villas)*

La partie inférieure réaménagée en 2009 est pourvue d'une succession de seuils (gendarmes couchés). Quant à la partie supérieure, deux variantes ont été étudiées. Une première avec des seuils, une deuxième avec des chicanes. Du fait que les Transports publics lausannois (tl) empruntent cette rue, la création de seuils entrave la progression des bus, augmente l'usure des véhicules et gêne le confort des passagers. La variante avec des seuils a donc été écartée sur cette section. Le projet tel qu'il est étudié actuellement prévoit la mise en place d'une alternance de chicanes avec croisement à vue. Ce dispositif sera accompagné de la suppression de la ligne médiane et de la création d'une bande cyclable à la montée, permettant la réduction visuelle de la largeur de la voirie. Cet aménagement, avant d'être confirmé définitivement, fera l'objet d'un essai durant l'été 2010 par la pose d'éléments amovibles.

Ce tronçon de la route du Jorat possède un trottoir du côté droit en montant. Ce trottoir devrait être prolongé vers les nouveaux bâtiments en construction pour assurer la continuité des cheminements piétonniers, le passage piéton existant permettant de marquer la traversée vers les sentiers de la zone forêt. A ce titre, il est intéressant de rappeler que le balisage d'un passage piéton rend « hors la loi » toutes les personnes traversant à moins de 50 mètres de celui-ci. Pour rappel, la Loi sur la circulation routière précise que « les piétons utiliseront les passages pour piétons ainsi que les passages aménagés au-dessus ou au-dessous de la chaussée qui se trouvent à une distance de moins de 50 mètres » (LCR, Art 49, al. 2). A moins de faire des passages piétons au droit de chaque débouché privé, ce qui n'est pas réaliste, il n'est pas opportun de baliser d'autres passages piétons permettant de relier le trottoir Est aux propriétés privées situées à l'Ouest de l'artère, notamment en raison du risque d'incitation pour les habitants situés à moins de 50 mètres d'un passage pour piétons à traverser illégalement la chaussée.

4.2.3 *Aménagements de ronds points aux intersections majeures de la route principale*

La création d'un giratoire a pour effet de mettre au même niveau hiérarchique toutes les voies qui y sont connectées. Si ce type d'aménagement s'avère modérateur sur le plan de la vitesse, sa gestion a par contre tendance à fluidifier le trafic de manière uniforme, sans laisser la possibilité de contrôler certains mouvements de manière volontariste. Contrairement à ce qu'on pourrait penser, la mise en place de giratoires aux intersections majeures d'une route principale, comme aux carrefours entre la route du Jorat et la route d'Epalinges, et la route du Jorat et la route d'Oron, pourrait paradoxalement engendrer une élévation du trafic sur certains mouvements. Par contre, les mesures prises en 2009 et qui seront entreprises en 2010 contribueront, elles, à la modération de vitesse et du trafic sur les deux axes susmentionnés de la route du Jorat.

4.2.4 *Création d'un trottoir ou zones de stationnement sur le côté droit « montée » du village.*

Actuellement la densité de villas sur le côté droit « montée » du village est plus du double que celle du côté gauche. La route du Jorat se densifiant, la réflexion porte sur la sécurisation des cheminements piétonniers et des itinéraires cyclables.

4.2.4.1 *Sur la partie inférieure (de la route d'Oron à la route d'Epalinges)*

La réalisation d'un trottoir supplémentaire demanderait un gabarit minimum de 2 mètres (entretien, déneigement). La largeur totale de la chaussée est aujourd'hui de 7,20 mètres. La chaussée est composée d'un trottoir de 1,50 mètres sur la partie gauche en montant et de 5,70 mètres pour la voirie restante. Selon les normes VSS, dans un régime de double sens, même limité à une vitesse de projet de 30 km/ par exemple, le gabarit minimum de la voirie pour permettre le croisement d'un camion et d'une voiture doit être encore de 5,50 mètres. L'emprise disponible sur le domaine public étant très limitée, la création d'un deuxième trottoir n'est pas possible sans une cession de terrains privés. C'est la raison pour laquelle elle a été écartée pour l'instant.

La route du Jorat reste un itinéraire vélo inscrit au Plan Directeur Communal. Le balisage d'une bande cyclable permet de sécuriser les cyclistes, notamment à la montée. Si les normes autorisent le franchissement ponctuel des bandes cyclables, celle-ci permettra de réduire visuellement la largeur de la chaussée et contribue ainsi à la réduction des vitesses.

4.2.4.2 *Sur la partie supérieure (de la route d'Epalinges à la route du Vieux-Chalet)*

L'aménagement de la voirie se fera en cohérence avec la partie inférieure. L'itinéraire cyclable inscrit au Plan Directeur Communal sera pris en compte en créant une bande cyclable à la montée. Pour les mêmes raisons que précédemment, il n'est pas possible de créer un trottoir supplémentaire.

5. Postulat de M. Thavathurai Kugathasan demandant un troisième passage pour piétons à la rue des Terreaux

5.1 Rappel du postulat

Le 11 décembre 2007, M. Thavathurai Kugathasan déposait au Conseil communal un postulat demandant un troisième passage pour piétons à la rue des Terreaux. Lors de sa séance du 10 décembre 2008, le Conseil communal décidait de prendre ce postulat en considération et de le renvoyer à la Municipalité pour étude et rapport.

Dans son postulat, Monsieur Thavathurai demande que la Ville de Lausanne prenne les mesures nécessaires afin de créer un troisième passage pour piétons à la rue des Terreaux, au niveau du Passage des Jumelles. Il justifie notamment sa demande par l'accident mortel survenu à cet endroit en octobre 2007, impliquant un bus et un piéton.

5.2 Réponse de la Municipalité

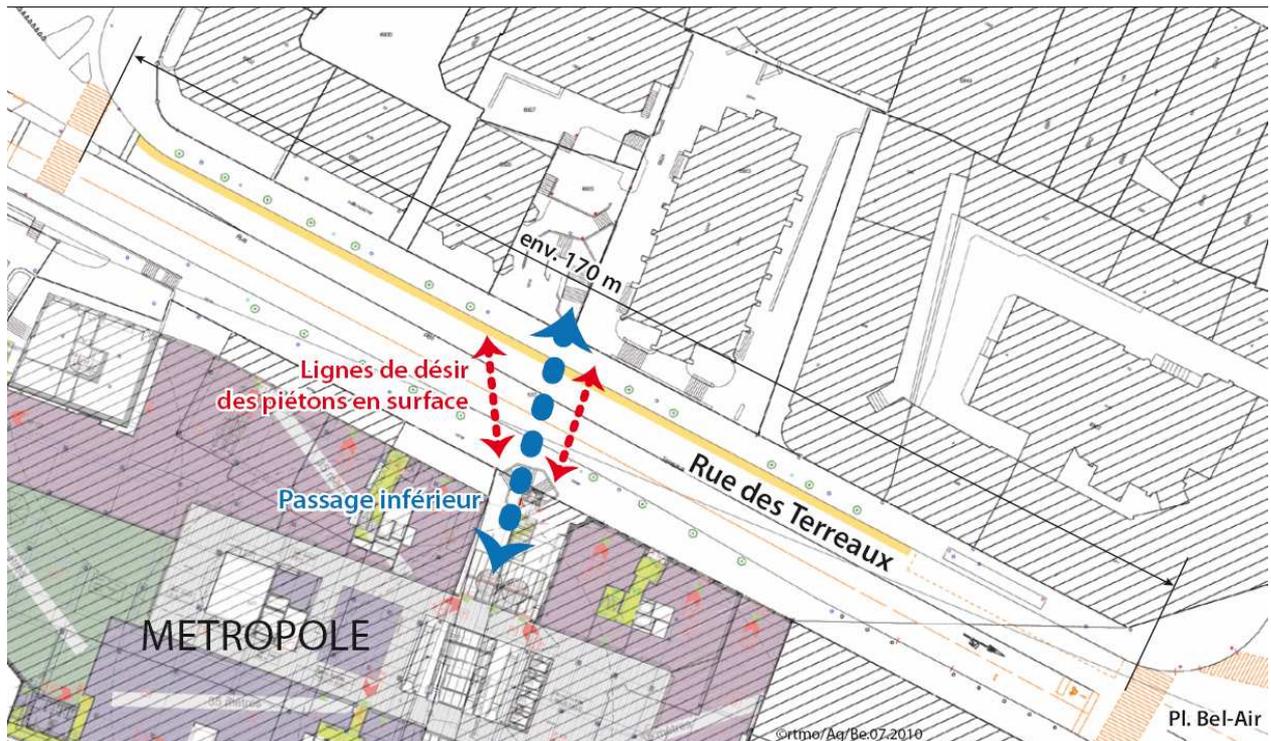
Il convient de rappeler, en préambule, que durant toutes les étapes de planification qui ont amené à la rénovation et à la transformation du bâtiment Métropole 2000, la Municipalité, consciente de la nécessité d'une liaison publique importante en traversée au centre de la rue des Terreaux, a toujours défendu l'exigence d'une servitude publique forte, sûre et confortable par le passage des Jumelles. En effet, tant au niveau de l'établissement du Plan partiel d'affectation (PPA) qui a fait l'objet d'un préavis ad hoc (préavis n° 2006/53), que lors l'attribution du permis de construire ou de l'établissement des conventions de vente entre les propriétaires concernés (dont la Commune), le passage public à pied au moyen d'escaliers, en grande partie mécaniques, a toujours été mentionné comme une contrainte particulière.

Par ailleurs, il est important de relever que dans le cadre des études des Axes forts de transports publics urbains (AFTPU) liées au projet du Plan d'Agglomération Lausanne-Morges (PALM), étape A (2011 - 2014), un axe fort de trolleybus passant par l'axe Chauderon - Terreaux - Saint-François est aujourd'hui à l'étude. Le dossier d'avant-projet a été déposé à Berne à la fin de l'année 2009. Dans ce cadre, la Municipalité a clairement pris position en faveur de la fermeture à la circulation automobile individuelle de l'axe Terreaux - Grand-Pont. De plus, dans la liste des projets connexes à prendre en compte, elle s'est prononcée pour une amélioration des liaisons transversales piétonnes, dont celle liée au présent postulat.

Aujourd'hui, la rue des Terreaux fait partie du réseau de distribution modéré et elle est empruntée par quelques 16'000 véhicules par jour, comprenant notamment 5 lignes de bus. Des comptages de piétons traversant en surface la rue des Terreaux ont été effectués principalement durant la période des travaux de rénovation du bâtiment Métropole 2000, période durant laquelle le passage public des Jumelles était temporairement fermé en direction de la rue de Genève. Quelque 1'740 piétons ont été dénombrés, le jour des comptages, sur une période de dix heures, entre 8h00 et 18h00.

Depuis le mois de novembre 2009, le passage des Jumelles, entièrement rénové et bénéficiant d'escaliers mécanisés, a été ouvert au public et reste accessible 24 heures sur 24. De plus, dans le cadre de la rénovation du bâtiment, les deux entrées au centre commercial ont été regroupées en une unique entrée située au droit du passage des Jumelles, concentrant ainsi à cet endroit les flux piétonniers.

Au mois d'avril 2010, des comptages ont été à nouveau réalisés dans le but d'évaluer l'évolution du nombre des traversées en surface suite à la réouverture du passage inférieur des Jumelles. Sur une période de deux heures, 15h00 à 17h00, ce sont quelque 590 traversées qui ont été dénombrées. Comparativement, de 15h00 à 17h00 en mai 2009, 740 passages avaient été mesurés. Cela signifie une diminution de l'ordre de 20% des traversées en surface depuis la réouverture du nouveau passage.



La convention assurant la servitude de passage public 24 heures sur 24 est soumise à des réserves, notamment au cas où des mesures de police nécessiteraient une fermeture nocturne du passage pour des raisons de sécurité publique. Aujourd'hui, il est heureux de constater, selon les observations faites par les représentants tant de la brigade Police Secours que du poste de police de quartier (Flon), que les conditions d'usage la nuit sont satisfaisantes.

Du point de vue de la sécurité routière, il est certain aujourd'hui que le conflit véhicules-piétons, tant par le nombre de piétons empruntant cet itinéraire que par les conditions de trafic (nombre de voies de circulation, importance du trafic individuel et collectif), associées parfois aux incivilités des piétons et à des comportements inappropriés, justifierait la nécessité de prendre des mesures pour assurer la sécurité de ces passages. En effet, selon l'application stricte des normes VSS (normes des professionnels de la route) relatives à l'étude des traversées piétonnières, les conditions rencontrées en terme de flux de trafic routier et piétonnier, font entrer ce passage dans la catégorie des traversées à aménager avec l'équipement d'une régulation lumineuse.

Dès lors, si l'on devait aujourd'hui faire abstraction des grands projets Axes forts précités, un projet de nouvelle traversée piétonnière, régulée par des feux et coordonnée avec le passage des bus et les installations existantes devrait être planifié. Toutefois, l'investissement à consentir, de l'ordre de 150'000 francs, est jugé disproportionné compte tenu des grands changements qui vont survenir en terme d'exploitation de l'axe Chauderon - Saint-François et qui sont attendus d'ici 2014 au plus tard.

En résumé, il convient de retenir les éléments suivants :

- les traversées des piétons en surface au droit de l'entrée du Métropole 2000 et du passage des Jumelles sont importantes et correspondent à un usage des piétons qu'il s'agit de prendre en compte ;
- à court terme, la gestion des déplacements motorisés sur l'axe Chauderon - Saint-François va connaître des bouleversements significatifs avec la fermeture de cette liaison au trafic individuel motorisé ; de nouvelles possibilités de prise en considération des déplacements piétonniers en surface sont offertes ;
- la mise en place d'une solution provisoire à court terme par l'installation d'une signalisation lumineuse engendrerait un investissement disproportionné.

Au final, la Municipalité propose de donner suite à l'objectif du postulat visant à prendre en compte ce flux piétonnier par la confirmation de cet objectif. En conséquence, elle insistera auprès des mandataires et des services concernés pour qu'une attention toute particulière soit réservée au traitement de ce point dans le cadre des études finalisant les projets en cours.

6. Postulat de Mme Andrea Eggli demandant du stationnement pour vélos sur l'axe Chauderon – Bel-Air – Saint-François

6.1 Rappel du postulat

Le 6 mai 2008, Mme Andrea Eggli déposait au Conseil communal une motion demandant à la Municipalité d'installer rapidement des places de stationnement deux-roues équipées d'arceaux pour vélos sur l'axe Chauderon – Bel-Air – Saint-François.

Dans sa motion, Mme Eggli soulignait le fait que dans le cadre du PPA concernant les terrains compris entre la rue des Terreaux (parcelle n° 549) et la rue de Genève (parcelle n° 540), le PGA n'était pas respecté en ce qui concerne les places de stationnement pour les vélos. Elle constatait également l'augmentation régulière du nombre de vélos en ville et le manque de places de stationnement près des lieux les plus fréquentés.

Lors de sa séance du 20 mai 2008, le Conseil communal décidait de renvoyer la motion en commission. Lors de la séance de commission du 10 septembre 2008 traitant de cet objet, Mme Eggli a décidé de transformer cette motion en postulat. Le 24 mars 2009, le Conseil communal a décidé de prendre ce postulat en considération et de le renvoyer à la Municipalité pour étude et rapport.

6.2 Réponse de la Municipalité

La Municipalité est consciente de la nécessité d'aménager des aires de stationnement sécurisées pour vélos sur le domaine public. Elle est attentive au fait que le stationnement des vélos nécessite des mesures particulières afin de limiter les risques de vols et de déprédations. Elle rappelle qu'un montant spécifique a été attribué à cette mesure dans le cadre du préavis 2004/55 « Promotion du vélo à Lausanne ». Concrètement, à ce jour, ce sont quelque 450 places supplémentaires qui ont été créées pour les vélos depuis 2006 (équipées de supports spécifiques). L'offre en stationnement pour les vélos est ainsi passée de 300 places à fin 2005 à quelque 750 places à fin 2009 pour l'ensemble du territoire communal. A cela s'ajoute quelque 200 arceaux pour vélos installés sur des places deux-roues existantes pour permettre d'y sécuriser les vélos. Des efforts particuliers ont été réalisés dans le secteur de la Gare CFF ainsi qu'aux abords des stations du métro m2.

En ce qui concerne spécifiquement l'axe Chauderon – Bel-Air – Saint-François, les contraintes locales importantes (flux piétonniers, livraisons, accès privés) n'ont pas permis d'améliorer sensiblement l'offre dans ce secteur. Toutefois les dispositifs de stationnement pour vélos suivants y ont été ajoutés ou sont actuellement à l'étude :

- un support pour vélos de 8 places a été posé sous le bâtiment communal de Chauderon 7 ;
- trois arceaux pour vélos ont été ajoutés au bas de la rue du Petit-Rocher (place Chauderon) ;
- un emplacement avait été planifié en collaboration avec le propriétaire du bâtiment Métropole pour ajouter un support pour vélos à proximité immédiate du centre commercial. Malheureusement cette proposition a dû être abandonnée en raison des craintes émises par les tl au sujet des risques de conflits entre les bus et les vélos. En contrepartie, un support pour vélos sera mis en place du côté nord de la rue des Terreaux ;
- des emplacements supplémentaires dans le secteur de Chauderon et Bel-Air pourraient être envisagés sous réserve des analyses de détail.

Il convient également de mentionner l'étude en cours au sein du Service des routes et de la mobilité concernant le stationnement deux-roues au centre-ville. Cette étude vise à évaluer les secteurs les plus critiques en termes de stationnement deux-roues et vélos de l'hyper-centre. L'offre a été recensée et l'occupation a fait l'objet de plusieurs relevés au cours du printemps 2010. Cette étude permettra de définir les priorités en termes d'amélioration de l'offre de stationnement deux-roues et vélos à moyenne échéance.

Enfin, il est important de rappeler que dans le cadre des études des Axes forts de transports publics urbains (AFTPU) liées au projet du Plan d'Agglomération Lausanne-Morges (PALM), l'axe Chauderon - Terreaux - Saint-François sera entièrement réaménagé. La question de l'amélioration du stationnement pour les vélos sera prise en compte, en particulier près des interfaces importantes de transports publics. Il est notamment prévu de revoir l'aménagement de surface des places Chauderon, Bel-Air et Saint-François, ce qui offrira une opportunité nouvelle pour adapter l'offre en stationnement vélos aux besoins dans ce secteur.

En résumé, la Municipalité est consciente des besoins accrus en stationnement pour vélos dans le secteur Chauderon – Bel-Air – Saint-François. Elle est disposée à améliorer ponctuellement la situation à court terme par des mesures légères telles que celles décrites ci-dessus, ceci dans l'attente de projets plus importants à intégrer dans le cadre des réflexions liées aux axes forts de transports publics urbains (AFTPU). Elle rappellera la problématique du stationnement pour vélos aux mandataires et acteurs concernés par les projets de réaménagement de l'axe Chauderon – Bel-Air – Saint-François.

7. Conclusions

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

Le Conseil communal de Lausanne,

vu le préavis No 2010/32 de la Municipalité, du 14 juillet 2010;

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'adopter le rapport de la Municipalité en réponse à la motion de Mme Magali Zuercher « L'ouverture des "Portes St-François", l'occasion de redonner la rue Pépinet aux piétons », et au postulat de M. Jean-Charles Bettens « Pour un transfert du parking deux-roues de la place Pépinet à la rue Pépinet »,
- 2 d'adopter le rapport de la Municipalité en réponse au postulat de M. Guy Gaudard « Pour une qualité de vie conviviale à Montblesson »,
- 3 d'adopter le rapport de la Municipalité en réponse au postulat de M. Thavathurai Kugathasan demandant un troisième passage pour piétons à la rue des Terreaux,
- 4 d'adopter le rapport de la Municipalité en réponse au postulat de Mme Andrea Egli « Les vélos de parquent aussi ».

Au nom de la Municipalité :

Le syndic :
Daniel Brélaz

Le secrétaire :
Philippe Meystre