

CONSEIL COMMUNAL DE LAUSANNE

Commission n° 88

chargée de l'examen du préavis 2026/07 - Mobilité durable II,

Présidence :	Mme Franziska MEINHERZ (EàG)
Membres présents :	Mme Karine BEAUSIRE BALLIF (soc.) ; M. Samuel DE VARGAS (soc.) ; M. Mountazar JAFFAR (remp. Mme Sarah NEUMANN) (soc.) ; M. Jacques-Etienne RASTORFER (soc.) ; Mme Mathilde MAILLARD (PLR) ; Mme Coralie DUMOULIN (PLR) ; Mme Marlène BERARD (remp. M. Jacques PERNET) (PLR) ; Mme Alexandra GERBER (Les Verts) ; M. Valéry BEAUD (Les Verts) ; M. Olivier THORENS (Les Verts) ; M. Jean-Marc BEGUIN (v'lib.) ; M. Thibault SCHALLER (remp. Mme Patrizia MORI) (UDC)
Membres excusés :	Mme Patrizia Mori, M. Jacques Pernet
Municipale :	Mme Florence GERMOND, Municipale en charge de FINANCES ET MOBILITE.
Invité-e-s :	M. Patrick ETOURNAUD, chef du Service de la mobilité ; Mme Valentina ANDREOLI, Secrétaire générale de la Direction FINANCES ET MOBILITE (SGFIM).

RAPPORT

La Municipale explique que le rapport-préavis soumis à la présente séance sollicite un crédit de CHF 4 millions pour financer les mesures et projets nécessaires à l'atteinte de l'objectif « vers une mobilité active et apaisée » et celles en faveur du report modal vers la mobilité active et les transports publics du Plan climat et du PDCOM et, enfin, travailler sur une vision « zéro morts » ou blessés graves sur les routes qui tient très à cœur à la Municipalité. Ce préavis s'inscrit dans la continuité du préavis 2023/26 « Mobilité durable I ». Les mesures pour lesquelles des financements sont demandés sont structurées autour de 5 axes : mobilité active (marche, vélo), transports publics, modération des Transports Individuels Motorisés (TIM) et accessibilité, sécurité routière – vision zéro morts ou blessés graves, accompagnement au changement. Un second préavis prévu en 2026 traitera des mesures infrastructurelles de mobilité qui sont intégrées dans le PALM 2025, et comprendra les projets de plus d'envergure pour lesquels une subvention aura été accordée par la Confédération. Ainsi, les nouveaux éléments clés pour la marche (ascenseurs et passerelles) ou les transports publics (nouvelle ligne de bus et prolongement d'une ligne structurante) ne sont pas intégrés ici.

Discussion générale

Une commissaire constate que le rapport-préavis ne se concentre que sur un seul instrument de la politique de mobilité parmi les trois possibles, à savoir éviter les déplacements, engendrer un report modal d'un mode non durable vers un mode durable, et améliorer l'efficacité écologique des TIM (transports individuels motorisés). En l'occurrence, le rapport-

préavis se limite à favoriser le report modal. En outre, la commissaire regrette que le rapport-préavis ne fasse appel qu'à l'instrument de l'incitation, et ne comporte pas de mesures visant une restriction des TIM et notamment des TIM avec un mauvais bilan écologique.

Un commissaire souligne que ces préavis qui peuvent être assimilés à des crédits cadre sont très importants parce qu'ils permettent de réaliser une multitude de petits projets au cours des années et d'être réactif face à des demandes qui viennent de la population et des quartiers. Cela permet une adaptabilité et réactivité en fonction des demandes, faute de quoi cela prendrait beaucoup trop de temps.

Une commissaire salue un rééquilibrage par rapport au rapport-préavis « Mobilité durable I », qui mettait beaucoup de poids sur le vélo. Elle regrette que dans le présent rapport-préavis, il n'y ait pas un bilan des résultats du rapport-préavis « Mobilité durable I » et seulement un état des lieux des dépenses.

La municipale réfère à l'Observatoire de la mobilité pour un bilan des résultats, qui présente les effets de l'ensemble des mesures prises et des crédits votés par le Conseil communal, qui ont ensuite pour effet un certain nombre de changements d'habitudes. Elle mentionne ainsi la diminution du taux de motorisation de la population ou encore l'augmentation des trajets à pied et à vélo. Elle ajoute qu'il s'agit de politiques publiques qui s'inscrivent sur le long terme, et elle estime qu'il faut avoir plusieurs années de ces politiques publiques avant de pouvoir concrétiser et matérialiser les effets. La municipale réfère en outre au chapitre 3 du présent rapport-préavis, qui liste les réalisations déjà effectuées, à savoir l'itinéraire vélo ou la modération de certains axes à 30km/h (Bergières, Cour, Denantou, Harpe, etc).

Une commissaire affirme qu'elle est impressionnée par tout ce qui a été réalisé suite au rapport-préavis « Mobilité durable I », et fait remarquer que la ville a changé dans un sens bénéfique pour la population. Elle salue le travail de Mme la Municipale. Elle juge que Lausanne est une ville pourtant très difficile en termes de mobilité, et souligne la difficulté de conjuguer une politique qui tient compte des cyclistes et des piétons, ce qui est une ambition qui figure pourtant dans le présent rapport-préavis.

Discussion particulière

Chapitre 2. Objet du préavis :

Une commissaire demande si l'impact des aménagements urbains installés est analysé par rapport aux angles morts qu'ils peuvent créer, citant l'exemple des Vélobox. Elle cite également un exemple où la plantation d'arbres et l'élargissement d'un trottoir ont rétréci une piste cyclable, ce qui peut induire une insécurité auprès des cyclistes. Elle souhaiterait savoir si les 4 millions demandés comprennent une analyse sur les points évoqués.

Une commissaire demande pourquoi l'étude d'une nouvelle zone piétonnisée n'est pas proposée dans le préavis, qui se limite à promouvoir des zones de rencontres.

Un commissaire souhaite connaître les réflexions menées sur la mise en voie propre des pistes cyclables. Il admet que cela est beaucoup plus compliqué et plus cher, mais considère qu'il doit s'agir d'une priorité afin d'éviter les conflits entre les automobilistes qui ne respectent pas les pistes cyclables et des cyclistes qui conduisent imprudemment. Il estime que l'avenir serait d'augmenter au maximum les pistes en autonomie, et qu'il y en a relativement peu pour l'instant.

La municipale répond au sujet des possibles angles morts que des contrôles de sécurité sont réalisés spécifiquement lorsque de tels aménagements sont installés. Elle relève con-

cernant l'exemple des Vélobox qu'il y a un contrôle des cônes de visibilité et que les normes sont à cet égard devenues plus sévères. Elle précise que la Ville a été contrainte de déplacer quelques box de quelques centimètres pour assurer le respect de ces normes. Au sujet des rues piétonnes, elle indique que celles-ci sont prises en compte dans les rapports-préavis « Rues Vivantes » I et II . Par rapport à la continuité cyclable et la ségrégation des modes de transport, la Municipale affirme que des voies propres constituent le cas idéal, mais qui est également le plus compliqué à réaliser. Elle précise que la Municipalité travaille par opportunité, à la fois sur les lieux où il y a des chantiers ou des *quick wins*. Elle souligne que la voie verte d'agglomération se construit petit à petit. Elle annonce qu'il y aura la continuité sur le passage Marc Dufour, que la tranchée du Languedoc est déjà construite et que la Ville est en bonne voie pour construire le passage derrière AMAG.

Chapitre 3. Point de situation sur le préavis mobilité durable I :

Une commissaire remarque que le budget alloué dans le rapport-préavis « Mobilité durable I » n'a pas encore été épuisé. Elle se questionne également sur l'efficacité de la « Campagne mollo », qui ne semble pas avoir un effet dissuasif très fort. Elle demande si la Municipalité envisageait de pousser davantage la campagne et quelles sont premières impressions qu'elle en retire. Elle souhaite aussi que la Municipalité détaille les modalités des cours de vélo.

Une commissaire demande si la Municipalité dispose de statistiques concernant les cours vélo étant donné qu'il y a déjà 440'000 CHF sur « Mobilité durable I ». Elle aimerait savoir s'il y a déjà des chiffres pour 2025 pour les accidents graves et mortels, et demande s'il est possible de percevoir les effets de « Mobilité durable I ».

Un commissaire demande dans quel sens la ligne du bus 16 sera prolongée.

Une commissaire salue l'excellente qualité des aménagements vélos sur l'avenue de Provence. Elle partage les interrogations quant à l'efficacité la campagne Mollo. Elle affirme que la relative inefficacité de la campagne ne l'étonne pas, car elle concerne des espaces partagés par des modes aux vitesses très différentes, puisque l'écart de vitesse entre piétones et vélos électriques peut atteindre 15 à 20km/h, et que la mixité, surtout sur des tronçons de la voie verte, lui paraît peu pertinente. Elle s'interrogeait sur les intentions d'en tirer un bilan en recourant à des expert-es comme p.ex. le professeur de l'UNIL, Patrick Rérat, directeur de l'Observatoire universitaire du vélo et des mobilités actives (OUVEMA).

La Municipale répond concernant la campagne Mollo, qu'il s'agit d'un outil parmi d'autres, l'outil de la campagne d'information. Elle ajoute que la campagne a commencé à se déployer depuis un certain temps, et que la Ville a reçu des feedbacks des associations piétonnes, qui souhaitaient que la Ville différencie la campagne dans les zones 100% piétonnes et les zones de mixité. Elle explique que la Municipalité entend le faire, en utilisant notamment un code couleur différent. La Municipalité a également reçu des demandes citoyennes pour le déploiement de la campagne Mollo dans davantage de lieux, et la Municipale explique que les éléments pour lesquels la Municipalité sollicite un crédit complémentaire concernent le déploiement de ces campagnes et permettraient aussi de faire une analyse de l'effet de la campagne, par exemple avec le professeur Rérat. Au sujet des cours vélos, elle rappelle que la Municipalité a récemment fait un bilan qui sera joint aux notes de séance. Les ateliers sont complets ce qui témoigne du succès des cours qui s'adressent à différents publics et besoins : les familles et les enfants ; circulation avec ou sans vélo électrique, initiation vélo pour adulte ; sénior ; mécanique. Les montants demandés permettraient de continuer les cours.

Concernant les chiffres des accidents de 2025, elle annonce que la Municipalité va prochainement présenter les chiffres par le biais de l'Observatoire de la mobilité. Il y a une stabilisation des chiffres par rapport aux blessé·es, mais pour les mort·es sur les routes l'année 2025 a été catastrophique. Elle rappelle qu'il y a eu deux jeunes tués en scooter dans des situations de course-poursuites initiées par la police, et un piéton qui a perdu la vie sur le chantier de la Riponne, ainsi que, sauf erreur, trois situations supplémentaires. Cependant, pour ce qui concerne les décès, les statistiques peuvent fortement varier d'une année à l'autre, et il faut se fier aux tendances de long terme.

Le chef du Service de la mobilité précise concernant la ligne 16 que c'est le prolongement du côté ouest, à savoir le prolongement depuis Provence-Nord jusqu'à Malley-Gallicien. Il explique que le but est d'améliorer la connexion du quartier de Montelly et de faciliter l'accès à la gare Prilly-Malley. Il précise qu'il n'y a pas de prolongement du côté Grand-Vennes.

Chapitre 4. Préambule :

Une commissaire demande s'il y a eu des ajustements notoires sur « Rues Vivantes » 1 et 2 et « Mobilité durable I », à la suite de l'évaluation permanente des effets des mesures. Elle souhaite également connaître le calendrier pour les mesures liées au PALM.

Une commissaire pose des questions concernant les défis principaux identifiés par le rapport-préavis, et demande si la diminution des km totaux parcourus en TIM par la population concerne uniquement la population lausannoise ou également les personnes qui viennent de l'extérieur pour travailler ou visiter la ville et qui contribuent au dynamisme de la ville. Elle aimerait savoir ce qui est entrepris ou envisagé, du moins pour faciliter la mobilité douce des personnes qui vivent à l'extérieur de Lausanne mais qui contribuent à son dynamisme.

La Municipale répond qu'il n'y a pas eu d'ajustements sur la ligne politique générale de la ville, qui vise à favoriser la modération du trafic motorisé et la promotion des mobilités actives et des transports publics. Les chiffres affirment que cette volonté politique est en cours de matérialisation. L'Observatoire de la mobilité fait état d'une augmentation de 19% des déplacements en transports publics, et une augmentation de 8% du trafic cycliste journalier. La Municipale précise que l'objectif de réduire de 45 % les km totaux parcourus en TIM concerne bien la population lausannoise. Au sujet des TIM non-lausannois, l'objectif est la réduction de 25% du trafic routier entrant et sortant en 2030. Concernant l'offre pour les cyclistes non-lausannois, la Municipale mentionne toutes les pénétrantes du réseau cycliste qui sont en cours de construction ou existantes.

Le chef du Service explique que le PALM 2025 est en cours de relecture par les services de la Confédération. En 2027, la Municipalité sera informée des montants des cofinancements qui seront attribués au PALM. Il ajoute que la période de réalisation du PALM 2025 est de 2028-2032.

Une commissaire demande s'il y aura un préavis pour les mesures infrastructurelles du PALM.

La Municipale répond qu'il est inscrit au plan des investissements et sortira, si tout va bien, entre 2026 et 2027.

Chapitre 5. Encourager la marche et le vélo :

Un commissaire s'interroge quant à une formulation qui laisse entendre qu'il n'y aurait pas eu de stratégie de mobilité active jusqu'à présent, alors que cela a été le cas. Dès lors, il demande si cette stratégie sera révisée, et s'il y avait une volonté d'y s'associer davantage

l'OUVEMA (Observatoire universitaire du vélo et des mobilités actives) ou des associations de promotion de la mobilité cycliste ou piétonne. Il insiste également que bien que difficiles à réaliser, les aménagements en voie propre sont les plus sûrs, et demande s'il y en aura dans le cadre du PALM. Il salue en outre le projet de vélo-station urbaine, mais souhaite avoir des précisions quant à pourquoi l'emplacement au Tunnel a été choisi.

Une commissaire demande si une cartographie du nouveau réseau de pistes cyclables est envisagée, à condition que cela existe déjà, indiquant la façon dont il s'articulera avec les cheminements piétonniers et les axes de transit pour les véhicules motorisés.

Une commissaire salue les mesures prévues pour les piéton·nes, notamment concernant les revêtements et l'arborisation. Elle aimerait ainsi savoir, au sujet de l'arborisation, les rapports entre le présent préavis et le plan canopée ainsi que les crédits afférents. Elle demande concernant les revêtements si cela concerne uniquement les pavés au centre-ville ou s'il y a d'autres réflexions pour modifier les revêtements des cheminements piétons.

Une commissaire affirme que pour favoriser les modes actifs, il faut limiter la place dédiée à la voiture, et souhaite savoir s'il y a des réflexions pour mettre en place des aménagements du type superblock. Elle regrette qu'en partie, la voie verte prévoit une mixité vélo-piétonne, et souhaite savoir s'il y a des réflexions pour séparer piéton·nes et cyclistes sur la voie verte d'agglomération.

La Municipale répond par rapport à la stratégie générale que celle-ci n'est pas remise en question. Elle affirme que la ville travaille avec les associations pour le développement et la mise en œuvre de cette stratégie. Par exemple, suite à un appel d'offres, le mandat pour les cours vélo a été attribué à Pro Vélo. Les associations ont par ailleurs un lieu pour se réunir, à savoir la Maison du vélo. La Municipalité indique que l'OUVEMA est également un partenaire régulier. Par rapport à la mise en site propre des différents modes de transport, la Municipale répond qu'elle joindra des informations supplémentaires concernant les différents potentiels, mais rappelle que ceux qu'elle a évoqué sont de deux types, à savoir autour de la voie verte, et autour des aménagements avec des interventions infrastructurelles sur la chaussée pour séparer les flux. Au sujet du lien entre le Plan canopée et la qualité des revêtements de sol, elle explique que la Ville a travaillé sur une charte de la matérialité qui sera bientôt publiée, et que cela concerne plutôt préavis « Rues Vivantes ». Pour le superblocks, elle répond que la Municipalité dispose d'études pour améliorer les schémas de circulation des quartiers, et que la Municipalité souhaite que le trafic soit sur les artères principales, et que dans les quartiers ce soit uniquement le trafic à destination (ou origine-destination). Elle affirme qu'en cela réside un fort potentiel d'améliorer la qualité de vie des habitants, correspondant à des demandes de la population. Au sujet de la voie verte, elle concède qu'il y aura de la mixité piéton-cycliste, en raison de contraintes spatiales qui ne permettent pas de mettre de voies séparées. Cependant, il est possible de travailler sur la largeur pour offrir plus de confort aux usagers, et elle est ouverte à des propositions. Concernant la vélo-station, la Municipale précise que l'emplacement au Tunnel est opportun car il y a un espace qui se libère et pour lequel la Municipalité a déjà pris tous les contacts avec le propriétaire. Elle ajoute que cela répond à un fort besoin dans le quartier, puisque c'est dans l'hypercentre, dans de l'habitat très construit où il y a peu de stationnements déjà préexistants et où il est difficile de poser des Véloboxs.

Chapitre 6. Développer l'offre, les performances, le confort et l'attractivité des transports publics :

Un commissaire relève concernant la ligne 21 qu'il y a l'intention de passer en trolleybus double-articulé, à l'instar de ce qu'il y a sur l'axe-ouest, qui est toutefois un acte rectiligne et facile. Il affirme que ce n'est pas le cas de la ligne 21 et qu'il craint qu'il y aura des problèmes dans les virages, comme c'est le cas en haut de l'avenue de Beaulieu. Il demande s'il ne conviendrait pas mieux d'augmenter la cadence. Il concorde sur le fait qu'il s'agit de renforcer la ligne en attendant le métro, notamment pour les Plaines du Loup.

Un commissaire aimerait savoir à quel point le passage à un trolleybus double-articulé nécessite de réaménager certains carrefours et d'élargir la chaussée pour les faire passer. Il déclare que cela risquerait de rétrécir des trottoirs ou limiter l'espace à disposition pour la perméabilisation et la végétalisation. Il dit ainsi abonder dans le sens de son préopinant.

Une commissaire demande les raisons pour lesquelles il y a autant de différence budgétaire pour les travaux sur les arrêts de bus Montolieu et Chalet-À-Gobet.

Une commissaire regrette que le rapport-préavis n'ait pas demandé davantage de budget afin de mettre en conformité tous les arrêts restants avec la Loi sur l'accessibilité pour les personnes handicapées (Lhand).

Un commissaire demande pourquoi il est prévu de pouvoir recharger à les bus à Montolieu et non pas à l'autre Terminus à la Sallaz, où les bus attendent plus longtemps. Montolieu ne lui paraît pas être un lieu évident pour recharger les bus électriques.

La Municipale répond au sujet de la ligne 21 que les cadences ont déjà été augmentées avec l'horaire de 2026, mais qu'il y a des limites à augmenter la cadence et que quand ceux-là sont atteints, il faut augmenter la capacité des véhicules. Au sujet de la mise en conformité des arrêts avec la Lhand, elle explique d'une part que de tels financements figurent assez régulièrement dans des préavis ad hoc sur les projets spécifiques, et qu'il y a des montants importants qui ont été validés dans le cadre du crédit cadre.

Le chef du Service répond au sujet de la ligne 21 en abondant dans le sens de la Municipale. En attendant le métro, c'est le dernier outil dont dispose la Municipalité pour répondre aux besoins des Plaines-du-Loup en matière de connectivité transports publics. Concernant le point de recharge à Montolieu, il précise qu'il y a un endroit adapté sur le parking des Avettes. Concernant la différence de prix entre les aménagements à Montolieu et Chalet-À-Gobet, il affirme que cela correspond à l'investissement en matière de génie civil qui est nécessaire, et qu'il donnera plus de détails dans les notes de séances. La mise aux normes qui est prévue à cet endroit concerne une mise en conformité avec la LHand.

Après séance les précisions suivantes sont apportées :

Pour la ligne 41 le choix sur le point de recharge se porte sur l'arrêt Montolieu. La place de la Sallaz n'est pas formellement un terminus, cette ligne se poursuivant ponctuellement jusqu'à Praz-Séchaud. Le choix d'un terminus est lié au fait que la recharge prend du temps et que ce temps bloque l'exploitation des autres lignes en exploitation. Ceci peut être géré aux terminus dont les aménagements permettent déjà des temps d'arrêt pour la remise à l'heure de la ligne.

Un commissaire demande quel est la temporalité pour réaliser les trolley-bus double-articulé, car aussitôt que le m3 sera réalisé, ces aménagements seront caducs.

La Municipale répond que les aménagements de la ligne 21 devront être terminés en 2029 et le M3 en 2035 environ. Elle ajoute que même au moment de la mise en service du M3 la

ligne 21 demeurera importante, et que tous les quais mis en conformité avec la Lhand ne seront pas perdus.

Un commissaire demande s'il ne serait pas possible de miser sur des bus à deux étages plutôt que des trolleybus double-articulé.

Le chef du Service répond que les bus à double étage ne sont pas adaptés à la desserte urbaine. Ils sont réservés à la desserte régionale.

Un commissaire ajoute que ces bus sont une catastrophe en termes de confort et en termes de bruit.

Chapitre 9. Mettre en place une politique d'accompagnement du changement :

Une commissaire souligne que les quais d'Ouchy et de Belgique sont déjà réservés à la mobilité active tous les week-ends pendant la belle saison.

Une commissaire demande, en s'appuyant sur les propos de sa préopinante, s'il ne serait pas pertinent de les fermer aux mobilités motorisées toute l'année.

Un commissaire souhaiterait avoir un bilan de l'expérience « Un mois sans ma voiture », et ce qui a été prévu ou imaginé pour la suite.

La Municipale répond concernant le quai d'Ouchy que la fermeture estivale pendant les week-ends continue, mais que cela engendre des frais de sécurité, puisqu'il y a des Securitas qui contrôlent que la mesure soit respectée. Concernant « Un mois sans ma voiture », elle admet que c'était une mesure assez modeste et une mesure parmi d'autres, mais qu'il y a un prolongement potentiel de la mesure car elle fait partie d'un ensemble de mesures.

Chapitre 10. Distribution du financement :

Un commissaire relève qu'il y a la ligne « Études pour améliorer les schémas de circulation des quartiers » à 100'000 CHF, et qu'au-delà du schéma de circulation des quartiers, il y avait toutes les hiérarchies du réseau routier qui devait être revue. Il suppose que les études doivent être en cours et demande quand le Conseil communal recevra une nouvelle hiérarchie lausannoise conformément aux discussions menées en marge du PDCom.

La Municipale répond qu'un certain nombre d'études techniques ont été réalisées mais que les orientations politiques n'ont pas encore été décidées.

Conclusions de la commission

Vote des conclusions 1 à 3 : OUI 9 NON 0 ABST 4

Lausanne, le 22 mai 2026

La Rapportrice | franziska meinherz