

# Conseil communal de Lausanne

---

## Rapport de la commission N° 75 / 2018

*chargée de l'examen du rapport-préavis 2018/26 :*

### 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 30km/h au centre-ville »
- Réponse au postulat de M. Claude Calame et consorts : « 30km/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 et consorts : « Où sont passées les journées sans voiture »

**Président :** M. Philipp STAUBER PLC

**Membres :** Mme Anne-Françoise DECOLLOGNY PS  
M. Robert JOOSTEN PS  
Mme Muriel CHENAUX MESNIER PS  
M. Denis CORBOZ PS  
M. Guy GAUDARD PLR  
M. Henri KLUNGE PLR  
Mme Sara GNONI Les Verts  
M. Daniel DUBAS Les Verts  
M. Claude CALAME Ensemble à Gauche  
M. Vincent VOUILLAMOZ Le Centre

**Excusés :** Mme Françoise LONGCHAMP PLR  
M. Fabrice MOSCHENI UDC

#### Représentants de l'administration :

Mme Florence GERMOND Directrice des finances et de la mobilité  
M. Patrick ETOURNAUD Chef de service  
Service des routes et de la mobilité (RM)  
Mme Tiana PUTEO Administration RM  
(prise des notes de séance)

Séance du jeudi 14 novembre 2018 à 16h00, Place Chauderon 9, 1er étage, salle de conférences du Service des finances

## **A. Discussion générale**

**Le président** rappelle que les sujets de la présente séance font partie du programme de législature de la Municipalité et ouvre la discussion générale.

**La majorité des commissaires** salue la clarté et la qualité du rapport-préavis qui propose à la fois un bilan et des mesures ponctuelles conformes à la stratégie de la Municipalité.

**Un commissaire** exprime sa profonde insatisfaction vis-à-vis du rapport-préavis, car celui-ci ne propose que des mesures sectorielles (par quartier ou par tronçon) et partielles, par exemple dans le cas du test de 30km/h mais uniquement de nuit. Il souhaite une limitation de vitesse à 30km/h sur le réseau principal d'agglomération ainsi que sur le réseau principal urbain. Le rapport-préavis ne répond donc pas à ses attentes. Il évoque également le risque pour les cyclistes d'être victimes du comportement agressif des automobilistes et souhaite plus de respect mutuel des usagers de la route (automobilistes, cyclistes et piétons). Selon lui, un 30km/h généralisé parviendrait à donner aux cyclistes et aux piétons la place qui leur est due.

**Un commissaire** constate que le transport individuel motorisé (TIM) est lourdement sanctionné au vu des réponses apportées aux différents postulats. De plus, le présent rapport ne répond pas, selon lui, aux difficultés de la mobilité en ville. Il regrette également que les intérêts des artisans n'aient pas été pris en compte, notamment les seuils difficiles à passer même avec des véhicules adaptés, ou encore le manque de places de stationnement réservées aux artisans dans les zones modérées. Par ailleurs, il rappelle que les quartiers ne sont pas tous identiques et suggère une réflexion globale par quartier, par exemple le quartier de Chailly.

**Mme la conseillère municipale Germond** constate la diversité des opinions sur le sujet de la mobilité. Le présent préavis s'inscrit dans les mesures du programme de législature de la Municipalité. Les réponses aux six demandes sont certes ponctuelles, mais il est mentionné sous quels axes elles s'inscrivent en termes de programme de législature. Elle rappelle également que trois grands projets sont finalisés (Vinet, Gare – Ruchonnet, Tivoli) et que l'on peut remarquer des modifications importantes sur le terrain. Concernant l'allègement du système de régulation par des feux, elle informe qu'une étude est actuellement menée pour apporter des éléments techniques objectifs en réponse au postulat de M. Maillard. Des projets sont en cours et verront le jour l'année prochaine, notamment à Belle-Fontaine et à l'avenue du Léman.

Sur la question de l'accessibilité en ville pour les artisans, **Mme Germond** est consciente des problèmes rencontrés au quotidien. Un certain nombre de places de livraisons sont comprises dans les projets à venir.

Au sujet du bruit routier, **Mme Germond** estime que le test du 30 km/h de nuit visant à la modération du bruit routier s'est avéré concluant, le bruit ressenti par les usagers étant diminué par deux. Ce test qui devrait se terminer d'ici l'été 2019 suscite de l'intérêt auprès du Canton, d'autres villes ayant fait une demande d'introduction d'un test similaire. La Municipalité présentera, dans le courant du 2<sup>ème</sup> semestre 2019, un préavis « Bruit » qui proposera des axes à 30km/h de nuit et la stratégie de développement des zones modérées.

Plusieurs commissaires s'interrogent sur le nouveau **Plan directeur communal (PDCom)** en rapport avec la circulation en ville. Un commissaire demande si des zones 30 sont exclues du réseau principal d'agglomération et du réseau principal urbain, et si cela signifie que la limitation à 30km/h est exclue. **M. Etournaud** répond que le fait que le réseau principal soit exclu de zones 30 n'a pas d'impact sur une limitation de la vitesse. À savoir que contrairement aux zones 30, une limitation à 30km/h n'a pas d'impact financier.

## **B. Discussion point par point du préavis**

*Ne sont repris ici que les points qui ont fait l'objet d'une question ou d'une remarque.*

### **Point 4 : Développer les zones 30 km/h et les zones de rencontre**

Au sujet de la nouvelle identité envisagée pour les zones de rencontre, **Mme Germond** répond par le constat suivant : Les automobilistes ne sont pas toujours conscients qu'ils entrent dans une zone 20 et peuvent avoir un comportement inadéquat dans celle-ci. Les panneaux bleus avertissent bien un changement de zone, mais la signalisation verticale n'est pas toujours bien perçue des automobilistes. Un marquage au sol (porte d'entrée) et de la végétalisation permettraient d'améliorer la compréhension des automobilistes

**M. Etournaud** explique que, dans une zone de rencontre, le piéton reste prioritaire, à l'inverse des zones 30 où c'est l'automobiliste qui a la priorité. Dans cette dernière, la priorité de droite est généralement accordée et il n'y a pas de passages piétons (sauf exceptions en fonction du contexte des quartiers, par exemple aux abords des écoles).

#### **4.1 Les zones modérées : zones 30 et zones de rencontre**

Sur la question de la possibilité d'intégrer des tronçons en zones 30 sur le réseau routier principal, **une commissaire** mentionne la note d'une juriste de l'OFROU selon laquelle une mise en zone 30 d'une rue principale est possible, pour autant que celle-ci soit bordée de zones 30. Le tableau en page 4 du préavis n'indique pas cette possibilité. **Mme Germond** précise que le tableau fixe les règles, mais que le texte est très clair en page 3 sur la notion d'exceptions. Le texte fait donc foi.

### 4.3 Etat des lieux

**Mme Germond** indique que les statistiques sont disponibles dans « Observatoire de la mobilité » (<http://www.lausanne.ch/lausanne-officielle/administration/finances-et-mobilite/routes-mobilite/mobilite-et-traffic/observatoire-de-la-mobilite.html>)

**Un commissaire** indique que la densité du trafic la nuit est forte sur l'avenue de Cour et que les habitants en souffrent. **Mme Germond** répond que cette situation peut entrer dans le cercle des exceptions possibles pour les zones 30 et pourrait également faire partie d'une stratégie de 30km/h de nuit.

**Un commissaire évoque** un autre axe bruyant et densément habité, à savoir la montée de Mon-Repos (tronçon bordé par le parking après Bellefontaine). **Mme Germond** répond que malheureusement le plan d'investissement ne permet actuellement pas de déployer des moyens afin de modérer cet axe, mais que la situation correspond aux critères que la Ville souhaite fixer pour le 30km/h de nuit. Ce point sera intégré dans la stratégie sur la limitation nocturne à présenter en fin 2019.

#### Point 5 : Tranquilliser le trafic dans les quartiers

##### 5.1 Le secteur Rovéréaz – Fauvette – Esplanade

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

**Un commissaire** évoque un report de trafic sur le chemin de la Fauvette, la route d'Oron et l'avenue Victor-Ruffy suite à la fermeture du haut de Rovéréaz. Il fait également mention d'une requête du Centre Val-Paisible, qui souhaiterait que le panneau d'interdiction de circuler soit déplacé de 15 mètres afin qu'les voitures puissent accéder au Centre sans devoir faire un détour.

**Mme Germond** indique qu'il y a environ 3'600 véhicules par jour de moins aujourd'hui sur le chemin de Rovéréaz (7'000 véhicules par jour en 2013). Les habitants sont globalement satisfaits des changements opérés dans la rue, excepté l'accès du haut. Le report de véhicules (état 2017) est de 2'000 pour la route d'Oron et 850 pour le chemin de la Fauvette (1'150 véhicules par jour en 2013), ce qui fait environ un quart de véhicules en moins dans le quartier qu'auparavant. Globalement, la situation s'est donc améliorée. Afin de diminuer l'impact négatif du report de trafic, un second paquet de mesures sera réalisé (introduction de zones de rencontre). Un monitoring sera mis en place une fois toutes les mesures terminées, soit fin 2019. S'agissant du Centre Val-Paisible, elle estime qu'il n'est pas possible d'accéder à leur demande sans que d'autres acteurs ou habitants de la rue fassent de même, ce qui décalerait le panneau de plus en plus bas dans la rue. De plus, l'effet de la mise en sens unique du haut de Rovéréaz n'aurait plus de sens et le panneau ne serait pas respecté si disposé trop bas. Un travail sur les ayants-droits est actuellement en cours, cependant, l'Ecole Nouvelle ayant fait recours au projet de modification de la signalisation sur Rovéréaz, rien ne peut être entrepris tant que la procédure pendante à la CDAP n'est pas finalisée.

5.2.2 *Réponse de la Municipalité au postulat de M. Manuel Donzé et consorts « Pour une sécurisation du chemin de Rovéréaz »*

La zone 30 étant aujourd'hui en place, le postulant se dit satisfait. La commission accepte la réponse de la Municipalité par **10 Oui, 0 Non et 1 Abstention**.

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

**Le postulant** évoque la dangerosité du trottoir du chemin de la Fauvette, car les automobilistes l'utilisent lors de croisements. En lien avec la diminution du trafic sur le même chemin, il trouve que la situation n'est pas satisfaisante et demande si le trottoir sera prolongé jusqu'en haut du chemin de la Fauvette. Il constate également que les chemins de l'Esplanade et de la Fauvette sont engorgés aux heures de forte affluence aux abords de l'Ecole Nouvelle en raison, notamment, des parents qui viennent amener et chercher leurs enfants.

**Mme Germond** précise que si les gabarits étaient suffisants, le trottoir actuel aurait été remplacé par un trottoir non franchissable. Ceci n'étant pas le cas, la solution actuelle reste meilleure que la précédente (balisage au sol d'un faux trottoir). Elle indique qu'un prolongement fait partie des réflexions faites. Il faut attendre l'état des lieux des nouveaux aménagements, prévu en 2019, afin de déterminer si d'autres mesures doivent être prises.

La commission accepte la réponse de la Municipalité par **8 Oui, 0 Non et 3 Abstentions**.

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

**M. le président** prend la parole pour distribuer un dossier sur les résultats intermédiaires du test de 30km/h de nuit pour les avenues Beaulieu et Vinet.

**Un commissaire** s'interroge sur le respect du 30km/h. Selon le rapport d'étude, la vitesse n'a été réduite que de 9,5 km/h par rapport à une limitation 50 km/h. Il demande si d'autres tests seront effectués pour vérifier le respect des mesures mises en place.

Actuellement, le 30km/h de nuit sur l'avenue de Beaulieu est mis en place autant pour le flux descendant que montant. **Le président** s'interroge sur l'apport de cette mesure pour le bruit produit par le flux descendant en particulier.

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

**La postulante** remarque que la situation a beaucoup évolué depuis le dépôt de son postulat en 2011, de nombreuses mesures allant dans la direction souhaitée. Notamment le test 30 km/h sur Vinet et Beaulieu. En lien avec ce test et concernant les remarques sur les sens montant et descendant, les chiffres sont très parlants. Même si les automobilistes ne respectent pas forcément la limitation à 30km/h, le niveau sonore a tout de même fortement diminué. Une

diminution de 80% des pics de bruit pendant la nuit aurait été constatée. Toutefois, pour les habitants près des carrefours à feux, la limitation à 30km/h ne réduit pas les nuisances sonores, car les voitures doivent s'arrêter et redémarrer. Elle termine en disant que la réponse de la Municipalité la satisfait.

En rapport avec le test en cours, **les commissaires** s'interrogent sur la limitation de vitesse à 30km/h uniquement la nuit, bien que les dérangements soient surtout difficiles à subir la nuit. Il est demandé si les normes concernant le bruit routier sont respectées durant la journée. Certains commissaires évoquent l'instauration d'une zone 30 couvrant l'ensemble du centre-ville ou le tout Lausanne.

**M. Etournaud** précise qu'il y a un lien direct entre la vitesse et le bruit perçu. Les résultats sur les vitesses et les dires des usagers prouvent que le bruit a diminué. En termes de nuisances sonores, c'est le bruit global d'une avenue qui est mesuré, indépendamment du sens de circulation. On peut dire que, de manière générale, les véhicules en sens montant occasionnent du bruit de par la sollicitation du moteur (accélération), tandis que les véhicules en sens descendant occasionnent du bruit lié au freinage (notamment les bus). À noter qu'en milieu urbain, l'oreille humaine est sensible à une différence de bruit dès 1db.

**Mme Germond** consent que la limitation à 30km/h n'est pas encore respectée, mais qu'une nette diminution de la vitesse est constatée. Reste à voir comment le comportement des usagers se développe dans la dernière phase de mesures prévue en mai et juin 2019, l'objectif étant toujours de pouvoir présenter le bilan en été 2019. Sachant que les radars pédagogiques sont généralement assez efficaces pour faire respecter les limitations, il est donc possible qu'il y en ait davantage à terme. Le futur préavis « Bruit » prévoit, entre autres, l'achat de nouveaux radars pédagogiques. Concernant la différenciation du bruit en sens descendant/montant, il n'est pas possible de l'identifier clairement, le bruit se diffusant. Cette différenciation aurait été possible uniquement en imposant des limitations de vitesse différentes selon le sens du trafic (montée/descente).

Quant à un 30km/h généralisé de jour et de nuit, **Mme Germond** répond qu'il faut prendre en considération toutes les mesures prévues et mises en place dont la limitation à 30km/h de nuit sur un certain nombre d'axes de la ville et le développement des zones 30 qui représentent aujourd'hui déjà 40% du territoire.

La commission accepte la réponse de la Municipalité par **9 Oui, 0 Non et 2 Abstentions**.

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

**Le postulant** souhaite savoir quand il peut avoir une réponse au sujet des signaux lumineux. Il est également déçu de ne pas voir le tronçon Mon-Repos – Langallerie mentionné dans la réponse de la Municipalité. Il réitère son insatisfaction profonde quant au caractère très sectoriel des mesures prises par la Municipalité pour les limitations à 30 km/h.

**Mme Germond** précise que le préavis « Bruit » ne répondra pas à la question des feux. C'est la réponse au postulat de M. Maillard qui pourra amener une réponse, l'étude étant en cours.

La commission accepte la réponse de la Municipalité par **10 Oui, 1 Non et 0 Abstentions**.

6.3 *Postulat de Mme Sara Gnoni et consorts « Pour une sécurité piétonne accrue autour de la piscine de Mon-Repos »*

**La postulante** est déçue de la réponse qui n'apporte pas de solution à sa demande particulière (zone spécifique autour de la piscine de Mon-Repos) et renvoie à la réponse d'un autre préavis.

La commission accepte la réponse de la Municipalité par **8 Oui, 0 Non et 3 Abstentions**.

## **7. La promotion de solutions alternatives à l'usage des TIM**

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

**Les commissaires** saluent le retour de la semaine de la mobilité en 2018 et se questionnent sur celles des années à venir.

**Mme Germond** ajoute que les journées ou semaines de la mobilité ont bien évolué au fil des années et qu'il est difficile de toujours trouver la bonne réponse. En 2018, des ballades ont été organisées, les quais de Belgique ont été fermés à cette occasion, et la soirée s'est poursuivie avec la Nuit des Musées. Le principe sera vraisemblablement le même en 2019.<sup>1/</sup>

La commission accepte la réponse de la Municipalité à **l'unanimité**.

## **8. Cohérence avec le développement durable**

**Un commissaire** demande pourquoi l'aspect économique n'est pas abordé dans le préavis.

**Mme Germond** estime que ce préavis traite surtout de l'axe environnemental, sans minimiser l'importance de l'aspect économique, mais prend note de penser aux autres volets pour les prochains préavis.

La séance est levée à 17h30.

Lausanne, le 22 mai 2019

Le rapporteur :



Philipp Stauber

1/ Depuis la séance de commission, la Ville a proposé aux associations de quartier une journée sans voitures dans une rue le dimanche 22 septembre