

Réponse à deux postulats et deux pétitions

Rapport-préavis N° 2015/56

Lausanne, le 10 septembre 2015

Monsieur le président, Mesdames et Messieurs,

1. Objet du rapport-préavis

La Municipalité a rassemblé dans le présent rapport-préavis ses réponses aux postulats de MM. les conseillers communaux Jean Tschopp «Dimanche sur les quais» et Claude-Alain Voiblet «Le quartier d'Ouchy et la zone verte de Vidy-Bellerive méritent une autre image que celle donnée par les incessants flots de véhicules aux heures de pointe et en fin de semaine», ainsi qu'aux pétitions de Mme Anne-Françoise Decollogny «Pour une avenue de Vinet plus conviviale» et de Mme Tatiana Taillefert-Bottino «Pour la réduction du trafic sur l'avenue de Beaulieu». Ces initiatives portent toutes sur le thème de la mobilité et plus particulièrement sur les aspects de modération du trafic.

2. Postulats

2.1 Postulat de M. Jean Tschopp «Dimanche sur les quais»

2.1.1 Rappel du postulat

Le 18 janvier 2011, M. Jean Tschopp déposait une motion intitulée «Dimanche sur les quais». Une commission ad hoc a traité la prise en considération et proposé la transformation de dite motion en postulat. Lors de sa séance du 17 janvier 2012, le Conseil communal décidait de transformer cette motion en postulat, de le prendre en considération et de le renvoyer à la Municipalité pour étude et rapport¹.

Le postulant rappelle que les quais d'Ouchy et de Belgique sont des lieux de détente très prisés des Lausannois. Concrètement, il demande la fermeture au trafic individuel motorisé des quais de Belgique et d'Ouchy certaines heures du dimanche durant la belle saison, afin que les Lausannois puissent s'y détendre et y faire du sport dans un espace libéré du trafic individuel motorisé facilitant également l'expression artistique et culturelle.

M. Tschopp préconise des mesures d'accompagnement de façon à éviter tout report de trafic dans les quartiers d'habitation, et note que les quais sont déjà fermés à la circulation lors d'événements ponctuels tels que la Semaine olympique ou le Marathon de Lausanne.

2.1.2 Réponse de la Municipalité

Selon la hiérarchie routière du Plan directeur communal (PDCOM), actuellement en révision, les quais d'Ouchy et de Belgique sont des voies du réseau principal urbain, niveau de hiérarchie élevé, confirmant le statut qu'avait déjà cet axe dans le PDCOM de 1995. La question de la hiérarchie de tous les axes du quartier sous-gare a fait l'objet d'une analyse circonstanciée lors de la révision du PDCOM. L'objectif prioritaire pour ce secteur de ville est de limiter les nuisances pour les habitants tout en garantissant une bonne accessibilité. Dans cette optique, l'axe avenue de Rhodanie - quai d'Ouchy, avec sa faible part d'habitants, supporte un maximum de trafic à l'inverse d'autres axes plus habités, comme l'avenue de Cour ou le boulevard de Grancy.

Par ailleurs, ces quais font également partie du réseau des routes cantonales en qualité de route principale du réseau de base, plus haut niveau hiérarchique. A à ce titre, le Canton requiert le maintien du trafic sur ces

¹ BCC, 2011-2012 – tome II, pp. 43 et ss.

axes, hormis pour des manifestations ponctuelles nécessitant une fermeture de rue limitée. Les charges de trafic sur le quai d'Ouchy sont de l'ordre de 10'500 véhicules/jour (trafic journalier moyen - TJOM). Contrairement au reste du réseau urbain, elles sont élevées le dimanche et équivalentes au trafic journalier moyen d'un jour de semaine, comme en fait état un comptage réalisé un dimanche de beau temps en mai 2012, où 10'700 véhicules ont été relevés ce jour-là.

Les quais de Belgique et d'Ouchy, dont la dernière rénovation date de 2002, sont pourvus d'environ 110 places de stationnement pour voitures, ainsi que de cinq places de cars, dont quatre devant le Musée Olympique. Celles-ci sont toutes occupées les jours de beau temps, la pression sur le stationnement étant alors particulièrement forte dans la zone d'Ouchy pour des motifs touristiques, de loisirs et de détente.

Ces quais, bien que considérés comme des voies du réseau principal urbain, sont bien aménagés pour la mobilité douce. L'espace dédié à ce type de mobilité est important et représente 52% de la surface des quais. Une surface arborisée conséquente (17% de la surface des quais) permet de séparer les piétons du trafic individuel motorisé, qui n'occupe que 31% de la surface indiquée ci-dessus, places de stationnement comprises. Si, contrairement à la place de la Navigation, les quais sont peu desservis par les transports publics, on relèvera le récent engagement de la Municipalité d'étudier, en collaboration avec les tl, la mise en place d'ici à fin 2016 d'une ligne « Olympique ». Cette nouvelle ligne va desservir, du quartier de la Bourdonnette à la tour Haldimand, divers sites caractéristiques en lien avec le sport comme le Musée olympique, la piscine de Bellerive, la Maison du sport, les stades Samaranch et de Coubertin, la zone de loisirs de Vidy ou le siège du CIO.

S'agissant de la période de l'année la plus propice à une éventuelle fermeture des quais, celle-ci serait comprise entre le mois de mai, début des beaux jours, et le mois d'octobre, mois de la Semaine olympique durant laquelle les quais sont fermés à la circulation chaque année. L'analyse des charges de trafic permet d'établir que la plage horaire 8h - 20h serait appropriée pour une telle fermeture. Il convient de préciser que cette fermeture ne serait pas appliquée aux cycles qui continueraient à pouvoir utiliser les quais en tout temps.

La solution préconisée, côté est, consisterait à fermer les quais au niveau de la tour Haldimand, ce qui permet de préserver l'accès aux bâtiments d'habitation de l'avenue de la Tour Haldimand en favorisant les rebroussements, et côté ouest, au niveau de l'Hôtel Beau-Rivage, en conservant l'accès à l'hôtel. L'accessibilité des cars touristiques en direction du Musée olympique devra cependant être conservée, la gestion du stationnement sur l'avenue de l'Élysée n'étant pas réaliste. Afin d'éviter les rebroussements de véhicules, une signalisation avancée pourrait être mise en place à l'avenue du Général Guisan à Pully, côté est, et au bas de l'avenue d'Ouchy, côté ouest, sur la base de ce qui se fait lors de la Semaine olympique.

Comme l'indique M. Tschopp, les quais de Belgique et d'Ouchy sont à l'heure actuelle ponctuellement fermés en raison d'événements divers (Tour de Romandie, Triathlon, Semaine olympique, Marathon, etc.), et les incidences sont nombreuses et pleines d'enseignements.

D'une part, le report de trafic routier observé est important puisqu'on peut constater qu'environ 10'700 véhicules (comptages mai 2012) peuvent circuler sur les quais les dimanches de beau temps. Les reports s'effectuent principalement sur les avenues du Denantou, de l'Élysée, de Cour ainsi que par les avenues d'Ouchy, de la Harpe ou des Bains pour rejoindre l'avenue de Rhodanie, engendrant des nuisances supplémentaires pour les riverains. Ce trafic entraîne également des difficultés de circulation et des ralentissements pour les lignes de bus 1, 2 et 25. D'autre part, la fermeture entraîne la suppression d'environ 110 places de stationnement pour voitures dans un contexte déjà tendu. Cela augmente le stationnement hors cases dans la zone, ce qui nécessite des interventions plus nombreuses du Corps de police et peut engendrer des problèmes de sécurité pour les piétons (véhicules stationnés sur les trottoirs).

Par ailleurs, la fermeture des quais les dimanches devrait requérir l'intervention du Corps de police pour la mise en place des barrières et le contrôle des véhicules encore stationnés. Deux options sont possibles : soit amender les automobilistes et les laisser quitter librement la zone « fermée », avec un risque pour la sécurité des usagers ; soit amender et évacuer tous les véhicules encore présents, avec une charge de travail conséquente pour les policiers. La réouverture des quais est plus aisée à réaliser, mais elle pourrait potentiellement entrer en surcharge avec d'autres événements (notamment les matchs de football) gérés par le Corps de police les dimanches soirs.

Dès lors, en raison essentiellement des nombreux inconvénients mentionnés ci-dessus, la Municipalité n'est pas favorable à une fermeture permanente des quais les dimanches de mai à octobre. Relevons que dans le PDCOM de 1996, en cours de révision, figure le tracé d'un tunnel, dont la faisabilité a été confirmée par une étude sommaire et dont la fonction principale consisterait à alléger la circulation en surface dans le secteur d'Ouchy afin d'y permettre une modération du trafic. La Municipalité a toutefois reporté à plus tard ce type de réflexion. Par contre, une fermeture ponctuelle des quais en lien avec une animation particulière, comme c'est le cas actuellement, semble plus opportune. Elle permet d'attirer les Lausannois sur les quais avec un événement spécifique qui occupe l'espace dévolu au trafic individuel motorisé et rend la fermeture des quais légitime. En effet, en cas de pluie, une manifestation permet d'attirer un minimum de monde, ce qui ne serait pas le cas avec une « simple » fermeture où les piétons et les cyclistes se feraient rares. Enfin, les quais sont déjà fermés lors de divers événements et pourraient l'être plus fréquemment à l'avenir avec l'augmentation des manifestations telles la Semaine de la mobilité ou d'autres manifestations sportives et culturelles.

2.2 Postulat de M. Claude-Alain Voiblet

« Le quartier d'Ouchy et la zone verte de Vidy-Bellerive méritent une autre image que celle donnée par les incessants flots de véhicules aux heures de pointe et en fin de semaine »

2.2.1 Rappel du postulat

Le 24 novembre 2009², M. Claude-Alain Voiblet déposait un postulat intitulé « Le quartier d'Ouchy et la zone verte de Bellerive méritent une autre image que celle donnée par les incessants flots de véhicules aux heures de pointe et en fin de semaine ». Lors de sa séance du 12 avril 2011, le Conseil communal décidait de prendre ce postulat en considération et de le renvoyer à la Municipalité pour étude et rapport³.

Le postulant rappelle que l'avenue de Rhodanie et les quais de Belgique et d'Ouchy sont soumis à un important trafic routier, notamment aux heures de pointe du matin et du soir en semaine et les week-ends de beau temps. Ce trafic est, selon lui, en grande partie un trafic de transit qui, d'une part, perturbe l'accès à la zone touristique et de loisirs et nuit à son image, et, d'autre part, fait subir des nuisances aux habitants du quartier. M. Voiblet propose donc d'interdire l'accès à la zone au trafic pendulaire de transit aux heures de pointe, entre 6h et 10h et entre 16h et 20h.

Le postulant est conscient que cette mesure induirait un report de trafic sur d'autres axes, et regrette que plusieurs études aient déjà été menées pour résoudre les problèmes de circulation dans le secteur d'Ouchy sans qu'aucune ne soit suivie de mesures concrètes.

2.2.2 Réponse de la Municipalité

Selon la hiérarchie routière du PDCOM actuellement en révision, les quais d'Ouchy et de Belgique ainsi que l'avenue de Rhodanie sont des voies du réseau principal urbain, niveau de hiérarchie élevé, confirmant le statut actuel de ces axes. Dans ce même PDCOM, figure le tracé d'un tunnel, dont le rôle est de reporter cette charge de trafic afin de permettre une modération du trafic en surface dans le secteur d'Ouchy.

Le réseau principal urbain a pour fonctions :

- de collecter et distribuer le trafic à l'intérieur des secteurs urbains de l'agglomération ;
- d'assurer les liaisons entre les quartiers ;
- de protéger l'intérieur des quartiers des nuisances dues au trafic de transit.

La hiérarchie routière de l'ensemble du quartier sous-gare a été pensée afin de limiter les nuisances pour les habitants. C'est ainsi que l'axe avenue de Rhodanie – quai d'Ouchy, autour duquel la densité de population est relativement faible, a le niveau de hiérarchie le plus élevé. L'avenue de Cour est en partie en réseau de distribution (niveau de hiérarchie intermédiaire) et en réseau de desserte, et les autres axes est-ouest du quartier sous-gare, tels que l'avenue Dapples, sont classés en réseau de desserte (à préserver de tout trafic de transit).

Ainsi, une interdiction de transiter sur l'axe avenue de Rhodanie – quai d'Ouchy serait en contradiction avec les fonctions de cet axe et la hiérarchie du PDCOM. Elle entraînerait inévitablement des reports de trafic à l'intérieur du quartier sous-gare, sur des voies bordant des zones plus densément habitées que les rives du lac.

² BCC 2009-2010 – tome I, page 393.

³ BCC 2010-2011 – tome II, pp. 595 et ss.

Des reports seraient à prévoir sur l'avenue de Cour. Depuis son réaménagement en 2007-2008, dite avenue connaît une baisse de trafic notable (-15 à -30% entre 2005 et 2010 suivant les sections). Ainsi, l'interdiction de transit aux heures de pointe sur l'axe avenue de Rhodanie - quai d'Ouchy aurait un effet contraire au but recherché puisqu'elle accroîtrait les nuisances pour les habitants du quartier sous-gare. Précisons également que la mise en place d'une zone de rencontre ou zone 30 n'est pas envisageable sur un axe principal urbain et serait contraire aux recommandations émises tant dans le cadre de l'aménagement du réseau routier élaboré dans le Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) que dans l'ordonnance sur la signalisation par zones (ordonnance sur les zones 30).

Soulignons par ailleurs que les quais d'Ouchy et de Belgique, ainsi que l'avenue de Rhodanie, font également partie du réseau des routes cantonales en traversée de localité, en qualité de routes principales du réseau de base, haut niveau hiérarchique. Le rôle de ces axes est de servir de colonne vertébrale au réseau cantonal en reliant les centres régionaux entre eux et, à ce titre, le Canton requiert le maintien du trafic sur ces axes.

Concernant la part de transit sur ces voies, une enquête a été réalisée en 2006. Le dispositif à mettre en place pour réaliser de telles mesures est lourd et coûteux puisqu'il nécessite de relever les plaques à l'entrée et à la sortie de la zone d'étude, puis de les comparer afin d'en déduire le taux de véhicules qui l'ont traversée. Cette enquête de 2006 faisait état d'un taux de transit depuis la Maladière vers la tour Haldimand via l'avenue de Rhodanie entre 25 et 35% aux heures de pointe. En sens inverse, le transit est plus faible puisqu'il varie entre 2 et 20% suivant les heures considérées. Entre 300 et 400 véhicules par heure aux heures de pointe seraient répartis vers l'intérieur du quartier sous-gare si cette mesure était appliquée, ce qui représente une augmentation de l'ordre de 50% du trafic sur l'avenue de Cour et irait à l'encontre du PDCom de 1996.

En ce qui concerne les jours de fin de semaine à la belle saison, aucune enquête spécifique n'a été réalisée (en raison du coût d'une telle action), mais il peut être toutefois raisonnablement estimé que la part de transit sur l'axe avenue de Rhodanie - quai d'Ouchy soit plus faible, notamment les jours de beau temps, et qu'une part importante du trafic soit directement liée aux activités de loisirs du bord du lac.

Quant à la route de Vidy évoquée par le postulant, le trafic un jour de semaine ordinaire y est très limité (de l'ordre de 1'000 véhicules par jour). Des difficultés de circulation y sont constatées les jours de beau temps, notamment le week-end, en raison des nombreux véhicules accédant à la zone de loisirs. Une interdiction du transit sur cet axe n'aurait donc aucune influence sur les difficultés de circulation qu'il connaît aux beaux jours.

Le cas échéant, s'agissant du dispositif nécessaire à la mise en place d'une telle interdiction de transit, le système le plus simple consisterait à mettre en place un panneau d'interdiction générale de circuler aux heures de pointe, avec cependant une exception pour les riverains et les usagers de la zone touristique. La compréhension de cette signalisation serait probablement délicate et son respect très difficile à imposer, puisque les exceptions seraient multiples dans un si large périmètre. Son application deviendrait très vite impossible puisqu'un automobiliste arrêté lors d'un contrôle pourrait déclarer chercher une place de parc dans la zone.

Une autre solution de contrôle plus lourde consisterait à mettre en place un système de bornes électroniques permettant de relever les plaques d'immatriculation entrant et sortant d'une zone qui engloberait l'avenue de Rhodanie et le quai d'Ouchy afin de détecter les véhicules transitant dans cette zone. Celle-ci étant étendue et comportant de nombreux points de fuite, le dispositif à mettre en place serait important et largement disproportionné. Cette dernière remarque se base sur les études déjà effectuées par l'administration communale sur le péage urbain et les dispositifs d'accompagnement. On peut estimer le coût annuel d'un tel système à environ CHF 5'000'000.- avec une dizaine de points d'entrée à surveiller. Il y aurait dans tous les cas des litiges possibles avec des automobilistes ayant déposé quelqu'un ou n'ayant pas trouvé de place près de leur destination et qui quitteraient finalement la zone sans s'y être arrêtés, contrevenant à la réglementation sans en avoir conscience.

Comme alternative au trafic motorisé, il convient de souligner la bonne accessibilité de la zone du bord du lac en transports publics. Le métro m2 relie efficacement la gare et le nord de la ville à Ouchy. Les lignes de bus 1 et 6 desservent la Maladière, la ligne 8 a un arrêt non loin de la tour Haldimand, et la ligne 2 suit

l'avenue de Rhodanie entre Ouchy et la Maladière. Il est à relever que des projets sont en cours afin d'améliorer les temps de parcours de la ligne 2 sur l'avenue de Rhodanie. Notons également qu'à l'avenir, le métro m3 reliera Ouchy à la Blécherette et la « ligne Olympique », en cours d'élaboration, créera un lien entre la tour Haldimand et la Maladière.

Il est important de souligner également la place laissée à la mobilité douce sur l'ensemble de l'itinéraire étudié. Des pistes et bandes cyclables sont aménagées entre la Maladière et la tour Haldimand afin de faciliter l'utilisation du vélo pour les pendulaires et dans le cadre des loisirs. Pour les piétons, un nombre important de traversées, dont certaines régulées, permettent une bonne perméabilité entre la zone au nord de l'axe routier et les rives du lac. Citons le nouveau passage pour piétons régulé réalisé récemment à l'avenue de Rhodanie, au niveau de l'avenue Gustave-Doret. La mention dans le PDCom en révision d'une zone particulière à Ouchy permettra d'améliorer encore la transversalité des piétons.

En raison des nombreux inconvénients mentionnés ci-dessus, la Municipalité n'est pas favorable à une interdiction du trafic de transit sur l'axe avenue de Rhodanie – quai d'Ouchy aux heures de pointe. En plus des très grandes difficultés de compréhension et de mise en application d'une telle mesure, cette interdiction serait contraire à la hiérarchie du PDCom et entraînerait d'importantes nuisances dans le quartier sous-gare. Afin d'atténuer les nuisances dues au trafic motorisé au bord du lac, la Municipalité mise sur le renforcement de la desserte en transports publics du site et sur la poursuite de la réalisation d'aménagements attractifs pour la mobilité douce.

3. Pétitions

3.1 Pétition de Mme Anne-Françoise Decollogny et consorts « Pour une avenue de Vinet plus conviviale »

3.1.1 Rappel de la pétition

Déposée le 10 octobre 2007⁴, la pétition de Mme Anne-Françoise Decollogny et consorts, munie de 344 signatures, a été examinée par la Commission des pétitions le 27 novembre 2007. Lors de sa séance du 7 octobre 2008, le Conseil communal l'a prise en considération et l'a renvoyée à la Municipalité pour étude et rapport⁵. En sa séance du 12 avril 2011, le Conseil communal refusait la réponse de la Municipalité, formulée dans le rapport-préavis N° 2010/11⁶.

En synthèse, les pétitionnaires souhaitent améliorer la situation de l'avenue Vinet en réduisant le trafic par diverses mesures :

- suppression du tourner à gauche depuis les avenues de Morges et d'Echallens en direction de l'avenue de Beaulieu ;
- mise en œuvre du téléjalonnement des parkings ;
- amélioration du fonctionnement du carrefour de la Riponne ;
- limitation de la vitesse à 30 km/h ;
- augmentation du nombre de places de stationnement macaron dans un garage collectif ;
- développement du confort des piétons (traversées supplémentaires, trottoirs plus larges, etc.) ;
- amélioration de l'esthétique de la rue ;
- aménagement d'un espace convivial à l'angle Vinet-Pré-du-Marché ;
- création d'une place de jeux à proximité.

Ces mesures visent à favoriser la vie sociale du quartier en « redonnant cette rue à ses habitants ».

3.1.2 Réponse de la Municipalité

Pour mémoire, la précédente réponse s'appuyait sur le PDCom, dans son volet déplacement, adopté en septembre 1995 par le Conseil communal et sur les études accompagnant la mise en place du réseau des Axes forts des transports publics urbains (AFTPU). Le PDCom actuel classe l'avenue Vinet dans le réseau principal, correspondant au trafic qu'elle supporte, à savoir aujourd'hui près de 11'800 véhicules/jour. En outre, cette avenue fait partie de la « petite ceinture » du centre-ville, ce qui limite les possibilités

⁴ BCC 2007-2008 - tome I, page 117.

⁵ BCC 2008-2009 - tome II, pp. 190 et ss.

⁶ BCC 2010-2011 - tome II, pp. 627-638.

d'aménagement. Ainsi, cet axe est bordé de zones 30, mais il ne peut pas bénéficier lui-même de ce statut, en l'état actuel, comme demandé par les pétitionnaires.

Les charges de trafic sur ce tronçon sont actuellement les plus faibles de la « petite ceinture », mais restent importantes et devraient encore augmenter après la fermeture au transport individuel motorisé (TIM) de l'axe Chauderon - Terreaux - Grand-Pont, ainsi que d'une partie de la rue de Genève, prévues dans le cadre des AFTPU. Selon les études des bureaux mandatés par les AFTPU, le trafic devrait augmenter de 13% sur l'avenue Vinet et atteindre les 13'300 véhicules/jour. Des mesures d'accompagnement sont prévues sur les axes qui verraient leur charge de trafic augmenter. Ces mesures consistent à poser des enrobés routiers phono-absorbants et à remplacer les fenêtres dont les bâtiments sont ou seront soumis à des valeurs dépassant les limites d'immission de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB).

Depuis la rédaction du rapport-préavis N° 2010/11, de nouveaux éléments sont à prendre en considération. En effet, dans le cadre de la révision du PDCom, la Municipalité, appuyée par l'administration communale et avec le concours de bureaux spécialisés, a piloté et coordonné un certain nombre d'études à l'échelle de l'agglomération :

- Réseau routier de l'agglomération – Recommandations d'aménagement – septembre 2010 ;
- Axes forts de transports publics – Mandat trafic – juin 2012 ;
- Projet d'agglomération Lausanne-Morges de 2^{ème} génération – juin 2012.

Fort de ces études générales et d'autres plus sectorielles, la Municipalité propose pour le nouveau PDCom un certain nombre de mesures pour agir en faveur d'une mobilité durable. Deux outils efficaces sont à la disposition de la Municipalité pour tendre vers cet objectif, soit le niveau hiérarchique de chaque axe et la notion de zone particulière. Cette dernière permet de déroger localement aux règles usuelles du niveau hiérarchique pour marquer une transversalité piétonne forte.

Le groupe de travail a notamment proposé deux mesures qui ont un impact direct sur l'avenue Vinet, à savoir son déclassement en réseau de distribution, couplé à l'aménagement d'une zone particulière à la rue du Tunnel, au droit de la place de la Riponne. Ces deux mesures associées vont inverser la tendance sur l'avenue Vinet et contribuer d'une part, à diminuer le trafic sur cette partie de ville en améliorant la qualité de vie des habitants et, d'autre part, à modifier le principe de « petite ceinture » pour l'adapter à l'évolution du centre-ville.

Pour revenir plus concrètement aux demandes des pétitionnaires, la Municipalité met en avant les réflexions suivantes.

Bien que la volonté municipale aille dans le sens d'une mobilité durable par le renforcement de la mobilité douce et du réseau de transports publics, la suppression du « tourner-à-gauche » depuis les avenues d'Echallens et de Morges vers Beaulieu engendrerait de tels reports de trafic, notamment à travers des zones modérées fortement habitées, qu'elle n'est pas envisageable.

En ce qui concerne le télé-jalonnement des parkings aux entrées de ville, une première étude a été engagée en 1999 et retirée par la Municipalité en raison du refus de collaboration d'une partie des exploitants. En 2010, la Ville a lancé une deuxième réflexion intégrant le télé-jalonnement à l'information dans les zones piétonnes. Après analyse, la Municipalité a renoncé à cette deuxième mouture du préavis, devisée à près de CHF 2'100'000.-, considérant que ce montant était très élevé pour des informations déjà disponibles en temps réel sur les smartphones.

Par ailleurs, la régulation du carrefour de la place de la Riponne, qui intègre notamment le bas de la rue du Valentin, est complexe avec des distances importantes, des charges de trafic élevées, de nombreuses lignes de bus et des flux piétons majeurs. Suite aux conclusions d'une étude engagée dans le cadre des AFTPU et de certains dysfonctionnements constatés, le fonctionnement de ce carrefour a été progressivement amélioré au premier trimestre 2014. Un suivi minutieux avec l'aide des tl et de nombreuses observations *in situ* ont permis de confirmer des temps d'attente maximum réduits d'environ vingt secondes pour tous les usagers avec la configuration et les charges de trafic actuelles.

La volonté de la Municipalité de déclasser l'avenue Vinet en réseau de distribution dans le cadre de la révision du PDCom devrait permettre une requalification de cet axe. A ce jour, aucun projet, précis, hormis un réaménagement ponctuel du carrefour Beaulieu-Vinet-Jomini intégré aux AFTPU, n'est prévu par la Municipalité.

La Direction des travaux a rencontré, à fin 2014, les représentants du Collectif Beaulieu-Vinet, accompagnés d'un mandataire spécialisé. Pour le compte de l'association de quartier, ce dernier a illustré par des esquisses le potentiel de requalification de l'avenue Vinet, en se basant notamment sur le réaménagement réussi de l'avenue de Cour. Des études complémentaires au PDCom devront d'une part, évaluer plus finement les baisses de trafic attendues à l'avenue Vinet et, d'autre part, proposer un réaménagement conforme à un réseau de distribution, en coordination avec les riverains.

Le stationnement étant un des leviers importants pour modifier le comportement des usagers et inciter au report modal, la gestion des places de parc doit tenir compte de toutes les catégories d'usagers ayant des besoins souvent antagonistes : résidents, visiteurs, commerçants, pendulaires, personnes à mobilité réduite, livreurs, utilisateurs de deux-roues, etc. La Municipalité tient à rappeler qu'un récent recensement complet du stationnement public a été effectué, et qu'environ 1'200 places sont ouvertes aux détenteurs du macaron dans la zone L (centre-ville), qui intègre l'avenue Vinet, pour 800 macarons vendus. Les relevés effectués dans le cadre du PDCom montrent que l'occupation des places de stationnement est très forte de jour comme de nuit, laissant peu de marge de manœuvre à l'Autorité. L'extension du nombre de places macarons sur voirie n'est pas envisageable sans préteriter l'activité commerciale du centre-ville. Quant à la création d'un parking en ouvrage destiné aux détenteurs de macarons, la Ville ne peut y répondre favorablement puisque les « zones macarons » se développent uniquement sur le domaine public. La Municipalité tient à rappeler que les macarons sont principalement une aide pour les habitants n'ayant pas trouvé de solution sur le domaine privé.

L'un des objectifs du réaménagement de l'avenue Vinet sera d'accorder une place plus importante aux piétons, en conformité avec le PDCom. En 2013, la Ville a déjà procédé à une amélioration concrète du passage pour piétons de l'avenue Vinet, au droit de la rue Pré-du-Marché, en l'adaptant afin de l'équiper d'îlots centraux. Elle a en outre aménagé un nouveau trottoir continu en haut de la rue Pré-du-Marché.

L'esthétique de la rue, qui doit intégrer son arborisation et l'amélioration de la qualité de ses espaces publics, sera également un des objectifs de l'étude susmentionnée. Dès lors, l'aménagement d'espaces de détente est fondamental comme pour tous les quartiers de Lausanne. L'espace à l'angle Vinet-Pré-du-Marché étant sur le domaine privé et de taille trop réduite, d'autres pistes ont été explorées. La plus prometteuse est celle qui consisterait à réaménager le parc au bas de la rue du Clos-de-Bulle, appelée placette Pré-du-Marché, qui ne correspond plus totalement aux attentes des habitants. Une étude est en cours au sein du Service des parcs et domaines, avec un réaménagement prévu d'ici début 2016.

3.2 Pétition de Mme Tatiana Taillefert-Bottino et consorts « Pour la réduction du trafic sur l'avenue de Beaulieu »

3.2.1 Rappel de la pétition

Le 20 mai 2008, Mme Tatiana Taillefert-Bottino déposait une pétition munie de 520 signatures demandant la diminution du temps d'attente aux feux pour les piétons à l'avenue de Beaulieu, la création d'une voie réservée aux bus sur toute la longueur de ladite avenue, l'élargissement des trottoirs, la création d'un passage pour piétons à la hauteur de la rue St-Roch et la mise en place d'une zone 30km/h. Les pétitionnaires s'inquiétaient des charges de trafic importantes sur cet axe engendrant une pollution supérieure aux normes légales. Les mesures proposées visent à améliorer le cadre de vie des riverains de l'avenue de Beaulieu.

La Commission des pétitions a traité cet objet le 10 novembre 2008, proposant la transmission de cette pétition à la Municipalité. Le 24 mars 2009, le Conseil communal décidait de renvoyer cette pétition à la Municipalité pour étude et rapport⁷. Lors de la séance du 12 avril 2011, le Conseil communal refusait la réponse de la Municipalité formulée dans le rapport-préavis N° 2010/11⁸.

⁷ BCC 2008-2009 - tome II, pp. 482 et ss.

⁸ BCC 2010-2011 - tome II, pp. 627-638.

3.2.2 Réponse de la Municipalité

Les mesures alors proposées par les pétitionnaires, voire d'autres solutions allant dans leur sens, ont fait l'objet d'une évaluation. La précédente réponse municipale précisait que « l'avenue de Beaulieu appartient au réseau principal et elle supporte une charge de trafic de l'ordre de 21'500 véhicules/jour ». Il faut savoir que le trafic s'est stabilisé depuis plusieurs années sur le cordon du centre-ville. Il a même diminué puisqu'on observe une baisse de l'ordre de 13% entre 2005 et 2010. A titre comparatif, le trafic mesuré sur l'avenue de Beaulieu en 2010 était de 20'400 TJOM, soit une diminution d'un peu plus de 5% en regard de la charge de trafic mentionnée plus haut.

Depuis la sortie du rapport-préavis N° 2010/11, plusieurs études importantes ont abouti ou sont en cours d'élaboration. On peut notamment citer l'étude de trafic des Axes forts de 2010, le PALM 2012 et la révision en cours du PDCom. La mise en œuvre du réseau des AFTPU nécessite la fermeture au trafic individuel motorisé des rues des Terreaux, du Grand-Pont et de la rue de Genève, entre la rue de la Vigie et la place de l'Europe. Par conséquent, certains axes comme l'avenue de Beaulieu vont subir une augmentation de trafic estimée à environ 18%, malgré un usage accru des transports publics. En contrepartie, la pose de revêtements routiers phono-absorbants et le remplacement de fenêtres sont prévus sur les axes les plus exposés, où les valeurs limites d'immission sont dépassées.

Dans sa dernière version, le PDCom préconise le maintien de l'avenue de Beaulieu dans le réseau principal urbain. Ce niveau hiérarchique reste élevé, avec pour fonction de collecter et de distribuer le trafic à l'intérieur des quartiers. Le principal changement consiste dans l'abandon du concept de « petite ceinture », dont fait partie l'avenue de Beaulieu, au profit du principe d'une accessibilité par poche. Cette évolution entraîne notamment le déclassement de l'avenue Vinet en réseau de distribution, ce qui devrait considérablement améliorer la qualité de vie des riverains.

Par ailleurs, il y a lieu de préciser que l'arrivée du tram et des bus à haut niveau de service (BHNS) va améliorer durablement l'accessibilité au centre-ville et permettre une requalification des espaces publics. De plus, l'arrivée du m3 à la place Chauderon, puis en deuxième étape à la Blécherette, devrait accompagner la mutation urbaine autour de l'écoquartier des Plaines-du-Loup, mais également permettre de maîtriser les charges de trafic sur un axe comme l'avenue de Beaulieu. En effet, au vu des résultats probants sur la route de Berne qui ont accompagné l'arrivée du m2 dans le secteur nord-est, des objectifs similaires devraient être pris dans le secteur nord-ouest. Pour mémoire, en aval de la route de Berne, le trafic avait diminué de l'ordre de 20% avec l'arrivée du métro m2. Toutefois, probablement en lien avec l'incitation au report du trafic sur l'autoroute et l'usage accru des jonctions autoroutières, les comptages réalisés en 2014 par Lausanne-Région en cours de consolidation indiquent à nouveau une hausse dans ce secteur.

S'agissant de l'avenue de Beaulieu et de son exploitation, la Municipalité se détermine comme suit : le temps d'attente des piétons aux feux, tout comme leur sécurité et leur confort, font partie de ses préoccupations. A Beaulieu, comme sur tous les carrefours importants équipés de feux en ville de Lausanne, le temps d'attente maximal des piétons ne dépasse pas huitante secondes. Par ailleurs, la coordination des feux sur cet axe contribue à diminuer la pollution et le bruit en limitant le démarrage en côte des véhicules. Durant les heures creuses et la nuit, le temps d'attente maximal de chacun est nettement inférieur à huitante secondes.

La place des transports publics est capitale sur l'avenue de Beaulieu. Ceci se reflète d'ailleurs dans la présence de deux lignes de bus, N^{os} 3 et 21, et dans l'aménagement de 100 mètres de voies bus, ainsi que de 120 mètres de présélections partagées avec le TIM. Les marges de manœuvre sur les carrefours de l'avenue de Beaulieu sont faibles en intégrant la coordination, les charges de trafic, la topographie, etc.

En coordination avec les tl et en vue de l'arrivée des BHNS, un certain nombre de carrefours équipés de feux sont progressivement étudiés et leur programmation est complètement revue. L'objectif recherché est d'obtenir une programmation simplifiée diminuant les temps d'attente aux feux, principalement pour les piétons, les cyclistes et les transports publics. Suite aux bons résultats obtenus sur le carrefour de la Riponne, avec des files d'attente réduites, il a été décidé de revoir la programmation du carrefour stratégique de Beaulieu-Vinet-Jomini. Une première série d'essais pour améliorer la vitesse commerciale des bus a débuté en juin 2015 avec des premiers résultats qui s'avèrent encourageants. En supprimant certains verrouillages techniques, il est possible de diminuer les temps de franchissement pour les transports publics et de réduire les temps d'attente pour les usagers. Comme les pétitionnaires ont pu le relever, l'aménagement d'une voie bus sur la partie supérieure de l'avenue de Beaulieu serait de nature à améliorer la progression des transports

publics. La question de cette nouvelle voie bus sera évaluée dans un deuxième temps, à la suite de la première optimisation du carrefour. En effet, l'aménagement d'une voie bus requiert d'une part, le déplacement de la ligne aérienne des trolleybus et, d'autre part, un fonctionnement optimisé du carrefour Beaulieu-Vinet-Jomini. Dans le cas contraire, les files de véhicules risqueraient de bloquer les transports publics avant qu'ils n'atteignent leur voie dédiée. De plus, comme déjà mentionné précédemment, l'arrivée du m3 devrait encourager la maîtrise des charges de trafic sur cet axe et faciliter ce type de mesure.

S'agissant de la largeur des trottoirs, ils varient entre 2 et 3.5 mètres, ce qui est une taille standard en regard de la hiérarchie de cet axe. L'arborisation réduit certes ponctuellement la largeur des trottoirs, mais elle contribue également à la qualité des espaces publics.

La question de l'aménagement en zone 30 de l'avenue de Beaulieu a fait l'objet de nombreuses discussions. Le maintien de cette avenue dans le réseau principal urbain selon la hiérarchie routière du PDCOM en cours de révision limite les marges de manœuvre sur un axe de ce type. En effet, la mise en zone 30 n'est pas envisageable sur un axe principal urbain selon le guide des recommandations d'aménagement du réseau routier élaboré dans le cadre du projet d'agglomération.

4. 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 N° 2015/56 de la Municipalité, du 10 septembre 2015 ;

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 de la Municipalité au postulat de M. Jean Tschopp intitulé « Dimanche sur les quais » ;
2. d'approuver la réponse de la Municipalité au postulat de M. Claude-Alain Voiblet intitulé « Le quartier d'Ouchy et la zone verte de Bellerive méritent une autre image que celle donnée par les incessants flots de véhicules aux heures de pointe et en fin de semaine » ;
3. d'approuver la réponse de la Municipalité à la pétition de Mme Anne-Françoise Decollogny et consorts intitulée « Pour une avenue de Vinet plus conviviale » ;
4. d'approuver la réponse de la Municipalité à la pétition de Mme Tatiana Taillefert Bottino et consorts « Pour la réduction du trafic sur l'avenue de Beaulieu ».

Au nom de la Municipalité :

Le syndic :
Daniel Brélaz

Le secrétaire remplaçant :
Didier Erard