

Conseil communal de Lausanne

Rapport de la Commission permanente de politique régionale (CPPR) chargée de l'examen du:

Préavis N° 2017/54 Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM 2012) - Mobilité douce - Octroi d'un crédit pour l'étude des projets et la réalisation des mesures en priorité A

Présidence : M. Johann Dupuis, Ensemble à Gauche (EàG)

Membres présents:

Mme	Alice	GENOUD	Les Verts
M.	Valéry	BEAUD	Les Verts
M.	Daniel	DUBAS	Les Verts
M.	Alix	BRIOD	Libéral-Radical
	Olivier		
M.	Pascal	GENDRE	Libéral-Radical
M.	Jean-Luc	CHOLLET	UDC
M.	Robert	JOOSTEN	Socialiste
Mme	Line	GOLESTANI	Socialiste
M.	Philipp	STAUBER	Libéral-conservateur
M.	Vincent	VOUILLAMOZ	Le Centre

Membres excusés:

Mme	Muriel	CHENAUX MESNIER	Socialiste
M.	Musa	KAMENICA	Socialiste
M.	Sébastien	KESSLER	Socialiste

Membres absents :

Mme	Eliane	Aubert	PLR
-----	--------	--------	-----

Représentant-e-s de la Municipalité : Mme Florence GERMOND, Directrice des finances et de la Mobilité ; M. Patrick ETOURNAUD, Chef du Service des routes et de la Mobilité ; Mme Maëlle BUYCK, cheffe de projet, Service des routes et de la mobilité ; M. Julien GUERIN, Délégué au projet d'agglomération, Service d'urbanisme ; M. Yves LACHAVANNE, Chef de division Espaces publics, Service des parcs et domaines.

Invité-e(-s) : ---

Notes de séances M. François MUKUNDI, Adj. administratif – Service des routes et de la mobilité

Lieu : place Chauderon 9

Date : 16 février 2018

Début et fin de la séance : 13 h 30 – 15 h 25

Conseil communal de Lausanne

Les représentants de la Municipalité présentent le préavis qui porte sur des mesures de mobilité douce s'inscrivant dans le PALM 2012. De manière générale, le PALM jouit du cofinancement fédéral le plus élevé de Suisse parmi les programmes d'agglomérations, avec un taux de respectivement 40% en 2007 et de 35% en 2012, témoignant de la qualité globale des projets présentés. Le préavis propose six mesures de mobilité douce pour un coût brut total de CHF 6'000'000, cofinancé à hauteur de 530'000 CHF par la Confédération et de 2'000'000 CHF par le Fonds sur le développement durable. Les mesures en question sont les suivantes :

1. La liaison Martinet-Provence (voie verte d'agglomération)
2. Le cheminement piétonnier du coteau de Cour
3. La passerelle Bois Gentil
4. L'ascenseur Colline-Montelly
5. L'ascenseur Sévelin-Sébeillon
6. La rampe M2 de Grand-Vennes

Après une présentation visuelle des planifications, les commissaires posent les questions suivantes aux représentants de la Municipalité :

- Les matériaux choisis pour les constructions sont-ils durables ?

Les représentants de la Municipalité informent que les services de la Ville et tous les chefs de projet prennent en compte les critères de durabilité et les inscrivent dans les appels d'offres lancés en vue de la réalisation des travaux, même si la Ville ne recourt pas à des labels spécifiques pour durabilité des constructions.

- A-t-on assigné à ces réalisations des objectifs précis en termes de mobilité douce et comment ont-été déterminé l'emplacement des mesures ?

Les représentants de la Municipalité déclarent qu'il n'y a pas d'objectifs fixés avec précision pour ces mesures. D'un point de vue plus général, cependant, il est rappelé que la part modale des cycles en ville de Lausanne est encore modeste en chiffres absolus, et qu'il est de volonté municipale que de contribuer à l'augmenter. En effet, les projections tablent sur une augmentation 70'000 habitants/emplois dans l'agglomération Lausanne-Morges. Il s'agit d'accompagner les besoins en mobilité découlant de cette évolution et de favoriser le transfert modal. En parallèle à ces actions sur la mobilité douce, le réseau des transports publics devra être amélioré pour absorber une augmentation de 44% de la fréquentation. Le transport individuel motorisé pourrait croître de 20%, d'où la nécessité de continuer les efforts pour gérer et maîtriser ces flux, notamment en promouvant la mobilité douce.

Concernant l'agencement des mesures pour la mobilité des cyclistes, le facteur déterminant a été le souhait de trouver des itinéraires permettant aux cyclistes de se déplacer de la périphérie vers le centre, en tenant compte de leur souhait maintes fois exprimé de se coller aux itinéraires ferroviaires, afin de rouler le plus possible à plat.

- Comment explique-t-on le calendrier de réalisation de ces mesures soumis au Conseil communal six ans après l'élaboration du PALM 2012 ?

Chaque génération de PALM prévoit des listes de mesures classées selon leur priorité en « A », « B » ou « C ». Les mesures visées par le présent préavis figuraient dans la liste B « du PALM 2007. Puisqu'elles n'ont pas été retenues, elles sont passées en liste A au moment de la formulation du PALM de génération suivante, le 2012 en l'occurrence. À noter que le PALM 2016 contient moins de mesures de mobilité douce que le PALM 2012 en raison de la priorité qui a été donnée à la seconde

Conseil communal de Lausanne

étape du métro m3 et le cofinancement fédéral acquis, de l'ordre de CHF 100 millions. Ainsi, le PALM 2016 comporte 4 mesures liées à la mobilité douce, soit la séquence lausannoise d'aménagement de la voie verte, une liaison par passerelle entre les Plaines-du-Loup et Entre-Bois (via le dépôt tl), l'ascenseur Chauderon, et la vélostation Nord développée dans le projet Pôle gare. Toutes ces mesures sont consultables sur Internet : <http://www.lausanne-morges.ch/index.php?aid=266>.

- Qu'est-il advenu du projet de franchissement de la Chocolatière sous l'autoroute au moyen d'une passerelle de mobilité douce ?

La liaison évoquée est inscrite au PALM 2007, dont les crédits avaient été votés par le Conseil communal en 2011. L'OFROU, qui avait donné son feu vert à cette époque, a changé d'avis et le projet se trouve bloqué. La Ville avisera en fonction des négociations qu'elle a entamées avec l'OFROU au sujet de ce projet.

La discussion est orientée sur le contenu des six mesures en questions.

Liaison Martinet-Provence (segment de la voie verte d'agglomération)

Plusieurs commissaires s'inquiètent des types de mobilité pouvant emprunter la voie verte et de leur cohabitation. Piétons et cycles avec ou sans assistance électrique pourront l'emprunter, mais pas les vélomoteurs ni les scooters électriques. Les piétons auront quoiqu'il arrive la priorité sur les vélos. Un concept de séparation des flux sera mis en place lorsque la largeur le permet, ce qui devrait permettre de réguler les éventuels conflits d'usage. La Municipalité est d'avis que le dispositif respect toutes les normes en vigueur et suffit en termes de sécurité, appuyée en cela par certains commissaires relevant que des aménagements semblables pour la mobilité douce n'ont jamais posé de problèmes de sécurité dans d'autres villes de Suisse. Il serait de plus possible de poser des limitations supplémentaires, voire d'exclure un type de véhicules (par ex. les vélos assistés électriquement limités à 45km/h), si des problèmes de cohabitation devaient effectivement se poser.

Une partie des commissaires en place juge la solution privilégiée insuffisante du point de vue de la sécurité piétonne. Le bord du lac où la vitesse des cycles est limitée à 25km/h est cité en exemple. Certains commissaires désireraient amender le préavis pour qu'il instaure une limitation de vitesse sur la voie verte. Après discussion, les commissaires s'entendent pour privilégier la formulation d'un vœu qui demande à la Municipalité un effort d'attention particulier quant à la sécurité des usagers de la voie verte.

Cheminement du Coteau de cour

L'accès de ce cheminement est exclusivement réservé aux piétons. Au niveau de la planification, le dernier tronçon implique des négociations avec deux propriétaires privés afin de libérer le terrain pour le cheminement. Si cela s'avère nécessaire et que le projet est reconnu comme d'intérêt public prépondérant, l'opportunité d'une procédure d'expropriation pourrait être évaluée. Cependant, de mémoire du service des routes et de la mobilité, cette procédure n'a jamais été activée pour des projets routiers, des accords conventionnés ayant toujours été trouvés avec les propriétaires fonciers concernés.

Passerelle Bois-Gentil - En Bugnon

Cette passerelle qui prolonge celle de Maillefer a été redimensionnée, prenant ainsi en compte les souhaits exprimés dans une interpellation et une pétition de riverains adressée au Conseil communal. L'intégration paysagère du nouvel ouvrage a été fortement considérée dans sa conception ainsi que la continuité visuelle et matérielle avec la passerelle déjà existante. Les autorisations de défrichement nécessaires devraient pouvoir être obtenues. Tous les cheminements piétons connexes seront fermés et

Conseil communal de Lausanne

rendus à la nature.

Ascenseur Colline-Montelly

L'ascenseur permettra le transport de vélo, des poussettes et des chaises roulantes, mais vraisemblablement pas de véhicules plus long comme les vélos-cargos. Les recours contre cette construction sont peu probables étant donné qu'un ascenseur a été demandé à plusieurs reprises par les habitants du quartier. À l'heure actuelle, il n'est pas prévu d'installer des caméras de surveillance pour limiter le sentiment d'insécurité ou le risque de comportements inadéquats.

Cohérence avec le développement durable

Un conseiller souhaiterait que l'impact du projet sur la diminution des émissions des gaz à effet de serre soit calculé comme contribution au développement durable. Selon les représentants de la municipalité, de tels calculs renchériraient le prix du projet. Selon un autre conseiller, les mesures proposées ont un impact négatif sur l'environnement, puisqu'ils impliquent une dépense énergétique, et qu'à l'heure actuelle, les piétons et cyclistes font sans ces aménagements. À cela, il est rétorqué que le bilan environnemental global des projets est certainement positif dès lors que l'effet sur le report modal est considéré.

Conclusion(s) de la commission :

Les commissaires se prononcent tout d'abord sur le vœu suivant:

« La Commission souhaite que la Municipalité apporte une attention particulière aux questions de sécurité liées au trafic sur la voie verte. »

Le vœu ainsi formulé est accepté par 9 voix contre une, avec une abstention.

Les conclusions du préavis n° 2017/54, soumises en bloc au vote de la commission, sont acceptées à l'unanimité.

Lausanne, le 30.03.2018

Le rapporteur/la rapportrice :
Johann Dupuis