Promotion de l'usage du vélo à Lausanne
Création d'un poste de « Délégué deux-roues » à l'essai
Réponse à la motion de Monsieur M. CALAME
Réponse à la motion de Monsieur L. MATTHEY-DORET & consorts
Réponse à la pétition du Parti du Centre des Jeunes
Réponse à la pétition du Parti libéral lausannois

Rapport-préavis N° 90

Lausanne, le 20 mai 1999

Monsieur le président, Mesdames et Messieurs,

1. Objet du rapport-préavis

Par le présent rapport-préavis, la Municipalité sollicite l'octroi d'un crédit d'investissement du patrimoine administratif de 1'125'000 francs pour financer :

- ⇒ les travaux d'aménagement et de signalisation d'un itinéraire cyclable le long du littoral lausannois entre le parc Bourget et la place du Port ;
- ⇒ les travaux d'aménagement et de signalisation en faveur des cyclistes sur l'avenue Louis-Ruchonnet.

Elle prie également le Conseil communal d'admettre le principe de la création d'un poste de « délégué deux-roues » à l'essai pendant trois ans.

A cette occasion, elle répond aux motions de Messieurs :

- Maurice CALAME demandant le maintien, l'amélioration et la mise en place d'une véritable piste cyclable au bord du lac sur le territoire de la commune ;
- Luc MATTHEY-DORET et consorts demandant une piste ou voie cyclable d'une largeur de 1,2 mètre au minimum depuis la gare CFF jusqu'au niveau de l'axe place Chauderon - place Saint-François.

De même, elle répond aux pétitions :

- du Parti du Centre des Jeunes pour l'augmentation du nombre de pistes cyclables ;
- du Parti libéral lausannois et de la Commission des libertés pour la mise en oeuvre d'une politique favorable à tous les véhicules à deux roues.

TABLE DES MATIERES

1. OBJET DU RAPPORT-PRÉAVIS.....	1
2. PREAMBULE.....	3
3. RÉPONSE À LA MOTION CALAME.....	4
3.1. HISTORIQUE	4
3.2. OBJET	4
3.3. SITUATION ACTUELLE	4
3.4. DÉROULEMENT DE L'ÉTUDE.....	5
3.5. OBJECTIFS DE L'ÉTUDE	5
3.6. DESCRIPTION DES ITINÉRAIRES PROPOSÉS	6
3.7. DESCRIPTION DES AMÉNAGEMENTS	7
3.8. IMPACTS DES AMÉNAGEMENTS PROPOSÉS	8
3.8.1. <i>Espaces verts</i>	8
3.8.2. <i>Stationnement - Circulation</i>	9
3.9. CARACTÉRISTIQUES DU SITE	9
4. RÉPONSE À LA MOTION MATTHEY-DORET	9
4.1. HISTORIQUE	9
4.2. OBJET	9
4.3. CONTEXTE DU PLAN DIRECTEUR COMMUNAL (PDC)	10
4.4. CONTEXTE LOCAL	10
4.5. PROPOSITIONS	11
5. PÉTITION DU PARTI DU CENTRE DES JEUNES	12
5.1. HISTORIQUE	12
5.2. OBJET	12
6. PÉTITION DU PARTI LIBÉRAL LAUSANNOIS ET DE LA COMMISSION DES LIBERTÉS.....	12
6.1. HISTORIQUE	12
6.2. OBJET	12
7. RÉPONSE AUX PÉTITIONS	13
8. INCIDENCE SUR L'EFFECTIF DU PERSONNEL - CRÉATION D'UN POSTE DE « DÉLÉGUÉ DEUX-ROUES » À L'ESSAI.....	14
9. ASPECTS FINANCIERS.....	16
9.1. COÛT DES TRAVAUX	16
9.2. CHARGES FINANCIÈRES ANNUELLES	16
9.3. COMPTE D'ATTENTE.....	17
10. CONCLUSIONS	17

2. PREAMBULE

Il convient de relever que les travaux projetés dans le cadre de ce rapport-préavis s'inscrivent en parfaite harmonie avec ceux prévus par le préavis relatif à la reconstruction de la chaussée et des trottoirs de l'avenue Louis-Ruchonnet (N° 11 – 1998), voté par le Conseil communal en séance du 12 mai 1998, et ceux qui seront proposés dans le futur préavis sur l'aménagement des quais d'Ouchy.

Soulignons également qu'à titre de mesure propre à favoriser l'usage du vélo, la concrétisation des aménagements préconisés concorde pleinement avec les objectifs et principes définis en la matière par le Plan directeur communal (PDC), qui sont principalement (extrait) :

<i>OBJECTIF</i>	<i>PRINCIPES</i>
<i>Faciliter les déplacements en vélo, notamment en développant le réseau des pistes et bandes cyclables.</i>	<p>91 <i>Définition d'un schéma d'itinéraires sûrs et praticables pour des déplacements de courte et moyenne distance, qui tient compte des pôles d'activité, des équipements et de la topographie.</i></p> <p>92 <i>Etude, lors de la conception de tout aménagement ou réaménagement routier, des possibilités de favoriser un trafic cycliste sûr et commode, également hors des itinéraires planifiés, et ceci, essentiellement, par des mesures légères, adaptées, flexibles, bon marché et parfois de nature expérimentale.</i></p> <p>93 <i>Développement d'un réseau connexe qui assure des itinéraires continus basés sur une hiérarchisation du réseau et des modes de transports, et qui prend en compte des rabattements sur l'axe lourd TC (épine dorsale nord-sud LO-LG).</i></p>

Enfin, le Plan des mesures de l'agglomération lausannoise (PDM), qui a été approuvé par le Conseil d'Etat en séance du 21 juin 1995, a pour objectif principal de conduire au respect des valeurs limites d'immissions fixées par l'Ordonnance sur la protection de l'air (OPair) et propose une série de mesures d'assainissement coordonnées, touchant l'aménagement du territoire, l'utilisation de l'énergie et les transports. S'agissant de ces derniers, il est proposé de favoriser un transfert modal de la voiture vers les autres moyens de déplacement. Les aménagements participant à la promotion de l'usage de la bicyclette font partie des mesures indispensables, proposées par le PDM (Agglomération lausannoise – Plan des mesures Opair – Chap. 6. – Proposition de plan des mesures – Tableau 6.2-fiche N° P12).

3. Réponse à la motion CALAME

3.1. Historique

Déposée le 13 décembre 1988¹, la motion de M. CALAME a été développée le 23 mai 1989² et renvoyée à l'examen d'une commission du Conseil communal. Dans sa séance du 14 novembre 1989³, ce dernier a adopté les propositions de sa commission et renvoyé la motion à la Municipalité pour étude et rapport. Contenue dans le rapport-préavis N° 79 du 26 janvier 1995, relatif au Plan directeur communal, une première réponse (N° 6) à cette motion a été refusée par le Conseil communal le 5 septembre 1995⁴.

3.2. Objet

M. CALAME demande le maintien, l'amélioration et la mise en place d'une véritable piste cyclable au bord du lac, sur le territoire de la commune ; il estime que « le vélo mérite d'avoir un régime de faveur, en particulier au bord du lac de Dorigny à Pully ». La piste actuelle est discontinuë et comprend certains passages très dangereux, particulièrement lorsqu'elle traverse des zones réservées aux piétons. Dans l'immédiat, des solutions rapides et simples devraient pouvoir remédier à cet état des choses et à plus long terme, une piste cyclable continue, dans les deux sens, devrait être intégrée dans tout projet de modification de voirie dans ce secteur. D'autre part, la circulation des vélos, en cas de fermeture des quais d'Ouchy, devrait rester autorisée. En résumé, le motionnaire désire « que la route du bord du lac devienne l'exemple de ce qu'il est possible de faire pour faciliter la circulation des deux-roues ».

3.3. Situation actuelle

Le nombre des usagers empruntant quotidiennement le tracé actuel, notamment en raison de la proximité des hautes écoles, de la topographie particulièrement agréable du site et de la qualité des espaces traversés, fait déjà de l'itinéraire cyclable du littoral le plus important de notre commune.

Toutefois, peu cohérent dans son ensemble, discontinu, source de fréquents conflits entre les intérêts antagonistes des différents usagers du domaine public, l'itinéraire parcourt actuellement le secteur de Vidy, l'avenue de Rhodanie et les quais d'Ouchy. Durant ces dix dernières années, tous les aménagements au bénéfice des deux-roues légers qui ont été réalisés l'ont été ponctuellement, en fonction des opportunités du moment.

En voici les principaux :

⇒ piste cyclable^I bidirectionnelle entre le parc Bourget et le Château de Vidy (CIO) ;

⇒ bande cyclable^{II}, sens sortie de ville, sur l'avenue de Rhodanie entre l'avenue Gustave-Doret et le chemin du Stade ;

¹ BCC 1988, tome II, p. 907

² BCC 1989, tome I, pp. 973-976

³ BCC 1989, tome II, pp. 622-623

⁴ BCC 1995, tome II, p. 370

^I Les **pistes cyclables** sont des voies destinées aux cyclistes, séparées de la chaussée par leur construction et signalées comme telles .

^{II} Les **bandes cyclables** sont des voies destinées aux cyclistes qui, normalement, sont délimitées par des lignes jaunes discontinues ou, exceptionnellement, continues.

- ⇒ piste cyclable, sens entrée de ville, entre le parc de Bellerive et l'avenue de la Harpe ;
- ⇒ piste cyclable, sens sortie de ville, sur l'avenue de Rhodanie, entre l'avenue des Bains et l'avenue Gustave-Doret ;
- ⇒ piste suivie d'une bande cyclable, sens sortie de ville, entre le chemin des Mouettes et le parc de Bellerive.

3.4. *Déroulement de l'étude*

Le 6 juin 1996, la Municipalité a décidé :

- ◇ la réalisation d'une étude de mise en place d'un itinéraire cyclable le long du littoral lausannois ;
- ◇ l'ouverture d'un compte d'attente de 70'000 francs destiné à financer cette étude, compte d'attente à balancer par imputation sur le crédit à demander ultérieurement au Conseil communal pour la réalisation des aménagements et équipements envisagés.

Chargé d'accompagner les mandataires dans leurs travaux, un groupe de suivi, constitué de représentants des services techniques de la Ville (circulation, routes et voirie, urbanisme, parcs et promenades et sports), des TL ainsi que du GDRL (Groupe deux-roues légers) s'est réuni à plusieurs reprises durant l'étude. De plus, deux séances, présidées par le Directeur de la sécurité publique et des affaires sportives, ont été tenues au cours de la phase finale de ladite étude, en présence respectivement et successivement, du Directeur et de la Directrice des travaux, pour valider les principales options et décisions corrélatives.

3.5. *Objectifs de l'étude*

La mise en place de cet itinéraire vise essentiellement les objectifs suivants :

- ◇ offrir un parcours continu, sûr et confortable réservé aux deux-roues légers ;
- ◇ minimiser, dans toute la mesure du possible, les facteurs de conflits avec les autres modes de déplacement ;
- ◇ promouvoir l'usage des deux-roues légers comme moyen de transport tant utilitaire que de loisirs.

Il est apparu d'emblée, en analysant les besoins en fonction du site, que la coexistence de deux itinéraires n'était pas superflue, l'un et l'autre répondant à des exigences spécifiques et pouvant être développés de manière distincte :

- ◆ un itinéraire dit « rapide » proche des axes principaux de circulation pour les déplacements fréquents et journaliers ;
- ◆ un itinéraire dit « de promenade » privilégiant les déplacements de loisirs et de détente dans le site exceptionnel situé entre le lac et les axes routiers principaux.

Afin de ne pas engendrer des contradictions avec les objectifs prioritaires, il importait d'offrir aux utilisateurs la plus grande satisfaction possible tout en éliminant les situations génératrices de nuisances ou d'inconvénients. La maîtrise de plusieurs contraintes et obstacles s'imposait :

- ◆ assurer la sécurité et la quiétude des déplacements à pied en minimisant les causes de conflits ;
- ◆ minimiser les impacts sur les espaces verts ;
- ◆ minimiser, voire éviter toute discordance avec les transports publics, dont les représentants syndicaux témoignent, pour le moins, de fortes réticences à admettre des concessions en faveur des cyclistes ;
- ◆ franchir le « verrou » de la parcelle des bains de Bellerive située sur l'itinéraire de promenade.

S'agissant de ce dernier point, seule une solution en dehors des mois d'exploitation de l'établissement a pu être dégagée. En période d'ouverture des bains, l'unique possibilité permettant d'offrir une continuité à l'itinéraire de promenade aurait consisté en une passerelle enjambant la piscine, option écartée en raison :

- ◆ du coût de l'opération ;
- ◆ de la durée relativement brève de fermeture du « verrou », soit quatre mois par an ;
- ◆ de la délicate intégration dans ce site d'une telle construction, qui n'aurait pas manqué de soulever, entre autres, la réprobation de baigneurs.

3.6. Description des itinéraires proposés

ITINERAIRE « RAPIDE » **SENS OUCHY-VIDY**

• **Traversée d'Ouchy**

Compte tenu du contexte, du lieu et de la forte occupation actuelle de la voirie, qui n'offre que peu ou pas de « marge de manœuvre », il n'est proposé aucun aménagement spécifique sur chaussée.

• **Avenue de Rhodanie**

- entre Ouchy et le secteur du Théâtre de Vidy, les aménagements existants seront conservés et comporteront plusieurs améliorations ponctuelles ;
- pour la suite du tracé, jusqu'au giratoire de la Maladière, une bande sur chaussée sera balisée, de sorte que la voie bus sera transformée, jusqu'à la station-service, en voie mixte bus-vélo-tourner à droite ; puis l'itinéraire cyclable empruntera le trottoir et le passage inférieur sous l'avenue de Rhodanie pour se poursuivre par une nouvelle passerelle à créer et rejoindre le trottoir sud du giratoire pour rallier la route de Vidy.

• **Route de Vidy**

Sur toute la longueur de la route de Vidy, les cyclistes bénéficieront de pictogrammes peints sur la chaussée. Le projet d'aménagement de bandes cyclables dans ce secteur n'a pas été retenu. Trois principales raisons justifient cette décision :

- certains jours et week-ends d'été, la police doit faire face à une « marée » d'automobilistes, nécessitant la prise de mesures exceptionnelles comme la condamnation d'un sens de circulation pour permettre le stationnement en bordure de chaussée ; durant ces périodes, l'existence de pistes cyclables soulèverait des problèmes de légalité, de gestion et de sécurité ;
- la largeur à disposition sur la route de Vidy n'autorise pas la mise en place, sur tout le trajet, de bandes cyclables qui, en raison de cette contrainte, seraient de toute façon discontinues ;
- le principe des zones, au sein desquelles la vitesse est limitée à 30 km/h, fondé sur une mixité des circulations, n'est pas compatible avec des marquages complémentaires sur la chaussée.

SENS VIDY-OUCHY

• **Route de Vidy**

Entre le parc Bourget et le Château de Vidy (siège du CIO), l'itinéraire sera matérialisé par une bande cyclable sur l'allée bordant la route.

Sur la suite de la route de Vidy et jusqu'à la hauteur du giratoire de la Maladière, seuls des pictogrammes apparaîtront sur la chaussée.

- **Giratoire de la Maladière**

Le tracé suivra la rampe conduisant au trottoir sud du giratoire.

- **Avenue de Rhodanie**

Sur l'intégralité de l'avenue de Rhodanie, les cyclistes rouleront sur le trottoir, réaffecté en bande cyclable. Entre le giratoire de la Maladière et l'avenue Jaques-Dalcroze, un cheminement piétonnier, constitué de matériaux légers, poreux et stabilisés, sera créé au sud du trottoir. Au droit du rétrécissement occasionné par les tennis, les cyclistes et piétons se partageront l'espace. Un revêtement coloré signalera ce tronçon, dépourvu d'un marquage de séparation, où les piétons demeureront prioritaires

A partir du bâtiment de la piscine de Bellerive, cyclistes et piétons se répartiront le trottoir jusqu'à Ouchy ; une bande cyclable sera balisée sur le demi-trottoir côté route.

L'itinéraire se poursuivra jusqu'à Ouchy en profitant des aménagements existants. La prise en considération des cyclistes au droit des carrefours sera cependant améliorée par une modification de la régulation lumineuse et par un marquage délimitant le passage qui leur sera destiné.

ITINERAIRE « DE PROMENADE » - DEUX SENS

Sur la première partie du tronçon, côté parc Bourget, l'itinéraire adoptera le même tracé que l'itinéraire rapide. Par l'allée du Bornan, le tracé empruntera par la suite le secteur du port. A l'instar de la première partie de l'itinéraire, seuls des pictogrammes peints sur la chaussée indiqueront le tracé. Au-delà du port, les cyclistes suivront l'itinéraire passant par l'établissement de la Voile d'Or, pour se retrouver au droit des bains de Bellerive.

Pendant la belle saison, durant laquelle la piscine est en activité, l'itinéraire de promenade rejoindra l'itinéraire rapide. Pendant le reste de l'année, l'itinéraire cheminera par l'esplanade, dont la plate-forme bétonnée sera élargie et portée à cinq mètres par un retrait de deux mètres de la clôture actuelle.

Ensuite, l'itinéraire longera le chemin des Pêcheurs pour atteindre la place de la Navigation.

Précisons, en complément, que l'article 33, alinéa 4 de l'Ordonnance sur la signalisation routière régleme les secteurs de mixité cyclistes et piétons comme il suit :

« Lorsqu'un chemin dépourvu d'un marquage de séparation est destiné à être utilisé en commun par deux catégories d'utilisateurs, les symboles correspondants figurent sur le signal (par ex. « piste cyclable et chemin pour piétons sans partage de l'aire de circulation » ; 2.63.1). Les cyclistes et cyclomotoristes ainsi que les cavaliers doivent avoir égard aux piétons et, lorsque la sécurité l'exige, les avertir, voire s'arrêter. »

Au reste, la signalisation en place indiquera que seuls les cyclistes seront autorisés à emprunter les tronçons de l'itinéraire à régime mixte piétons - deux-roues, à l'exclusion des cyclomotoristes.

3.7. Description des aménagements

Les aménagements proposés ont pour but premier de favoriser les déplacements à vélo sur l'itinéraire décrit, en engageant un minimum de dépenses. En adéquation avec ce contexte, des principes ont été définis :

- mettre en place une signalisation verticale minimum et uniquement là où la légalité l'impose ;
- proposer des aménagements les plus légers possible et uniquement lorsque la sécurité et/ou le confort le justifient.

Cela étant, les principaux aménagements de génie civil proposés se présentent synthétiquement comme il suit :

- réaménagement léger du débouché de l'avenue Jaques-Dalcroze ;
- réaménagement du débouché de l'avenue Pierre-de-Coubertin ;
- création d'un nouveau cheminement piétonnier en arrière du trottoir sud de l'avenue de Rhodanie entre l'arrêt TL « Maladière » et l'avenue Jaques-Dalcroze ;
- création d'une nouvelle passerelle parallèle au trottoir actuel et enjambant le cheminement piétonnier passant sous le giratoire de la Maladière (Vallée de la Jeunesse) ;
- élargissement du trottoir sud du giratoire de la Maladière sur une longueur d'environ 80 mètres et sur une largeur d'environ 2 mètres ;
- création d'un carrefour giratoire au droit de la croisée des axes route de Vidy et chemin du Bois-de-Vaux ;
- élargissement de la plate-forme bétonnée au droit de la plage de Bellerive avec un déplacement de 2 mètres de la clôture actuelle sur une longueur d'environ 370 mètres.

Dans leur grande majorité, ces aménagements peuvent être qualifiés de légers, à l'exception de la construction d'une nouvelle passerelle ainsi que de l'élargissement de la plate-forme bétonnée de Bellerive. Les commentaires suivants peuvent être toutefois apportés :

- Les observations sur le comportement actuel des cyclistes ainsi que leurs itinéraires privilégiés montrent notamment que le trottoir sud de la Maladière est un tronçon direct et attractif, déjà emprunté pour relier la route de Vidy et l'avenue de Rhodanie.
- Etant donné les largeurs disponibles actuelles restreintes (environ 2 mètres) et la nécessité d'assurer une cohabitation avec les piétons, la création d'une passerelle accompagnée d'un élargissement du trottoir paraît indispensable pour la sécurité et le confort de l'ensemble des usagers.
- Le passage de la plate-forme de Bellerive dispose d'une largeur d'environ 3 mètres. Compte tenu du fait que cet espace deviendra mixte, cyclistes et piétons, il est proposé de porter cet espace à 5 mètres de largeur, afin d'offrir de bonnes conditions de sécurité à l'ensemble des usagers.

3.8. Impacts des aménagements proposés

3.8.1. Espaces verts

Les impacts sur les espaces verts peuvent être qualifiés de mineurs. En effet :

- ⇒ la perte de surface verte due à l'élargissement du trottoir sud de la Maladière devrait être très largement compensée lors du réaménagement définitif du giratoire dont le projet prévoit la suppression d'une voie de circulation (essai en cours) ;
- ⇒ le cheminement piétonnier créé en arrière du trottoir entre la Maladière et l'avenue Jaques-Dalcroze sera réalisé sous la forme d'un revêtement stabilisé poreux ;
- ⇒ l'élargissement de la plate-forme de la plage de Bellerive constitue un appoint non négligeable aux yeux de certains baigneurs clients de la piscine qui apprécient les surfaces bétonnées, notamment pour la chaleur qui s'en dégage ;
- ⇒ l'abattage d'arbres sera entièrement compensé par de nouvelles plantations.

3.8.2. Stationnement - Circulation

Les aménagements préconisés n'entraîneront aucun effet défavorable sur la circulation des bus ou des véhicules privés : une grande partie du tracé se trouve hors chaussée et de ce fait n'engendre à cet égard aucune restriction.

Quant au stationnement, à l'exception du débouché de l'axe Pierre-de-Coubertin, dont le réaménagement implique la suppression de quelque 3 cases, le bilan du nombre de places de parc sur tout le parcours reste inchangé. Il est à noter que le réaménagement de ce débouché se fera principalement au bénéfice des espaces verts (îlot de « pavés gazon » et 2 arbres nouveaux).

3.9. Caractéristiques du site

L'espace situé entre le lac et les axes routiers principaux que sont l'autoroute et l'avenue de Rhodanie est un site à caractère touristique fortement dominant. En effet, les animations qui se déroulent dans le secteur de Vidy, le camping ou les bains de Bellerive attirent de nombreux visiteurs dont l'origine dépasse largement le cadre régional. Il est évident que les aménagements proposés pour les cyclistes feront partie de la « carte de visite » touristique de ce secteur.

4. Réponse à la motion MATTHEY-DORET

4.1. Historique

Déposée le 3 septembre 1996¹, la motion de M. MATTHEY-DORET et consorts a été développée et, après discussion, renvoyée directement à la Municipalité pour étude et rapport lors de la séance du Conseil communal du 8 octobre 1996².

4.2. Objet

M. MATTHEY-DORET reste fermement convaincu que le vélo est un moyen de transport adéquat, même en ville de Lausanne, faite de montées et de descentes, et que sa place dans l'ensemble des déplacements pourrait encore sensiblement augmenter pour autant que la situation des cyclistes soit améliorée, en favorisant principalement les cheminements à faible déclivité, et non pas détériorée, occurrence que le motionnaire déplore.

La situation actuelle des cyclistes qui veulent gagner par leurs propres forces le niveau de l'axe place Chauderon - place Saint-François depuis la gare CFF est intolérable, tant par l'avenue Ruchonnet que par l'avenue de la Gare - Georgette. Cantonné sur toute la montée entre deux files de véhicules, un cycliste se voit constamment dépasser par la gauche de manière dangereuse, les voies se révélant trop étroites pour ménager une distance latérale sécuritaire suffisante à l'intérieur de celles-ci. De plus, les pistes réservées aux bus sont à certains endroits également si étroites qu'elles les contraignent à dépasser à quelques centimètres près les cyclistes roulant sur la piste avoisinante, cette fois à leur droite.

Route du réseau principal B, l'avenue Ruchonnet est considérée par le Plan directeur communal (PDC), adopté le 5 septembre 1995, comme cheminement cyclable à confirmer. L'itinéraire pour les deux-roues légers devrait, le cas échéant, être équipé des dispositifs de protection nécessaires, telles que pistes ou bandes cyclables, et d'une régulation adéquate.

¹ BCC 1996, tome II, p. 290

² BDD 1996, tome II, pp.542-549

4.3. Contexte du Plan directeur communal (PDC)

L'axe Ruchonnet-Chauderon fait bien partie, dans la hiérarchisation du réseau définie par le PDC, du réseau principal B et constitue l'un des tronçons de la petite Ceinture protégeant le centre-ville du trafic de transit. L'axe Terreaux - Saint-François, quant à lui, fait partie du réseau de distribution modéré.

En matière d'aménagements en faveur des cyclistes, les objectifs du PDC sont principalement les suivants :

- ⇒ étendre le réseau des bandes et pistes cyclables sur le réseau principal et de distribution (principe 88) ;
- ⇒ améliorer le confort des piétons et des cyclistes, notamment par la régulation de la signalisation lumineuse (principe 89) ;
- ⇒ définir un schéma d'itinéraires sûrs et praticables pour des déplacements de courte et moyenne distance, qui tienne compte des pôles d'activités, des équipements et de la topographie (principe 91).

Par ailleurs, en référence à la planche des itinéraires-vélos, le tracé Ruchonnet - Chauderon fait partie des tronçons à confirmer.

Enfin, dans la conclusion du chapitre « 4.6 Les deux-roues légers », le Plan directeur communal préconise d'appliquer, selon l'importance hiérarchique du réseau considéré, les dispositions ci-après :

- ⇒ pour le réseau principal A et B, en cas d'aménagement d'un itinéraire deux-roues, les mesures nécessaires de protection (pistes, voire bandes cyclables et régulation) ;
- ⇒ pour le réseau de distribution, des itinéraires mixtes ou éventuellement des bandes cyclables à contresens.

4.4. Contexte local

Avenue Ruchonnet

Très sollicitée, l'avenue Ruchonnet supporte une charge de trafic journalier de 20'300 véhicules (trafic jour ouvrable moyen 1995). Elle a fait, au demeurant, l'objet d'un programme de reconstruction (préavis N° 11-1998) dont les travaux d'adaptation de la voirie, planifiés dans le prolongement de ceux de la place de la Gare, ont débuté en 1998 pour être achevés à fin juin 1999.

Entre le carrefour de l'avenue William-Fraisse et celui de l'avenue Marc-Dufour, l'avenue Ruchonnet accuse une déclivité moyenne de 5.5 %.

Le bas de l'avenue comporte 3 voies de circulation sur une largeur totale d'environ 10 mètres entre le trottoir nord et le stationnement en épi au sud.

La partie centrale comprend (section en amont du débouché du chemin de Mornex) quatre voies de circulation, sur une largeur entre trottoirs de 11 mètres, distribuées de la manière suivante :

- deux voies de circulation principale (une par sens) ;
- une voie bus montante ;
- une présélection de tourner à gauche au droit des carrefours Mornex (sens descendant) et Marc-Dufour (sens montant) ;
- deux trottoirs arborisés bordent de part et d'autre la chaussée.

Pont Chauderon

Le pont Chauderon supporte, quant à lui, une charge de trafic journalier de quelque 26'000 véhicules (trafic jour ouvrable moyen - 1995) ce qui en fait un des axes les plus fréquentés de la ville. Sa chaussée, longée de part et d'autre par des trottoirs et large de 11,50 mètres, comporte 4 voies de circulation.

4.5. Propositions

Le Groupe deux-roues légers (GDRL) a fait de cette motion l'un de ses thèmes de réflexion et en a reconnu la pertinence, au regard des principes définis dans le PDC et des conditions locales de circulation.

En tout état de cause, il a admis par ailleurs l'existence d'un certain nombre de contraintes fondamentales :

Avenue Ruchonnet

- Les contraintes de circulation sont très marquées dans un environnement exigu où les voies sont, en moyenne, d'une largeur inférieure à trois mètres (tronçon supérieur de l'avenue).
- La suppression de l'une des voies de circulation entraînerait des pertes importantes de confort pour les bus et de capacité pour les véhicules au carrefour. Une telle intervention se révélerait dommageable et disproportionnée par rapport aux avantages que pourraient en retirer les cyclistes.
- Compte tenu de la pente relativement forte de cette artère, une solution dans le sens montant doit être recherchée en priorité.
- Pour le même motif, il n'est pas envisageable de négocier une mixité bus-cyclistes dans la voie bus actuelle entre les avenues de Savoie et Marc-Dufour.

Pont Chauderon

- Aux têtes du pont, dans les deux zones d'accès aux carrefours régulés, la présence de toutes les voies est nécessaire pour assurer la bonne gestion et le maintien de la fluidité de l'ensemble du réseau municipal. A cette exception près, la suppression d'une voie de circulation sur le pont constitue une option envisageable.

Fort de ces considérations, le GDRL propose :

Pour l'avenue Ruchonnet :

- de conserver le statu quo pour ce qui est du sens descendant ;
- de cautionner, pour la partie inférieure du sens montant, une solution permettant aux cycles d'emprunter la voie de droite actuelle ouverte au mouvement de tourner à droite en direction du chemin de Mornex et de l'avenue de Savoie et autorisée aux bus ;
- d'étudier les capacités du trottoir droit montant pour accueillir le balisage d'une bande cyclable, dans la partie supérieure, en amont de l'avenue de Savoie ;
- de mettre en place une présélection de tourner à gauche au droit du carrefour de l'avenue de Savoie, à l'intention des cyclistes désirant emprunter le chemin de Villard.

Pour le pont Chauderon :

- compte tenu du fait que la chaussée ainsi que l'ensemble du balisage routier ont été entièrement refaits en septembre 1991, de maintenir la situation actuelle à court terme et d'étudier, pour le moyen-long terme, la suppression d'une voie de circulation permettant l'intégration de deux bandes cyclables de part et d'autre de la chaussée et de réaliser une étude de détail pour la recherche d'une solution facilitant un accrochage optimal de ces deux bandes au droit des carrefours d'extrémité.

5. Pétition du parti du Centre des Jeunes

5.1. Historique

Après avoir, dans sa séance du 3 juin 1997¹, pris connaissance de cette pétition, munie de 1103 signatures, le Conseil communal l'a, sur proposition de la Commission permanente des pétitions, renvoyée à la Municipalité pour étude et rapport le 30 septembre 1997²

5.2. Objet

Pour les pétitionnaires, le vélo est un moyen de transport utilitaire pour se rendre, entre autres, à l'école. Malheureusement, ils ne trouvent pas ou peu de pistes cyclables sur le trajet de l'école (Lausanne compte en tout 9 km de pistes cyclables réservées) et les parents s'opposent à les laisser se déplacer à vélo dans le trafic.

Sensibilisés par le problème de l'environnement et afin de pouvoir circuler à vélo de façon plus sécurisante, ils demandent en substance :

- que l'on augmente le nombre de pistes cyclables partout où cela est possible ;
- d'être autorisés à emprunter les pistes réservées aux bus, estimant qu'il est moins dangereux d'être dépassés par un bus toutes les 6-7 minutes que d'être frôlés en permanence par des voitures.

6. Pétition du parti libéral lausannois et de la Commission des libertés

6.1. Historique

Déposée et transmise à la Commission permanente des pétitions le 14 mai 1991³, cette pétition, munie de 2000 signatures a été, sur proposition de ladite commission, renvoyée à la Municipalité pour étude et rapport le 25 juin 1991⁴.

Une première réponse (N°12) à cette pétition, figurant dans le rapport-préavis N° 79, du 26 janvier 1995, relatif au Plan directeur communal, a été refusée par le Conseil communal dans sa séance du 5 septembre 1995⁵.

6.2. Objet

La revendication porte sur trois points, réclamant :

1. que le stationnement soit facilité par des places plus nombreuses, bien situées et dans une proportion suffisante, protégées des intempéries ;
2. que la circulation des véhicules à deux roues soit autorisée sur les pistes de bus, surtout à la descente, avec priorité aux transports publics ;
3. que les autorités lausannoises demandent aux instances cantonales d'intervenir auprès des autorités fédérales compétentes pour que la réglementation les concernant soit assouplie, en particulier pour obtenir que la vitesse maximale des cyclomoteurs soit augmentée, ceci pour des raisons de sécurité.

¹ BCC 1997, tome I p. 479

² BCC 1997, tome II pp. 283-284

³ BCC 1991, tome I, pp. 999-1001

⁴ BCC 1991, tome I, pp. 1410-1413

⁵ BCC 1995, tome II, p. 370

7. Réponse aux pétitions

En matière d'aménagements en faveur des cyclistes, les objectifs du Plan directeur communal (PDC) sont les suivants :

- Extension du réseau des bandes et pistes cyclables sur le réseau principal et de distribution (principe 88).
- Amélioration du confort des piétons et des cyclistes, notamment par la régulation de la signalisation lumineuse (principe 89).
- Définition d'un schéma d'itinéraires sûrs et praticables pour des déplacements de courte et moyenne distance, qui tiennent compte des pôles d'activité, des équipements et de la topographie (principe 91).
- Etude, lors de la conception de tout aménagement ou réaménagement routier, des possibilités de favoriser un trafic cycliste sûr et commode (principe 92).
- Développement d'un réseau qui assure des itinéraires continus, basés sur une hiérarchisation du réseau et qui prend en compte des rabattements sur des axes lourds TC (Principe 93)

La Municipalité, par l'intermédiaire de l'ancienne CCT (Commission consultative des transports) actuellement CCUT (Commission consultative d'urbanisme et des transports), a réactivé le groupe de réflexion GDRL (Groupe deux-roues légers) depuis le début de l'été 1996. Les buts visés par ce groupe sont de trois ordres :

- permettre un dialogue officiel entre les cyclistes et l'Administration communale ;
- promouvoir dans les faits l'usage du vélo à Lausanne, en particulier sur la base des principes et objectifs du PDC ;
- se prononcer sur les avant-projets ou projets d'aménagements routiers et sur les projets de préavis au Conseil communal traitant d'objets relatifs à la circulation à Lausanne.

A l'enseigne des mesures concrètes, signalons la réalisation, au cours des années 1996 et 1998, de plusieurs aménagements en faveur des deux-roues :

- bandes cyclables :

⇒ Place Chauderon est	60 m
⇒ Avenue des Figuiers	60 m
⇒ Avenue du Théâtre	150 m
⇒ Avenue du Rond-Point	80 m
⇒ Rue des Fontenailles	20 m
⇒ Avenue de Sévelin	200 m
⇒ Avenue de Fantaisie	100 m

- Cases pour véhicules à deux-roues :

⇒ 60 nouvelles places créées en 1996
⇒ 95 nouvelles places créées en 1997
⇒ 158 nouvelles places créées en 1998

En outre, d'autres projets seront ou devraient pouvoir être mis en œuvre en 1999 :

- ◇ bande cyclable sur le trottoir de l'avenue de Milan
- ◇ aménagements prévus dans la réponse à la motion MATTHEY-DORET concernant l'avenue Ruchonnet
- ◇ bande cyclable à la rue du Tunnel
- ◇ bande cyclable sur les avenues Jurigoz et Juste-Olivier

D'autre part, parmi les sujets soumis présentement à la réflexion du GDRL, citons l'examen des possibilités de contresens cyclable sur les rues à sens unique et l'essai de mixité bus-vélos sur certaines voies bus.

A propos de ce dernier point, il importe de rappeler que, sur l'initiative du GDRL, la Municipalité a déjà entrepris une étude de détail portant sur 9 couloirs bus (5 dans le sens de la descente et 4 à plat) à seules fins de procéder à des essais de mixité de la circulation des cyclistes avec les bus. Il n'en est pas moins vrai que, si la Direction des TL a donné son accord sur le principe d'entamer des essais sur certaines voies bus, le Syndicat du personnel des transports, en revanche, a manifesté son opposition à de tels essais, en déposant une pétition forte d'environ 2'500 signatures. Indispensable pour éclaircir utilement le débat, la réussite de cette expérience dépend, dans une large mesure, de la bonne volonté de toutes les parties en cause. Les conditions actuelles ne s'y prêtant guère, les chances d'aboutir à un résultat significatif sont des plus ténues. Ce projet a donc été ajourné sine die et sera repris, le moment opportun, en collaboration avec tous les représentants concernés des TL.

Dans un autre registre, la mise en place progressive des zones à 30 km/h favorise la cohabitation entre usagers de l'espace public et contribue à l'amélioration des déplacements à deux-roues légers. Il est à noter que près de 25 % du territoire urbain sont actuellement gérés sous le régime de la « zone 30 » (20 zones existantes).

Par ailleurs, on relèvera l'organisation d'une campagne visant à promouvoir l'achat et l'utilisation de scooters électriques. Cette promotion s'est matérialisée sous la forme d'une subvention (700 francs) offerte à l'achat d'un tel véhicule, de la mise à disposition de places réservées munies de bornes de rechargement électrique et de la mise sur pied d'une exposition d'information.

Enfin, la Ville de Lausanne n'entend pas négliger les préoccupations légitimes des usagers des deux-roues. C'est ainsi qu'au nombre de ses interventions, on peut citer son soutien, dans le cadre de la procédure de consultation relative à la révision partielle des ordonnances sur les règles de la circulation routière (OCR) et sur la signalisation routière (OSR), aux propositions ayant trait à la circulation des cyclistes, en mettant notamment l'accent sur :

- ♣ le comportement des automobilistes lors d'un dépassement de cyclistes (distance à observer) ;
- ♣ le comportement des cyclistes dans une manœuvre de tourner à gauche (autorisation d'emprunter la partie gauche de la chaussée) ;
- ♣ l'assouplissement des dispositions légales afin d'autoriser, sous certaines conditions strictes, l'usage du trottoir par les cyclistes.

A ce jour, les deux dernières propositions sont entrées en vigueur.

Sous l'impulsion et dans la logique de l'orientation clairement définie par le PDC, l'état d'esprit qui a présidé à l'action de la Municipalité dans le domaine des déplacements a été incontestablement influencé par la permanence du « réflexe deux-roues ». Toute une série de mesures au bénéfice des usagers ont été édictées et concrétisées. De futures réalisations sont déjà prévues, en application d'une réelle politique valorisant l'usage des deux-roues.

8. Incidence sur l'effectif du personnel - Création d'un poste de « délégué deux-roues » à l'essai

A la suite principalement de la reconstitution du groupe de réflexion du GDRL, et en accord avec le Plan directeur communal des déplacements (PDD), la problématique des déplacements des deux-roues à Lausanne prend une place de plus en plus importante.

A titre d'exemple, nous mentionnons ci-dessous les principales tâches permanentes ainsi que les projets à l'étude incombant au Service de la circulation et concernant essentiellement les deux-roues, soit :

- ♣ l'élaboration de préavis ;
- ♣ la présidence et l'animation du GDRL ;
- ♣ le contrôle de tous les projets routiers en relation avec la problématique des déplacements à deux-roues ;
- ♣ l'étude et la réalisation des itinéraires cyclables définis dans le Plan directeur des déplacements ;
- ♣ le suivi du projet de mixité bus-deux-roues ;
- ♣ le suivi du dossier « analyse des points noirs dans les déplacements des cyclistes à Lausanne » ;
- ♣ le suivi du dossier « possibilités de contresens deux-roues dans les rues à sens unique » ;
- ♣ le suivi de l'étude et le pilotage ultérieur du projet « prêt-vélos » en collaboration avec SOS travail et l'Association Transports et Environnement (ATE) ;
- ♣ la participation au sein de la Conférence suisse des responsables en aménagements cyclables (CORAC).

Les tâches précitées ne peuvent plus être assumées convenablement par les collaborateurs du Service de la circulation qui sont déjà fortement sollicités par différentes autres missions telles que, par exemple, leur participation au Bureau des espaces publics (BEP), au Comité des espaces publics (CEP), ainsi qu'à de nombreux groupes d'études d'espaces publics (GEP), chargés de l'examen de la réalisation de différents projets, de même que l'accomplissement de toutes les tâches liées à la mise en place de la politique du stationnement et du PDD de façon générale.

Le projet de création d'un poste similaire a déjà fait l'objet d'un premier débat, dans le cadre de la réponse à la motion FAUCHERRE, « Pour une véritable politique en faveur des deux-roues légers en ville de Lausanne », figurant dans le préavis N° 79 relatif au Plan directeur communal.

A l'époque, l'idée proposée par le motionnaire n'avait pas été retenue par la Municipalité, cette dernière estimant que cette responsabilité devait être assumée par le groupe de réflexion pluridisciplinaire GDRL.

Aujourd'hui, après quelques années de pratique du « réflexe-vélos » dans les nombreux objets routiers traités, le Service de la circulation constate un déficit de ses forces « vives », qui s'avère néfaste pour pouvoir étudier convenablement et suivre techniquement les projets ainsi que diverses réalisations. De plus, il est très difficile de prendre le recul et le temps nécessaires pour déceler toutes les améliorations possibles et étudier les diverses solutions techniques permettant réellement d'améliorer la situation des cyclistes en ville.

Par ailleurs, la Municipalité s'étant engagée à soutenir financièrement le projet « prêts-vélos » développé par SOS Travail et l'ATE, il est vraisemblable que la Ville devra assumer également ses engagements au niveau de l'organisation de ce projet dès qu'il aura abouti.

Cependant, il n'est pas nécessaire de créer, à l'intérieur de l'Administration, un « lobby » deux-roues, mais réellement de pouvoir disposer d'un collaborateur technique dont la tâche permanente, au sein du Service de la circulation, sera de se préoccuper de toute la problématique liée à la circulation et à la promotion des déplacements à deux-roues.

Les nombreuses activités décrites ci-dessus concernent le court-moyen terme et justifient actuellement l'occupation à plein temps d'un collaborateur. Ne pouvant aujourd'hui prévoir l'avenir de ce poste, nous proposons sa création à l'essai pendant trois ans et une réévaluation des besoins à la fin de cette période.

Néanmoins, soucieuse de contenir les augmentations de charges de personnel, la Municipalité s'est engagée à ce que cette augmentation d'une unité de l'effectif du personnel du Service de la circulation soit compensée, dès que possible, par la suppression d'une demi-unité dans ce même service.

9. Aspects financiers

9.1. Coût des travaux

La demande de crédit porte sur un montant de 1'125'000 francs estimé sur la base des prix en vigueur au début 1999.

Cet investissement se décompose comme suit :

Itinéraire cyclable du littoral

• <i>Service des routes et voirie</i>	aménagements divers	fr. 195'000.-	
	passerelle Maladière y.c.études	fr. 180'000.-	
	plate-forme de Bellerive	<u>fr. 395'000.-</u>	fr. 770'000.-
• <i>Service des parcs et promenades</i>			fr. 160'000.-
• <i>Service de la circulation</i>	étude cyclitt	fr. 70'000.-	
	signalisation et balisage	fr. 75'000.-	
	études de détail complément.	<u>fr. 30'000.-</u>	fr. 175'000.-
	Total		fr. 1'105'000.-

Axe Ruchonnet - Chauderon

• <i>Service de la circulation</i>			<u>fr. 20'000.-</u>
	Total		fr. 1'125'000.-

Au plan des investissements de la Direction de la sécurité publique et des affaires sportives pour les années 1999 à 2002, un million de francs est prévu au titre des crédits à voter pour l'aménagement de l'itinéraire cyclable du littoral. Les coûts engendrés par la construction de la passerelle au droit du giratoire de la Maladière ainsi que par l'élargissement de la terrasse des bains de Bellerive représentent environ la moitié du montant en cause.

9.2. Charges financières annuelles

1. Les charges financières annuelles, calculées selon la méthode des annuités constantes au taux de 5,25 % l'an, sont les suivantes :

• Service des routes et voirie	pendant 20 ans	fr.	63'200.-
• Service des parcs et promenades	pendant 10 ans	fr.	21'000.-
• Service de la circulation	pendant 5 ans	fr.	45'400.-

Les charges supplémentaires d'entretien son estimées à 5'000 francs par an.

2. Le coût annuel permettant la rémunération du délégué deux-roues et le paiement des frais généraux y relatif se monteront, pour le Service de la circulation, à 112'000 francs.

9.3. *Compte d'attente*

Par communication du 13 juin 1996¹, la Municipalité a informé le Conseil communal de l'ouverture d'un compte d'attente, limité à 70'000 francs, destiné à financer une étude d'aménagement, le long du littoral, d'une voie de circulation réservée aux deux-roues légers qui, protégée des autres modes de déplacement, minimise les conflits avec les piétons et le trafic motorisé. A ce jour, ledit compte, qui porte le numéro 2600.581.244, enregistre des dépenses pour un montant de 69'998 francs en chiffre rond.

10. Conclusions

Se fondant sur 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 rapport-préavis N° 90 de la Municipalité du 20 mai 1999 ;
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'allouer à la Municipalité un crédit d'investissement du patrimoine administratif de 1'125'000 francs pour la création :

- a) d'un itinéraire cyclable le long du littoral ;
- b) d'aménagements en faveur des cyclistes sur l'axe Ruchonnet-Chauderon,

crédit qui se répartit comme suit :

- a) fr. 770'000.- pour le Service des routes et voirie ;
- b) fr. 160'000.- pour le Service des parcs et promenades ;
- c) fr. 195'000.- pour le Service de la circulation ;

2. d'accorder, sur le budget 1999 du Service de la circulation, un crédit spécial de fonctionnement de 47'200 francs permettant l'engagement et le paiement du traitement, pendant une durée de 4 mois, du « délégué deux-roues », crédit qui se répartit comme suit :

• traitement	fr. 30'700.--	(rubrique 2600.301)
• assurances sociales	fr. 2'200.--	(rubrique 2600.303)
• caisse de pensions	fr. 4'300.--	(rubrique 2600.304)
• mobilier de bureau	fr. 5'000.--	(rubrique 2600.311)
• poste informatique	fr. 5'000.--	(rubrique 2600.311)

3. d'amortir annuellement les montants figurant sous chiffre 1 à raison de :

- a) fr. 38'500.- par la rubrique 4200.331 du budget du Service des routes et voirie ;
- b) fr. 16'000.- par la rubrique 4500.331 du budget du Service des parcs et promenades ;
- c) fr. 39'000.- par la rubrique 2600.331 du budget du Service de la circulation ;

4. de balancer le compte d'attente N° 2600.581.244 ouvert pour couvrir les frais d'études, par prélèvement sur le crédit prévu sous chiffre 1, lettre c, ci-dessus ;

¹ BCC 1996, tome I, pp. 1212-1213

5. de faire figurer, en fonction des montants mentionnés sous chiffres 1 et 3, lettres a, b et c, sous les rubriques 4200.390, 4500.390 et 2600.390, les intérêts relatifs aux dépenses découlant du crédit d'investissement précité ;
6. d'autoriser la Municipalité à créer un poste de « délégué deux-roues » à l'essai pendant trois ans, poste qui élargera au budget de fonctionnement du Service de la circulation et qui, non inscrit audit budget pour l'année en cours, fera l'objet d'une demande de crédit supplémentaire ;
7. d'approuver les réponses de la Municipalité :
 - à la motion de M. Maurice CALAME demandant le maintien, l'amélioration et la mise en place d'une véritable piste cyclable au bord du lac sur le territoire de la Commune ;
 - à la motion M. Luc MATTHEY-DORET et consorts demandant une piste ou une voie cyclable d'une largeur de 1.2 mètre au minimum depuis la gare CFF jusqu'au niveau de l'axe place Chauderon - place Saint-François ;
 - à la pétition du Parti du Centre des Jeunes pour l'augmentation du nombre de pistes cyclables ;
 - à la pétition du Parti libéral lausannois et de la Commission des libertés pour la mise en œuvre d'une politique favorable à tous les véhicules à deux-roues.

Au nom de la Municipalité :

Le syndic :
Jean-Jacques Schilt

Le secrétaire :
François Pasche

Incidence sur le budget de 1999

Déficit prévu au budget de 1999		49'311'200.-
Nouveaux crédits votés	3'806'500.-	
Moins recettes	<u>- 24'100.-</u>	3'782'400.-
Nouveaux crédits demandés		409'300.-
Présent crédit		<u>47'200.-</u>
Déficit total présumé		<u>53'550'100.-</u>