



Réponse de la Municipalité à l'interpellation de M. Xavier de Haller et consorts déposée le 8 septembre 2020

« Pistes cyclables et suppression de places de parc : l'état d'urgence... et après ? »

Lausanne, le 24 septembre 2020

Rappel de l'interpellation

« Le 10 juin 2020, la Municipalité communiquait que près de 175 autorisations d'extension de terrasse avaient été accordées – à ce jour plus de 200 ont été accordées – et que 7.5 km de nouvelles bandes cyclables provisoires et 18 zones à trafic modéré allaient être créés. Aux dires de la Municipalité, ces mesures provisoires marquaient sa volonté de soutenir l'économie locale, d'accompagner les changements de pratique en matière de mobilité urbaine, et par là favoriser la mobilité douce.

Depuis le mois de juin, les mesures susmentionnées ont été mises en œuvre. La création des bandes cyclables a été réalisée en un temps record. Si certains aménagements sont opportuns, d'autres génèrent de nombreux problèmes. Ainsi, certains établissements publics ont constaté une baisse de leur fréquentation liée à la suppression des places de parc afin de faire de la place pour une bande cyclable. D'autres s'inquiètent massivement des futures conséquences de ces mesures, qui ne semblent pas relever d'une vision structurée de la mobilité. La mobilité individuelle a également été directement impactée. Ainsi, à titre d'exemple, la création d'une bande cyclable sur l'avenue de Provence en direction du centre-ville génère désormais des perturbations du trafic durant la journée.

Il apparaît également que les mesures susmentionnées ont été instaurées sans aucune consultation, démarches participatives, ou mise à l'enquête. ».

Introduction

La Municipalité a pris en juin dernier la décision de réaliser des aménagements temporaires visant à accompagner la sortie de la crise sanitaire et à favoriser la convivialité dans les espaces publics. Elle répondait en ce sens à la fois à l'appel fait par le Conseil communal, diverses associations et le Canton. Il s'agissait également de répondre aux enjeux liés au déconfinement, qui a généré une forte hausse de la part modale des déplacements automobiles.

Les mesures de modération du trafic ou de développement d'itinéraires cyclables et piétons planifiées devaient contribuer à ce que la population favorise l'usage de la mobilité douce, et ce afin d'éviter un report sur l'usage des transports individuels motorisés et à d'éventuelles congestions du trafic.

A ce jour, l'entier des pistes cyclables a été réalisé, soit 7.5 kilomètres. Les sites stratégiques tels que la nouvelle zone piétonne de la Cité, la place Benjamin-Constant ou encore les rues de Midi et Beau-Séjour ont été apaisés.

En outre, avec environ 200 demandes de création ou d'extension de terrasse, la mesure de soutien à la réouverture des établissements publics décidée par la Municipalité en mai dernier s'est révélée être un franc succès. Fort de ce constat et des différents retours des établissements et de leur clientèle et vu le statut économique, la Municipalité a décidé de prolonger la gratuité de l'occupation du domaine public des terrasses de 5 mois.



Par ailleurs, alors que la durée de validité légale de deux mois des premiers aménagements temporaires réalisés par la Ville arrive à échéance, la Municipalité a arrêté sa stratégie s'agissant de leur pérennisation. Les différentes évaluations menées au cœur des zones aménagées (rencontre de représentants des commerces, d'établissements publics, et d'habitants, enquêtes de satisfaction, traitement des courriers reçus de la population) ont décidé la Municipalité à adopter deux procédures distinctes :

- pour les aménagements qui ne sont pas contestés (comme par exemple la piste cyclable de St-Martin, celle de l'avenue de Mon-Repos ou encore de l'avenue de-la-Harpe), une procédure de légalisation via une publication dans la FAO sera lancée ;
- pour les aménagements qui nécessitent des ajustements techniques ou qui font l'objet de discussions, comme la zone de rencontre Midi/Beau-Séjour, la piste cyclable de l'avenue d'Ouchy ou encore la piétonisation de la Cité, une procédure de prolongation temporaire d'un an via une publication dans la FAO, selon l'article 107, alinéa 2bis de l'OSR, sera lancée afin de permettre et les discussions avec les riverains et d'effectuer les ajustements nécessaires. Après cette phase de consultation, les procédures habituelles seront lancées.

Enfin, la Municipalité souhaite préciser que, contrairement à ce qu'annoncent les interpellateurs, il y a bien eu consultation des différents groupes d'intérêt pour toutes ces mesures et en particulier :

- les milieux économiques ont été informés des mesures en primeurs via le GAE lors d'une séance spéciale exposant la nature de l'ensemble des mesures et les conditions-cadre des interventions ;
- les associations de défense des piétons et cyclistes ont été régulièrement informées et consultées dans le cadre des séances spécifiques ;
- s'agissant des projets les plus complexes mis en œuvre, comme la piétonisation de la Cité, les aménagements de la place Benjamin-Constant, ou ceux de Midi-Beau-Séjour, ils ont tous fait, et font encore l'objet de dialogue régulier avec les différents groupes d'intérêts que sont les habitants, les commerçants, les établissements publics ainsi que les administrations alentours.

Réponse aux questions posées

La Municipalité répond comme suit aux questions posées :

Question 1 : Comment la Municipalité a-t-elle choisi le tracé des nouvelles pistes cyclables ?

S'agissant de la création de pistes cyclables, la Municipalité a défini les emplacements de plusieurs manières :

- les décisions s'appuient en grande partie sur le réseau cyclable défini dans les planifications supérieures que sont le PDCOM et le PALM. Plusieurs projets sont par ailleurs la résultante d'une « accélération » des projets déjà planifiés, comme par exemple le tronçon Mon-Repos – Langallerie ;
- certains secteurs retenus répondaient également à la volonté de pallier les discontinuités connues du réseau cyclable comme étant des « points noirs », tant de la part de nos services que de la part d'associations cyclistes (par exemple l'avenue de Provence) ;
- les tronçons ne nécessitant aucuns travaux de génie civil et se révélant sans grande complexité.



Question 2 : Les mesures provisoires communiquées le 10 juin 2020 seront-elles pérennisées ?

Comme indiqué en préambule et annoncé par voie de communiqué de presse le 8 septembre, chaque mesure est évaluée de différentes manières par la Municipalité. Une procédure standard de publication est prévue pour les aménagements non contestés, tandis que ceux qui nécessitent des ajustements techniques ou qui font l'objet de discussions seront prolongés pour un an, afin de permettre tant de dialoguer avec les riverains que d'effectuer les ajustements nécessaires. Après cette phase de consultation, les procédures habituelles seront lancées.

Question 3 : Si oui, quelle sera la procédure suivie ? En particulier, les riverains et autres personnes touchées seront consultés et/ou auront-elles la possibilité de faire opposition ?

Il est possible de déployer des mesures de trafic sur le terrain avant leur publication pour autant que cette dernière soit faite dans un délai de 60 jours à compter de la pose des signaux (OSR art. 107, al. 2). Des mesures déployées selon cette procédure peuvent être prolongées pour une durée d'un an via une publication FAO (OSR art. 107, al. 2bis).

Au terme des délais susmentionnés, une procédure standard peut intervenir, via la publication dans la Feuille des avis officiels du canton de Vaud. Un droit de recours existe pour de telles publications, en l'occurrence devant la Cour de droit administratif et public (CDAP).

La question des interpellateurs laisse toutefois entendre que les parties impactées par les mesures d'aménagement n'ont pas leur mot à dire, ce qui n'est pas le cas. Les procédures utilisées tant pour les terrasses que pour les autres aménagements, et soutenues par le Canton, diffèrent de la procédure ordinaire, mais la Municipalité a toujours annoncé que ces mesures allaient être évaluées et qu'elle allait tenir compte de l'opinion des riverains. La décision de pérennisation en deux étapes, selon le degré d'acceptation de la population et de pertinence technique, en est une preuve.

Question 4 : Des mesures de compensation sont-elles envisagées pour remplacer les places de parc supprimées et éviter la congestion de certains axes ?

Les places de stationnement supprimées enregistraient pour la plupart un taux d'occupation inférieur à la moyenne lausannoise. Néanmoins la Municipalité a décidé, dans la mesure du possible, de compenser ces suppressions en étendant le périmètre des places réservées aux détenteurs de macarons, soit plus de 1'000 places, et en leur ouvrant la possibilité de se garer dans parkings en surface de la Ville (P+R Vélodrome, PLD Ouchy, etc.).

En outre, toutes les mesures ayant un impact sur la circulation automobile, comme par exemple la bande cyclable Provence ou la piétonisation de la rue Centrale, font l'objet d'un suivi de la part des services concernés qui consistent en des analyses qualitatives par caméra, des analyses quantitatives et des observations sur le terrain, des comptages de trafic, des estimations des temps de parcours, etc.

Question 5 : Quel est l'impact financier de la suppression des places de parc sur le budget de la Ville ? Est-il (sera-t-il) compensé par une taxe d'usage du domaine public pour les terrasses ?

Il ne sera pas possible d'évaluer correctement l'impact financier des mesures touchant les places de stationnements, soit leur suppression, l'extension des zones à macarons ou encore l'ouverture des P+R avant le bouclage des comptes au printemps prochain.

Les effets de ces derniers mois sont en réalité multiples et assez complexes à discriminer : il y a eu tout d'abord une baisse de fréquentation massive des places de parc pendant les mois de semi-confinement. Ensuite, la mobilité individuelle n'est toujours pas revenue à son niveau d'avant crise, malgré le report modal sur la voiture à la fin du semi-confinement. Enfin, de nombreuses



personnes continuent à télétravailler régulièrement, ce qui évidemment influe sur les recettes du stationnement lausannois.

S'agissant de la taxe d'occupation du domaine public appliquée aux terrasses, la Municipalité a décidé d'en prolonger la gratuité pour la saison d'hiver, car la mesure s'est avérée essentielle dans le soutien de la Ville à ses établissements publics. Toutefois, ces mesures exceptionnelles ne seront pas pérennes et s'appliqueront à terme sur l'ensemble des surfaces occupées par les terrasses.

Pour information, le manque à gagner induit par la gratuité des taxes d'occupation du sol communal pour les terrasses s'élève, pour la saison d'été, à environ CHF 335'000.-. La décision de prolonger la gratuité de ces taxes pour la saison d'hiver devrait faire grimper ce chiffre à CHF 465'000.-. Ces montants ne se basent toutefois que sur les terrasses légalisées hors mesures spéciales de création ou d'extension de terrasses ; le calcul du manque à gagner de l'ensemble des terrasses étendues ou créées à ce jour devrait être plus élevé.

La Municipalité estime avoir ainsi répondu aux questions de M. Xavier de Haller et consorts.

Ainsi adopté en séance de Municipalité, à Lausanne, le 24 septembre 2020.

Au nom de la Municipalité

Le syndic
Grégoire Junod



Le secrétaire
Simon Affolter