



Réponse à 13 postulats et à 1 pétition en lien avec la mobilité

Réponse au postulat de M. Henri Klunge

« Une multimodalité accessible »

Réponse au postulat de Mme Patrizia Mori

« Les personnes à mobilité réduite doivent pouvoir se déplacer »

Réponse au postulat de Mme Paola Richard-de Paolis et consorts

« Écoliers : en route pour l'école à vos risques et périls? »

Réponse au postulat de M. Jean-François Cachin

« N'oublions pas la prolongation du métro M2 »

Réponse au postulat de M. Camille-Angelo Aglione

« Il faut assainir les giratoires de la Maladière, Malley et Monchoisi »

Réponse au postulat de M. Guy Gaudard

« Et si Chailly montrait l'exemple »

Réponse au postulat de Mme Angèle Flora Mendy

« Renforcer les lignes normales pour intégrer tous les quartiers dans la dynamique de la modernisation des transports publics lausannois »

Réponse au postulat de M. Louis Dana et consorts

« Une offre de transports publics plus étendue pour les Plaines-du-Loup! »

Réponse au postulat de Mme Séverine Graff et consorts

« En selle ! Promouvoir les compétences des cyclistes et favoriser la cohabitation entre les usagers de la route.»

Réponse au postulat de Mme Franziska Meinherz et consorts

« Voies vertes et rues cyclables 2.0 : pour que la municipalité n'avance pas plus doucement que les modes doux »

Réponse au postulat de M. Jaffar Mountazar et consorts

« Pour des stationnements vélo à la Bourdonnette et dans (tous) les quartiers »

Réponse au postulat de Mme Marlène Bérard

« Pour une politique du stationnement sécurisé des vélos»

Réponse au postulat de M. Oleg Gnafer

« Développer des places de parc couvertes pour les vélos »

Réponse à la pétition au CC du Comité de l'Association du quartier de la Clochette

«Clochette : notre mobilité bloquée, ça suffit !»

Rapport-préavis N° 2024 / 54

Lausanne, le 28 novembre 2024

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs,

1. Résumé

Le présent rapport-préavis traduit, de manière générale, la vision de la mobilité mise en œuvre par la Municipalité en accord avec le Programme de législature 2021-2026 et le Plan climat lausannois. Le préavis N° 2023/26 « Mobilité Durable I », notamment, joue un rôle central en ce qu'il constitue la validation par le Conseil communal, en sa séance du 20 juin 2023, de l'orientation prise dans le domaine de la mobilité active pour laquelle un financement spécifique a été attribué.

Cette vision d'une mobilité, fondée sur une complémentarité des différents moyens de transport, est ainsi détaillée dans la réponse au postulat de M. Henri Klunge « Une multimodalité accessible ». Les mesures présentées par la suite, dans les réponses aux différents postulats, s'inscrivent dans le cadre ainsi fixé.

Le présent rapport-préavis décrit l'attention spéciale accordée par la Municipalité aux préoccupations des postulantes et postulants en ce qui concerne la situation des publics les plus fragiles, que sont les personnes à mobilité réduite (réponse au postulat de Mme Patrizia Mori) et les enfants (postulat de Mme Paola Richard-de Paolis et consorts). Les questions spécifiques relatives à la sécurisation d'ouvrages existants (postulat de M. Camille-Angelo Aglione et consorts), au développement potentiel d'infrastructures existantes (postulat de M. Jean-François Cachin) ou au développement de nouveau moyen de mobilité intra-quartier sont également adressées (postulat M. Guy Gaudard).

Ce rapport préavis fait également la part belle aux questions de transports publics, et montre, d'une part, que le développement des lignes classiques (hors Bus à haut niveau de service (BHNS)) du réseau de bus est assuré (postulat de Mme Angèle Flora Mendy et consorts). Et, d'autre part, que l'offre de transports publics à destination des Plainnes-du-Loup est pensée pour répondre aux besoins du quartier sur le long terme (postulat de M. Louis Dana et consorts).

Par ailleurs ce document est également un témoignage du fort développement de la mobilité cyclable à Lausanne, en tant notamment qu'effet des politiques menées jusqu'alors, créant de nouveaux besoins et de nouveaux défis. La Municipalité entend dès lors poursuivre sa politique de développement des aménagements dédiés au vélo (postulat de M. Jaffar Mountazar et consorts). Ceci tout en diversifiant les outils à sa disposition pour favoriser le développement du vélo aussi bien en termes d'aménagements cyclables (postulat de Mme Franziska Meinherz et consorts) que de stationnement des cycles, notamment couverts et sécurisés (réponse au postulat de M. Oleg Gafner et Mme Marlène Bérard). Une autre dimension de la promotion de la mobilité cyclable est aussi abordée : celle de la mise en place d'une politique d'accompagnement au changement, et de formation (postulat de Mme Séverine Graff et consorts) qui ira désormais au-delà de la mise en place de campagnes de sensibilisation.

Enfin la question de la mobilité au sein du quartier de la Clochatte est également abordée, en réponse à la pétition du Comité de l'Association du quartier de la Clochatte.

Le présent préavis participe à la mise en œuvre des objectifs suivants du programme de législature :

3. Vers une mobilité active & apaisée

Choisissez un élément.

Choisissez un élément.

2. Objet du rapport-préavis

Par le présent rapport-préavis, la Municipalité répond aux postulats de :

- M. Henri Klunge : « Une multimodalité accessible » ;
- Mme Patrizia Mori : « Les personnes à mobilité réduite doivent pouvoir se déplacer » ;
- Mme Paola Richard-de Paolis et consorts : « Écoliers : en route pour l'école à vos risques et périls? » ;
- M. Jean-François Cachin : « N'oublions pas la prolongation du métro M2 » ;
- M. Camille-Angelo Aglione et consorts : « Il faut assainir les giratoires de la Maladière, Malley et Monchoisi » ;
- M. Guy Gaudard : « Et si Chailly montrait l'exemple » ;
- Mme Angèle Flora Mendy et consorts : « Renforcer les lignes normales pour intégrer tous les quartiers dans la dynamique de la modernisation des transports publics lausannois » ;
- M. Louis Dana et consorts : « Une offre de transports publics plus étendue pour les Plaines-du-Loup! » ;
- Mme Séverine Graff et consorts : « En selle ! Promouvoir les compétences des cyclistes et favoriser la cohabitation entre les usagers de la route » ;
- Mme Franziska Meinherz et consorts : « Voies vertes et rues cyclables 2.0 : pour que la municipalité n'avance pas plus doucement que les modes doux » ;
- M. Jaffar Mountazar et consorts : « Pour des stationnements vélo à la Bourdonnette et dans (tous) les quartiers » ;
- Mme Marlène Bérard : « Pour une politique du stationnement sécurisé des vélos » ;
- M. Oleg Gafner : « Développer des places de parc couvertes pour les vélos ».

Ainsi qu'à la pétition du :

- Comité de l'Association du quartier de la Clochatte : « Clochatte : notre mobilité bloquée, ça suffit ! »

3. Préambule

La Ville de Lausanne mène une politique visant à encourager un report décisif vers les mobilités dites durables que sont la marche, le vélo et les transports publics. Cette politique contribue à l'accomplissement des objectifs fixés par le Plan climat lausannois, parmi lesquels figure en premier lieu celui de zéro émission directe de gaz à effet de serre en 2050.

Cette action dans le domaine de la mobilité menée par la Municipalité vient, d'une part, répondre à l'urgence de lutter contre les changements climatiques, dont les conséquences peuvent désormais être constatées chaque jour. D'autre part, il s'agit d'encourager une évolution sociétale indéniable, qui est celle de l'augmentation du report modal vers les moyens de mobilité durable. Ainsi pour ne citer que quelques chiffres, en 2023 plus de 12 millions de voyageuses et voyageurs ont emprunté les transports publics (LEB y compris ; soit 10% de fréquentation en plus) et la circulation cycliste journalière a été constatée en hausse de 22% en ville de Lausanne (donnée établie via la comptabilisation de 7'820 passages de cyclistes par jour en 5 points de la ville).

Le préavis N°2023/26 « Mobilité Durable I », adopté par le Conseil communal en sa séance du 20 juin 2023, a constitué une étape clé dans l'historique de la politique mobilité durable lausannoise en entérinant un élargissement de l'action menée en attribuant à la Municipalité les moyens pour ce faire. Pour rappel ledit préavis définit ainsi 5 domaines clés d'action :

- le positionnement de la marche et du vélo comme modes de déplacements privilégiés ;
- le développement de l'offre, des performances, du confort et de l'attractivité des transports publics ;
- l'encouragement de la modération des vitesses du transport individuel motorisé (TIM) en garantissant l'accessibilité en ville ;
- le renforcement de la sécurité des mobilités grâce à une « vision zéro » ;
- la mise en place d'une politique d'accompagnement au changement.

La mise en application des mesures prévues dans le préavis « Mobilité Durable I » permettra de renforcer et de diversifier les actions déjà mises en place, dont les effets positifs sont constatés aujourd'hui, notamment en termes de report modal. Le montant financé donnera également la possibilité d'investir de nouveaux champs d'action, plus particulièrement dans l'accompagnement au changement d'habitudes des usagères et usagers.

Cette politique de développement des mobilités durables met en œuvre l'idée de la complémentarité des moyens de transport. Dans cette optique chaque usagère et usager doit pouvoir être tour à tour conducteur ou conductrice, cycliste, piéton, voyageuse ou voyageur au sein des transports publics lausannois. Il s'agit ainsi d'œuvrer, dans l'intérêt collectif, à un rééquilibrage de l'usage du domaine public en accordant sa juste place à chaque mobilité, au sein de chaque échelle considérée (quartier, ville, périphérie etc.).

Les mesures évoquées dans le présent rapport préavis contribuent intégralement à cette entreprise ambitieuse de façonnement d'une mobilité lausannoise durable, active et en cela écologiquement soutenable.

4. Réponse au postulat de M. Henri Klunge « Une multimodalité accessible »

4.1 Rappel du postulat

Déposé le 24 novembre 2020 et renvoyé directement à la Municipalité le 9 décembre 2020 pour étude et rapport, le postulat demande à la Municipalité d'étudier la possibilité de rendre gratuit le transport de vélo dans les véhicules de transport public adaptés, afin de promouvoir la multimodalité, de concert avec les tl, la communauté de transport Mobilis ainsi que l'État de Vaud.

4.2 Réponse de la Municipalité

Dans le cadre du Programme de législature 2021-2026 et du Plan climat lausannois, la Municipalité poursuit l'objectif d'encourager le report modal vers les moyens de mobilité active, parmi lesquels le vélo, électrique et non électrique, figure en bonne place.

Pour ce faire, l'orientation choisie, telle que confirmée par le Conseil communal via l'adoption du préavis N°2023/26 « Mobilité Durable I », est celle de créer, d'une part, les conditions nécessaires au développement de la pratique cycliste à Lausanne. D'autre part, il s'agit d'accompagner les usagères et usagers dans le changement qu'implique le report modal souhaité. La Municipalité travaille ainsi au quotidien à l'édification d'un réseau cyclable sécurisé et continu, et au développement du stationnement vélo en ville de Lausanne. Elle prépare de plus, en accord avec le préavis susmentionné, plusieurs mesures visant à la promotion du vélo et à la formation des publics concernés.

La Municipalité reconnaît, à ce titre, que la proposition de gratuité pour les vélos dans les transports publics est intéressante. Toutefois cette mesure est de la compétence de la Communauté tarifaire vaudoise (CTV), dite Mobilis, et non de la Ville de Lausanne.

En revanche, la promotion du report modal vers le vélo, notamment par le développement d'aménagements cyclables sécurisés et de stationnement adapté, vise effectivement à permettre une multimodalité active couvrant entièrement le besoin en mobilité d'une usagère ou d'un usager donné. Il s'agit ainsi de donner la possibilité aux usagères et usagers de passer d'un mode de transport à l'autre, sans jamais se trouver démunis. Dans le cas du cyclisme par exemple, cette modalité multimodale implique de pouvoir parquer son vélo au niveau d'un arrêt de transport public, avant de pouvoir emprunter le transport concerné.

In fine, cette politique de report modal invite ainsi à envisager la mobilité, en ville de Lausanne, comme une complémentarité des modes actifs de déplacement.

La Municipalité estime avoir ainsi répondu à la demande du postulat de M. Henri Klunge.

5. Réponse au postulat de Mme Patrizia Mori : « Les personnes à mobilité réduite doivent pouvoir se déplacer ».

5.1 Rappel du postulat

Déposé le 8 mars 2022 et renvoyé à la Municipalité le 12 décembre 2023 pour étude et rapport, le postulat demande à la Municipalité d'étudier l'opportunité d'introduire une dérogation autorisant la circulation des personnes au bénéfice d'un macaron handicap en transport individuel motorisé sur les voies réservées aux transports en commun et lors des journées sans voitures.

5.2 Réponse de la Municipalité

La Municipalité s'est engagée dans son Programme de législature 2021 – 2026 à améliorer la prise en compte des besoins des personnes en situation de handicap et à renforcer ainsi l'accessibilité universelle coordonnée au sein de la ville.

Les efforts de la Ville se sont jusqu'ici concentrés sur la facilitation de la mobilité des personnes handicapées à Lausanne et plus particulièrement des possibilités qui leur sont offertes en termes de stationnement. C'est ainsi que la Municipalité s'emploie à renforcer continuellement le nombre de places de stationnement destinées aux personnes à mobilité réduite en Ville de Lausanne, celles-ci étant passées de 91 à 128 places entre fin 2021 et novembre 2024. De même la réalisation de 10 places supplémentaires est en cours d'étude, en vue d'une mise en place à l'été 2025. De plus, il est donné suite chaque fois que possible aux demandes de création de places qui sont adressées aux services municipaux. Afin de favoriser de telles démarches, un courrier a d'ailleurs été envoyé en date du 22 mai 2024 à 29 associations représentant les personnes en situation de handicap moteur. Ce courrier a permis de les informer, en toute transparence, de la procédure permettant d'adresser une demande de création de place de stationnement pour Personne à mobilité réduite (PMR) à l'administration communale et d'inviter lesdites associations à relayer cette information auprès de leurs membres.

Afin de répondre à la demande de la postulante, la Municipalité s'est interrogée sur la possibilité d'étendre les facilités accordées aux personnes à mobilité réduite au trafic roulant. La proposition d'accorder aux personnes à mobilité réduite la possibilité de circuler sur les voies réservées sur la base de la détention d'un macaron handicap n'est toutefois pas réalisable dans le cadre légal actuellement en vigueur.

La Municipalité s'est néanmoins employée à trouver une solution afin de répondre au présent postulat. Différents échanges entre la Commune, l'Office fédéral des routes (OFROU) et la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) ont mis en évidence le fait qu'une des solutions les plus simples serait d'assimiler les transports commerciaux de personnes handicapées à des taxis. Une telle mesure permettrait ainsi de fluidifier la circulation pour ces types de véhicules et ainsi de faire gagner quelques précieuses minutes aux personnes à mobilité réduite.

Afin de pouvoir être mise en place, cette mesure suppose d'amender en ce sens la réglementation locale du trafic ou la législation cantonale relative aux taxis. Toutefois une telle modification de la réglementation intercommunale des taxis applicable à la Commune de Lausanne entrerait en contradiction avec la Loi sur l'exercice des activités économiques (LEAE) qui fixe les critères devant être remplis afin d'être reconnu comme taxi. Pour sa part le Canton de Genève, dans sa loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière, a lui-même introduit l'assimilation à certaines conditions, de telles entreprises à des taxis, pour permettre à ces dernières d'emprunter les voies réservées aux bus munis du marquage « taxi ».

C'est pourquoi la Municipalité, par un courrier du 26 janvier 2024, a entamé les démarches auprès du Canton de Vaud, afin que le Conseil d'État étudie une modification de la loi vaudoise sur la circulation routière (LCVR) de façon à conférer la possibilité aux communes vaudoises qui le souhaitent d'octroyer cette facilité aux entreprises assurant le transport de personnes en situation d'handicap. Sous réserve d'un retour positif du Canton, toujours attendu à ce jour, la Municipalité pourra ainsi aller de l'avant avec cette proposition destinée in fine à faciliter les déplacements des personnes à mobilité réduite en ville de Lausanne.

La Municipalité estime avoir ainsi répondu à la demande du postulant de Mme Patrizia Mori.

6. Réponse au postulat de Mme Paola Richard-de Paolis et consorts : « Écoliers : en route pour l'école à vos risques et périls? »

6.1 Rappel du postulat

Déposé le 11 février 2020 et renvoyé directement à la Municipalité le 31 janvier 2023 pour étude et rapport, le postulat demande à la Municipalité d'étudier l'opportunité de prendre des mesures concrètes, pour sécuriser de manière pérenne le cheminement des enfants jusqu'à l'école en étudiant notamment les points suivants avec tous les services concernés:

- identifier les passages protégés à fort trafic où cheminent les enfants ;
- déployer des patrouilleurs scolaires toute l'année en facilitant leur engagement et, cas échéant, en sollicitant en priorité ceux qui doivent des heures d'intérêt général, réduisant ainsi l'utilisation d'agents auxiliaires de la police ;
- faire en sorte que les feux de circulation, existants aux endroits identifiés, arrêtent le trafic automobile plus longtemps avant et après la durée du vert de celui des piétons ;
- veiller à ce que les plus jeunes fréquentent l'école la plus proche de leur domicile pour éviter les déplacements trop longs, ce qui n'est pas toujours le cas ;
- utiliser des bus adaptés au transport de personnes pour les rares cas qui le nécessitent.

6.2 Réponse de la Municipalité

Dans le cadre du programme de législature 2021-2026, la Municipalité a fait de la sécurisation du chemin de l'école une de ses priorités. Elle met ainsi en place une politique visant à encourager les parents et élèves à prioriser les moyens de mobilité active pour leurs déplacements. La Ville travaille également à améliorer et sécuriser de manière continue les itinéraires des écoliers et écolières et les abords des établissements scolaires.

Les nombreuses mesures prises dans ce domaine répondent ainsi favorablement aux préoccupations énoncées par les postulants dans la présente initiative :

- Identifier les passages protégés à fort trafic où cheminent les enfants.

De manière générale, depuis une dizaine d'années déjà, le caractère sécuritaire de chaque passage piéton non régulé de la Ville de Lausanne a fait l'office d'une analyse détaillée. Cette analyse prend en compte un certain nombre de facteurs comme les distances de visibilité, l'éclairage, la présence d'un îlot central. Cette démarche a ainsi permis de prioriser la mise en place d'aménagements destinés à renforcer la sécurité et le confort des traversées piétonnes pour lesquelles des déficits sécuritaires ont été identifiés.

Par ailleurs, les passages piétons situés dans des rues à fort trafic et à proximité des écoles font l'objet d'un aménagement particulier. En effet, ceux-ci sont dotés d'un grand marquage au sol figurant un triangle avec écoliers, dans les deux sens de circulation, permettant de sensibiliser les automobilistes à la présence d'écolières et d'écoliers. Cette mesure

complète et renforce les signaux «Enfants» (panneaux verticaux 1.23 de l'Ordonnance sur la signalisation routière) également systématiquement présents dans les deux sens de circulation.

D'une manière plus générale, des campagnes d'aménagement dans le but d'améliorer le « chemin de l'école » sont réalisées annuellement, en réponse aux demandes citoyennes. Un groupe composé de représentants du Service des Écoles, de la Prévention routière et du Service de la mobilité et de l'aménagement des espaces publics (MAP) rencontre de manière systématique sur site les citoyennes et citoyens afin de s'assurer que les problématiques soulevées sont bien comprises. Le résultat de cette analyse sur le terrain permet le cas échéant de prendre les mesures appropriées et de définir ainsi le contenu de la campagne annuelle en cours ou à venir.

- Déployer des patrouilleurs scolaires toute l'année en facilitant leur engagement et, cas échéant, en sollicitant en priorité ceux qui doivent des heures d'intérêt général, réduisant ainsi l'utilisation d'agents auxiliaires de la police.

Relevons que, en vertu du cadre légal actuel (Loi sur l'enseignement obligatoire, article 128, alinéa 4), les parents sont responsables des enfants sur le chemin de l'école à moins que ceux-ci soient pris en charge par l'école ou une structure d'accueil (APEMS/CVE). Durant le temps scolaire, écolières ou les écoliers sont en principe accompagnés par un membre du corps éducatif lors des déplacements effectués à l'occasion de diverses activités. Il en va de même avec le personnel éducatif en ce qui concerne le parascolaire. Dans les deux cas, les directives prévoient un taux d'encadrement d'adultes par groupe d'enfants.

La Municipalité est toutefois particulièrement attentive à la sécurité des enfants sur le chemin de l'école. Ses services travaillent continuellement sur le sujet, sous divers angles. Celui de la prévention en milieu scolaire, notamment, au travers des interventions de la Brigade de prévention routière dans chaque classe lausannoise.

En ce qui concerne les patrouilleurs et patrouilleuses scolaires, depuis le 1er janvier 2022, ceux-ci ont vu leur statut évoluer. En effet, afin de rendre ce rôle plus attractif, la Municipalité a décidé d'engager ces personnes en contrat fixe et non plus comme auxiliaire. Par ailleurs, il n'est pas envisageable de contraindre certaines personnes à assumer ce rôle. En effet, la responsabilité est un élément clef de l'efficacité sur le terrain des personnels exerçant cette fonction. La fidélisation de ce personnel, qui s'intègre ainsi dans les microcosmes locaux, est également un point important. La Police municipale de Lausanne essaie d'ailleurs de recruter, en priorité, des personnes issues des quartiers dans lesquels elles devront intervenir. Il est important de relever à ce titre que les horaires de cet emploi ne permettent souvent pas de combiner cette activité avec un autre travail. Ces deux éléments font qu'il est souvent difficile de recruter une patrouilleuse ou un patrouilleur.

- Faire en sorte que les feux de circulation, existants aux endroits identifiés, arrêtent le trafic automobile plus longtemps avant et après la durée du vert de celui des piétons.

Comme dans le cas des passages piétons non régulés, l'ensemble des traversées piétonnes régulées en ville de Lausanne a fait l'objet d'une analyse détaillée. Les traversées les plus sensibles en termes de sécurité pour les piétons, et plus particulièrement pour les enfants, sont ainsi clairement identifiées et bénéficient d'un traitement particulier.

De manière générale, la régulation des passages piétons comprend trois phases : une phase verte, une jaune et une rouge. La durée de la phase verte correspond à la période durant laquelle les piétons peuvent s'engager sur le passage. Elle est de ce fait calibrée de manière à permettre à ces derniers de traverser, à faible allure, plus de la moitié de la chaussée au minimum. La phase « jaune » permet de rejoindre le trottoir en terminant la

traversée sans danger avant que le feu ne passe au vert pour le trafic routier. En outre, à Lausanne, toutes les durées appliquées aux traversées piétonnes sont supérieures aux valeurs fixées par les normes. La régulation des passages piétons lausannois est ainsi programmée pour permettre, même dans les cas de personnes se déplaçant très lentement, une traversée complète en sécurité.

Par ailleurs, certaines traversées considérées comme sensibles (proximité des écoles, des centralités de quartier et des grands générateurs de flux piétons) bénéficient d'une programmation particulière. En effet, dans le cas desdites traversées, les installations ont été équipées d'un système de détection des piétons afin de prolonger de manière dynamique la phase verte lors de la présence d'un groupe, celle-ci s'adaptant donc à la durée réelle de la présence des piétons sur le passage en question. À l'heure actuelle dix installations à Lausanne fonctionnent sur ce principe. Toutes les demandes d'extension de ce système à d'autres feux piétons ont été prises en compte, celles-ci provenant notamment des écoles et principalement pour aider les APEMS. Enfin, de nombreuses demandes citoyennes d'extension de la durée des phases vertes piétonnes sont traitées chaque année. Il est ainsi répondu favorablement à ces demandes chaque fois que possible, la programmation devant néanmoins respecter un équilibre global entre le temps accordé aux différentes mobilités afin de préserver le caractère fonctionnel du carrefour considéré.

- Veiller à ce que les plus jeunes fréquentent l'école la plus proche de leur domicile pour éviter les déplacements trop longs, ce qui n'est pas toujours le cas.

Le premier principe régissant l'affectation des élèves dans les établissements scolaires lausannois est celui de la proximité au domicile, ce en fonction de leur degré scolaire.

Il est utile de préciser à ce titre qu'à Lausanne les jeunes élèves, âgés de 4-10 ans, sont scolarisés dans 8 établissements scolaires regroupant près de 50 bâtiments répartis dans les différents quartiers de la ville. Dès lors, l'affectation des élèves au sein des écoles dépend également des effectifs des classes, des contraintes liées à l'organisation familiale ou des besoins de prise en charge parascolaire.

Toutefois il est toujours donné la priorité, dans la mesure du possible, à l'enclassement au plus proche du domicile. Ainsi, dans la large majorité des cas, les élèves sont scolarisés dans l'école située au plus près de leur domicile.

- Utiliser des bus adaptés au transport de personnes pour les rares cas qui le nécessitent.

L'usage de transports dédiés ne correspond pas à la politique de mobilité de la Ville de Lausanne. Cette orientation est conforme aux recommandations cantonales établies par la Direction générale de l'enseignement obligatoire (DGEO) en lien avec les transports scolaires qui précisent que : « *Pour autant qu'un moyen de transport public existe et que ses horaires soient suffisamment en relation avec les besoins des écoliers, la commune ou l'association intercommunale n'a pas l'obligation d'organiser un service spécial de transport scolaire* ».

Dès lors, à Lausanne, les transports scolaires sont assurés par les Transports publics de la région lausannoise (tl). Ceci est d'ailleurs également valable pour le déplacement des élèves en zones foraines.

Pour autant la Municipalité met en place une série de mesures visant à faciliter l'accès aux transports publics des plus jeunes élèves, notamment de celles et ceux qui n'ont pas pu être inscrits à proximité immédiate de leur domicile. Ainsi les élèves de la 5e à la 11e année scolarisés dans les établissements publics lausannois et domiciliés à plus de 1 km de leur collège bénéficient d'un abonnement de bus gratuit. De plus, tous les autres enfants et jeunes lausannois de 11 à 20 ans reçoivent un bon de réduction de 50% pour l'achat d'un abonnement annuel Mobilis.

Ces mesures donnent ainsi la possibilité aux élèves d'effectuer leurs trajets scolaires de la manière la plus sécurisée possible, dans un cadre de transport collectif. Ceci dans le respect des dispositions communales et cantonales en la matière.

La politique de sécurisation du chemin de l'école mise en place par la Municipalité, conformément aux objectifs de son Programme de législature, se déploie ainsi dans l'ensemble des domaines mentionnés par le postulant. Elle s'étend même au-delà, au travers d'actions telles que celle des *rues aux écoles*, ayant pour objectif l'identification des problèmes de sécurité et la priorisation des interventions aux abords des écoles.

La Municipalité estime avoir ainsi répondu à la demande du postulat de Mme Paola Richard-de-Paolis et consorts.

7. Réponse au postulat de M. Cachin Jean-François : « N'oublions pas la prolongation du métro m2 » ;

7.1 Rappel du postulat

Déposé le 9 novembre 2023 et renvoyé directement à la Municipalité le 23 novembre 2023 pour étude et rapport, le postulat demande à la Municipalité d'étudier, en concertation avec la Municipalité d'Epalinges et le Conseil d'État, la possibilité de prolonger le métro m2 des Croisettes au Chalet à Gobet et de créer un P+R au Chalet à Gobet.

7.2 Réponse de la Municipalité

L'extension de la ligne du m2 jusqu'au Chalet-à-Gobet, est régulièrement évoquée par la population palinzarde et lausannoise des territoires forains. Il s'agirait d'améliorer la qualité de l'offre en supprimant le transbordement aux Croisettes, de permettre une meilleure desserte de l'École hôtelière et des quartiers résidentiels, ainsi qu'une plus grande attractivité du parking à longue durée du Chalet-à-Gobet dans une optique de report modal vers les transports publics. En 2010, M. Cachin et M. Monod avaient sollicité l'avis du Canton et de la Ville de Lausanne sur cette thématique. Dans sa réponse, le Conseil d'État avait souligné la forte disproportion entre les investissements nécessaires et le faible potentiel de clientèle.

Dans son Plan directeur communal adopté en novembre 2022, le Conseil communal a exprimé son souhait de voir l'extension du M2 être mise en place (chapitre B4, mesure 3). Ceci bien que, dans son examen préalable du Plan directeur communal (PDCOM) en 2018, le Conseil d'État a expressément mentionné son opposition à ce projet, en rappelant que la planification du m2 est de compétence cantonale et que son prolongement serait situé sur le territoire de la Commune d'Epalinges.

La Municipalité prend acte de ces positionnements contraires et du fait que le prolongement du m2 ne peut être envisagé sans l'accord et la participation du Canton. La stratégie des axes forts prévoit néanmoins d'importants investissements sur la ligne du m2, qui permettront notamment d'offrir des cadences plus élevées aux populations concernées. De plus, la Municipalité reconnaît que, conformément au PDCOM, il est pertinent de ne pas fermer la porte à l'extension du m2, qui, à plus long terme, pourrait répondre à un besoin reconnu. Dès lors, la Municipalité souhaite protéger le tracé préalablement identifié de toute construction pouvant poser entrave. Ultimement, le terminus des Croisettes est conçu de manière à permettre la réalisation de ce prolongement.

De plus, les tl ont fortement renforcé la fréquence de la ligne 64 (10 minutes aux heures de pointe et 15 minutes les soirs et week-ends) ce qui améliore la desserte des zones foraines.

En ce qui concerne la politique de P+R, comme prévu également dans le PDCom, celle-ci doit être envisagée à l'échelle de l'agglomération. En effet ce type de parkings est avant tout destiné aux usagères et usagers ne disposant pas d'alternatives à la voiture. Cette politique doit ainsi tenir compte du développement des transports publics (TP) régionaux, incitant à optimiser l'usage des P+R, notamment par la mise en place de conditions d'octroi complémentaires, liées aux origines et destinations des utilisateurs et utilisatrices de façon à inciter à une mobilité plus durable. Il est en outre utile de mentionner que la stratégie cantonale en la matière prévoit que les automobilistes soient amenés au plus proche de leur domicile. Il est ainsi préférable d'inciter les personnes résidant dans la Haute-Broye à emprunter les transports publics depuis la gare ou l'arrêt de bus le plus proche de leur domicile, plutôt que de les inciter à se rendre en transport individuel motorisé jusqu'au Chalet-à-Gobet. Enfin, le P+R de référence pour le nord-ouest lausannois est celui de Vennes dont la capacité totale n'est pas épuisée. La création d'un P+R au Chalet-à-Gobet risquerait ainsi de rentrer en concurrence avec celui de Vennes et de fragiliser son exploitation.

La Municipalité estime ainsi que le Chalet-à-Gobet ne remplit pas les conditions qui permettraient d'accueillir un P+R: il est trop éloigné du lieu de résidence des usagères et usagers potentiels et ferait concurrence aux transports publics. Enfin, la requalification de la route de Berne, infrastructure de compétence cantonale, comprend un volet dédié à l'amélioration de l'avantage concurrentiel des bus par rapport à la voiture pour rejoindre les Croisettes.

La Municipalité estime avoir ainsi répondu à la demande du postulat de M. Jean-François Cachin.

8. Réponse au postulat de M. Camille-Angelo Aglione « Il faut assainir les giratoires de la Maladière, Malley et Monchoisi »

8.1 Rappel du postulat

Déposé le 31 août 2021 et renvoyé directement à la Municipalité le 30 mai 2023 pour étude et rapport, le postulat demande à la Municipalité d'étudier l'opportunité de présenter une étude sur les causes des accidents de la circulation survenant sur les giratoires cités en titre et de présenter des solutions d'assainissement afin de réduire le caractère accidentogène de ces ouvrages routiers.

8.2 Réponse de la Municipalité

Le caractère accidentogène des trois giratoires mentionnés par le postulant est connu de la Municipalité.

Il convient à ce titre de relever que selon la norme SN 641 724, définie par la Confédération, seuls les giratoires de la Maladière et de Malley (dit aussi giratoire de Chablais – Provence) sont considérés comme des points noirs¹.

Le giratoire de la Maladière, tout d'abord, est un ouvrage relevant de la compétence de l'OFROU, qui seul donc peut procéder à son assainissement. L'OFROU a néanmoins d'ores et déjà développé un projet de réfection routière, pour lequel la Municipalité a été consultée, intégrant l'assainissement des points problématiques dudit giratoire.

¹ La norme SN 641 724 définit un point noir comme « une accumulation d'accidents sur un endroit du réseau routier où, sur une période de trois ans, la valeur de calcul dépasse la valeur limite prédéfinie ».

En ce qui concerne les giratoires de Montchoisi et de Malley, leur cas est à envisager différemment, conformément à l'approche définie dans le préavis N°2023/26 « Mobilité Durable I » adopté par le Conseil communal en sa séance du 20 juin 2023.

Le double giratoire de Montchoisi est un carrefour desservant septes rues différentes, accueillant la circulation de 3 lignes de bus (8, 21 et 25). Il a un caractère très routier qui le rend inhospitalier pour les piétons et vélos. Il s'agit donc d'un carrefour regroupant l'ensemble des enjeux de mobilité existants : sécurité et confort autant des piétons que des vélos, qualité de l'interface TP et gestion des flux motorisés. Son réaménagement relève ainsi d'une complexité toute particulière, nécessitant des études détaillées. En outre au vu du nombre d'incidents relevés et de leur faible gravité cet aménagement n'est pas considéré, dans les faits, comme un point noir. Sa transformation est en cours d'étude et planifiée.

Le rond-point de Malley, constitue en termes du nombre d'accidents un point noir à Lausanne, son réaménagement est de ce fait important. Le préavis N°2023/26 « Mobilité Durable I » prévoit spécifiquement sa requalification. De plus, a été déposée au Canton une demande d'inscription d'une mesure de requalification de ce giratoire au PALM 2025 afin de bénéficier d'un cofinancement fédéral en vue d'un projet avec horizon réalisation 2028-2032. Des ressources sont ainsi d'ores et déjà engagées pour travailler sur sa transformation, l'étude d'assainissement venant plus particulièrement d'être lancée. Enfin, cet aménagement se situant sur l'itinéraire vélo des Hautes Écoles, sa requalification doit permettre de gérer les flux de trafic entrants en ville et d'offrir un itinéraire sécurisé et confortable aux piétonnes, piétons et cyclistes en lien avec les objectifs définis dans le Programme de législature 2021–2026 et dans le Plan climat lausannois, notamment en termes de report modal.

La Municipalité estime avoir ainsi répondu à la demande du postulat de M. Camille Angelo Aglione.

9. Réponse au postulat de M. Guy Gaudard « Et Si Chailly montrait l'exemple »

9.1 Rappel du postulat

Déposé le 8 mars 2022 et renvoyé directement à la Municipalité le 22 mars 2022 pour étude et rapport, le postulat demande à la Municipalité d'étudier l'opportunité de desservir le quartier de Chailly en bus navette électrique tl pour inciter les riverains et riveraines à se déplacer avec ce moyen de transport utile et non polluant.

9.2 Réponse de la Municipalité

Comme exposé ci-après dans la réponse au postulat de Mme Angèle Flora Mendy : " Renforcer les lignes normales pour intégrer tous les quartiers dans la dynamique de la modernisation des transports publics lausannois", la Municipalité s'emploie de manière continue à développer l'offre en transports publics, y compris en ce qui concerne le réseau de bus classique, au bénéfice de l'ensemble de la population lausannoise.

Le quartier de Chailly fait partie des quartiers concernés par cette politique et a bénéficié d'améliorations récentes. Il est ainsi possible de mentionner, par exemple, les aménagements réalisés récemment sur l'Avenue de Béthusy, afin de créer une voie réservée aux bus desservant le quartier de Chailly. Ces aménagements préfigurent de plus l'arrivée, à l'horizon 2030, du BHNS qui ira du Val-Vert au Galicien, en passant par le centre lausannois, un projet mis en place dans le cadre de la stratégie des axes forts de transports publics urbains. Ceux-ci permettront de renforcer la capacité de transport au service des usagers et usagers dudit quartier, tout en améliorant la vitesse commerciale des bus sur cet axe, rapprochant ainsi en quelque sorte le secteur de Chailly du centre lausannois.

La question de la desserte fine du quartier, posée par le postulat, est une problématique complexe commune à de nombreux quartiers lausannois, notamment au regard des particularités topographiques bien connues de la ville de Lausanne. La mise en place d'une navette électrique, telle que proposée par le postulant, est effectivement une solution possible pour répondre à ce besoin des habitantes et habitants.

Le Conseil communal en adoptant le préavis N°2023/26 « Mobilité Durable I » lors de sa séance du 20 juin 2023, a d'ailleurs acté le test d'une telle solution pour assurer une desserte fine du centre-ville lausannois. Sous réserve des résultats de cette expérimentation, cette solution pourrait ensuite être étendue à d'autres quartiers lausannois.

Il convient à ce titre de préciser que les tl sont d'ores et déjà investis dans de nombreux projets sur le territoire lausannois, ce notamment dans des quartiers qui présentent une densité de population importante. L'opportunité d'étendre ladite solution de navette à d'autres quartiers sera ainsi dépendante d'une priorisation effectuée notamment en fonction des contraintes locales de mobilité, des ressources disponibles et de la densité de population dans les quartiers concernés.

La Municipalité estime avoir ainsi répondu à la demande du postulat de M. Guy Gaudard.

10. Réponse au postulat de Mme Angèle Flora Mendy « Renforcer les lignes normales pour intégrer tous les quartiers dans la dynamique de la modernisation des transports publics lausannois »

10.1 Rappel du postulat

Déposé le 7 décembre 2021 et renvoyé directement à la Municipalité le 11 janvier 2022 pour étude et rapport, le postulat demande à la Municipalité de :

- présenter une stratégie pour le réseau urbain hors Axes forts ;
- établir une présentation des principales étapes de développement envisagées pour les prochaines années ;
- réfléchir à la manière d'informer plus régulièrement le Conseil communal sur les prestations des tl à Lausanne.

10.2 Réponse de la Municipalité

Conformément aux objectifs du Programme de législature et du Plan climat, la Municipalité s'emploie, au travers d'une collaboration étroite avec les tl, à développer l'offre en transports publics en ville de Lausanne. Cette action porte autant sur la mise en place de grands projets visant notamment à offrir de nouvelles alternatives de transports (Métro m3, tram t1, BHNS etc.), que sur l'amélioration continue du réseau de bus emprunté quotidiennement par le nombre des usagères et usagers toujours en augmentation.

C'est ainsi que la ligne de bus 1 a été prolongée jusqu'aux Hautes écoles en 2023. De même la ligne 3 est étendue jusqu'au quartier de Maillefer, en remplacement de la ligne 23, depuis le 23 septembre 2024. De plus, des améliorations de la cadence des lignes 20 et 21, desservant le quartier des Plaines-du-Loup, sont envisagées pour les années 2025-2026. À court terme la mise en service de l'extension aux Croisettes de la ligne 54 Renens, gare – Grand-Mont est également prévue via les zones foraines pour le second semestre 2025, ce afin de favoriser l'accès à la zone de loisir du Chalet des Enfants. En outre, à moyen terme, la programmation conjointe entre la Ville et les tl prévoit la création d'une ligne tangentielle reliant le quartier des Plaines-du-Loup à la halte CFF de Prilly-Malley. Ce projet est planifié dans le cadre du PALM et les démarches ont ainsi été entamées auprès du Canton et de la Confédération afin d'obtenir les subventions nécessaires à sa réalisation.

Par ailleurs le Conseil communal en adoptant le préavis N°2023/26 « Mobilité Durable I », a acté le financement d'une série de mesures visant spécifiquement à renforcer la capacité et l'attractivité du réseau de bus lausannois. Ces mesures s'organisent autour de quatre axes, à savoir :

- les prolongements des lignes 13, 16 et 18, dont les ampleurs exactes doivent encore être définies en coopération avec les tl (point 5.1.2 du préavis) ;
- la création d'une desserte fine du centre-ville piéton, via un service d'arrêt à la demande qui serait assuré par un véhicule électrique de petite capacité (5.1.3) ;
- la résolution des points noirs du réseau de bus actuel, identifiés en coopération avec les tl, soit les carrefours ou portions routières où la vitesse des bus est ralentie (point 5.2) ;
- un travail sur la qualité d'accueil des arrêts de bus, afin d'améliorer le confort global et l'attractivité de ce moyen de transport (5.4).

De manière plus générale il est utile de relever que la mise en service du nouveau tramway lausannois t1 Flon-Renens, qui remplacera la ligne de bus n°17, et à plus long terme la réalisation du métro m3, permettront de libérer d'importantes ressources matérielles et humaines qui pourront être réaffectées aux autres lignes existantes.

Enfin, la Municipalité continuera à informer aussi souvent que possible le Conseil communal et les citoyennes, citoyens des projets en cours ou à venir concernant les transports publics. Ceci venant s'ajouter aux propres actions de communication mises en place par ses partenaires des tl. Ultimement, l'Observatoire de la mobilité qui chaque année est mis à jour sur le site web de la Ville, permet d'informer sur l'actualité de la mobilité à Lausanne. La 9ème édition (2024) de ce vade-mecum de la mobilité lausannoise, présentée sous un nouveau format, intègre d'ailleurs un chapitre consacré aux transports publics particulièrement enrichi.

La Municipalité estime avoir ainsi répondu à la demande du postulant de Mme Angèle Flora Mendy.

11. Réponse au postulat de M. Louis Dana et consorts : « Une offre de transports publics plus étendue pour les Plaines-du-Loup! » ;

11.1 Rappel du postulat

Déposé le 21 novembre 2023 et renvoyé directement à la Municipalité le 6 décembre 2023 pour étude et rapport, le postulat demande à la Municipalité d'étudier l'opportunité et de faire entendre sa voix auprès des tl afin de mettre sur pied des lignes de bus entre le quartier des Plaines-du-Loup et la gare de Lausanne ainsi que de l'Ouest Lausannois. Ces lignes devraient acheminer le plus rapidement possible les passagers désireux de se rendre dans les gares susmentionnées et être en service à tout le moins aux heures de pointe.

11.2 Réponse de la Municipalité

Afin de répondre à l'augmentation continue des besoins en mobilité des habitantes et habitants des Plaines-du-Loup, consécutive au développement du quartier, la Municipalité travaille avec les tl en vue d'étoffer progressivement l'offre en transports publics desservant ledit quartier selon plusieurs axes.

L'amélioration continue de l'offre existante

Il s'agit tout d'abord d'améliorer de façon continue l'offre existante reliant le quartier des Plaines-du-Loup à la gare, soit la ligne 21 historique, ainsi que la ligne 20 créée à l'occasion

de l'installation des premiers résidents et résidentes dudit quartier. Ces améliorations, qui portent notamment sur les cadences desdites lignes. Les tl devraient ainsi être en mesure de communiquer sur une première série de mesures d'ici à la fin de l'année en cours. Par ailleurs, depuis le 23 septembre 2024, l'arrêt de la ligne 20 est déplacé au bas de l'Avenue Ruchonnet (à l'arrêt des lignes 3 et 21), ce qui va augmenter son attractivité. La ligne est en forte croissance, mais a encore des réserves de capacité avec les cadences actuelles.

La création d'une nouvelle ligne de bus

La ligne de bus 21, dont un des terminus se situe à Pully, connecte d'ores et déjà les Plaines-du-Loup à l'Est lausannois. Un projet est prévu dans les planifications conjointes entre la Ville de Lausanne et les tl afin de permettre la création sur le moyen terme d'une ligne tangentielle reliant cette fois-ci ledit quartier à la gare de Prilly-Malley et donc à l'Ouest lausannois. La mise en place de cette nouvelle ligne est prévue dans le cadre du PALM et les démarches ont ainsi été entamées auprès du Canton et de la Confédération afin d'obtenir les subventions nécessaires à la réalisation des aménagements préalables sur le parcours de cette nouvelle offre de bus.

Le développement du Métro m3

Comme mentionné par le postulant le développement du métro m3 dans le courant de la décennie 2030 viendra compléter les offres de transports publics déjà existantes et à venir dans le quartier des Plaines-du-Loup. Le développement de cette ligne directement reliée à la gare coïncidera avec les phases finales de développement du quartier et permettra de mettre au service des habitantes et habitants une offre dimensionnée aux besoins futurs tels qu'anticipés.

L'amélioration continue de la fluidité du trafic des transports publics

Le dernier axe d'action de la Municipalité porte sur l'amélioration continue de la route des Plaines-du-Loup notamment au niveau des carrefours (carrefour des Casernes, Avenue Jomini à l'approche du carrefour avec Bergières). Ces interventions visent ainsi à fluidifier la circulation des bus, par exemple en créant des voies réservées. Enfin, la fermeture du Grand-Pont au trafic privé (hors livraisons et riverains) à l'occasion de la mise en service du tram lausannois en 2026 permettra de réaliser une priorisation du trafic de bus sur les secteurs de Chauderon nord et sud. Cette mesure devrait considérablement améliorer la vitesse de circulation des bus des lignes 20 et 21, dont l'évolution est aujourd'hui prétextée par la saturation ponctuelle du trafic sur cet axe très circulé.

La Municipalité estime avoir ainsi répondu à la demande du postulat de M. Louis Dana et consorts.

12. Réponse au postulat de Mme Séverine Graff et consorts : « En selle ! Promouvoir les compétences des cyclistes et favoriser la cohabitation entre les usagers de la route »

12.1 Rappel du postulat

Déposé le 22 mars 2022 et renvoyé directement à la Municipalité le 12 décembre 2023 pour étude et rapport, le postulat demande à la Municipalité d'étudier l'opportunité de :

- proposer des cours collectifs gratuits pour adultes afin de maîtriser les règles d'une conduite sûre, sur le modèle des Samedis du vélo à Genève ;
- confier au Délégué Vélo de la Ville existant les formations pour monitrices et moniteurs de ces cours ;
- offrir des actions « débutants » visant spécifiquement les populations d'origine étrangères ;

- organiser des actions de promotion collectives du vélo pour les enfants, type Cyclobus (trajet collectif encadré vers les établissements scolaires, sur le modèle du Pédibus) et proposer, en collaboration avec Provélo de systématiser les Défis vélo pour le Secondaire 2 ;
- acheter quelques modèles de validation des acquis de l'expérience (VAE) et de tricycles électriques pour des démonstrations auprès des séniors ;
- augmenter les subventions à la Maison du vélo (actuellement 2'000.-) et en faire une véritable vitrine du vélo à Lausanne.

12.2 Réponse de la Municipalité

Dans le cadre de la présente initiative, les postulants mettent en évidence la nécessité de promouvoir le report modal vers le vélo et d'y former les usagères et usagers potentiels.

Cette dimension figure parmi les trois axes de développement de la mobilité cyclable définis par le Programme de législature 2021 – 2026. En effet le Programme de législature afin « de porter la petite reine en majesté » et d'atteindre l'objectif défini dans le Plan climat de 15% de part modale du vélo à Lausanne en 2030 prévoit de : « Développer le réseau cyclable, notamment sur les grands axes qui pénètrent dans la ville. Augmenter le stationnement dédié et la signalétique. Promouvoir l'usage du vélo auprès d'un large public. »

En plus de son action forte dans les deux premiers domaines, la Municipalité s'est aussi investie, par le biais d'une série d'actions qui y participe directement ou indirectement, dans le domaine de la promotion de ce mode de transport auprès d'un large public. Tout d'abord, la mise en place, sur une base régulière, de campagnes de sensibilisation à l'usage d'aménagements cyclables nouveaux (tourner à droite au feu rouge par exemple) ou au respect des règles de circulation à vélo. Ensuite, le subventionnement de l'achat de vélos électriques afin d'encourager et de faciliter le report modal sur cette mobilité. Depuis novembre 2024 un bon d'achat de 300 francs est, de plus, offert aux jeunes lausannoises et lausannois âgés de 14 ans pour l'achat d'un vélo non-électrique, aussi appelé vélo « musculaire ». La Ville soutient financièrement, par ailleurs, les associations engagées dans le domaine (PRO VELO, la Maison du vélo...) et par là les actions de promotion et de formation qu'elles mènent elles-mêmes. En outre le site internet de la Ville renvoie vers les sites de ses partenaires et notamment aux cours vélo qu'ils proposent. Enfin, la Ville participe de manière récurrente à un certain nombre d'actions de promotion du vélo menées par des partenaires, dont la plus emblématique est le défi vélo porté par PRO VELO.

Consciente néanmoins que cette dimension de développement de la mobilité cycliste nécessitait d'être approfondie, la Municipalité a décidé de proposer une série de mesures via le préavis N°2023/26 « Mobilité Durable I ». Ce dernier, adopté par le Conseil communal en sa séance du 20 juin 2023, a permis de voter un crédit de 13 millions de francs suisse destiné à financer les mesures et projets nécessaires à atteindre l'objectif « vers une mobilité active et apaisée » fixé par la législature et celles en faveur du report modal vers la mobilité active et les transports publics dans le Plan climat. Ledit préavis a ainsi plus particulièrement validé l'impulsion d'une politique d'accompagnement au changement dans le cadre du report modal vers le cyclisme devant être mise en place auprès d'un public le plus large possible et des entreprises privées. Cette politique prévoit autant la promotion de la pratique du vélo que la formation à celle-ci. L'accompagnement au changement se fera ainsi, plus particulièrement, via la mise en place de « cours vélos » par la Ville ou encore d'actions du type « bike to work ».

Ces actions seront complémentaires avec la politique d'aménagement déjà mise en place et considérablement renforcée dans le cadre du préavis Mobilité durable. Cette politique intègre en effet la nécessité de faire connaître, d'une part, la qualité des infrastructures

lausannoises et de rendre accessible dans les esprits la pratique du vélo dans le cadre de ces dernières. Il s'agit, d'autre part, de donner aux personnes pour qui la pratique du vélo suppose une introduction et un accompagnement particulier dans l'acquisition des aptitudes nécessaires, la possibilité de recevoir une formation sur le cadre légal et les connaissances pratiques du cyclisme.

La première mouture de cette politique nouvelle sera aussi l'occasion de générer des connaissances sur les publics concernés et sur la pertinence des politiques mises en place. L'analyse de ces données devant permettre, par la suite, de préparer des mesures plus précisément abouties dans le cadre notamment d'un préavis Mobilité durable II.

La Municipalité estime avoir ainsi répondu à la demande du postulat de Mme Séverine Graff et consorts.

13. Réponse au postulat de Mme Franziska Meinherz et consorts « Voies vertes et rues cyclables 2.0 : pour que la municipalité n'avance pas plus doucement que les modes doux »

13.1 Rappel du postulat

Déposé le 8 novembre 2022 et renvoyé directement à la Municipalité le 22 novembre 2022 pour étude et rapport, le postulat invite la Municipalité à étudier l'opportunité de favoriser une augmentation substantielle de la part modale du vélo jusqu'en 2030 en mettant rapidement en place un réseau interconnecté de rues cyclables au centre-ville de Lausanne, ainsi qu'un réseau de voies vertes qui crée le lien entre les agglomérations lausannoises et le réseau de rues cyclables du centre-ville.

13.2 Réponse de la Municipalité

Afin d'encourager la pratique des déplacements à vélo et ainsi d'atteindre les objectifs fixés dans le Programme de législature et le Plan climat lausannois, la Municipalité s'emploie depuis plusieurs années maintenant à créer un réseau cyclable continu et sécurisé en ville de Lausanne.

Les mesures mises en place dans le cadre de ce dispositif intègrent d'ores et déjà l'aménagement d'une rue cyclable. En effet, le préavis N°2023/26 « Mobilité Durable I » adopté par le Conseil communal en sa séance du 20 juin 2023, prévoit la création d'une telle rue au cœur d'une zone modérée, où pourra circuler un flux important de cyclistes, avec la priorité sur les rues perpendiculaires. Une étude est en cours avec pour objectif notamment de déterminer quelle rue présente les conditions nécessaires pour accueillir un tel aménagement. La première rue cyclable lausannoise ainsi créée aura valeur de test pour considérer si, par la suite, ce type de dispositif a vocation à être démultiplié à Lausanne ou non.

La création de rues cyclables ne constitue toutefois qu'un outil parmi d'autres à la disposition de la Ville pour parvenir à la réalisation d'un réseau cyclable continu et sécurisé. En effet, ce type de voies donnant la priorité aux déplacements à vélo ne saurait être adapté à l'ensemble des rues lausannoises, aux vues notamment des prérequis techniques à leur création.

Le futur réseau cyclable lausannois doit en effet pouvoir s'adapter à la topographie particulière de Lausanne et aux spécificités de chaque voirie. Il convient ainsi de trouver quel type d'aménagement cyclable (bande cyclable, piste cyclable, rue cyclable...) s'adapte le mieux à la rue considérée, ce afin d'offrir à un large public, âgé de 8 à 88 ans, de s'adonner dans les meilleures conditions à la pratique du vélo. Le choix du type d'aménagement doit enfin tenir compte de la nécessité de préserver un équilibre dans le

partage de l'espace public, jusqu'ici principalement réservé aux automobilistes, entre les différentes mobilités.

Les voies vertes font également intégralement partie de cette entreprise de création des conditions favorables aux déplacements à vélo à Lausanne. La voie verte d'agglomération Lausanne-Morges est ainsi en cours de réalisation, un premier tronçon entre la tranchée du Languedoc et Plateforme 10 étant désormais achevé. Par ailleurs, un nœud clé de cette voie verte (le croisement avec l'avenue Marc-Dufour) a fait récemment l'objet de l'approbation par votre conseil du permis de construire et les travaux devraient débuter en 2025. Un second tronçon de cette voie verte sera réalisé sur l'axe Martinet – Provence, les négociations foncière étant en cours.

La Municipalité estime avoir ainsi répondu à la demande du postulat de Mme Franziska Meinherz et consorts.

14. Réponse aux postulats de M. Jaffar Mountazar et consorts « Pour des stationnements vélo à la Bourdonnette et dans (tous) les quartiers », de Mme Marlène Bérard, « Pour une politique de stationnement des vélos dans les quartiers » et de M. Oleg Gafner : « Développer des places de parc couvertes pour les vélos » ;

14.1 Rappel des postulats :

Postulat de M. Jaffar Mountazar et consorts « Pour des stationnements vélo à la Bourdonnette et dans (tous) les quartiers » :

Déposé le 8 mars 2022 et renvoyé directement à la Municipalité le 22 mars 2022 pour étude et rapport, le postulat demande à la Municipalité d'étudier :

- l'installation d'un, voire de plusieurs espaces sécurisés de stationnement à la Bourdonnette, éventuellement payants ;
- mener une réflexion et une analyse des quartiers de la ville se trouvant dans une situation similaire et d'y mener les travaux nécessaires.

Postulat de Mme Marlène Bérard, « Pour une politique de stationnement des vélos dans les quartiers » :

Déposé le 08 mai 2024 et renvoyé directement à la Municipalité le 22 mai 2024 pour étude et rapport, le postulat demande à la Municipalité d'étudier l'opportunité de :

- d'installer des vélostations dans les quartiers en complément aux places de parc existantes ou à la place des espaces non couverts déjà existants, dont l'accès serait octroyé sur la base d'une autorisation (de style macaron vélo) délivrée en fonction de la zone d'habitation et moyennant le versement d'un émolument.
- d'installer des vélostations pour l'ensemble des habitants de Lausanne dans les zones à fortes influences, comme les abords de la gare, de la Riponne, d'Ouchy et des stations de métros.

Postulat de M. Oleg Gafner : « Développer des places de parc couvertes pour les vélos » :

Déposé le 7 novembre 2023 et renvoyé directement à la Municipalité le 21 novembre 2023 pour étude et rapport, le postulat demande à la Municipalité d'étudier la possibilité de mettre en place :

- de nouvelles infrastructures entièrement dédiées aux vélos, gérées par la ville ou non, dès que possible dans chaque nouvel ouvrage d'art ou lorsqu'un réaménagement de l'espace public le rend possible ;

- des places de stationnement vélos et cargo-vélos couvertes et sécurisées, en grand nombre, à proximité des pôles de mobilité, notamment la gare de Lausanne, le débarcadère de la CGN ainsi que les stations des Croisettes et du Flon ;
- des places de stationnement dédiées aux vélos et vélos-cargos dans les parkings non couverts de la ville et de leur dédier un couvert ;
- des places dédiées aux vélos et vélos-cargos dans les parkings couverts en ouvrage propriété de la ville et les parkings privés à usage public situés sur des terrains communaux ;
- des incitatifs pour que des privés mettent à disposition, sur leurs parcelles, des places de parc couvertes en libre accès avec l'aide de la Ville (installation de l'infrastructure, subvention à l'acquisition de racks à vélo, mise en place d'espaces pour les vélos cargos, accompagnement au choix des infrastructures, etc.) ;
- des places de stationnement vélo et cargo-vélo couvertes à proximité immédiate de tous les bâtiments administratifs de la commune et les bâtiments appartenant à la commune ;
- enfin, prévoir une signalétique dédiée, indiquant les places de stationnement vélo et cargo-vélo couvertes, à l'instar de ce qui existe pour certains parkings aujourd'hui dédiés à la voiture.

14.2 Réponse de la Municipalité

Depuis plusieurs années le stationnement vélo de courte durée, sous la forme d'arceaux vélo, est renforcé sur le domaine public. Ainsi, en 2023, l'offre de stationnement a augmenté de 17% avec la création de 930 nouvelles places. Entre 2015 et 2023 le nombre de places vélos est passé de 1'668 à 6'488 ce qui représente une évolution de 388% en 8 ans et témoigne des efforts fournis dans ce domaine. Le choix des emplacements est avant tout motivé par les nombreuses demandes citoyennes, les arceaux étant installés dans le cadre de campagnes annuelles afin de gagner en efficacité. En outre, lorsque des besoins spécifiques sont identifiés, ceux-ci peuvent être comblés notamment lors de la réalisation des projets d'espace public.

Cette politique se déploie ainsi mécaniquement dans l'ensemble des quartiers de la ville, le secteur de la Bourdonnette ne faisant pas exception. Il convient néanmoins de relever que le quartier de la Bourdonnette fait l'objet d'un statut foncier particulier. En effet celui-ci est concerné par un droit de superficie à disposition de la Fondation Lausannoise pour la Construction de Logements (FLCL). Ce droit de superficie implique pour la Ville de solliciter l'autorisation de la FLCL lorsqu'elle souhaite installer des stationnements vélos. C'est ainsi que 9 places couvertes ont pu être créées en 2018 à proximité de la station de métro et 4 places en 2019 au niveau de l'accès vers la route de Chavannes. Par ailleurs, un courrier avait été adressé en 2022 à la FLCL dans le but de souligner le manque de stationnements vélos particulièrement significatif au sein dudit quartier et par suite de solliciter l'autorisation de renforcer l'offre en arceaux à l'occasion d'une prochaine campagne annuelle de pose de stationnements vélos menée par la Ville. Il s'agissait également d'encourager la FLCL à participer, de son propre fait, au renforcement de l'offre disponible en stationnements vélos au sein de la Bourdonnette. Suite à ce courrier, 26 places ont pu être créées par la Ville en 2024. Par ailleurs, dans le cadre du déploiement du projet de vélobox, un courrier leur a également été adressé afin de leur proposer d'installer ces abris sécurisés sur leur parcelle.

En ce qui concerne le stationnement vélo dans le secteur privé, et comme souligné par M. Mountazar dans son postulat, toutes les constructions doivent être équipées de stationnement pour vélos, en accord avec le Plan général d'affectation (PGA) de 2006. Le déficit de stationnement sécurisé dans les immeubles d'habitation notamment représente en effet un facteur important de découragement vis-à-vis de l'adoption du vélo. Il n'existe toutefois aucune obligation d'équipement pour les immeubles existants et la Municipalité ne

dispose d'aucun levier au regard de cette problématique. Les personnes adressant des demandes de ce type aux services de la Ville sont néanmoins systématiquement encouragées à faire part de leurs besoins à leurs propriétaires ou régies. Il leur est ainsi conseillé de mettre en avant la plus-value que représente ce type d'aménagement pour le bien considéré.

Par ailleurs l'augmentation du nombre de vélos électriques (plus coûteux à acquérir) en circulation et du nombre de Lausannoises et Lausannois intéressés mais ne disposant pas de local à vélo dans leurs immeubles d'habitation, a accentué le besoin en locaux sécurisés pour de longues durées (durant la nuit ou plusieurs jours). Une vélostation d'une capacité de 152 places standards et 6 places pour les vélos spéciaux (permettant notamment le stationnement des vélos cargo) existe d'ores et déjà sur l'avenue de la Gare. Cependant le financement de ce type de dispositif reposant entièrement sur l'initiative privée, peu d'opportunités ont pu être trouvées au cours des années. Le préavis N°2023/26 « Mobilité Durable I » adopté par le Conseil communal en sa séance du 20 juin 2023 a néanmoins acté la création de 300 à 600 places sécurisées sur le domaine public.

Depuis décembre 2023, la Ville de Lausanne a ainsi proposé à 50 résidentes et résidents du quartier France-Maupas, ne disposant pas de stationnement adéquat à domicile, de tester l'offre d'un stationnement sécurisé pour vélos, sur la base d'abonnement d'une durée d'un an. Ce projet expérimental, financé par le Préavis Mobilité Durable I, montre que la demande pour un tel service est élevée et que l'offre du projet test n'est pas suffisante pour y répondre, aussi bien dans le quartier de France-Maupas qu'ailleurs à Lausanne.

De plus, un sondage effectué auprès des bénéficiaires dudit projet montre que la quasi-totalité d'entre eux est hautement satisfaite de la prestation. Toutes et tous se sont abonnés par manque de rangement facilement accessible et sécurisé, afin d'éviter le vol de leur vélo, et de le protéger des aléas de la météo. Plus de 9 personnes sur 10 souhaiteraient renouveler leur abonnement si le projet test était reconduit, et conseilleraient ce service à leur entourage. Nombreuses et nombreux sont également celles et ceux qui ont spontanément exprimé leur gratitude à la Ville pour cette initiative.

Suite à ce succès, il a donc été décidé de généraliser cette offre à l'ensemble de la ville de Lausanne. Les modalités de déploiement sont actuellement à l'étude. L'objectif est de pouvoir installer ces box d'ici à 2026. En se calquant sur l'expérience test, le besoin est estimé à environ 1'050 places dans les 17 quartiers de Lausanne (zones foraines exclues). Ceci en prenant une hypothèse de 4 places par box, représente un maximum d'environ 260 box. Un montant de 2.5 millions a été affecté à ce projet dans le préavis Crédits-cadres bisannuels 2025-2026 (PREA24/027).

Le nombre de box par quartier dépendra d'une pluralité de critères. Tout d'abord de la densité des ménages dans les secteurs considérés. Ensuite du pourcentage de bâtiments construits avant 1945, c'est-à-dire les bâtiments pour lesquels le risque de ne pas être équipés de local à vélo facilement accessible et sécurisé est le plus élevé. Ultiment du taux d'habitantes et d'habitants de moins de 65 ans, étant donné que la classe d'âge qui a le plus fortement recours au vélo comme mode de déplacement se situe entre 26 et 65 ans.

Plus d'une centaine d'emplacements potentiels ont ainsi été identifiés, y compris à la Bourdonnette. Toutefois le statut foncier particulier dudit quartier implique, ici aussi, que la mise en place de solutions de type Vélobox doit être effectuée par la Fondation Lausannoise pour la Construction de Logements (FLCL). Une lettre a ainsi été adressée sous la signature de la Directrice des finances et de la mobilité afin de démarcher la Fondation pour que le déploiement des vélobox puisse aussi avoir lieu dans le quartier, à la charge de la Ville.

Enfin, de manière plus large, la réalisation de campagnes incitant les propriétaires privés à mettre des Vélobox à disposition des locataires fait également partie des réflexions en cours.

La Municipalité estime ainsi avoir répondu aux demandes des postulants.

15. Réponse à la pétition du Comité de l'Association du quartier de la Clochette - Clochette : notre mobilité bloquée, ça suffit !

15.1 Rappel de la pétition

Déposée le 15 septembre 2021 et munie de 102 signatures, la pétition a été initiée par des personnes résidant dans le quartier de la Clochette, situé à cheval entre les territoires de la Ville de Lausanne et de la Commune du Mont-sur-Lausanne. En date du 8 février 2022, le Conseil communal a renvoyé la pétition à la Municipalité pour étude et rapport. Les pétitionnaires expliquent qu'en raison de la présence de l'École Internationale de Lausanne (ISL), un bouchon routier bloque fréquemment, le matin, la circulation ainsi que le service des bus tl. Le phénomène des "parents-taxis" est la cause principale de cette entrave quotidienne à la mobilité. Les pétitionnaires demandent à la Ville de Lausanne de contacter la Commune du Mont-sur-Lausanne afin d'identifier et de réaliser des mesures permettant de faire disparaître ce bouchon.

15.2 Réponse de la Municipalité

La Municipalité partage les constats et les préoccupations des pétitionnaires. Elle estime que le blocage quotidien de la circulation est problématique et que des améliorations doivent être identifiées et implémentées. Toutefois, la Municipalité souligne qu'elle dispose de peu de marge de manœuvre, notamment car elle s'avère complètement dépendante de la volonté de la Commune du Mont-sur-Lausanne dans le cadre de ce dossier. En effet, l'emplacement du dépose-minute de l'ISL se situe entièrement sur le territoire de cette dernière.

Néanmoins, la Ville de Lausanne a pu mettre en œuvre plusieurs mesures sur son territoire afin d'améliorer du mieux possible la situation problématique à laquelle ce secteur est confronté :

- l'obligation de tourner-à-droite au débouché du Chemin de la Grangette limite les points de conflits et contribue à améliorer la sécurité des usagers et usagères tous modes confondus ;
- la suppression de places publiques de stationnement au sud du carrefour permet d'améliorer la visibilité et le croisement avec les poids-lourds ou les véhicules de la ligne tl n°22 ;
- la suppression de deux places de stationnement en zone bleue situées à l'est de l'arrêt de bus « Piécettes » de la ligne tl n°22, qui obligeaient les bus à se déporter pour se réinsérer dans le trafic, situation qui s'avérait problématique aux heures de pointe.

Afin de résoudre les problèmes de circulation générés par la présence de l'ISL, la Municipalité lausannoise a demandé à la Municipalité du Mont-sur-Lausanne de rouvrir le Chemin du Grand-Pré qui assure un accès direct à l'ISL depuis la route des Martines. Cette dernière n'a malheureusement pas pu donner suite à cette demande car son aménagement en impasse faisait partie intégrante des conditions négociées avec les riveraines et riverains dans le cadre de l'élaboration du Plan de quartier «La Grangette» en 2002-2003, lié à la construction de l'ISL. Les échanges se sont poursuivis afin d'explorer de nouvelles pistes. La Municipalité du Mont-sur-Lausanne a mandaté un bureau spécialisé qui a pour mission de proposer des mesures concrètes favorisant la dépose et permettant de réduire le trafic généré par l'ISL, que ce soit sur le site de l'école ou sur d'autres emplacements.

La Municipalité est toujours dans l'attente des résultats de cette étude de mobilité. Dans le respect de ses compétences territoriales, la Ville de Lausanne continuera à s'engager

afin que des améliorations soient proposées et appliquées par la Commune du Mont-sur-Lausanne.

La Municipalité estime avoir répondu à la pétition de l'association du quartier de la Clochatte.

16. Impact sur le développement durable

Les politiques de mobilité active présentées dans ce rapport-préavis contribuent à atteindre l'objectif zéro émission de gaz à effet de serre en 2030 dans le domaine de la mobilité.

17. Impact sur l'accessibilité des personnes en situation de handicap

La politique d'amélioration de la qualité des espaces publics, qui inclut les principes d'accessibilité universelle, permet d'améliorer l'accessibilité des personnes à mobilité réduite. En particulier la mesure proposée dans le cadre de la réponse au postulat de Mme Mori « Les personnes à mobilité réduite doivent pouvoir se déplacer », vise précisément à améliorer l'accessibilité de ces dernières.

18. Aspects financiers

18.1 Incidences sur le budget d'investissement

Ce rapport-préavis n'a pas d'incidence sur le budget d'investissement de la Ville.

18.2 Incidences sur le budget de fonctionnement

Ce rapport-préavis n'a pas d'incidence sur le budget de fonctionnement de la Ville.

19. Conclusions

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

Le Conseil communal de Lausanne,

vu le rapport-préavis N°2024 / 54 de la Municipalité, du 28 novembre 2024 ;

ouï le rapport de la commission nommée pour examiner cette affaire ;

considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

décide :

1. d'adopter la réponse de la Municipalité au postulat de M. Henri Klunge : « Une multimodalité accessible » ;
2. d'adopter la réponse de la Municipalité au postulat de Mme Patrizia Mori : « Les personnes à mobilité réduite doivent pouvoir se déplacer » ;
3. d'adopter la réponse de la Municipalité au postulat de Mme Paola Richard-de Paolis et consorts : « Ecoliers : en route pour l'école à vos risques et périls? » ;
4. d'adopter la réponse de la Municipalité au postulat de M. Jean-François Cachin : « N'oublions pas la prolongation du métro M2 » ;
5. d'adopter la réponse de la Municipalité au postulat de M. Camille-Angelo Aglione et consorts : « Il faut assainir les giratoires de la Maladière, Malley et Monchoisi » ;

6. d'adopter la réponse de la Municipalité au postulat de M. Guy Gaudard: « Et si Chailly montrait l'exemple » ;
7. d'adopter la réponse de la Municipalité au postulat de Mme Angèle Flora Mendy et consorts : « Renforcer les lignes normales pour intégrer tous les quartiers dans la dynamique de la modernisation des transports publics lausannois » ;
8. d'adopter la réponse de la Municipalité au postulat de M. Louis Dana et consorts : « Une offre de transports publics plus étendue pour les Plaines-du-Loup! » ;
9. d'adopter la réponse de la Municipalité au postulat de Mme Séverine Graff et consorts : « En selle ! Promouvoir les compétences des cyclistes et favoriser la cohabitation entre les usagers de la route » ;
10. d'adopter la réponse de la Municipalité au postulat de Mme Franziska Meinherz et consorts : « Voies vertes et rues cyclables 2.0 : pour que la municipalité n'avance pas plus doucement que les modes doux » ;
11. d'adopter la réponse de la Municipalité aux postulats de M. Jaffar Mountazar et consorts : « Pour des stationnements vélo à la Bourdonnette et dans (tous) les quartiers », de Mme Marlène Bérard: « Pour une politique du stationnement sécurisé des vélos » et de M. Oleg Gafner: « Développer des places de parc couvertes pour les vélos » ;
12. d'adopter la réponse de la Municipalité à la pétition du Comité de l'Association du quartier de la Clochette : « Clochette : notre mobilité bloquée, ça suffit ! ».

Au nom de la Municipalité

Le syndic
Grégoire Junod

Le secrétaire
Simon Affolter