



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 »

Rapport-préavis N° 2020 / 50

Lausanne, le 19 novembre 2020

Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs,

1. Résumé

Afin d'améliorer le confort des piétons, de favoriser la marche en ville et de fluidifier le trafic, la Municipalité a décidé d'optimiser la régulation de la signalisation lumineuse 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 piétons ;
- 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, (ce sont quelques 10% des installations qui ont été déjà supprimées depuis octobre 2018) ;
- améliorer le confort et la sécurité des piétons, en augmentant le nombre d'installations prolongeant la phase verte sur les traversées sensibles, de redistribuer le temps accordé aux différentes phases protégeant la traversée des piétons et de limiter le temps d'attente moyen maximal des piétons à 30 secondes.

Ce travail de mise à niveau a déjà débuté en lien avec les rénovations d'équipements et chantiers programmés, dans le cadre de projets de requalification de l'espace public ou en accompagnement du 30 km/h de nuit.

Enfin, considérant que la fermeture temporaire de tronçons de rue en faveur d'événements ponctuels renforce la convivialité dans l'espace-rue et vient en complément de sa politique de déploiement des zones modérées, la Municipalité restera très réceptive à l'égard des diverses demandes émises par la société civile.

La mise en place de ces mesures permet de répondre à cinq postulats relatifs à la gestion de la régulation du trafic.

2. Objet du rapport-préavis

Ce rapport-préavis présente les mesures prises par la Municipalité pour optimiser la régulation des flux piétonniers et routiers tout en renforçant la convivialité de l'espace public. Elles permettent d'améliorer le confort des piétons (optimisation de la durée des phases de traversée, diminution du temps d'attente aux feux rouges et fermetures ponctuelles à la circulation de certaines zones dans les quartiers) ainsi que la fluidifié du trafic (mise au clignotant de nuit et suppression de feux à certains carrefours) sans faire de concession quant à la sécurité des piétons les plus vulnérables.

Les mesures mises en place permettent de répondre aux postulats de M. Nicola di Giulio « Fluidifier le trafic en diminuant l'impact sonore et celui des polluants » et de M. Mathieu Maillard et consorts « Moins de feux rouges pour plus de fluidité », de Mme Françoise Longchamp « Étudier la possibilité de prolonger la phase verte pour les piétons », de M. Johan Pain « Moins d'attente aux feux rouges pour les piétons pour faciliter leurs déplacements » et de Mme Sara Gnoni et consorts « Pour une journée des piétons dans certaines zones de la ville à intervalles réguliers ».

3. Préambule

La Ville de Lausanne porte une attention particulière aux piétons depuis de nombreuses années. Ainsi un poste de délégué piétons a été créé, en lien avec le plan directeur communal de 1996 qui a défini les piétons comme la première catégorie privilégiée d'usagers dans l'espace public. Les surfaces de zones modérées (zone 30, zone de rencontre, zone piétonne) ont augmenté de manière significative cette dernière décennie et de nombreux aménagements ont été créés afin d'améliorer le confort et la sécurité des piétons dans l'espace public (trottoirs continus, augmentation des temps « vert » pour les piétons aux carrefours à feux, sécurisation de certains passages piétons, campagne annuelle de poses de bancs, etc.).

La stratégie lausannoise de gestion du trafic se base sur le plan directeur communal (PDCom), en cours de révision, qui définit un concept de contrôle d'accès à l'agglomération, au niveau des jonctions autoroutières et des écrans de protection du centre-ville ; elle s'appuie également sur des carrefours coordonnés en certains secteurs stratégiques ainsi que sur des carrefours isolés, ce qui permet de canaliser le trafic sur les axes du réseau principal et d'offrir les priorités adéquates aux modes de déplacements durables.

La signalisation lumineuse doit répondre à de multiples objectifs : sécuriser et prendre en compte les usagers vulnérables, gérer les axes structurants, prioriser les transports en commun, maîtriser le trafic. La régulation mise en place résulte donc souvent d'un compromis visant à satisfaire au mieux des objectifs souvent antagonistes de coordination du trafic avec le besoin de la mobilité durable (piétons, cyclistes et transports publics).

La Ville de Lausanne gérait initialement 98 installations et actuellement ce nombre a été ramené à 89 à fin 2020 (9 installations supprimées après un réaménagement local de l'espace public). Chacune d'entre elles joue un rôle dans la stratégie de régulation qui va, de la gestion d'un simple passage pour piétons avec un seul programme, à celle de carrefours complexes, comme celui de la route de Berne qui est soumis à un fort flux de trafic et s'appuie sur quatre programmes différents capables de s'adapter aux variations de la demande.

4. Optimisation des stratégies de régulation des carrefours

Afin de tenir compte de l'évolution des lois et normes en matière de signalisation lumineuse, des dernières évolutions technologiques, des attentes de la société ainsi que des interrogations légitimes sur le fonctionnement des feux, la Municipalité a été décidée d'optimiser et d'actualiser les stratégies de régulation en place. Dans le but de préciser ladite stratégie, un audit technique a été mandaté auprès d'un bureau spécialisé dans le domaine du trafic. Plusieurs thématiques ont été abordées dans l'audit comme l'opportunité du maintien ou non des feux, de la mise au clignotant la nuit ou d'un fonctionnement des feux plus favorable aux piétons.

La démarche s'est déroulée durant le premier semestre 2018 ; elle a consisté à examiner la situation actuelle, à questionner un panel d'acteurs de la profession, à établir des méthodologies pour déterminer la compatibilité des carrefours face aux mesures et objectifs visés et enfin à formuler des recommandations cibles.

4.1 Mise au clignotant

La mise au clignotant des feux la nuit est déjà en place dans d'autres villes de Suisse (comme par exemple à Genève et à Bâle) et s'avère efficace pour fluidifier le trafic et réduire le bruit. Cette mesure est complémentaire avec le 30 km/h de nuit en vue de l'amélioration de la qualité de vie des lausannois et lausannoises et notamment de leur sommeil. L'audit technique susmentionné a permis de retenir des critères d'analyse spécifiques (les vitesses autorisées, les conditions de visibilité, l'absence de pôle attractif nocturne, la longueur des traversées piétonnes, l'absence de transports publics). Cette expertise a également permis la mise en place d'une méthodologie d'analyse afin d'identifier les installations qui peuvent, en coordination avec les transports publics lausannois, et en l'état, être mises au clignotant la nuit. Pour chaque installation retenue, trois possibilités sont proposées :

- clignotant de 22h à 6h ;
- clignotant avec un horaire réduit de minuit à 6h afin de ne pas impacter les transports publics ;
- maintenir un fonctionnement classique permanent.

Après une période de mise au clignotant de plusieurs installations, durant le confinement, liée à la crise du Covid-19, la Municipalité a décidé de débiter la mise au clignotant nocturne sur 19 installations dès le 22 juin dernier. L'objectif est de pouvoir habituer les usagers au changement, tout en s'assurant que les conditions de sécurité optimales soient réunies. Un monitoring est fait avec les différents partenaires du projet que sont les TI ou le Corps de police pour adapter, au besoin le fonctionnement. Une seconde étape est prévue par la Municipalité à la mise en œuvre du 30 km/h de nuit avec environ 30 installations supplémentaires mises au clignotant. Cette augmentation est liée à l'amélioration considérable des conditions de visibilité avec une réduction de la vitesse de circulation de 50 à 30 km/h. Compte tenu de l'opposition en cours de traitement sur ce dernier dossier, la seconde étape est dépendante du jugement de la Cour de droit administratif et public du Tribunal cantonal (CDAP). Elle sera mise en place au plus tôt au premier semestre 2021.

4.2 Suppression d'installations de signalisation lumineuse

La question du maintien ou non des feux est plus délicate à évaluer car les normes suisses des professionnels de la route (VSS) n'abordent pas les questions relatives à la suppression des feux mais proposent, à contrario, une démarche permettant de justifier leur présence. Partant de ce constat, les experts ont donc défini des critères déterminants permettant de juger de la pertinence, voire de la nécessité de conserver des feux à un carrefour. Ces critères vont des conditions de visibilité à la longueur des traversées piétonnes, en passant par la présence d'usagers vulnérables (école, hôpital, EMS), des vitesses autorisées, de la présence de transports publics ou encore du rôle du carrefour dans la stratégie d'accessibilité urbaine, comme par exemple un contrôle d'accès (carrefours de la route de Berne). De plus, un processus permettant d'identifier les carrefours lausannois candidats à cette suppression de feu et qui nécessitent d'être adaptés par un réaménagement léger de leur configuration a été développé.

Ainsi, la Municipalité informe de sa volonté de diminuer progressivement le nombre d'installations de signalisation lumineuse. Au niveau du planning, il ressort des conclusions de l'analyse que plus d'une vingtaine d'installations lumineuses pourraient être supprimées d'ici à 2023 dans le cadre des « campagnes annuelles d'espaces publics » des réaménagements locaux de faible ampleur financés par des crédits-cadres annuels.

En outre, une autre série d'un peu moins d'une quarantaine d'installations pourraient potentiellement se passer de feux avec des réaménagements plus conséquents en coordination avec des projets de requalifications d'espaces publics plus importants.

Enfin, il subsistera un socle de plus d'une trentaine d'installations qui devront être maintenues compte tenu : de l'importance stratégique en lien essentiellement avec les conditions de sécurité, la politique d'accessibilité de la Ville, les charges de trafic et la priorisation des transports publics.

Ainsi, à ce jour, ce sont déjà 9 installations qui ont fait l'objet d'un démantèlement (initialement 98 installations et actuellement 89).

4.3 Amélioration des traversées piétonnes

Le temps accordé à la traversée piétonne comprend trois phases : verte, jaune et rouge. La durée de la phase verte correspond à la période durant laquelle les piétons peuvent s'engager sur le passage ; elle est dimensionnée de manière à leur permettre de rejoindre, 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.

Les experts techniques ont comparé les durées utilisées pour régler les flux piétonniers à Lausanne avec les normes de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports (VSS), ainsi que celles utilisées par les autres villes suisses. Tout en constatant que toutes les durées appliquées à Lausanne sont supérieures aux valeurs fixées par les normes, les experts préconisent tout de même d'agir en faveur du confort des piétons en prolongeant de manière dynamique la phase verte sur les traversées sensibles (proximité des écoles, des centralités de quartier et des grands générateurs de flux piétons) en augmentant la part de temps de jaune et en limitant à 30 secondes le temps d'attente moyen maximal des piétons. De plus, certaines modifications en faveur des piétons nécessitent des interventions en profondeur des paramètres liés à la sécurité de l'installation occasionnant des coûts d'intervention non négligeables.

Afin de raccourcir la durée d'intervention sur l'ensemble des carrefours, un plan global a été négocié avec les fournisseurs (prolongement de la phase de vert et modification du temps de sécurité rouge et jaune). A la fin de cette année, 29 installations auront déjà été ainsi mises à jour au niveau des temps piétons. Nous prévoyons dans un délai d'une année (fin 2021), de mettre à jour le total des carrefours dont la technologie est suffisamment récente pour permettre ces adaptations en faveur du confort des piétons (30 installations supplémentaires). Le coût total de ces interventions peut être financièrement assumé par le préavis annuel spécifique du crédit-cadre dans son enveloppe dévolue à cet effet au Service des routes et de la mobilité pour un montant devisé à CHF 50'000.-. Quant au solde des installations qui n'auront pas pu subir cette intervention, parce qu'aujourd'hui d'une technologie trop ancienne, elles le seront soit dans le cadre d'une rénovation totale à venir à court moyen terme (Tram, BHNS, requalification des espaces publics) ou soit supprimées dans le cadre de la campagne de « dérégulation ».

5. Réponse au postulat de M. Nicola di Giulio « Fluidifier le trafic en diminuant l'impact sonore et celui des polluants »

5.1 Rappel du postulat

Déposé le 16 janvier 2018 et renvoyé directement à la Municipalité le 13 février 2018 pour étude et rapport, le postulat invite la Municipalité à étudier l'opportunité de mettre certaines installations de signalisation lumineuse en clignotant, entre 22h et 5h30, afin de fluidifier le trafic et de réduire les nuisances sonores et atmosphériques.

5.2 Réponse de la Municipalité

La Municipalité est d'avis que la mise au clignotant, de nuit, d'installations de signalisation lumineuse constitue une mesure efficace pour fluidifier le trafic et réduire le bruit et la pollution. Depuis le 22 juin dernier, un premier lot de 19 installations simples a été mis au clignotant de 22h à 6h.

Par ailleurs, il convient de relever que cette mesure associée au 30 km/h de nuit permettra de mettre au clignotant à terme plus d'une cinquantaine d'installations. L'association de ces deux mesures devrait permettre la réduction des bruits de pointe, événements ponctuels mais déterminants dans le caractère incommodant du bruit et son impact sur la qualité du sommeil. Cette stratégie d'assainissement du bruit routier est plus spécifiquement développée dans le rapport-préavis N° 2019/33. Toutefois, s'agissant de l'impact des mesures précitées sur la pollution de l'air, il ne semble pas y avoir, à ce jour, d'études concordantes sur le sujet, mais on peut raisonnablement penser que l'effet de la mesure pourrait être à priori bénéfique.

Enfin, la Municipalité a défini un plan d'action circonstancié dans le cadre du rapport-préavis N° 2018/26 consacré au déploiement du 30 km/h de nuit qui propose une mise en place progressive en appliquant la méthodologie développée accompagnée d'une campagne de communication ainsi que d'un monitoring.

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

6. Réponse au postulat de M. Mathieu Maillard et consorts « Moins de feux rouges pour plus de fluidité »

6.1 Rappel du postulat

Déposé le 23 juin 2017 et renvoyé directement à la Municipalité le 19 février 2019 pour étude et rapport, le postulat invite la Municipalité à étudier l'opportunité de supprimer des feux de signalisation lumineuse en se basant sur l'expérience acquise dans le cadre de la mise au clignotant des installations lors de chantiers et sur les pratiques genevoises.

6.2 Réponse de la Municipalité

La Municipalité attache une grande importance à l'aménagement d'espaces publics de qualité ainsi qu'à la sécurité des différents usagers et retient à chaque fois l'aménagement le mieux adapté au contexte local, accompagné ou non de feux de signalisation. Ainsi, comme annoncé précédemment, des feux ont déjà été supprimés dans le cadre de réaménagements de carrefours ou d'axes, comme par exemple aux carrefours Ruchonnet – Savoie, Mon-Repos – Avant-Poste ou aux passages pour piétons Prilly – Dumur, Montoie – Collège, Belle-Fontaine – Toises ou Plaines-du-Loup – Vélodrome.

Estimant que la suppression d'une partie des installations de signalisation lumineuses permet d'améliorer la convivialité des espaces publics, la Municipalité, comme annoncé précédemment, a déjà mis en application la nouvelle méthodologie développée à cet effet sur ses installations permettant d'identifier les sites éligibles. Ainsi, c'est plus d'une vingtaine d'installations de signalisation lumineuses qui pourraient être supprimées d'ici à 2023 en effectuant un réaménagement local (neuf l'ont déjà été à fin 2020). Par ailleurs, un peu moins d'une quarantaine d'installations pourraient potentiellement se passer de feux avec des projets de requalification plus importants.

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

7. Réponse au postulat de Mme Françoise Longchamp « Étudier la possibilité de prolonger la phase verte pour les piétons »

7.1 Rappel du postulat

Déposé le 3 octobre 2017 et renvoyé directement à la Municipalité le 31 octobre 2017 pour étude et rapport, le postulat demande à la Municipalité d'étudier l'opportunité de prolonger la phase verte afin de permettre à tous les usagers, dont les plus fragilisés, de traverser en toute sécurité.

7.2 Réponse de la Municipalité

Afin d'améliorer le confort et la sécurité des piétons et de favoriser la marche en ville, la Municipalité a décidé de suivre les recommandations émises par les experts et de mettre progressivement en place les mesures suivantes :

- augmentation du nombre de traversées équipées de dispositifs permettant de prolonger la phase verte sur les traversées sensibles, sises principalement à proximité des écoles, ces systèmes étant munis d'une caméra de détection permettant de prolonger la durée du vert piétons et ;
- augmentation de la phase jaune piétons afin de renforcer le sentiment de sécurité.

Cette adaptation se fait déjà de manière volontariste avec 29 installations traitées à ce jour et 30 installations supplémentaires mises à jour d'ici fin 2021. Pour ces modifications d'installations, il est prévu une enveloppe de CHF 50'000.- sur le crédit-cadre du Service des routes et de la mobilité.

La Municipalité estime avoir ainsi répondu favorablement à la demande de la postulante.

8. Réponse au postulat de M. Johan Pain « Moins d'attente aux feux rouges pour les piétons pour faciliter leurs déplacements »

8.1 Rappel du postulat

Déposé le 16 janvier 2018 et renvoyé directement à la Municipalité le 13 février 2018 pour étude et rapport, le postulat invite la Municipalité à contrôler la conformité des réglages des feux de signalisation et à diminuer le temps d'attente des piétons afin de favoriser leurs déplacements.

8.2 Réponse de la Municipalité

La Municipalité réaffirme sa volonté de favoriser le développement de la marche à pied, en réduisant notamment le temps d'attente des piétons aux feux et en augmentant leur confort. La Ville de Lausanne compte par ailleurs déjà plusieurs traversées piétonnes qui offrent une phase piétonne rapide, car équipées de feux qui ne tiennent pas compte des mouvements « voiture ».

Les résultats de l'audit ont montré que le temps d'attente moyen des traversées piétonnes à Lausanne est globalement bon, mais que le temps d'attente maximal sur certains aménagements pouvait se révéler long, en raison de la complexité des carrefours, des principes de régulation en place (coordination entre carrefours ou priorisation des transports publics) ou de la succession de plusieurs passages régulés sur une courte distance. La Municipalité a décidé de :

- fixer comme objectif un temps d'attente moyen maximal de 30 secondes ;
- limiter le temps d'attente maximal à 80 secondes ;

- optimiser le temps de franchissement sur certains itinéraires empruntant des traversées successives.

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

9. Réponse au postulat de Madame Sara Gnoni et consorts « Pour une journée des piétons dans certaines zones de la ville à intervalles réguliers »

9.1 Rappel du postulat

Déposé le 13 février 2018 et renvoyé directement à la Municipalité le 27 mars 2018 pour étude et rapport, le postulat invite la Municipalité à étudier l'opportunité de fermer régulièrement certains tronçons de rues de la ville aux véhicules ou d'établir une procédure facilitée de fermeture ponctuelle de tronçons de rues, en fonction de la demande de groupes d'intérêts.

9.2 Réponse de la Municipalité

La Municipalité est d'avis que la fermeture temporaire de rues apporte, l'espace d'un instant, un autre rapport à la rue pour les habitants ; cette mesure complète les actions prévues dans le préavis Rues vivantes¹, adopté par votre Conseil en 2018 et qui lui permet de poursuivre sa politique de déploiement des zones modérées (zones 30 km/h et zones de rencontre) et de favoriser une meilleure convivialité dans l'espace-rue tout en développant un climat apaisé dans la majorité des rues lausannoises.

La société civile fait régulièrement appel à la fermeture temporaire de tronçons de rues à la circulation tout au long de l'année, en périphérie comme au centre-ville. Cette mesure permet d'organiser de nombreux événements ponctuels comme les vide-greniers, les fêtes de quartier, les manifestations culturelles ou sportives. Chaque demande fait l'objet d'une analyse qui permet d'en estimer l'impact sur la circulation de transit et aboutit généralement à la délivrance d'une autorisation (quartier des Fleurettes, quartier du Maupas, quartier de Chailly, etc.), vu que la fermeture s'opère généralement sur des axes de faible transit, sis à l'intérieur des quartiers. Il peut cependant arriver que la Ville ne soit pas en mesure d'entrer en matière, notamment lorsque la demande porte sur un axe principal de circulation, qui exige la difficile mise en place d'une déviation de la circulation, générant des reports de trafic importants dans les quartiers. Cette procédure est la même que celle pour les autres manifestations. Elle est cependant facilitée dans le sens où la Municipalité donne la gratuité pour l'usage du domaine public et les diverses prestations communales, sauf l'électricité, l'eau et les taxes sur l'élimination des déchets.

La Municipalité est favorable à la fermeture ponctuelle de tronçons de rues et reste très réceptive aux demandes émises par la société civile. Dans leur grande majorité, ces demandes de fermetures temporaires de chaussées sont acceptées, après accord de la Municipalité (quartier des Fleurettes, du Maupas, de Chailly, etc.).

Fer de lance de ces journées sans voiture, la traditionnelle journée du 22 septembre (journée des quartiers) fait à présent partie d'une initiative plus large appelée « Semaine européenne de la mobilité » qui a lieu annuellement du 16 au 22 septembre. A travers un programme riche et en lien direct avec l'actualité municipale et le programme politique, l'objectif est de rendre le message plus lisible auprès des usagers sur une période ainsi étendue, de leur offrir un moyen de se réappropriier l'espace public. Cet événement, reconduit chaque année, mobilise plusieurs services de l'administration, et propose une approche et une logistique optimisées au service de la population.

Enfin, il est intéressant de préciser que de nombreuses mesures ont été prises, en lien avec la crise sanitaire du Covid-19, visant à favoriser, d'une part, le transfert modal vers une mobilité douce par des actions fortes en faveur des cyclistes et, d'autre part, le respect des mesures sanitaires pour les piétons dans les établissements publics par la création et/ou l'extension des terrasses sur le domaine public. Ainsi, ce sont plus de 500 places de parc qui vont être progressivement supprimées pour permettre l'aménagement de quelque 7,5 km de pistes cyclables, l'agrandissement et/ou la création d'une

¹ Préavis N° 2018/11 « Rues vivantes - Aménagements urbains, valorisation des espaces publics et modération du trafic - Demande de crédits d'études et de réalisation ».

cinquantaine de terrasses, ainsi que l'extension de zones modérées. Ces mesures temporaires devront faire l'objet d'une publication à posteriori dans la Feuille des avis officiels du Canton afin d'être pérennisées légalement. Par ailleurs, plusieurs fermetures de rue ponctuelles, en lien avec la crise sanitaire actuelle, à la demande d'associations de quartier ont lieu principalement les week-ends des mois de juillet et août. A titre d'exemple, on peut citer les cas des quais d'Ouchy et de Belgique, de l'avenue de Montchoisi, du chemin de Chandieu, de la rue du Vallon, etc.

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

10. Cohérence avec le développement durable

Le réaménagement de certains carrefours ou d'axes au profit de la mobilité douce, notamment des déplacements piétonniers, est au cœur du dispositif de mobilité. Le présent rapport-préavis, qui vise à améliorer la sécurité et le confort des piétons, notamment des plus vulnérables, à rendre la marche en ville plus attractive et à fluidifier le trafic par l'optimisation de la régulation de la signalisation lumineuse, s'inscrit parfaitement dans la continuité de la politique de développement durable défendue par la Ville.

La mise au clignotant de certains carrefours la nuit et la suppression de certaines installations de signalisation lumineuse, permettront d'améliorer la fluidité du trafic et donc d'avoir un effet positif sur l'environnement tout en améliorant la sécurité des piétons et la convivialité des quartiers.

Une politique favorable à la fermeture temporaire de tronçons de rue en faveur d'événements ponctuels permet de renforcer la convivialité dans l'espace-rue.

Toutes ces mesures participent à la diminution du bruit, de la pollution de l'air et des accidents et contribuent à l'augmentation de la qualité de vie de la population et à l'amélioration de sa santé.

11. Impact sur l'accessibilité pour les personnes en situation de handicap

Ce rapport-préavis ne vise pas l'amélioration de l'accessibilité des personnes en situation de handicap. Néanmoins, on peut souligner que le réaménagement de certains carrefours ou d'axes au profit de la mobilité douce facilite l'accessibilité des zones concernées, pour les personnes en situation de handicap.

12. Aspects financiers

12.1 Incidences sur le budget d'investissement

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

12.2 Incidences sur le budget de fonctionnement

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

13. 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° 2020/50 de la Municipalité, du 19 novembre 2020 ;

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. Nicola di Giulio « Fluidifier le trafic en diminuant l'impact sonore et celui des polluants » ;
2. d'adopter la réponse de la Municipalité au postulat de M. Mathieu Maillard et consorts « Moins de feux rouges pour plus de fluidité » ;
3. d'adopter la réponse de la Municipalité au postulat de Mme Françoise Longchamp « Étudier la possibilité de prolonger la phase verte pour les piétons » ;
4. d'adopter la réponse de la Municipalité au postulat de M. Johan Pain « Moins d'attente aux feux rouges pour les piétons pour faciliter leurs déplacements » ;
5. d'adopter la réponse de la Municipalité au postulat de Mme Sara Gnoni et consorts « Pour une journée des piétons dans certaines zones de la ville à intervalles réguliers ».

Au nom de la Municipalité

Le syndic
Grégoire Junod

Le secrétaire
Simon Affolter