

le mise en (travaux)  
mopre le 20.12.21/2021

Gwennaël Bolomey  
Av. Louis-Vulliemin 32  
1005 Lausanne

Lausanne, le 20 décembre 2021

Ariane Miéville Garcia  
Rte du Signal 16  
1018 Lausanne

Conseil communal de Lausanne  
Secrétariat  
Place de la Palud 2  
1003 Lausanne

### Dépôt d'une pétition à l'attention du Conseil communal

Mesdames, Messieurs,

Veillez trouver ci-joint une pétition, signée par **204** personnes en faveur de la modération du trafic et de la limitation de la vitesse des véhicules à 30 km/h à l'avenue Louis-Vulliemin et à la route du Signal à Lausanne.

Cette pétition est accompagnée d'un argumentaire qui précise les problèmes structurels et d'usage rencontrés dans ces deux rues. Nos principaux objectifs sont l'amélioration de la qualité de la vie des riverains et la sécurité des usagers et usagères.

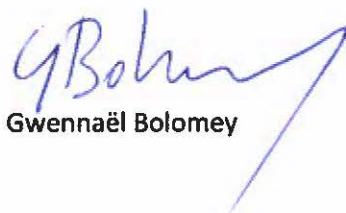
Notre démarche est aussi motivée par l'enthousiasme suscité par le passage en zone modérée de la route du Pavement sud en 2023 et par la crainte de voir le trafic routier se reporter sur nos deux rues adjacentes. Ainsi nous souhaitons que la modération du trafic à l'avenue Louis-Vulliemin et à la route du Signal soit également réalisée en 2023.

Vous pouvez contacter les deux signataires par courrier électronique.

[gwenbolomey@gmail.com](mailto:gwenbolomey@gmail.com)

[arianemieville@bluewin.ch](mailto:arianemieville@bluewin.ch)

En vous remerciant par avance pour votre attention, nous vous prions d'agréer, Mesdames, Messieurs, nos salutations distinguées.

  
Gwennaël Bolomey

  
Ariane Miéville Garcia

**Annexes** : listes de pétition et argumentaire

**Pour la modération du trafic à l'avenue Louis-Vulliemin et à la route du Signal**  
**Pour des rues plus sûres, moins bruyantes et plus conviviales**  
**Pour une limitation de la vitesse des véhicules à 30 km/h**

Nous sollicitons une prise de position du Conseil communal et de la Municipalité de Lausanne quant à la problématique du trafic routier sur les deux rues mentionnées en titre. Nous estimons que les conditions de circulation actuelles ne sont pas appropriées et provoquent, d'une part des nuisances sonores importantes, et d'autre part mettent en danger aussi bien les habitant.es du quartier que les usagers et usagères de la route et des trottoirs.

L'axe routier Vulliemin-Signal est quotidiennement emprunté par des pendulaires qui y ont trouvé un moyen d'éviter les feux rouges existants sur les grandes artères, en direction de la route de Berne ou du Mont-sur-Lausanne. Ainsi, il constitue une brèche dans l'arsenal des dispositifs mis en œuvre par la Ville pour réduire le trafic automobile, favoriser les transports publics et la mobilité douce.

En effet, depuis le pont Bessières, en passant par la rue Pierre-Viret, l'avenue de l'Université, la rue de la Barre, l'avenue Louis-Vulliemin et la route du Signal, on ne rencontre pas le moindre feu rouge avant de sortir de la forêt de Sauvabelin. Cet itinéraire est massivement emprunté, notamment en fin de journée. La traversée de la chaussée est difficile à l'heure de pointe.

Jusqu'à récemment, du fait de sa déclivité, cet axe était réservé aux cyclistes aguerris à la montée. Depuis l'arrivée des cycles électriques, sa fréquentation par les cyclistes a littéralement explosé, avec une augmentation des risques qui en découlent.

Dans ce contexte, nous avons appris avec enthousiasme que la route du Pavement sud fait partie des nouvelles zones modérées prévues d'ici 2023. Pour éviter un report du trafic sur les rues adjacentes, ainsi que pour renforcer la qualité de vie des riverain.es et la sécurité des usagers et usagères, nous demandons à la Ville la modération du trafic à 30 km/heure aussi à l'avenue Louis-Vulliemin et à la route du Signal.

### **Avenue Louis-Vulliemin**

Cette rue étroite et sinueuse a subi une importante évolution routière au cours du temps. D'abord à circulation à double sens, elle est devenue à sens unique avec exception de double sens pour les taxis, pour finir par devenir à sens unique à la montée pour les automobilistes avec une piste cyclable à la descente signalée visuellement, mais non séparée du trafic.

C'est une rue très particulière coincée entre des falaises de molasse et les bâtiments. Elle a la spécificité d'avoir une pente raide et de nombreux virages (y compris un virage « à tête d'épingle ») rendant la visibilité faible sur certaines parties du parcours. La largeur de l'avenue est fluctuante, mais très réduite sur certains tronçons. Elle comprend trois axes : le sens unique montant qui réunit bus, voitures, cycles et trottinettes électriques, la piste cyclable descendante, ainsi qu'un trottoir dont la largeur est insuffisante.

Les contraintes et problèmes structurels principaux sont les suivants :

- L'étroitesse générale de l'avenue.
- L'étroitesse des trottoirs.

- La non-séparation du trafic routier montant de la piste cyclable descendante.
- L'impossibilité pour les automobilistes – sur certains tronçons – de dépasser les cyclistes en respectant la distance de 1,5 mètre recommandée sans circuler sur la piste cyclable descendante.
- La réflexion du bruit par les parois de molasse sur les immeubles d'habitation.
- La déclivité de la pente et les virages nombreux qui engendrent des bruits d'accélération importants.

Les problèmes d'usage suivant sont observés :

- De par les courbes du tracé, une proportion conséquente d'automobilistes coupent les virages et circulent partiellement sur la bande blanche et sur la piste cyclable descendante.
- La majorité des véhicules motorisés dépassent les cyclistes montants et pour ce faire roulent proche des cyclistes (moins de 1,5 m) et/ou les dépassent en roulant sur la piste cyclable descendante.
- Les cyclistes descendent l'avenue à vitesse élevée.
- Les bus TL (n°16) circulent sur le tronçon et sont obligés d'empiéter, voire d'obstruer, la piste cyclable dans le virage « à tête d'épingle » de l'avenue.
- Des cyclistes, trottinette, fauteuils roulants électriques utilisent parfois la piste cyclable en montant (ils roulent à contresens).
- Il n'est pas rare d'observer des voitures descendant la route à contresens.
- Des objets (principalement des containers poubelles), ainsi que des véhicules en stationnement encombrant et obstruent fréquemment le trottoir. Les piétons, particulièrement les parents avec poussette doivent descendre du trottoir et marcher sur la route, et ce notamment dans des virages à faible visibilité.
- Pour dépasser des véhicules stationnés, les voitures et bus doivent empiéter sur la piste cyclable descendante.

Des accidents se sont déjà produits, notamment un choc frontal entre un cycliste (sur la piste cyclable) et le bus TL empiétant sur celle-ci. De plus, tous les habitant.es, usagers et usagères de l'avenue peuvent témoigner de situations lors desquelles des accidents ont été évités de justesse.

Le passage en zone 30 permettra de diminuer une partie des dangers et des nuisances sonores. En roulant à une vitesse maximale proche d'une majorité des cyclistes (20-25 km/h), les dépassements et tous les dangers qui en découlent seront réduits.

Cette mesure est d'autant plus importante que de nombreuses familles avec enfants empruntent la rue, aussi bien à pied, en trottinette, en vélo, en vélo-cargo, etc.

### **Route du Signal**

Cette rue en pente raide se divise en deux parties : le bas rectiligne et étroit et le haut constitué d'un long virage où la rue s'élargit pour déboucher sur la place du Signal. Le caractère de « rampe ascensionnelle » de la partie rectiligne de la rue a récemment été freiné (mais pas supprimé) par un aménagement (trottoir en courbe), juste après l'arrêt de bus Hermitage. Ce trottoir permet de rejoindre le Tribunal cantonal, mais il s'interrompt ensuite, pour ne réapparaître que beaucoup plus haut, après l'entrée du Signal 18-20, juste avant l'arrêt de bus Lisière.

Un trottoir existe sur la partie gauche (à la montée), mais sur la première moitié de la rue, il est très étroit, ce qui ne permet pas le croisement des personnes qui l'empruntent.

Sur le haut de la rue (à partir du chemin de la Lisière) un chemin pour piétons « cyclistes autorisés » (à la montée) a récemment été aménagé. Ce dernier tronçon rénové contraste avec la vétusté du bas de la rue. Pourtant la rue est empruntée sur toute sa longueur par les habitant.es du quartier (dont beaucoup d'enfants), des élèves scolarisé.es au Collège du Signal, des excursionnistes...

Les contraintes et problèmes structurels principaux sont les suivants :

- L'étroitesse de la rue, surtout sur la première moitié depuis le bas.
- Le trottoir trop étroit, sur ce même tronçon.
- La mauvaise visibilité avant et à l'intérieur du long virage pour les piétons et véhicules qui sortent des immeubles et chemins adjacents.
- En plus du problème d'intensité du trafic à la montée, commun avec l'avenue Louis-Vulliemin ; à la descente, surtout le matin, beaucoup de pendulaires passent par la route du Signal et provoquent ensuite des bouchons sur la route du Pavement, le chemin de la Motte et Aloys-Fauquez, retardant les véhicules TL des lignes 3, 8, 16, 22 et 60.
- La glissière située à la sortie du virage à la descente constitue une protection pour les piétons, mais un danger mortel pour les deux-roues.

Les problèmes d'usage suivant sont observés :

- Les bus et camions montent régulièrement sur l'étroit trottoir du bas lorsqu'ils se croisent ou croisent d'autres véhicules.
- Lorsque deux bus se croisent au début du virage, ils restent souvent bloqués et doivent effectuer des manœuvres pour pouvoir poursuivre leur route.
- Les véhicules motorisés qui dépassent les cyclistes à la montée le font fréquemment à moins de 1,5 m de distance.
- Des véhicules qui circulent à grande vitesse constituent un danger pour les piétons qui traversent la rue et/ou pour eux-mêmes (notamment les deux-roues).
- Certains véhicules à moteur effectuent des accélérations qui engendrent des nuisances sonores.
- De nombreux véhicules coupent la bande longitudinale jaune qui longe la chaussée du Signal 16 au Signal 18-20. Comme elle se trouve dans un virage à faible visibilité, et en l'absence de poteaux de sécurité rétro réfléchissants, les piétons qui l'empruntent sont en danger.

Concernant les accidents, une cycliste est décédée après avoir heurté la glissière le 1er août 2021. Un motard avait déjà connu le même sort. Cette glissière avait été installée, il y a bien des années, parce que des voitures sortaient périodiquement de la route et défonçaient la barrière de la propriété qui abrite aujourd'hui le Tribunal des assurances.

Le passage en zone 30 et la présence de dispositifs pour faire respecter la limitation de la vitesse réduiraient les dangers identifiés depuis longtemps. Les problèmes de croisement et d'envahissement des trottoirs et de la bande jaune par les véhicules restent entiers.

Aussi bien à la route du Signal qu'à l'avenue Louis-Vulliemin, nous souhaitons que les riverain.es soient impliqués quant au choix et à la mise en œuvre des dispositifs de sécurité qui accompagneront l'instauration de la limitation de la vitesse à 30 km/h.

## **Pétition au Conseil communal de Lausanne**

### **Pour la modération du trafic à l'avenue Louis-Vulliemin et à la route du Signal Pour une limitation de la vitesse des véhicules à 30 km/h dans ces deux rues**

Les conditions actuelles de circulation à l'avenue Louis-Vulliemin et à la route du Signal ne sont pas appropriées. Elles provoquent des nuisances sonores importantes et mettent en danger aussi bien les habitant.es du quartier que les usagers et usagères de la route et des trottoirs.

L'axe routier Vulliemin-Signal est quotidiennement emprunté par des pendulaires qui y ont trouvé un moyen d'éviter les feux rouges existants sur les grandes artères, en direction de la route de Berne ou du Mont-sur-Lausanne. Il constitue une brèche dans l'arsenal des dispositifs mis en œuvre par la Ville pour réduire le trafic automobile, favoriser les transports publics et la mobilité douce.

Dans ce contexte, nous avons appris avec enthousiasme que la route du Pavement sud fait partie des nouvelles zones modérées prévues d'ici 2023. Pour éviter un report du trafic sur les rues adjacentes, ainsi que pour renforcer la qualité de vie des riverain.es et la sécurité des usagers et usagères, nous demandons à la Ville que la modération du trafic à 30 km/heure à l'avenue Louis-Vulliemin et à la route du Signal soit mise en œuvre d'ici 2023 également.

NOM	PRENOM	ADRESSE	SIGNATURE