

Initiative : Interpellation

Titre : Quelle stratégie pour un réseau cyclable sûr, attractif et pacifiant à l'échelle de la Ville ?

Initiant.e.s : Feryel Kilani et Olivier Thorens, les Vert.e.s

Depuis plusieurs années, la Ville de Lausanne a mis en place un ensemble de mesures visant à développer les aménagements cyclables et à modérer le trafic motorisé, afin de faciliter les déplacements à vélo et d'en améliorer la sécurité. Parallèlement, la Ville s'emploie à renforcer et à améliorer continuellement l'offre de transports publics. Ces actions s'inscrivent dans l'engagement à saluer de la Municipalité de mener une politique ambitieuse en faveur de la mobilité durable.

Ces efforts portent leurs fruits : la pratique du vélo à Lausanne est en nette augmentation. Les comptages réalisés sur le territoire communal ont montré une hausse de 15,3 % du trafic cycliste journalier en cinq lieux clés de la ville entre 2021 et 2023, et les vélos à assistance électrique représentent désormais plus de la moitié des vélos observés en circulation. Par ailleurs, la part modale du vélo à Lausanne est passée de 1,7 % en 2015 à environ 4,3 % en 2021, confirmant une évolution structurelle des pratiques de mobilité¹.

Toutefois, cette évolution positive s'accompagne de tensions croissantes dans l'espace public. Le processus en cours de redistribution de l'espace routier, visant à accorder une place plus importante aux modes de déplacement alternatifs à la voiture, génère aujourd'hui de nombreux conflits d'usage entre voitures, bus, cyclistes et piétons.

Malgré l'augmentation du nombre de cyclistes, ceux-ci disposent encore trop rarement d'espaces de circulation continus et clairement réservés. Le réseau cyclable lausannois demeure fragmenté et fréquemment interrompu, contraignant les cyclistes, soit à s'exposer au trafic motorisé, soit à se rabattre sur les trottoirs, au détriment des piétons. Aussi, la plupart des carrefours représentent un point d'insécurité marqué pour les cyclistes en raison du manque d'aménagement adéquat.

La vulnérabilité des cyclistes est confirmée par le nombre d'accidents les impliquant. À l'échelle européenne, le vélo est le seul mode de transport dont le nombre d'accidents mortels n'a pas diminué depuis les années 2010. En Suisse, les accidents impliquant des cyclistes ont augmenté d'environ 50 % au cours des dix dernières années, une évolution largement liée à la hausse de la pratique du vélo et à l'insuffisance des infrastructures dédiées. À ce jour, seuls les Pays-Bas et le Danemark ont réussi à inverser cette tendance grâce à des investissements structurels importants dans des réseaux cyclables continus et sécurisés². L'insécurité et le sentiment d'insécurité des cyclistes représentent un frein important à l'adoption du vélo par une plus large part de la population et dès lors à l'objectif du Plan climat d'un taux de déplacement à vélo de 15 % en 2030. De plus, les tensions liées au partage de l'espace public se répercutent également sur les piétons. En l'absence d'itinéraires cyclables continus et sécurisés, certains cyclistes privilégient des parcours perçus comme plus directs et plus sûrs, ce qui peut les amener à

¹ Ville de Lausanne / Observatoire de la mobilité lausannoise, Indicateurs de suivi de la mobilité 2024, 10e édition.

² <https://www.pro-velo.ch/fr/pro-velo/actualites/article/unfallstatistik-muss-umfassender-werden>

circuler sur les trottoirs. Parallèlement, il existe aussi des comportements cyclistes inadaptés, tels que l'inattention, la distraction ou le non-respect des règles de circulation routière. Ces pratiques contribuent à un sentiment croissant d'insécurité et de gêne chez les piétons, et alimentent les tensions dans l'espace public, même si les accidents entre cyclistes et piétons demeurent statistiquement rares.

La priorité est de poursuivre les efforts pour établir un réseau cyclable continu, lisible et sécurisé, comprenant davantage de voies propres et sans interruptions d'itinéraires, ce qui permettra d'éviter des conflits d'usages, en particulier avec les piétons.

À cet égard, l'élaboration d'un plan de réseau cyclable structurant à l'échelle de la ville apparaît indispensable. Ce plan doit permettre de créer des infrastructures sécurisées et continues, bien connectées entre elles, tout en veillant à ne pas compromettre la sécurité des piétons. Les surfaces partagées doivent rester exceptionnelles et conçues pour limiter les conflits. Le réseau doit être dense, agréable et adapté à un usage quotidien, avec des liaisons rapides et sûres, en tenant compte des points problématiques ou dangereux. Enfin, bien que la ville ait déployé d'importantes mesures ces dernières années pour augmenter le nombre de places de stationnement pour les vélos et améliorer leur qualité, notamment avec les nouvelles vélobox mises en place, le manque de places au centre-ville, notamment pour les vélos en libre-service ou les vélos cargo qui entrent en conflit avec les autres vélos peuvent encore constituer un frein au développement du vélo. Une meilleure coordination et un suivi sont nécessaires.

Les mesures précitées sont inscrites dans le plan directeur communal (PDCom) adopté par notre conseil en 2022 et approuvé par le conseil d'État en décembre 2024. Aussi, le préavis n° 2023/26 « Mobilité durable I » a été adopté par notre conseil, avec un crédit accordé de CHF 13'000'000 pour la période 2023-2026, pour financer la mobilité active et apaisée. Cela comprend notamment l'étude de la future hiérarchie du réseau cyclable, en misant notamment sur la réalisation de deux axes vélos supplémentaires selon des standards de qualité élevée. Le préavis prévoit également de doter un itinéraire vélo d'une piste cyclable séparée.

Ces éléments amènent les questions suivantes :

1. Existe-t-il actuellement une hiérarchie du réseau cyclable à l'échelle de la ville, et quand et comment a-t-elle été élaborée ?
2. Quelle est la future hiérarchie du réseau cyclable telle qu'étudiée en lien avec le préavis « Mobilité durable I », comment a-t-elle été élaborée, et quel est le calendrier de sa mise en oeuvre ?
3. Dans le cadre de cette future hiérarchie du réseau cyclable, quels sont les critères retenus pour garantir la continuité et la sécurité des itinéraires cyclables ?
4. Quelles actions sont envisagées pour renforcer le maillage et combler les lacunes du réseau existant et quel est le calendrier ?
5. La Municipalité planifie-t-elle des rues cyclables et voies express vélos ? Si oui, des itinéraires ont-ils déjà été définis et avec quel calendrier de mise en oeuvre ? Si non, pour quels motifs ?
6. Concernant la voie verte d'agglomération, est-il prévu une séparation claire de la circulation des vélos et des piétons sur l'ensemble du tracé ? Si oui, comment la Municipalité entend-elle s'y prendre pour les secteurs plus étroits ? Dans le cas contraire, comment la Municipalité envisage-t-elle une cohabitation sécurisée et pacifique entre les différentes mobilités ?

7. Quels sont les critères pour réaliser des pistes cyclables (séparées du trafic et sécuritaires) plutôt que des simples bandes cyclables ?
8. La Municipalité a-t-elle une stratégie pour transformer les bandes cyclables existantes en pistes cyclables ? Si oui, avec quels critères, dans quelle proportion et dans quels délais ? Si non, pour quels motifs ?
9. La Municipalité entend-elle mettre en place des boucles de détection au sol pour les vélos en amont des carrefours pour fluidifier leur circulation, et notamment coordonner plusieurs carrefours successifs pour créer des « ondes vertes » pour vélos ? Si oui, sur quels tronçons et dans quel délai ? Si non, pour quels motifs ?
10. Quels critères déterminent l'usage de revêtement de couleur distinct sur les itinéraires cyclables ? L'usage de ce type de revêtement est-il amené à s'étendre pour éviter les conflits entre différents types de mobilité ? Existe-il des revêtements dont la dégradation n'est pas polluante (pas de microplastiques ou autre composés chimiques) ?
11. La Municipalité entend-elle renforcer la sécurisation des carrefours et ronds-points pour les cyclistes, notamment par l'installation de pistes cyclables séparées, l'installation de « gué vélo », ou d'autres aménagements ? Si oui, avec quelle stratégie et quel calendrier ? Si non, pour quels motifs ?
12. La Municipalité peut-elle présenter sa stratégie pour un stationnement vélo sûr, attractif et en suffisance, en particulier au centre-ville et aux abords des arrêts de transports publics en ce qui concerne les vélos cargos, les vélobox et les vélos en libre service ?
13. La Municipalité entend-elle recourir davantage à des stationnements couverts, plus attractifs ? Si oui, avec quelle stratégie ? Si non, pour quels motifs ?
14. Quels sont les moyens pour permettre de communiquer sur les itinéraires cyclables à privilégier en ville ? Une application est-elle envisagée pour permettre aux cyclistes d'optimiser leurs trajets ?
15. De manière générale, les associations promouvant la mobilité cyclable (notamment l'association transport et environnement, Pro Vélo) sont-elles consultées sur la stratégie vélo ? Si oui, de quelle manière et à quelle fréquence ? Dans le cas contraire, pour quelles raisons ?

Feryel Kilani



Olivier Thoreas





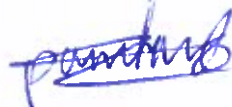
Romane Benvenuti



Marlyse Audergan



Ilias Panchard



Pinca Morand

