

Rapport de la commission N° 88

Rapport-préavis N° 2020/05 Réponse à cinq postulats relatifs à la mobilité douce et aux transports publics

Postulat de M. Henri Klunge « Lausanne en marche »

Postulat de M. Johann Dupuis et consorts « Voies express vélo et rues cyclables »

Postulat de M. Johann Dupuis et consorts « Des aménagements pour la mobilité douce sur le pont Chauderon »

Postulat de M. Robert Joosten et consorts « Pour des bus de quartiers attractifs »

Postulat de M. Henri Klunge et consorts « En ville comme à la montagne, le mieux pour monter c'est le téléphérique ! »

Présidence : M. Daniel DUBAS

Membres de la commission : Mme Aude BILLARD, M. Vincent BRAYER, M. Claude CALAME (remplace M. CONSCIENCE), M. Denis CORBOZ (remplace M. TEUSCHER), Mme Anna CROLE-REES, Mme Anne-Françoise DECOLLOGNY (remplace M. THIERY), M. Jean-Blaise KALALA, M. Henri KLUNGE, M. Jean Luc MASSON, M. Pierre OBERSON, M. David RAEDLER

Membres excusés : M. Pierre CONSCIENCE, M. Joël TEUSCHER, M. Arnaud THIERY

Représentant-e-s de la Municipalité et de l'administration communale : Mme Florence GERMOND (Directrice des finances et de la mobilité), M. Patrick ETOURNAUD (Chef du Service des routes et de la mobilité)

Notes de séance : M. Ludovic SAULET (Service des routes et de la mobilité)

Lieu : Casino de Montbenon, salle des fêtes

Date : 2 juin 2020 de 16h30 à 17h35

Discussion générale

Les postulats portent sur de objets relativement distincts. Les membres de la commission valident le principe de traiter les cinq postulats séparément sans faire de débat général sur la politique de la mobilité.

Les nouveaux chiffres de l'observatoire lausannois de la mobilité sont sortis récemment, avec un peu de retard. Ils portent notamment sur les parts modales de transports, les nouvelles infrastructures et la fréquentation des différents modes de transport et témoignent des progrès réalisés ces dernières années.

Les membres de la commission sont globalement satisfaits de ce rapport-préavis. Certains relèvent que la réponse groupée a eu comme conséquence regrettable de répondre très tardivement à certains des postulats déposés.

Postulat de M. Henri Klunge « Lausanne en marche »

Plusieurs membres se déclarent satisfaits de la réponse municipale et félicitent la Municipalité pour les actions déjà entreprises. Dans la discussion, les remarques et questions suivantes sont soulevées :

- Le planning sur le projet global de signalétique n'est pas clair.

- La signalétique est aujourd'hui insuffisante et trop compliquée. L'idée d'une harmonisation de celle-ci serait souhaitable, tout comme une uniformisation de la signalétique pour les cyclistes et les piétons.
- Il serait utile d'avoir aussi une meilleure signalétique culturelle ou artistique. Les itinéraires pour les piétons avec les grandes directions hors des grands axes routiers devraient être mieux indiqués.
- De nouvelles zones piétonnes devraient être créées, et elles pourraient être recensées dans une application spécifique qui permettrait de mettre en valeur la cartographie de la ville.
- Des doutes persistent concernant l'utilité de la signalisation des hôtels à travers des panneaux, car les usages ont changé avec les nouveaux outils numériques.

La Municipalité indique que des panneaux d'impasses ont été déployés pour signaler les passages envisageables pour les piétons. En outre, la question des itinéraires piétons est effectivement un enjeu, que ce soit en termes de paysage, de volume de trafic ou encore de topographie. Le Bureau Stratégie et développement de l'Ouest lausannois (SDOL) travaille actuellement sur un projet d'itinéraires piétons et de jalonnement de ceux-ci, précisant que la Ville est intégrée à ce groupe et que le timing de réalisation se situe autour de 2021. Elle informe que Vaud Rando a planifié un grand tour de Lausanne de 18 km pour 2021, cet itinéraire étant cependant plutôt touristique. Concernant les indications touristiques, un projet piloté par la direction du Syndic, en collaboration avec Lausanne Tourisme, est en cours afin de rendre plus adéquate la signalisation de monuments et l'ensemble des intérêts touristiques. Par ailleurs un collaborateur du service des routes et de la mobilité participe au groupe de travail. Un projet d'application est en plus à l'étude.

Décision de la commission : La commission accepte la réponse au postulat de M. Klunge par 11 oui, 0 non, sans abstention.

Postulat de M. Johann Dupuis et consorts « Voies express vélo et rues cyclables »

Dans la discussion, les remarques et questions suivantes sont soulevées :

- Le postulat a été déposé en 2016, et il se pose donc la question de la vitesse de traitement par la Municipalité. La réponse fait référence à un projet pilote de l'Office fédéral des routes qui s'est achevé fin septembre 2017 déjà, et le postulat demandait que la Ville y participe.
- L'effort consenti pour la voie verte est à saluer.
- La réponse est focalisée sur la voie verte en cours de réalisation, alors que l'idée du postulat était justement de créer des axes qui combinent des tracés sur la chaussée pour les cycles, des pistes cyclables à proprement parler ainsi que des zones à partager avec les piétons.
- Il est important d'assurer une continuité du réseau pour cyclistes, quel que soit l'aménagement cyclable.
- Les critères de participation au projet pilote paraissent très stricts. Il se pose la question de savoir comment les villes qui participent à l'expérience pilote ont pu les remplir. Il n'était probablement pas demandé aux villes de remplir tous les critères.
- Des précisions sur la fonction du marquage rouge pour les cyclistes sont demandées.
- Il n'est pas clair à ce jour quels projets concrets la Municipalité veut mettre en place pour favoriser l'utilisation du vélo en cette période de post-Covid-19, notamment pour

éviter une surcharge des transports publics et une forte augmentation des transports individuels motorisés.

- Est-ce que d'autres voies vertes sont en projet, notamment une voie verte nord-sud ?
- Une information aux automobilistes serait judicieuse au vu de certains comportements, tels que le stationnement sur les pistes cyclables et de multiples négligences de l'espace voué aux mobilités douces.

La Municipalité explique que la Ville essaie désormais de séparer les voies vélos de la route par un décrochement, des potelets ou encore une séparation nette. La plupart des projets en cours de développement ou validés intègrent ce souhait d'offrir une sécurité accrue aux usagers. L'objectif est de le faire à chaque fois que cela est possible. Elle donne les exemples des futurs aménagements de Montétan ou encore de Bellefontaine dont le chantier est actuellement en cours d'exécution.

Le Canton de Vaud vient d'annoncer un plan de développement des pistes cyclables. Elle dévoile que la Ville va présenter prochainement son plan d'interventions légères, mais importantes, car augmentant considérablement le nombre de kilomètres cyclables à Lausanne. Concernant les rues cyclables, celles-ci seront légalisées en janvier 2021, car la législation a bien été modifiée pour mettre en place ce type d'aménagement. En ce qui concerne les bandes rouges, elle confirme la fonction indiquant un croisement avec des véhicules. Il peut effectivement exister des endroits où ce marquage est absent, et la Municipalité s'engage à faire vérifier cela.

Pour le moment, la voie verte nord-sud n'est pas planifiée, mais elle représente effectivement un enjeu. Concernant la continuité des itinéraires, la Municipalité reconnaît que le réseau lausannois témoigne de certaines faiblesses. A l'heure actuelle, la Ville a principalement travaillé par opportunité lorsque des chantiers offraient la possibilité d'aménager la chaussée dans ce sens. Elle estime que cette stratégie est adéquate sachant qu'au début des années 2000, quasiment aucune infrastructure n'existait pour les cycles. La Municipalité souhaite mettre en place des itinéraires sécurisés en direction du centre. Une politique plus volontariste est souhaitée afin d'atteindre ces objectifs.

Le Covid-19 offre des opportunités au niveau législatif dont la Ville souhaite profiter. Concernant le sujet des décrochements cyclables, la Municipalité explique que si on prenait la chaussée de profil, trois niveaux seraient distincts ; la chaussée, la bande cyclable et le trottoir. Les infrastructures ne seraient pas complètement rigides entre la chaussée et la bande cyclable, ceci afin de permettre une certaine fluidité en cas d'obstacle.

La Municipalité reconnaît en outre l'incohérence en ce qui concerne le pont Jurigoz et annonce avoir demandé que cela soit corrigé le matin même. Cet ouvrage fait partie du projet Léman 2030, dont un des enjeux est sa réfection complète. Les marquages rouges servent vraiment à rendre attentifs les automobilistes au fait qu'ils franchissent une piste cyclable et qu'ils ne refusent pas la priorité. L'objectif n'est pas de développer le marquage sur tout le réseau, au risque de constater une perte de valeur.

Décision de la commission : La commission accepte la réponse au postulat de M. Dupuis par 9 oui, 0 non, avec deux abstentions.
--

Postulat de M. Johann Dupuis et consorts « Des aménagements pour la mobilité douce sur le pont Chauderon »

Dans la discussion, la question suivante est posée :

- Est-ce que la piste cyclable sera séparée non seulement des piétons, mais aussi des voitures ?

La Municipalité indique que le projet n'est pas encore complètement arrêté. Ce projet est au centre des discussions, car lié à celui du barreau Vigie-Gonin, et se trouve en phase de la procédure d'approbation des plans. Une mise à l'enquête complémentaire va se dérouler prochainement pour la suppression de la rampe faisant partie du projet. Il pourrait également y avoir un impact sur le sens des circulations sur le pont. Cependant plusieurs variantes sont encore à l'étude concernant cette piste cyclable.

On se trouve effectivement dans la procédure du tram, cette dernière étant accompagnée de deux mesures d'accompagnements, celle qui concerne la suppression de la rampe et celle portant sur la suppression du tourner à gauche au carrefour Chauderon-sud qui permettrait d'apporter des améliorations sur le pont. Dans l'étude de réaménagement de l'ouvrage, une attention particulière a été portée au fait d'adapter la position de la bordure afin d'offrir une solution optimale aux piétons et aux cyclistes. A l'heure actuelle, l'idée serait plutôt d'élargir la zone piétonne et mettre une voie cyclable sur la route, tout en gardant une possibilité d'adaptation, cela étant toutefois dépendant de l'acceptation de la suppression du tourner à gauche.

Décision de la commission : La commission accepte la réponse au postulat de M. Klunge par 11 oui, 0 non, sans abstention.

Postulat de M. Robert Joosten et consorts « Pour des bus de quartiers attractifs »

Dans la discussion, les remarques et questions suivantes sont soulevées :

- La situation s'améliore lentement, mais sûrement pour les arrêts de bus.
- La création de voies réservées au bus passe en grande partie par la mise en sens unique automobile et la fermeture aux transports individuels motorisés de certaines rues.
- Est-ce que des projets de ligne de transports en commun périphériques sont actuellement en cours, sachant qu'aujourd'hui quasiment toutes les lignes passent par le centre ?

La Municipalité reconnaît le peu de lignes tangentielles et explique qu'avec l'arrivée du projet de la gare et des Axes forts de transports public urbains, les TL ont conscience qu'ils vont devoir revoir l'entier du réseau et se pencher sur ce type de réflexions. Pour le moment, nous en sommes au stade de la planification. Les projets cités (Jordils et Hermitage) sont réalisés. Elle souligne, tout en ayant conscience qu'il est toujours possible de mieux faire, que de nombreuses assises ont été installées aux abris de bus.

Décision de la commission : La commission accepte la réponse au postulat de M. Joosten par 11 oui, 0 non, sans abstention.
--

Postulat de M. Henri Klunge et consorts « En ville comme à la montagne, le mieux pour monter c'est le téléphérique ! »

Dans la discussion, les remarques et questions suivantes sont soulevées :

- Les transports aériens par câble ont une grande sensibilité aux vents forts, mais en général ce sont des moments assez brefs.
- Il est un peu regrettable de ne pas sentir un peu plus de volonté d'innovation concernant les modes de transport public.

- Au niveau des réticences, il y a l'aspect de l'esthétique, et l'urbanisme lausannois a déjà été assez malmené au siècle dernier.
- Les transports publics doivent être sur la chaussée existante. L'installation de voies propres pour les bus provoque une mutation du transport individuel motorisé, même si l'essentiel est l'accessibilité et l'intermodalité entre les modes de transport public. L'ajout d'un nouveau moyen de transport public ne serait pas opportun d'un point de vue technique.
- Au contraire, on constate une trop grande utilisation du sol en Suisse qu'un téléphérique pourrait éviter. Celui-ci passe justement là où il n'y a pas de route. Concernant le manque d'intermodalité, il n'y a pas autant de différence avec un transport par câble. Cela peut être plutôt agréable à voir (à l'instar de Lisbonne ou Barcelone) et faire partie de l'identité de la ville.
- L'idée générale de téléphérique est bonne, mais seulement sous condition de ne pas la traiter d'une façon dogmatique. Le choix du mode de transport public doit tout d'abord répondre à un problème de mobilité.

Décision de la commission : La commission accepte la réponse au postulat de M. Klunge par 10 oui, 0 non, avec une abstention.



Lausanne, le 26 octobre 2020

Daniel Dubas, rapporteur