



Réponse à six postulats et trois pétitions relatifs au rééquilibrage du partage de l'espace public en faveur de la mobilité active

Réponse au postulat de M. Denis Corboz et consorts

« De nouveaux destins pour nos places de parking »

Réponse au postulat de Mme Christine Goumaz et consorts

« De l'espace dans nos rues pour déconfiner l'été »

Réponse au postulat de M. Manuel Donzé et consorts

« Une rue Marterey 100 % piétonne »

Réponse à la pétition de Mme Anne Lise Noz et consorts

« Marterey pour tous »

Réponse à la pétition de M. Denis Bochatay et consorts

« Pour une rue Couchirard conviviale »

Réponse à la pétition des riverains de l'avenue Marc-Dufour (par Mme Annabelle Littoz-Monnet et M. Christoph Urwyler)

« Pour des mesures efficaces contre les nuisances du trafic routier »

Réponse au postulat de M. Valéry Beaud et consorts

« Rééquilibrons les emprises sur le domaine public en faveur de la mobilité active et de la convivialité »

Réponse au postulat de Mme Aude Billard et consorts

« Aménagements routiers pour séparer mobilité piétonne, cycliste et automobile »

Réponse au postulat de M. Vincent Brayer et consorts

« De la route à la rue »

Rapport-préavis N° 2021 / 04

Lausanne, le 14 janvier 2021

Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs,

1. Résumé

Soucieuse de concilier développement de la ville et qualité de vie, la Municipalité a annoncé dans son programme de législature 2016-2021 sa volonté de développer une politique de la mobilité active cohérente et ambitieuse, qui passe notamment par le développement et la sécurisation du réseau piétonnier et cyclable ainsi que par la mise en œuvre de zones modérées et d'autres mesures d'apaisement du trafic. Elle a ainsi poursuivi son travail de requalification de l'espace public en repensant l'usage d'espaces initialement dévolus presque exclusivement au trafic individuel motorisé (TIM).

Par le présent rapport-préavis, la Municipalité répond à six postulats et trois pétitions relatifs au rééquilibrage du partage de l'espace public en faveur des piétons et des cyclistes. Les différentes mesures mises en place l'ont amenée à reconsidérer l'espace dévolu à la mobilité active et à redistribuer l'espace routier en accordant plus de poids à ces modes de déplacement, bénéfiques pour la santé et générant peu ou pas d'impacts environnementaux négatifs. Elle répond ainsi aux demandes des postulats de M. Denis Corboz et consorts « De nouveaux destins pour nos places de parking », de M. Valéry Beaud et consorts « Rééquilibrons les emprises sur le domaine public en faveur de la mobilité douce et de la convivialité », de Mme Aude Billard et consorts « Aménagements routiers pour

séparer mobilité piétonne, cycliste et automobile » et de M. Vincent Brayer et consorts « De la route à la rue ».

Dans le cadre de la crise sanitaire, elle a pris rapidement des mesures afin d'offrir des espaces publics plus conviviaux et respectant les distances physiques, en réalisant plusieurs zones de modération de trafic, en fermant ponctuellement plusieurs rues ou secteurs, en autorisant la création ou l'extension de terrasses pour plus de 200 cafés et restaurants, dont une soixantaine installée sur places de parc, et en créant 7,5 km d'aménagements cyclables. La Municipalité a décidé de légaliser les aménagements qui fonctionnent à entière satisfaction et de prolonger d'un an ceux qui nécessitent des ajustements techniques ou qui font l'objet de discussions. Elle répond ainsi aux postulats de Mme Christine Goumaz et consorts « De l'espace dans nos rues pour déconfiner l'été » et de M. Manuel Donzé et consorts « Une rue Marterey 100 % piétonne » ainsi qu'à la pétition de Mme Anne Lise Noz et consorts « Marterey pour tous ».

Elle a poursuivi sa politique de déploiement de zones modérées en restant à l'écoute des demandes exprimées par la population afin notamment de décourager le trafic individuel motorisé de transit ; elle répond ainsi favorablement aux pétitions de M. Denis Bochatay et consorts « Pour une rue Couchirard conviviale » et des riverains de l'avenue Marc-Dufour « Pour des mesures efficaces contre les nuisances du trafic routier ».

2. Objet du rapport-préavis

Le présent rapport-préavis répond :

- au postulat de M. Denis Corboz et consorts « De nouveaux destins pour nos places de parking » ;
- au postulat de Mme Christine Goumaz et consorts « De l'espace dans nos rues pour déconfiner l'été » ;
- au postulat de M. Manuel Donzé et consorts « Une rue Marterey 100 % piétonne » ;
- à la pétition de Mme Anne Lise Noz et consorts « Marterey pour tous » ;
- à la pétition de M. Denis Bochatay et consorts « Pour une rue Couchirard conviviale » ;
- à la pétition des riverains de l'avenue Marc-Dufour (par Littoz-Monnet Annabelle et Urwyler Christoph) « Pour des mesures efficaces contre les nuisances du trafic routier » ;
- au postulat de M. Valéry Beaud et consorts « Rééquilibrons les emprises sur le domaine public en faveur de la mobilité douce et de la convivialité » ;
- au postulat de Mme Aude Billard et consorts « aménagements routiers pour séparer mobilité piétonne, cycliste et automobile » ;
- au postulat de M. Vincent Brayer et consorts « De la route à la rue ».

3. Table des matières

1.	Résumé	1
2.	Objet du rapport-préavis	2
3.	Table des matières.....	2
4.	Préambule	3
5.	Réponse au postulat de M. Denis Corboz et consorts « De nouveaux destins pour nos places de parking »	7
	5.1 Rappel du postulat	7
	5.2 Réponse de la Municipalité.....	7
6.	Réponse au postulat de Mme Christine Goumaz et consorts « De l'espace dans nos rues pour déconfiner l'été »	8
	6.1 Rappel du postulat	8
	6.2 Réponse de la Municipalité.....	8
7.	Réponse au postulat de M. Manuel Donzé et consorts « Une rue Marterey 100 % piétonne ». 10	
	7.1 Rappel du postulat	10
	7.2 Réponse de la Municipalité.....	10

8.	Réponse à la pétition de Mme Anne Lise Noz et consorts « Marterey pour tous ».....	11
8.1	Rappel du postulat.....	11
8.2	Réponse de la Municipalité.....	11
9.	Réponse à la pétition de M. Denis Bochatay et consorts « Pour une rue Couchirard conviviale »	11
9.1	Rappel.....	11
9.2	Préambule.....	11
9.3	Réponse de la Municipalité.....	11
10.	Pétition des riverains de l'avenue Marc-Dufour (par Mme Annabelle Littoz-Monnet et M. Christoph Urwyler) « Pour des mesures efficaces contre les nuisances du trafic routier » ..	12
10.1	Rappel de la pétition	12
10.2	Préambule.....	13
10.3	Réponse à la pétition	13
11.	Réponse au postulat de M. Valéry Beaud et consorts « Rééquilibrons les emprises sur le domaine public en faveur de la mobilité douce et de la convivialité »	13
11.1	Rappel du postulat	13
11.2	Réponse de la Municipalité.....	14
12.	Réponse au postulat de Mme Aude Billard et consorts « Aménagements routiers pour séparer mobilité piétonne, cycliste et automobile »	17
12.1	Rappel du postulat	17
12.2	Préambule.....	17
12.3	Inventaire des routes problématiques.....	18
12.4	Planification du stationnement.....	18
12.4.1	Stationnement sur le domaine public.....	18
12.4.2	Vélostations urbaines.....	19
12.4.3	Stationnement à la gare	19
12.5	Réseau cyclable continu	19
12.6	Visibilité en zone de conflit.....	20
12.7	Aménagement des carrefours	21
12.8	Séparation sur les grands axes	21
12.9	Réponse de la Municipalité.....	21
13.	Réponse au postulat de M. Vincent Brayer et consorts « De la route à la rue ».....	21
13.1	Rappel du postulat	21
13.2	Réponse de la Municipalité.....	22
14.	Impact sur le développement durable	23
15.	Impact sur l'accessibilité des personnes en situation de handicap	23
16.	Aspects financiers	24
16.1	Incidences sur le budget d'investissement	24
16.2	Incidences sur le budget de fonctionnement	24
17.	Conclusions.....	24

4. Préambule

La politique de la mobilité menée par la Municipalité met l'accent sur le multimodal et le durable ; elle vise notamment à améliorer la convivialité des espaces publics en faisant la part belle à la mobilité active, tout en recherchant la complémentarité des différents modes de déplacement, et à inciter le recours à la mobilité durable. Dans ce contexte, elle :

- améliore constamment le réseau piétonnier en sécurisant les passages pour piétons, en mettant en valeur les itinéraires piétonniers, et en créant de nouvelles zones piétonnes ;
- développe le réseau cyclable, grâce à des aménagements sûrs et continus et à l'augmentation de l'offre en stationnement sur voirie ;
- met en place de projets de requalification des rues (Montois, Vinet, Mon-Repos/Mousquines, etc.) et de zones modérées (Crêt, Magnolias, Tissot, etc.) et ;

- lance des campagnes annuelles de poses d'assises pour rendre la ville plus conviviale et plus accessible notamment par les seniors (banc-relais).

La Ville s'est de plus dotée, depuis l'automne 2018, de six parklets¹ qui ont été aménagés tant dans le centre-ville (rues du Midi et du Maupas) que dans les quartiers (Boisy, Pontaise, Prélaz, Montelly)², en occupant en moyenne deux places de stationnement. Réalisé en matériaux durables, conçu par des architectes de la région, créé et assemblé par les services des Ateliers et Magasins de la Ville, chaque aménagement est réversible et déplaçable. Le bilan, en cours de réalisation, permettra de définir les lieux les plus propices ; il révèle pour l'heure l'existence de pratiques différenciées, qui sont fonction de leur localisation, ainsi qu'un taux de fréquentation plus élevé pour les parklets situés près des écoles.



Le parklet de Montelly avec les enfants du quartier



Quartier de Montelly : en lien avec le déploiement du parklet et à la demande des riverain-e-s, une placette éphémère a été aménagée sur quelques places de stationnement, devant le CPE de Montelly. Protégé de la circulation, cet espace a été bien apprécié par les habitant-e-s de tout âge, le temps d'un été.

¹ Concept inventé à San Francisco au début des années 2000, le parklet est une extension temporaire du trottoir sur des places de parc, qui a pour but d'offrir aux usagers de l'espace public d'autres possibilités d'usage de la rue que le stationnement.

² Préavis N° 2018/11 « "Rues vivantes" - Aménagements urbains, valorisation des espaces publics et modération du trafic - Demande de crédits d'études et de réalisation ».

La Municipalité a de plus déployé, fin mai 2020, des mesures provisoires en faveur de la mobilité active suite à la crise sanitaire afin :

- d'accompagner les changements de pratique, en termes de mobilité, observés suite au déconfinement ;
- d'offrir des espaces publics plus conviviaux permettant le respect des distances physiques ;
- de créer les conditions optimales pour inciter les usagers·ères qui ne prennent plus les transports publics à préférer la mobilité active à la voiture et ;
- de soutenir les restaurateurs impactés par la crise.

Plusieurs zones de modération de trafic, couvrant une vingtaine de rue, ont ainsi été réalisées, notamment les secteurs de Benjamin-Constant (zone 30), Midi - Beau-Séjour - Petit-Chêne (zone 20) et Cité (zone piétonne).

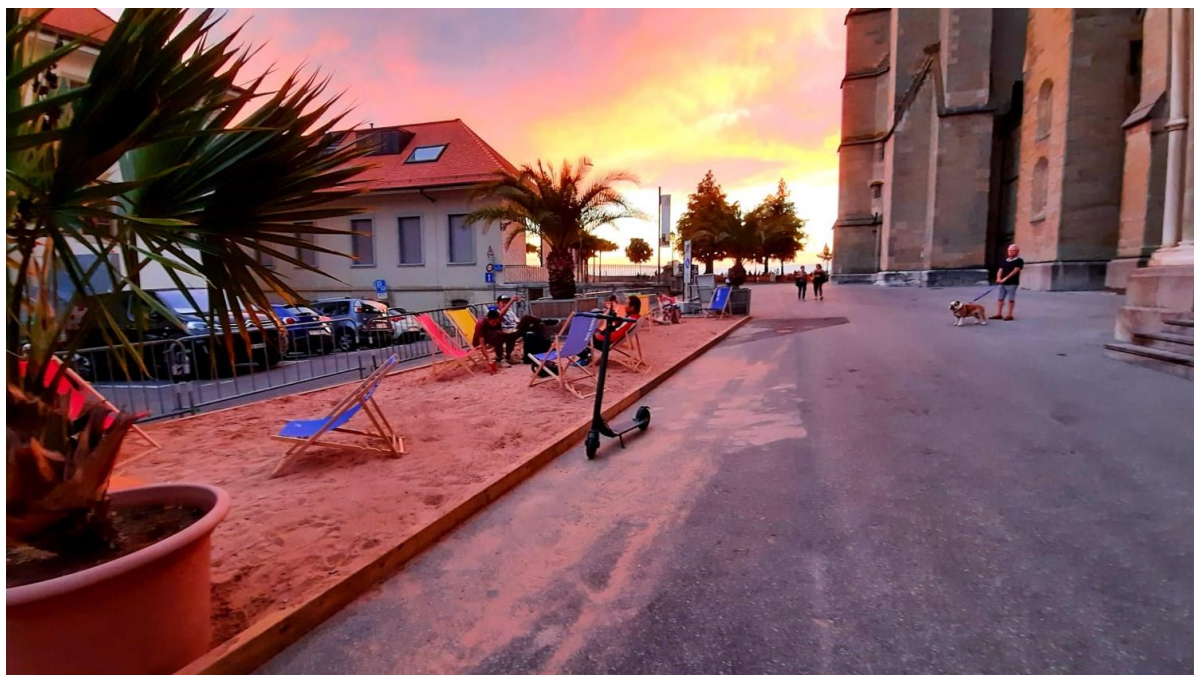




La place Benjamin-Constant, identifiée comme espace public majeur par le Plan directeur communal, n'existait que de nom. L'espace public était principalement dévolu au trafic routier et au stationnement. Le déploiement d'une zone 30 et la valorisation du belvédère offrant une vue exceptionnelle sur le grand paysage à l'été 2020 permettent de questionner les potentiels de ce lieu, tout en offrant des espaces supplémentaires pour les terrasses des établissements alentours.



Le quartier de Midi – Grotte – Beauséjour offre de nombreuses qualités à deux pas de la place St-François et de la gare de Lausanne. Les interventions de cet été ont permis d'améliorer sa convivialité tout en pacifiant le trafic.



Quartier de la Cité : donnant suite aux demandes formulées par plusieurs commerçants et restaurateurs ainsi que par l'association « Les amis de la Cité », le quartier a été piétonnisé ; il offre désormais différents types d'assises et invite les passants et les riverains à investir l'espace public. L'aménagement va évoluer en fonction des retours des riverains et usagers du quartier.

Enfin, plus de 200 café-restaurants ont obtenu l'autorisation de créer ou d'étendre leur terrasse, dont une soixantaine sur les places de stationnement situées devant leur établissement ; ces mesures permettant de soutenir l'économie locale et de créer une ambiance conviviale ont été plébiscitées à la fois par les clients et les tenanciers et des démarches sont en cours en vue de les pérenniser en grande majorité.

5. Réponse au postulat de M. Denis Corboz et consorts « De nouveaux destins pour nos places de parking »

5.1 Rappel du postulat

Déposé le 22 mai 2018 et renvoyé à la Municipalité le 24 novembre 2020 pour étude et rapport, le postulat demande à la Municipalité d'étudier la reconversion temporaire ou définitive de places de parc au profit des autres usagers de l'espace public.

5.2 Réponse de la Municipalité

La Ville de Lausanne compte un peu plus de 20'000 places de stationnement sur le domaine public, dont une bonne moitié en zone bleue ; s'y ajoutent 76'000 places privées qui échappent à sa gestion, dont 8'400 à usage public (p.ex. Parking Riponne, du Centre, etc.).

Comme indiqué en préambule, les actions menées dans le cadre de la politique de mobilité amènent à repenser l'espace public afin de rééquilibrer les espaces mis à disposition des différents usagers, ce qui a également une influence sur le nombre de places de stationnement disponibles sur le domaine public ; ainsi ce dernier baisse progressivement, au rythme annuel d'environ 1,5%, évolution qui va par ailleurs de pair avec la diminution de la part des ménages lausannois avec voiture.

Les mesures provisoires déployées suite à la crise sanitaire en faveur de la mobilité active (cf. préambule), ont également eu un impact sur l'évolution du nombre de places de stationnement disponibles, avec :

- l'aménagement provisoire de nouvelles zones de modération de trafic offrant différents types d'assises (bancs, tables de pique-nique, transat) créés sur des places de stationnement, afin de susciter de nouveaux usages de l'espace public ;
- la création, sur des places de stationnement, d'environ 200 terrasses devant les établissements ;
- la création d'aménagements cyclables favorisant une transition de la part modale vers la mobilité active.



A l'avenue d'Ouchy, à l'avenue de France et ailleurs en ville, de nombreux établissements de restauration ont saisi la possibilité d'étendre leur terrasse, parfois en réappropriant des espaces dévolus au stationnement automobile.



La Ville poursuit son travail de requalification de l'espace public en favorisant des actions de diverses natures ; leur mise en place conduit à repenser l'usage d'espaces initialement dévolus aux places de stationnement.

La Municipalité estime avoir répondu à la demande des postulants.

6. Réponse au postulat de Mme Christine Goumaz et consorts « De l'espace dans nos rues pour déconfiner l'été »

6.1 Rappel du postulat

Déposé le 28 avril 2020 et renvoyé directement à la Municipalité le 20 juin 2020 pour étude et rapport, le postulat demande à la Municipalité d'étudier la fermeture de différentes rues à la circulation automobile durant l'été 2020 et de faciliter leur animation dans le respect des mesures d'hygiène, pour donner de l'espace de loisirs aux habitant·e·s de Lausanne.

6.2 Réponse de la Municipalité

Comme indiqué en préambule, la Municipalité a rapidement pris des mesures afin d'offrir des espaces publics plus conviviaux permettant le respect des distances physiques, notamment en :

- réalisant plusieurs zones de modération de trafic qui couvrent une vingtaine de rues ;
- fermant la rue Centrale à la circulation le samedi lors du marché ;
- fermant les quais d'Ouchy et de Belgique à la circulation durant les week-ends d'été ;
- autorisant l'extension de terrasses de restaurants ;
- créant 7.5 km d'aménagements cyclables ;
- offrant aux associations de quartier l'opportunité de créer des animations dans des rues fermées au trafic dans le cadre de la Semaine de la mobilité 2020 ; quatre associations ont saisi cette opportunité (Montelly, Vallon, Montchoisi et Pierrefleur-Boisy).

La mise en place de ces mesures a été accompagnée d'un monitoring : comptages de vitesse dans les nouvelles zones de modération, comptages de flux pour les aménagements cyclables, enquêtes de satisfaction menées auprès des usagers et usagers ainsi que des commerces concernés.

Les résultats de l'enquête de satisfaction et du monitoring menés, cet été, à la Cité et à la rue Centrale confirment l'adhésion des utilisateurs, une très large majorité s'étant déclarée favorable aux mesures provisoires de piétonisation. Concrètement :

- l'enquête de satisfaction portant sur la fermeture de la rue Centrale et menée auprès des commerçants du quartier et des client-e-s du marché, affiche un taux de satisfaction élevé (96% affichent une impression générale positive, avec une mention « très positive » pour 81% des sondés), alors que le maintien de la circulation génère une impression « très négative » pour 26% des sondés et « plutôt négative » pour 31% des sondés. Tou-te-s les usagers-ères interrogé-e-s se montrent favorables à la pérennisation de la fermeture de la rue Centrale tous les samedis, et deux tiers à une fermeture pérenne ;
- l'enquête de satisfaction menée auprès des usagers-ères et de l'ensemble des commerçant-e-s du secteur piétonnier de la Cité enregistre un taux de satisfaction élevé, avec plus de 70% des sondé-e-s favorables aux mesures mises en place ainsi qu'à la pérennisation de sa piétonisation, près de la moitié se déclarant par ailleurs très favorables ; la majorité des commerçant-e-s s'est déclarée favorable, tout en souhaitant des améliorations dans le cadre de sa pérennisation, en particulier en matière de conditions d'accès pour les livraisons.



La fermeture ponctuelle de la rue Centrale les jours de marché améliore la convivialité de l'espace public et fait place à la mobilité active. Elle incite à la marche, aux rencontres et à la flânerie. Les commerçants comme les usagers ont exprimé un avis très majoritairement positif sur cette mesure, qui a également permis le respect des distances physiques pour le marché.

La durée de validité légale de deux mois des premiers aménagements temporaires réalisés par la Ville étant arrivée à échéance, la Municipalité a d'ores et déjà arrêté sa stratégie quant à leur pérennisation ; elle a décidé de :

- légaliser définitivement les aménagements qui fonctionnent à entière satisfaction ;
- prolonger temporairement d'un an les aménagements qui nécessitent des ajustements techniques ou qui font l'objet de discussions, avant de lancer les procédures habituelles de pérennisation.

La Municipalité va poursuivre le déploiement des zones de modération de trafic et :

- étudier le renouvellement de la fermeture des quais d'Ouchy et de Belgique durant les week-ends d'été en la couplant au mieux avec des manifestations populaires, cette action répondant à un réel besoin ;
- poursuivre la fermeture de la rue Centrale le samedi, durant le marché ;
- réitérer son offre adressée aux associations de quartier de créer des animations dans des rues fermées au trafic dans le cadre de la Semaine de la mobilité 2021 en espérant toucher d'autres quartiers de la Ville.

La Municipalité saisit cette occasion pour rappeler que, hors du contexte de crise sanitaire, ses services examinent de façon bienveillante toute demande de fermeture de tronçons de rues, à l'occasion d'événements ponctuels comme des vide-greniers, des fêtes de quartier, des manifestations culturelles ou sportives, etc.

La Municipalité estime avoir répondu favorablement à la demande des postulants.

7. Réponse au postulat de M. Manuel Donzé et consorts « Une rue Marterey 100 % piétonne »

7.1 Rappel du postulat

Déposé le 18 septembre 2017 et renvoyé à la Municipalité le 19 mars 2019 pour étude et rapport, le postulat demande à la Municipalité d'étudier l'opportunité de rendre 100% piéton le tronçon de la rue Marterey « Rue Langallerie - rue Sainte-Beuve », tout en tenant compte des éventuels reports de trafic ainsi que de la satisfaction des commerçants et des habitants de la rue.

7.2 Réponse de la Municipalité

Comme indiqué en préambule, la Municipalité mène une politique active de déploiement de zones modérées, avec la création de zones 30 et 20, voire la piétonisation de certains secteurs. Ainsi, une démarche de piétonisation est actuellement en cours dans le secteur de la rue Pré-du-Marché. Ce projet, initié par un collectif d'habitants, a fait l'objet d'une démarche participative incluant les habitant-e-s et les commerçant-e-s ; des tests de piétonisation ont été opérés durant la Semaine de la Mobilité 2019. Aujourd'hui, le projet du Pré-du-Marché, qui induit la suppression de 45 places de stationnement, est plébiscité à la fois par les résidents et les commerçants du secteur ; la procédure de mise à l'enquête terminée et les trois oppositions ont été retirées. Le chantier va débiter au 1^{er} semestre 2021.

La piétonisation de rues rencontrant un intérêt manifeste auprès de la population et de la plupart des commerçant-e-s, la Municipalité a décidé de poursuivre ses actions dans ce sens.

Lausanne compte aujourd'hui une trentaine de rues piétonnes, dont la rue Enning (piétonne depuis 1998) et le haut de la rue Marterey sur son tronçon supérieur (piétonne depuis 2008). Cette dernière n'a connu aucune intervention majeure entre 2008 et fin 2019. Des mesures provisoires en faveur de la mobilité active ont été déployées fin mai 2020 en lien avec la crise sanitaire : deux tronçons sont actuellement provisoirement en zone de rencontre - le tronçon supérieur, entre le carrefour Sainte-Beuve/Ancienne Douane et la zone piétonne débouchant sur la Place de l'Ours, ainsi que le tronçon inférieur, sis entre les rues Langallerie et Benjamin-Constant - et leur mise en conformité légale en cours.

L'ensemble de la rue Marterey (à l'exception du tronçon déjà piéton) ne faisant pas partie des secteurs retenus dans le cadre du programme actuel de piétonisation et de nombreux habitant-e-s et commerçant-e-s ayant exprimé-e leur forte opposition à sa piétonisation par l'intermédiaire de la pétition traitée sous le point suivant de ce rapport-préavis, la Municipalité n'envisage pas, pour l'instant, de modifier son statut actuel.

La Municipalité estime avoir ainsi répondu à la demande des postulants.

8. Réponse à la pétition de Mme Anne Lise Noz et consorts « Marterey pour tous »

8.1 Rappel du postulat

Munie de 3'001 signatures, cette pétition a été déposée le 31 janvier 2019 et renvoyée directement à la Municipalité pour étude et rapport le 19 novembre 2019. Les pétitionnaires s'opposent à la piétonisation de la rue Marterey et demandent à la Municipalité de ne pas donner suite au postulat déposé en septembre 2017 par M. Manuel Donzé « Une rue Marterey 100 % piétonne ».

8.2 Réponse de la Municipalité

Comme indiqué ci-dessus dans sa réponse au postulat de M. Manuel Donzé et consorts « Une rue Marterey 100 % piétonne », la Municipalité a décidé de pérenniser les zones 20 provisoires de la rue Marterey et n'envisage donc pas de piétonniser l'ensemble de la rue, un secteur sis au haut de la rue ayant déjà été piétonnisé en 2008.

La Municipalité estime avoir répondu à la demande des pétitionnaires.

9. Réponse à la pétition de M. Denis Bochatay et consorts « Pour une rue Couchirard conviviale »

9.1 Rappel

Munie de 217 signatures, cette pétition a été déposée le 1^{er} octobre 2018 et renvoyée à la Municipalité pour étude et rapport le 25 juin 2019. Les pétitionnaires demandent à la Municipalité d'étudier l'introduction d'une zone 30 sur l'ensemble de la Rue Couchirard afin de décourager le trafic de transit et d'améliorer sa convivialité.

9.2 Préambule

La Municipalité a annoncé dans son programme de législature 2016-2021 sa volonté de lutter contre les nuisances sonores. Le déploiement, ces vingt dernières années, d'une cinquantaine de zones modérées (zones 30 ou zones de rencontres) a permis d'abaisser les vitesses et d'améliorer la sécurité dans la majorité des rues du réseau secondaire.

9.3 Réponse de la Municipalité

La Municipalité a confirmé sa volonté de poursuivre sa politique de déploiement des zones modérées (zones 30 km/h et zones de rencontre) en lien avec les demandes exprimées par la population³ afin de décourager notamment le trafic individuel motorisé de transit.

³ Préavis N° 2018/11 « Rues vivantes - Aménagements urbains, valorisation des espaces publics et modération du trafic - Demande de crédits d'études et de réalisation »



La mise en zone 30 de la rue Couchirard a permis d'abaisser les vitesses, d'améliorer la sécurité et de réduire les nuisances sonores générées par la densité du trafic individuel motorisé. Dans un second temps, un aménagement coordonné avec les travaux des Axes forts de transports publics (AF-TPU) permettra d'améliorer la qualité de cet espace public.

La mise en zone 30 de la rue Couchirard a été effectuée en 2020 en lien avec la crise sanitaire et est en voie de légalisation.

Cependant, la réponse aux objectifs de qualité défendus par les pétitionnaires nécessitera des interventions constructives plus conséquentes sur l'espace public ; les travaux de l'aménagement définitif seront coordonnés avec la requalification de l'avenue de Morges, prévue dans le cadre du projet de BHNS Confrérie – St-François. Dans l'intervalle, la Municipalité a l'intention de mettre en place des mesures d'intervention légère (marquage, potelets) supplémentaires afin de modérer le trafic.

La Municipalité estime avoir répondu à la demande des pétitionnaires.

10. Pétition des riverains de l'avenue Marc-Dufour (par Mme Annabelle Littoz-Monnet et M. Christoph Urwyler) « Pour des mesures efficaces contre les nuisances du trafic routier »

10.1 Rappel de la pétition

Munie de 130 signatures, cette pétition a été déposée le 12 mars 2019 et renvoyée à la Municipalité pour étude et rapport le 6 octobre 2020. Les pétitionnaires demandent à la Municipalité de prendre des mesures afin :

- d'étudier la mise en zone 30 du tronçon Rond-point Mont d'or – Pont Marc-Dufour, qui englobe la zone du Collège du Belvédère, ainsi que la pose d'un revêtement phono absorbant, afin de réduire les nuisances sonores et ;
- de sécuriser les abords du Collège du Belvédère.

10.2 Préambule

La Municipalité a fait de la lutte contre les nuisances sonores l'une de ses priorités. Le trafic routier constituant l'une des principales sources, elle a défini sa stratégie d'intervention⁴ et sollicité l'octroi d'un crédit de CHF 4'487'000.- pour financer notamment la création de nouvelles zones modérées, la mise en place d'une limitation à 30 km/h de nuit, la pose de revêtements phono-absorbants ainsi que des mesures d'isolation phonique des bâtiments. Elle est en train de déployer, en coordination avec le Canton de Vaud, un ambitieux programme de généralisation du 30 km/h de nuit sur les principaux axes routiers et souhaite donner un coup d'accélérateur au déploiement de zones modérées (zones 30 et zones de rencontre) dans les quartiers lausannois afin d'améliorer tant la qualité de vie des riverains que la sécurité des usagers les plus vulnérables (seniors, enfants...).

Enfin, particulièrement sensible à la sécurité des enfants sur le chemin de l'école, elle mène chaque année une campagne spécifique de sécurisation du chemin de l'école, en se basant sur les problématiques relayées par les écoliers, les parents ou le corps enseignant⁵.

10.3 Réponse à la pétition

La Municipalité a entrepris ou va mettre en place les mesures suivantes afin d'apaiser le trafic motorisé et de sécuriser le trajet des écoliers dans le secteur Marc-Dufour :

- adaptation de l'arrêt du bus sur le pont Marc-Dufour afin d'améliorer la sécurité de la traversée piétonne (campagne de sécurisation du chemin de l'école 2020) ;
- création d'une zone 30 sur le chemin des Croix-Rouges afin de sécuriser les abords du collège du Belvédère (2021, au plus tard) ;
- requalification complète du « nœud » Marc-Dufour (tronçon situé entre le haut du chemin de Fontenay et le chemin de Villard) dans le cadre des projets de la voie verte d'agglomération afin de donner la priorité aux piétons et aux vélos (2021 – 2022) ;
- mise en zone 30 de l'avenue Marc Dufour - tronçon situé entre le chemin du Reposoir et le giratoire du Mont-d'Or- (d'ici 2023 au plus tard) ;
- déploiement d'un revêtement phono-absorbant en deux temps, en 2021-22 au niveau du pont Marc-Dufour en coordination avec le chantier de la voie verte et en 2023 pour le haut de l'avenue Marc-Dufour, le côté Ruchonnet ayant été réalisé en 2020.

La Municipalité estime avoir ainsi répondu aux demandes formulées par les pétitionnaires.

11. Réponse au postulat de M. Valéry Beaud et consorts « Rééquilibrons les emprises sur le domaine public en faveur de la mobilité douce et de la convivialité »

11.1 Rappel du postulat

Déposé le 9 juin 2020 et renvoyé à la Municipalité le 23 juin 2020 pour étude et rapport, le postulat demande à la Municipalité d'étudier l'opportunité d'instaurer des sens unique automobiles dans certaines rues, de supprimer certaines présélections, voire de fermer certains axes au trafic individuel motorisé, afin d'offrir à la mobilité douce et à la convivialité la place dont elles ont besoin.

⁴ Rapport-préavis N° 2019 / 33 « Assainissement du bruit routier – Définition de la stratégie d'intervention de la Ville de Lausanne – Réponse au postulat de Mme Anne Françoise Decollogny et consorts « A 30 km/heure à toute vitesse ! » – Réponse à la pétition de M. Louis Dana et consorts « Pour une limitation de la vitesse à 30 km/h sur les Rue du Valentin, Rue de la Pontaise, Av. Druey entre 22h00 et 06h00 » – Réponse à la pétition de M. Louis Dana et consorts « Pour une limitation de la vitesse à 30 km/h sur les Rue Centrale, Rue Saint-Martin, Rue César-Roux entre 22h00 et 06h00 » – Réponse à la pétition de M. Louis Dana et consorts « Pour une limitation de la vitesse à 30 km/h sur les Avenue de Morges, Avenue d'Echallens, Avenue Recordon entre 22h00 et 06h00 » – Réponse à la pétition de M. Louis Dana et consorts « Pour une limitation de la vitesse à 30 km/h sur les Avenue du Léman et Avenue de Rumine entre 22h00 et 06h00 » – Réponse à la pétition de M. Louis Dana et consorts « Pour une limitation de la vitesse à 30 km/h sur les Avenue Fantaisie, Avenue de Montchoisi, Avenue de Jurigoz entre 22h00 et 06h00 ».

⁵ Préavis N° 2018/11 « Rues vivantes – Aménagements urbains, valorisation des espaces publics et modération du trafic – Demande de crédits d'études et de réalisation ».

11.2 Réponse de la Municipalité

Comme indiqué en préambule, la Municipalité a annoncé dans son programme de législature 2016-2021 sa volonté de valoriser les espaces publics et de favoriser la mobilité active. Le déploiement, ces vingt dernières années, d'une cinquantaine de zones modérées (zones 30 ou zones de rencontres) a permis d'améliorer la convivialité des rues du réseau secondaire. La Municipalité poursuit son travail de requalification de l'espace public en déployant diverses actions qui l'amènent à repenser l'usage d'espaces initialement dévolus aux transports individuels motorisés, afin de rééquilibrer l'espace public en faveur de la mobilité active et d'améliorer la convivialité.



La requalification du carrefour Léman – Mousquines – Avant-Poste a permis de repenser l'usage d'espaces initialement dévolus aux transports individuels motorisés, afin de rééquilibrer l'espace public en faveur de la mobilité active (bande cyclable continue, suppression des feux de signalisation et espace trottoir plus généreux).

Concrètement, la Municipalité a :

- amélioré le réseau piétonnier en sécurisant les passages pour piétons (204 actions de sécurisation entreprises en lien avec les passages piétons entre début 2017 et début 2020), et en mettant en valeur les itinéraires piétonniers en réallouant une partie de chaussée et des places de stationnement en faveur de la mobilité active (mise en place de parklets, de nouvelles assises, de nouvelles terrasses, etc.), ce qui a souvent conduit à un rééquilibrage de la voirie au profit des piéton·ne·s ;
- planifié l'amélioration du confort de la marche en Ville par une optimisation de la régulation de la signalisation lumineuse en augmentant le nombre d'installations prolongeant la phase verte sur les traversées sensibles, en redistribuant le temps accordé aux différentes phases protégeant la traversée des piétons et en limitant le temps d'attente moyen maximal des piéton·ne·s ;
- développé le réseau cyclable, grâce à des aménagements sûrs et continus, en réallouant une partie de la voirie au profit des cyclistes ; de nombreux aménagements ont vu le jour ces dernières années sur les axes du réseau principal urbain : avenues de Beaulieu, des Bergières, Béthusy, Fantaisie, de la Gare, du Léman, Mon-Repos, de Provence, Ruchonnet, Rumine ; rues Belle-Fon-

taine et César-Roux ; route de Prilly. D'autres axes importants ont été améliorés comme les avenues de Cour et de la Harpe ou la route du Pavement. Plus récemment, 7.5 km d'aménagements vélo ont été réalisés en cinq mois suite à la crise sanitaire ;

- requalifié des axes routiers en rééquilibrant la place dédiée aux différents usages et en améliorant la qualité urbaine par l'arborisation, la création de placettes, l'installation de bancs-relais, la pose de revêtements phono-absorbant (route du Pavement, avenue Vinet, avenue Mon-Repos, avenue de Montoie, etc.) et de places de stationnement vélo (passant de 1'681 places au 31 décembre 2015 à 3'385 places au 31 décembre 2019) ;
- déployé des projets de zones modérées dans les quartiers et aux abords des écoles (zones 30 de Tissot, Montoie, Benjamin-Constant, etc. ; zones de rencontre de Magnolias, Grangette, Crêt, Vallon, Midi-Beauséjour, etc. ; zones piétonnes de Pré-du-Marché, de la Cité, etc.)



L'installation d'un espace convivial, avec bancs et point d'eau, à Vinet incite les passants et riverains à reconquérir l'espace public, en s'installant sur les nouvelles assises.

La Municipalité fait appel aux différentes mesures existantes, en fonction du contexte. Elle recourt à la **mise en sens unique** quand cela fait du sens dans une perspective globale de la circulation en Ville, l'expérience montrant que cette mesure peut avoir des impacts négatifs non négligeables sur tous les modes de déplacement, en particulier pour les cyclistes⁶. « Aussi, de nombreuses villes d'Europe, y compris certaines villes françaises, tentent désormais de restaurer la perméabilité des réseaux viaires, pour l'ensemble des usagers et notamment les cyclistes, en réduisant autant que possible les rues à sens unique ou à défaut en généralisant les contresens cyclables ». Ainsi, si les sens uniques simplifient la traversée des piétons, réduisent fortement le nombre et la complexité des mouvements tournants et annulent le risque de collision frontale, ce qui satisfait les automobilistes, ils présentent des

⁶ Le reflux des rues à sens unique, Frédéric Héran, Flux 2002/2-3 (n° 48-49), pages 83 à 93

désavantages notoires, soit l'allongement des parcours pour les cyclistes, notamment par l'accroissement du trafic. Ainsi, les sens uniques :

- favorisent non seulement la vitesse des véhicules, mais élargissent aussi l'éventail des vitesses pratiquées, diminuant la sécurité des usagers vulnérables, piétons et cyclistes en tête ;
- provoquent un report de circulation, l'accroissement de distances parcourues multiplie les occasions de conflits pour tous les usagers, particulièrement pour les plus vulnérables ;
- augmentent la durée des parcours des cyclistes, ce qui accroît leur temps d'exposition aux risques.

S'y ajoute la nécessité de garder les double-sens (bus, vélos) dans certains cas, ce qui ne permet donc pas de libérer des surfaces de voirie pour d'autres usages.

Concernant les autres principes de circulation proposées par le postulant, la Municipalité recourt à la **fermeture de certains axes au trafic individuel motorisé** lorsque cela présente un intérêt pour privilégier les modes actifs (marche, vélos), mais aussi les transports publics. Mentionnons notamment :

- la fermeture au trafic individuel motorisé de la place de la Sallaz, qui a permis de confirmer son rôle d'interface majeure de transports publics et de révéler un potentiel de place de quartier vivante et animée ;
- l'axe Terreux – Grand-Pont – St-François, qui sera réservé aux bus et aux vélos dans le cadre des Axes Forts de transport public (AFTPU) ; ce parti pris permettra également d'offrir plus de place aux piéton-ne-s dans ce secteur du centre-ville ;
- la coupure des transports individuels motorisés sur de dernier tronçon de l'axe rue de Genève dans le cadre du projet de tram T1 ;
- la démarche d'étude menée dans le cadre de Pôle Gare pour la requalification des espaces publics sous-gare, qui a retenu un projet qui propose la piétonisation du boulevard de Grancy ;
- le concours d'idées Riponne – Tunnel, qui a retenu également un concept de circulation permettant à la fois de supprimer le trafic du barreau nord-est de la place du Tunnel et de supprimer la circulation automobile sur la place de la Riponne ;
- l'extension de la zone piétonne de la rue Pré-du-Marché en 2021, qui englobera également la rue du Clos-de-Bulle, suite à la mise en place d'une importante démarche de concertation menée avec les riverains et les commerçant-e-s ;
- la piétonisation de la Cité dans le cadre des mesures déployées à l'été 2020 dans le cadre du déconfinement ;
- la fermeture au trafic motorisé de la rue Centrale les samedis pour accueillir les marchés dans le cadre du déconfinement ;
- le projet de piétonisation, en 2021, d'un tronçon de la rue des Echelettes afin de donner suite à une pétition déposée en 2020, dans le cadre d'une démarche participative à mener avec les riverains ;
- le questionnement systématique des partis pris des années 1960 à 1980, en particulier du nombre et de l'agencement des voies de présélection dans le cadre des projets de requalification.

En ce qui concerne la **suppression ou le raccourcissement de présélections**, plusieurs solutions d'aménagement développées ces dernières années permettent de s'en affranchir tout en améliorant la fluidité de la circulation pour tous les modes de transport. Ainsi, la dérégulation de certains carrefours à feux, le remplacement de présélections par des bandes centrales polyvalentes ou encore la création d'arrêts de bus bloquants sont autant d'outils utilisés dans le cadre de plusieurs réaménagements récents, tels qu'à l'avenue Vinet, à l'avenue Ruchonnet, l'avenue du Léman ou encore à l'avenue Mon-Repos. Enfin, le déploiement de 7.5 km d'aménagements cyclables, durant l'été 2020 dans le cadre des mesures de déconfinement, a permis de se réapproprier certaines présélections sur-capacitaires.

En conclusion, la Municipalité apporte une attention constante au rééquilibrage de la voirie en faveur de la mobilité active et de la convivialité en faisant appel aux différentes mesures existantes, en fonction du contexte. Elle poursuit sa politique de rééquilibrage de la voirie, en déployant des réseaux piétonniers et cyclables, en instaurant des zones modérées (zones 30 km/h et zones de rencontre), en piétonnant des espaces publics ou en fermant certains axes au trafic individuel motorisé.

La requalification des espaces publics majeurs permettra de repenser les espaces publics d'envergure au profit de la mobilité active, en recourant aux mesures pertinentes, comme l'instauration de sens unique automobiles ou la suppression de certaines présélections. Le 1^{er} janvier 2021, des nouvelles règles de la circulation routière et des prescriptions en matière de signalisation sont entrées en vigueur. Désormais, il est possible d'aménager des rues cyclables, déjà testées dans d'autres villes de Suisse (Berne, Bâle, Zurich, etc.), qui permettent aux cyclistes, par exemple, de déroger à la priorité de droite en facilitant ainsi leurs déplacements. La Municipalité a décidé d'introduire ces nouvelles formes d'aménagement courant 2021.

La Municipalité estime avoir répondu à la demande des postulants.

12. Réponse au postulat de Mme Aude Billard et consorts « Aménagements routiers pour séparer mobilité piétonne, cycliste et automobile »

12.1 Rappel du postulat

Déposé le 18 juin 2020 et renvoyé directement à la Municipalité le 23 juin 2020 pour étude et rapport, le postulat demande à la Municipalité d'étudier l'opportunité de réaménager systématiquement ses axes routiers pour assurer la bonne cohabitation des trois modes principaux de mobilité dans notre ville (piéton-ne-s, cyclistes et automobilistes), de manière à protéger les usagers-ères les plus vulnérables et à inviter au transfert modal. Si le postulat touche ces trois modes de mobilité, les problématiques relevées et les pistes à étudier visent en priorité le renforcement du confort et de la sécurité des cyclistes.

12.2 Préambule

La mobilité durable (TP et mobilité active) prônée par le PDCOM de 1996, constitue toujours un axe fort de la révision en cours. La Municipalité a clairement affirmé, dans son programme de législature, son intention de privilégier son développement, ce qui conduira à une diminution du trafic individuel motorisé et améliorera la qualité de vie des habitant-e-s.

La Municipalité porte une attention particulière à la promotion du vélo en ville et a mené de nombreux projets d'aménagement ces dernières années afin de renforcer et encourager l'utilisation du vélo. L'offre de places de stationnement, récemment complétée par l'installation de pompes à vélo en libre-service, a été fortement améliorée, avec la création de 400 places en moyenne par an depuis 2016, contre 150 précédemment. Cette volonté s'exprime également par les mesures prévues dans le cadre du Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) et de son volet mobilité douce.

De nombreux aménagements ont vu le jour ces dernières années sur les axes du réseau principal urbain : avenues de Beaulieu, des Bergières, Béthusy, Fantaisie, de la Gare, du Léman, Mon-Repos, de Provence, Ruchonnet, Rumine ; rues Belle-Fontaine et César-Roux ; route de Prilly. D'autres axes importants ont été améliorés comme les avenues de Cour et de la Harpe ou la route du Pavement. Plus récemment, 7.5 km d'aménagements vélo ont été réalisés en cinq mois suite à la crise sanitaire.

L'augmentation de la circulation sur les routes suite au déconfinement a amené la Municipalité à prendre des actions rapides, afin d'offrir des alternatives aux transports publics tout en limitant le report sur les voitures et éviter ainsi l'engorgement de la ville. De nombreuses autres villes romandes et européennes ont mené des opérations similaires. Ces aménagements étant destinés à de potentiels nouveaux utilisateurs, il est essentiel de garantir une sécurité maximale pour les inciter à les utiliser. La Ville a testé de nouveaux types d'aménagements à la rue Saint-Martin, à la rue de Genève et à la route des Plaines-du-Loup, en installant une bande cyclable protégée par le stationnement des voitures afin de ménager un espace sans contact avec la circulation automobile et doté d'un gabarit suffisant, tout en s'assurant de ne créer aucune interaction avec les piéton-ne-s. De manière générale,

les nouveaux standards visent à séparer les différents flux sur les axes principaux, comme le nouvel aménagement créé dans la partie haute de la rue Belle-Fontaine et comprennent une bordure physique qui sépare les vélos du trafic ainsi qu'un espace généreux qui permet aux vélos de se dépasser, un vélo électrique roulant beaucoup plus rapidement qu'un vélo classique dans les rues ascendantes. Enfin, la politique actuelle tend à assurer la continuité des itinéraires afin d'éviter que les cyclistes ne se retrouvent en danger dans les zones les plus délicates, comme dans les présélections des carrefours. C'est en donnant une place de choix aux vélos qu'il sera possible de les dissuader d'emprunter les trottoirs pour échapper aux voitures et d'entrer ainsi en conflit avec les piétons.



L'aménagement, à la rue St-Martin, d'une bande cyclable protégée par le stationnement des voitures afin de ménager un espace sans contact avec la circulation automobile et doté d'un gabarit suffisant, permet de sécuriser les cyclistes tout en évitant toute interaction avec les piétons.

12.3 Inventaire des routes problématiques

La Municipalité a prévu de lancer la mise à jour de la planification du réseau cyclable en 2021 afin d'identifier les axes à aménager pour assurer la continuité des itinéraires. La nature des aménagements sera fonction de la hiérarchie du réseau routier (principal, distribution, desserte) et du réseau cyclable (agglomération, urbain, desserte) ; la préférence sera donnée autant que possible aux pistes cyclables ou aux bandes protégées du trafic, selon les standards reconnus notamment en Suisse alémanique.

12.4 Planification du stationnement

12.4.1 Stationnement sur le domaine public

L'extension des places de stationnement pour les vélos sur le domaine public va continuer à un rythme soutenu. A terme, il convient de créer des milliers de places de stationnement afin de rééquilibrer le stationnement disponible pour les voitures et celui pour les vélos. Le déploiement des stationnements pour vélos se fait de préférence sur les stationnements voitures afin d'éviter d'empiéter sur les trottoirs et de prêterter les piétons; la mise en place se fait en fonction des requêtes citoyennes ainsi que des observations sur le terrain, ce qui permet de densifier le réseau, d'assurer un meilleur maillage et de répondre au mieux à la demande. Tout projet d'aménagement considère systématiquement le stationnement vélos ; la mise en place de campagnes annuelles permet de regrouper les demandes et les travaux d'installation sur le terrain, afin de gagner en efficacité.



Les parkings vélos de la gare de Lausanne sont très sollicités : l'offre actuelle ne permet pas de répondre à la demande croissante en places de stationnement pour vélos et constitue un frein majeur à l'utilisation du vélo.

12.4.2 Vélostations urbaines

Le manque d'infrastructures de stationnement de qualité constitue un frein majeur à l'utilisation du vélo et représente un levier important pour l'initier et la renforcer. Alors que des vélostations existent déjà à proximité des grands générateurs de déplacement (gares et hautes écoles par ex.), la question du stationnement sécurisé, au domicile, est encore marginale et relève généralement de solutions privées et individuelles. De nombreux immeubles anciens ne possèdent pas de local dédié et la présence d'escaliers ou d'ascenseurs trop petits dissuade souvent de monter son vélo à son domicile, en particulier les modèles lourds comme ceux à assistance électrique, alors que leur coût important n'incite pas à les laisser dans la rue en raison des risques de vol et de dégradation. Cette problématique commence cependant à émerger, suite à l'augmentation du nombre de vélos électriques et à leur place croissante en tant que mode de déplacement au quotidien ; elle est de plus portée par les doléances régulières d'habitant.e.s. La Ville de Lausanne vient de mener une étude prospective sur le thème des « vélostations urbaines », qui devrait déboucher, dans un délai de deux ans, sur un projet pilote dans plusieurs quartiers lausannois ; l'expérience acquise permettra d'étendre cette offre.

12.4.3 Stationnement à la gare

La vélostation de la gare de Lausanne, d'une capacité de 100 places, va être démolie dans le cadre des travaux liés à la nouvelle place de la Gare. Au terme du chantier, deux nouvelles vélostations permettront d'accueillir 1'200 places. Tout au long du chantier de réaménagement de la gare et de la place du même nom, la Ville et les autres partenaires du projet vont mettre en place des solutions intermédiaires afin de garantir une offre adéquate en stationnement vélos.

12.5 Réseau cyclable continu

Conformément à la planification décrite ci-dessus, il convient de compléter le réseau avec des solutions d'aménagement adaptées à la hiérarchie du réseau. Il s'agit en particulier d'équiper les principales pénétrantes permettant d'atteindre le centre-ville depuis les communes voisines par des axes à faible pente. Il est impératif de pouvoir traverser la commune de Lausanne en empruntant plusieurs

itinéraires de manière sûre et continue. L'étude de planification permettra de définir plus précisément les axes concernés ; elle inclura notamment les axes parcourus par les bus à haut niveau de service (BHNS). La fermeture de la rue des Terreaux au trafic individuel motorisé améliorera également l'accès au centre-ville pour les vélos. La prochaine mise en souterrain du LEB permettra de réaménager l'avenue d'Echallens, en se concentrant sur la place du vélo. L'axe St-François - Pully sera également amélioré.

La Voie verte d'agglomération poursuit son développement. Après l'ouverture de la passerelle du Martinet en 2015 et de la tranchée du Languedoc en 2018, il convient de réaliser prochainement le lien manquant, entre le chemin du Martinet et l'avenue de Provence, et d'améliorer la traversée du quartier des Fleurettes. La rampe menant à la Plateforme 10 sera ouverte à la mobilité active en 2021. Les croisements de la Voie verte avec les axes importants (avenue de Provence, rue Marc-Dufour, avenue de Jurigoz) seront retravaillés pour sécuriser les usagers·ères les plus vulnérables. Les travaux réalisés autour de la gare permettront d'améliorer nettement la situation des cyclistes dans tout le secteur à un horizon plus lointain.

12.6 Visibilité en zone de conflit

La coloration en rouge dans les zones de conflit est devenue un standard en ville de Lausanne ; elle est appliquée lorsqu'il existe un risque élevé de voir le trafic motorisé refuser la priorité aux cyclistes lors du franchissement de la bande cyclable, notamment dans les cas où la bande cyclable est sur la route principale, à l'intersection avec une route secondaire, et aux carrefours comportant des voies de présélection. Ces marquages n'ont toutefois pas été peints sur les aménagements cyclables réalisés dans le cadre de la crise sanitaire, car transitoires et susceptibles d'évoluer en fonction des retours d'expérience. En revanche, la peinture rouge sera systématiquement appliquée selon les critères définis ci-dessus en cas de pérennisation des mesures.



La bande cyclable de Belle-Fontaine a été colorée en rouge car il existe un risque élevé de voir le trafic motorisé refuser la priorité aux cyclistes lors du franchissement de la bande cyclable, la bande cyclable étant à un carrefour comportant des voies de présélection.

12.7 Aménagement des carrefours

La séparation des cyclistes et automobilistes aux carrefours permet d'assurer la continuité et la sécurité des itinéraires. Elle a récemment été introduite au carrefour de la rue Belle-Fontaine - avenue Mon-Repos, pour les cyclistes remontant la rue Belle-Fontaine ; cet aménagement permet de maintenir les cyclistes sur la droite de la chaussée, indépendamment de la direction suivie, et de ne pas entrer en conflit avec des automobiles obliquant dans une autre direction. Il n'est cependant pas directement transposable en tous lieux, la géométrie du carrefour, le nombre de branches, les mouvements possibles, les flux en présence influençant les solutions applicables. De même, les carrefours à la hollandaise ne sont pas compatibles avec la législation ou les habitudes de régulation rencontrées en Suisse ; ils seront adaptés afin d'être conformes au cadre légal. Ainsi, des solutions innovantes sont à l'étude notamment pour le carrefour de Montétan (avenue d'Echallens) et pour les interactions de la Voie verte avec les grands axes routiers qu'elle traverse.

12.8 Séparation sur les grands axes

La planification décrite en préambule définira les principes d'aménagement en fonction de la hiérarchie du réseau. Comme déjà précisé plus haut, il conviendra de privilégier les pistes cyclables ou les bandes protégées pour les axes à grande vitesse. La séparation sur les grands axes s'inscrit dans la politique d'apaisement de la Ville.

12.9 Réponse de la Municipalité

Comme indiqué en préambule, la Municipalité a annoncé dans son programme de législature 2016-2021 sa volonté de développer une politique de la mobilité active cohérente et ambitieuse, qui passe notamment par le développement de zones modérées et piétonnes, la sécurisation des réseaux piétonnier et cyclable ainsi que par la mise en place de mesures de modération du trafic. Les différentes mesures mise en place l'amènent donc à reconsidérer l'espace public en vue de redistribuer l'espace routier en accordant plus de poids à la mobilité active

Ainsi, elle améliore constamment la qualité des trajets piétonniers afin de les rendre plus attrayants et d'inviter les usagers-ères non seulement à se déplacer, mais aussi à flâner et à faire des rencontres. Elle évite les conflits d'usage notamment entre les piéton-ne-s et les vélos, ces derniers étant en principe interdits sur les trottoirs et dans les zones piétonnes, à l'exception des quelques espaces clairement autorisés et dûment balisés

De même, elle met tout en œuvre afin de renforcer le confort et la sécurité des cyclistes, en :

- leur réservant un espace dédié, si possible séparé, et en assurant la continuité des itinéraires ;
- déployant progressivement les possibilités de stationnement sur la voie publique ;
- colorant en rouge les zones où il y a un risque élevé de voir le trafic motorisé refuser la priorité aux cyclistes lors du franchissement de la bande cyclable ;
- étudiant des solutions innovantes pour sécuriser les carrefours, en vue de les aménager dans l'esprit des solutions retenues en Hollande.

La Municipalité estime avoir répondu à la demande des postulants.

13. Réponse au postulat de M. Vincent Brayer et consorts « De la route à la rue »

13.1 Rappel du postulat

Déposé le 12 juin 2018 et renvoyé à la Municipalité le 24 novembre 2020 pour étude et rapport, le postulat demande à la Municipalité de passer d'une logique de route à une logique de rue, en étudiant :

- la création de nouvelles zones piétonnes ;
- la réduction du nombre et de largeur des voies pour le trafic individuel motorisé (rues à sens unique, une seule vole pour chaque sens, etc.) ;
- l'élargissement des trottoirs et des bandes ou pistes cyclables ;

- la réduction du nombre de places de stationnement en surface sans appliquer la règle de compensation de manière rigide ;
- l'utilisation de divers revêtements ;
- la limitation de la vitesse des véhicules qu'ils soient motorisés ou non dans les zones denses d'habitations ;
- l'optimisation de la gestion des différents flux de mobilité (piétons, vélos, transports en commun, motorisés).

13.2 Réponse de la Municipalité

Comme indiqué en préambule, la Municipalité a annoncé sa volonté de valoriser les espaces publics et de favoriser la mobilité active en continuant à déployer les zones modérées (zones 30 ou zones de rencontres) et les zones piétonnes. Elle poursuit son travail de requalification de l'espace public en mettant en place diverses actions qui l'amènent à repenser l'usage d'espaces initialement dévolus aux transports individuels motorisés, afin de rééquilibrer l'espace public en faveur de la mobilité active et d'améliorer la convivialité. Elle a ainsi :

- réduit le nombre et la largeur des voies pour le trafic individuel motorisé (rues à sens unique, une seule voie pour chaque sens, etc.) ;
- élargi les trottoirs et les bandes ou pistes cyclables : la largeur des nouveaux trottoirs doit être supérieure ou égale à 2 m, ce qui permet aux piétons de déambuler confortablement côte à côte, facilite les manœuvres des personnes à mobilité réduite (PMR) et des personnes avec poussettes. Suite à l'augmentation du nombre de cyclistes et à la part croissante de vélos aux caractéristiques différentes (vélos à assistance électrique, vélos avec remorque, vélocargos, etc.), la Ville a décidé de prendre en compte les diversités d'usages et de conduite ; ainsi, l'aménagement récent de l'avenue Bellefontaine permet le dépassement entre cyclistes, tout en les mettant à l'abri du trafic automobile ;
- réduit le nombre de places de stationnement en surface sans appliquer une règle rigide de compensation ; en effet, contrairement par exemple au Canton de Genève (dont la législation a récemment été assouplie suite à une votation), la Ville de Lausanne n'est pas assujettie à une règle de compensation en matière de places de stationnement sur voirie. Ainsi, pour toute suppression de places de parcs, la Municipalité opère systématiquement une pesée d'intérêts en regard des besoins liés aux riverains motorisés et aux activités économiques et des objectifs de valorisation des espaces publics et de favorisation de la mobilité active. La compensation n'est donc pas une règle de principe ; elle est cependant étudiée, de cas en cas, en fonction du contexte local et dans le respect du plan des mesures OPair 2005, actuellement en cours de révision. Les décisions sont le fruit d'une analyse de l'offre existante dans le périmètre d'intervention, sur le domaine public, mais également dans les parkings en ouvrage et au niveau du stationnement privé ;
- utilisé divers revêtements en recourant, dans la mesure du possible, à des revêtements durables. Ainsi, les nouveaux projets d'aménagement bénéficient d'une augmentation systématique des surfaces dégrappées et perméables, comme par exemple dans les projets à venir de zone de rencontre de Sévelin ou du Vallon, ou encore sur la placette devant la piscine de Mon-Repos. En parallèle, la Ville recourt désormais à une palette plus diversifiée de revêtements routiers pour mettre en évidence le caractère apaisé des rues en zone de rencontre (ch. des Magnolias, rue du Crêt, etc.). Elle privilégie le recours aux revêtements dits modulaires (pavés et dallages) dans le cadre de projets de requalification plus conséquents, comme la piétonisation de la rue Pré-du-Marché. La Municipalité est en train d'élaborer une charte de la matérialité pour ses espaces publics afin d'harmoniser ses pratiques en la matière d'ici 2021 ;
- a confirmé son ambition d'apaiser la circulation routière par les interventions suivantes⁷ :
 - généralisation du 30 km/h nocturne dans les meilleurs délais dès la fin des procédures judiciaires ;

⁷ Rapport-préavis N°2019/33 « Assainissement du bruit routier ».

- généralisation des zones 30 et zones de rencontre dans les rues du réseau de desserte et de distribution ;
- généralisation de la ville à 30 km/h, de jour comme de nuit, dans la prochaine législature ;
- optimisé la gestion des différents flux de mobilité (piétons, vélos, transports en commun, motorisés)⁸ en procédant aux adaptations suivantes :
 - mise au clignotant de certains carrefours la nuit, afin d'améliorer la fluidité du trafic tout en garantissant la sécurité des piéton-ne-s ;
 - suppression de certaines installations de signalisation lumineuse afin d'améliorer la convivialité des espaces publics lors du réaménagement de certains carrefours ou d'axes au profit de la mobilité douce (quelque 10% des installations déjà supprimées depuis octobre 2018) ;
 - amélioration du confort et de la sécurité des piétons (augmentation du nombre d'installations prolongeant la phase verte sur les traversées sensibles ; redistribution du temps accordé aux différentes phases protégeant la traversée des piétons ; limitation du temps d'attente moyen maximal des piétons à 30 secondes).

La Municipalité estime avoir répondu à la demande des postulants.

14. Impact sur le développement durable

Les mesures mises en place permettent d'améliorer la qualité de vie des habitant-e-s et d'accroître l'attractivité de la ville. Elles sont cohérentes avec la politique de mobilité qui préconise d'investir davantage les rues afin de favoriser la marche à pied, d'améliorer leur attractivité et d'en garantir la viabilité commerciale. Le déploiement des mises en zone modérées (30 et 20) et piétonnes, la sécurisation des réseaux piétonnier et cyclable ainsi que la mise en place de mesures de modération du trafic permettent de répondre aux attentes croissantes de la population en matière de convivialité et de qualité des espaces publics, d'améliorer la sécurité, de promouvoir la santé publique et de réduire les nuisances sonores générées par la densité du trafic individuel motorisé. Elles amènent la Municipalité à redistribuer l'espace routier en accordant plus de poids à la mobilité active.

La fermeture ponctuelle de plusieurs rues ou secteurs, l'extension de terrasses de restaurants et la création de 7.5 km d'aménagements cyclables suite à la crise sanitaire ont permis d'offrir des espaces publics plus conviviaux permettant le respect des distances physiques.

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

Le rééquilibrage de l'espace public en faveur de la mobilité active, avec notamment la piétonisation des secteurs, la mise en zones modérées, la sécurisation des passages piétons ou l'optimisation de la gestion des flux (suppression de certaines installations de signalisation lumineuse afin d'améliorer la convivialité des espaces publics lors du réaménagement de certains carrefours ou d'axes au profit de la mobilité douce ; augmentation du nombre d'installations prolongeant la phase verte sur les traversées sensibles ; redistribution du temps accordé aux différentes phases protégeant la traversée des piétons ; limitation du temps d'attente moyen maximal des piétons à 30 secondes) facilitent le déplacement des usagers, en particulier des personnes à mobilité réduite et améliore leur confort et leur sécurité ; la multiplication des assises leur offre l'opportunité d'y faire une pause dans le cadre de leurs déplacements.

⁸ Rapport-préavis N° 2020 / 50 « Réponse à cinq postulats relatifs à la gestion de la régulation du trafic – Réponse au postulat de M. Nicola di Giulio – « Fluidifier le trafic en diminuant l'impact sonore et celui des polluants » ; Réponse au postulat de M. Mathieu Maillard et consorts « Moins de feux rouges pour plus de fluidité » ; Réponse au postulat de Mme Françoise Longchamp « Étudier la possibilité de prolonger la phase verte pour les piétons » ; Réponse au postulat de M. Johan Pain « Moins d'attente aux feux rouges pour les piétons pour faciliter leurs déplacements » ; Réponse au postulat de Mme Sara Gnoni et consorts « Pour une journée des piétons dans certaines zones de la ville à intervalles réguliers » ».

16. Aspects financiers

16.1 Incidences sur le budget d'investissement

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

16.2 Incidences sur le budget de fonctionnement

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

17. Conclusions

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

Le Conseil communal de Lausanne,

vu le rapport-préavis N° 2021/04 de la Municipalité, du 14 janvier 2021 ;

où 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. Denis Corboz et consorts « De nouveaux destins pour nos places de parking » ;
2. d'adopter la réponse de la Municipalité au postulat de Mme Christine Goumaz et consorts « De l'espace dans nos rues pour déconfiner l'été » ;
3. d'adopter la réponse de la Municipalité au postulat de M. Manuel Donzé et consorts « Une rue Marterey 100 % piétonne » ;
4. d'adopter la réponse de la Municipalité à la pétition de Mme Anne Lise Noz et consorts « Marterey pour tous » ;
5. d'adopter la réponse de la Municipalité à la pétition de M. Denis Bochatay et consorts « Pour une rue Couchirard conviviale » ;
6. d'adopter la réponse de la Municipalité à la pétition des riverains de l'avenue Marc-Dufour (par Littoz-Monnet Annabelle et Urwyler Christoph) « Pour des mesures efficaces contre les nuisances du trafic routier » ;
7. d'adopter la réponse de la Municipalité au postulat de M. Valéry Beaud et consorts « Rééquilibrions les emprises sur le domaine public en faveur de la mobilité douce et de la convivialité » ;
8. d'adopter la réponse de la Municipalité au postulat de Mme Aude Billard et consorts « Aménagements routiers pour séparer mobilité piétonne, cycliste et automobile » ;
9. d'adopter la réponse de la Municipalité au postulat de M. Vincent Brayer et consorts « De la route à la rue ».

Au nom de la Municipalité

Le syndic
Grégoire Junod

Le secrétaire
Simon Affolter