

Conseil communal de Lausanne

Rapport de la commission N° 31

chargée de l'examen du préavis n° 2023/26, Mobilité durable I

Présidence :	M. Matthieu CARREL (Libéral-Radical)
Membres présents :	Mme Mathilde MAILLARD (Libéral-Radical) ; Mme Coralie DUMOULIN (Libéral-Radical) ; Mme Karine BEAUSIRE BALLIF (Socialiste) ; M. Mountazar JAFFAR (Socialiste) ; Mme Séverine GRAFF (Socialiste) ; M. Louis DANA (Socialiste) ; Mme Alexandra GERBER (Les Verts) ; M. Valéry BEAUD (Les Verts) ; Mme Ariane MORIN (Les Verts) ; M. Johann DUPUIS (Ensemble à Gauche) ; Mme Patrizia Deborah MORI (UDC)
Membres excusés :	Mme Charlotte DE LA BAUME (Vert'libéraux)
Membres absents :	-
Représentant·e-s de la Municipalité :	Mme Florence GERMOND, directrice Finances et mobilité ; M. Patrick ETOURNAUD, chef de service
Notes de séance	Mme Kelly HARRISON

Lieu : Salle de conférence Finances et mobilité, Place Chauderon 9, 1^{er} étage

Date : 31.05.2023

Début et fin de la séance : 16h00 – 17h30

La municipale explique que le préavis sollicite un montant de 13 millions de francs pour promouvoir des mobilités durables dans le domaine de la marche et du vélo, comme la réalisation de quatre à cinq kilomètres d'itinéraires cyclables par année et de nouvelles places de stationnement pour vélo, le développement des tronçons limités à 30 Km/h, l'amélioration de la marchabilité de la ville, et le développement de l'offre des transports publics. Ce préavis prévoit la mise en place de 20 axes à 30km/h et le maintien du 50km/h sur 20 autres axes. Un autre élément important pour la Municipalité est la « vision zéro », c'est-à-dire zéro mort et blessé·e grave sur le réseau routier. L'expérience des pays nordiques montre qu'avec des mesures de sécurité sur les infrastructures, de modération de vitesse et/ou de campagnes de sensibilisation, on peut réduire les accidents. On sait déjà quels sont les endroits accidentogènes à Lausanne ; il s'agit maintenant d'avoir les moyens de réduire ces risques. Enfin, ce préavis veut accompagner une politique de promotion pour agir sur les comportements, en soutenant par exemple des cours de vélo.

Discussion générale

Une commissaire reste sur sa faim quant au trajet prévu vers les Hautes Écoles, traité sous l'angle du vélo uniquement. Si un préavis Mobilité durable II est prévu, elle espère que la question de la marche sera davantage développée, ce avec quoi une commissaire est d'accord. Elle observe que ce préavis répond à plusieurs questions posées dans différentes

Conseil communal de Lausanne

initiatives de membres du conseil communal qui ont été déposées au Conseil communal, ce avec quoi un commissaire est d'accord.

Pour un commissaire, ce préavis est bienvenu, contrairement à l'accord passé avec le PLR, qui sera sans doute discuté en plénière. Il est dommage que le préavis utilise des termes vagues en ce qui concerne les projets d'axes pour les vélos, ce qu'avait aussi relevé le postulat de Mme Franziska Meinherz¹.

Un commissaire dit que son groupe aurait aussi souhaité voir l'ensemble de la ville passer au 30km/h. Le préavis est toutefois une première étape vers un 30km/h généralisé, ce qui est réjouissant. En réponse à l'accord signé avec le PLR, son groupe déposera un vœu en fin de séance. Malgré une stratégie claire et ambitieuse, ce préavis suppose encore des études pour certains projets. On peut se demander si les moyens humains seront suffisants. Il demande quand le préavis Mobilité durable II est prévu.

Une commissaire, mentionne qu'il lui faut parfois 30 minutes en voiture pour aller aux séances de commission depuis chez elle, au centre-ville. L'accord passé avec le PLR est mieux que rien. Elle ne comprend pas pourquoi certains axes sont passés en zone 30. Ces décisions sont d'autant plus incompréhensibles que les voitures ne font quasiment pas de bruit quand elles circulent à moins de 50km/h.

Une commissaire remarque que ce préavis donne une énorme part aux vélos, alors qu'il faut surtout améliorer l'offre des transports publics et l'accessibilité à pied. Il ne faut pas oublier que les vélos, de plus en plus motorisés, représentent aussi un danger. La Municipalité a-t-elle cherché des subventions pour les pistes cyclables ?

Concernant la question de l'accessibilité des Hautes Écoles par d'autres moyens de transport que le vélo, la municipale répond que le réseau des TL va s'améliorer, notamment avec le prolongement de la ligne n° 1 vers les Hautes Écoles à l'automne. L'évolution du M1 est aussi dans les tiroirs du Canton. Si ce préavis se concentre sur les vélos en termes de crédits sollicités, c'est parce que la Ville a pris du retard dans les infrastructures prévues, ce qui n'est pas le cas pour la marche. La Municipalité tend à améliorer la situation des piétons par le biais de crédits accordés dans le cadre du préavis des crédits-cadres, avec des campagnes spécifiques faites chaque année. Ce ne sont pas des montants très importants, mais ils supposent des centaines d'adaptations chaque année. En ce qui concerne la réponse que la Municipalité pourrait apporter à plusieurs postulats qui traitent du thème de la mobilité, il était difficile d'en choisir un en particulier auquel répondre dans le cadre de ce préavis. Ces postulats seront regroupés par thématique et obtiendront une réponse. Par ailleurs, ce préavis ne donne pas de détail sur les itinéraires, car il faut encore faire les études. Le chapitre 9 donne toutefois des précisions à ce sujet. En ce qui concerne les moyens humains, les équipes de M. Eturnaud ont été renforcées. Il s'agit maintenant de pourvoir les places vacantes sur un marché du travail assez sec. Pour répondre à la question sur le préavis Mobilité durable II, la première dépense est prévue pour 2027. En ce qui concerne la recherche de subventions, la Municipalité en fait tout le temps, et les équipes de M. Eturnaud connaissent très bien les mécanismes de cofinancement fédéraux et cantonaux. Le PALM prévoit plutôt le financement de grosses infrastructures, de type ascenseur ou passerelle, et non de petites mesures, comme celles prévues dans le cadre de ce préavis.

¹ Il s'agit du postulat « Voies vertes et rues cyclables 2.0 : pour que la municipalité n'avance pas plus doucement que les modes doux », déposé le 8 novembre 2022.

Conseil communal de Lausanne

Discussion particulière

3. *Préambule*

Un commissaire rappelle que la Municipalité a fixé des objectifs dans le Plan climat en termes de taux minimal d'utilisation de certains modes de déplacement et de report modal. Pourrait-on calculer l'incidence des préavis sur l'atteinte de ces objectifs ? Un chapitre « Plan climat » devrait être prévu dans les préavis. La municipale répond qu'il serait difficile d'affirmer qu'un préavis augmente de 2% le trafic cycliste, par exemple. Mais cela n'empêche pas de faire un suivi, avec des objectifs mesurables. Des informations sont publiées chaque année sur les parts modales, les évolutions du trafic cycliste, etc. La Ville essaie de fournir un maximum d'indicateurs.

Une commissaire demande quelle analyse a permis d'identifier « trois secteurs de la ville où plusieurs mesures peuvent être appliquées conjointement ». La municipale répond que ce sont les constats de ses équipes et leur connaissance fine des mobilités. La Municipalité a eu des retours des Hautes Écoles ou d'associations de cyclistes, par exemple, ou des rapports d'accidentologie qui font un constat similaire, sans parler des initiatives déposées par le Conseil communal. Ces éléments mis ensemble permettent de savoir qu'il faut travailler sur l'avenue de Rhodanie ou le double giratoire de Montchoisi, par exemple. La convergence d'intérêts ou de difficultés a aussi été prise en compte.

Un commissaire s'étonne que cette partie ne mentionne pas d'objectifs de réduction du bruit. La municipale répond que l'objectif est de respecter l'Ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB). On manque de données aujourd'hui pour avancer comme on le souhaiterait. C'est un domaine dans lequel la Municipalité doit avoir un objectif plus quantifiable.

Une commissaire a le sentiment que le préavis condamne systématiquement la voiture, en oubliant le danger que représentent les trottinettes et les vélos. Selon les chiffres de la SUVA, 83% des accidents de vélo sont causés par les cyclistes eux/elles-mêmes. Qu'est-ce que la Municipalité compte faire pour réduire ces accidents ? La municipale répond que le préavis prévoit d'améliorer la sécurité des infrastructures et d'introduire des cours de vélo. Même si tous les problèmes ne seront pas résolus – la Ville n'a pas la compétence d'obliger les cyclistes à suivre ces cours, par exemple –, le préavis permettra d'améliorer les choses.

4.1 Stratégie d'action et promotion de la mobilité active – partie vélo

Une commissaire relève le danger que représente le rond-point de Malley pour les cyclistes. Qu'entend-on par « différentes variantes d'aménagement » ? En 2021, il avait été question de faire des giratoires à la hollandaise. Est-ce toujours d'actualité ? Est-il prévu d'améliorer la situation du rond-point vers le Théâtre de Vidy, qui n'a pas été conçu pour les mobilités douces ?

Un commissaire demande ce qui est prévu pour l'accès aux Hautes Écoles et l'entrée autoroutière.

Un commissaire remarque que le préavis mentionne une seule rue cyclable. Cela signifie-t-il que la Municipalité n'en envisage pas d'autres ?

La municipale répond qu'il y a un intérêt à tester un giratoire à la hollandaise à Malley, mais la base légale manque aujourd'hui. Concernant le giratoire de Vidy, le crédit accordé dans le cadre de ce préavis permettra d'étudier les giratoires problématiques sur l'avenue de Rhodanie. En ce qui concerne l'entrée autoroutière vers les Hautes Écoles, cette zone est

Conseil communal de Lausanne

sous la juridiction de l'OFROU, même si elle est sur le territoire de la commune. L'année prochaine, un projet d'entretien prévu sur cet axe, géré par l'OFROU et coordonné avec le Canton et la Ville, permettra d'améliorer la situation des cyclistes. Concernant la rue cyclable, on ne peut pas dire aujourd'hui quelle sera cette rue. À Lausanne, il est compliqué d'avoir des rues cyclables à cause du réseau et de la topographie.

4.2 Stratégie d'action et promotion de la mobilité active – partie marche

Une commissaire signale que l'axe Chauderon-Bel-Air est une catastrophe pour les piétons à cause de la largeur insuffisante des trottoirs. Par ailleurs, la zone des Hautes Écoles, très marquée par les coupures urbaines, est problématique pour les piétons. Qu'est-il envisagé pour éliminer ces coupures ? Par ailleurs, dans quelle mesure les zones 30 seront-elles réaménagées pour être plus conviviales, comme l'avenue du Grey ? Enfin, dans certains quartiers résidentiels, certains SUV bloquent le chemin. La Municipalité prévoit-elle par exemple d'interdire le passage de véhicules dépassant une certaine largeur ?

Une commissaire demande ce que la Municipalité entend par « mesures d'adaptation » pour les trottinettes électriques.

Un commissaire demande si c'est bien un PALM de cinquième génération qui est prévu.

En ce qui concerne les trottoirs de Chauderon-Bel-Air, la municipale répond que la situation découle du retard pris dans l'aménagement des BHNS, suite au blocage du tram. Concernant l'accessibilité à pied des Hautes Écoles, la situation devrait être améliorée, notamment avec le développement du quartier des Prés-de-Vidy et l'évolution du M1. Ce sont toutefois des projets à long terme. La Ville a pour objectif de rendre l'avenue du Grey plus conviviale, mais ce projet fera l'objet d'un préavis ad hoc. En ce qui concerne les SUV, il faudrait modifier les bases légales cantonales ou fédérales. S'agissant des trottinettes électriques, la Municipalité a toujours refusé de les introduire en libre service, ceci pour réduire les difficultés de cohabitation. Une campagne a été lancée pour enjoindre les utilisateurs et utilisatrices de trottinettes électriques à respecter les règles de circulation. Enfin, il n'y a en effet pas eu de dépôt de PALM de quatrième génération, mais un PALM de cinquième génération sera déposé en 2025.

5. Développer l'offre, les performances, le confort et l'attractivité des transports publics

Une commissaire a remarqué que cette partie ne faisait pas mention des BHNS. La municipale confirme qu'il n'y a pas de lien avec les BHNS, car ce préavis demande des crédits spécifiques pour des lignes standard urbaines, dans le but d'améliorer la desserte. Des détails sont donnés à la p. 7 à ce sujet.

Une commissaire remarque que le préavis parle « d'autres adaptations (notamment la création d'une ligne tangentielle reliant les quartiers au nord et à l'ouest de la ville) ». Est-il prévu de créer des lignes qui partiront de Malley en direction des Hautes Écoles, ce qui permettrait de décharger les lignes de transport avant l'augmentation de la capacité du M1 ? La Municipalité a-t-elle tenu compte de la modification de la Loi fédérale sur la circulation routière, qui prévoit l'introduction en Suisse de véhicules autonomes ? S'agissant des lignes partant de Malley, la municipale répond que les développements futurs du réseau iront vers des lignes tangentielles, ce qui permettra de relier un point de l'agglomération à un autre sans passer par le centre. Enfin, la Ville n'a pas l'intention à ce stade de tester des véhicules autonomes.

6.1 Modération des vitesses

Conseil communal de Lausanne

Une commissaire rappelle que les voitures électriques ne résolvent pas à elles seules le problème du bruit ; il faut aussi réduire la vitesse à 30km/h. Des rapports ont été publiés sur les coûts de la santé très importants à cause du bruit. Il y a un lien entre bruit routier et densification, puisque les permis de construire ne peuvent en principe pas être délivrés dans les zones dans lesquelles les limites d'émission de bruit sont dépassées. Il y a donc aussi un intérêt économique à réduire les nuisances sonores.

Un commissaire se réfère à l'annexe n° 3 du préavis. La légende de l'image mentionne la « possibilité » de créer des zones modérées dans lesquelles on introduirait le 30km/h ; il n'y a pas de certitude. La municipale répond qu'il y a l'intention, dans les centralités de quartier, d'avoir des espaces aménagés et limités à 30km/h. Le potestatif découle de l'usage qui a été fait de cette carte, tant dans le préavis que dans l'accord conclu avec le comité d'initiative et ses partenaires. Vu que ces centralités de quartier ont été définies par le PDCom, la Municipalité y instaurera le 30km/h. L'intention à terme est de requalifier ces centralités de quartier en zones modérées. Ces projets importants feront l'objet de préavis spécifiques.

Une commissaire demande si des radars seront ajoutés sur ces tronçons. La municipale répond qu'il n'y a pas l'intention d'ajouter des radars. Avec la mise en place du 30km/h de nuit, la ville a été parsemée d'indicateurs de vitesse, qui incitent les conducteurs et conductrices à développer de nouveaux réflexes.

Une commissaire demande quel est le statut des rues se trouvant ni dans les zones modérées de centralité de quartier, ni dans les zones 30, ni dans les axes à 50, ce qui est le cas de l'avenue de Morges. La municipale répond que les axes forts, sur lesquels passent le tram ou un BHNS, ont été sortis de l'accord et du préavis. L'intention est de venir avec une modération de vitesse pour ces axes, avec la mise en exploitation des BHNS.

7. Renforcer la sécurité des mobilités grâce à une « vision zéro »

S'agissant du dernier paragraphe à la p. 11, une commissaire demande ce qu'il en est des négociations avec les propriétaires fonciers, notamment s'agissant du projet en parallèle de l'avenue de Provence, le long de la voie ferrée, qui se termine en cul-de-sac, soit la liaison Martinet-Provence. La municipale répond que les négociations avec des privés sont compliquées. Pour la contre-allée à l'avenue de Provence, les choses sont techniquement plus simples, car il n'y a pas de rampe à construire, mais il faut prévoir des discussions avec une vingtaine ou une trentaine de propriétaires. S'agissant du nœud Marc-Dufour, le crédit a été voté dans le cadre du PALM 2016. Le projet est dans les *starting blocks* et connectera la voie verte du MCBA et celle qui existe du côté de la tranchée du Languedoc.

8.1 Promotion de la mobilité durable

En ce qui concerne la p. 13, qui parle notamment des vélos-cargos et du modèle pratiqué par la Ville de Berne, une commissaire demande ce qu'il en est pour les petits véhicules de livraison de type hubs. La municipale répond que c'est un projet intéressant, sur lequel la Ville se penche, notamment pour le quartier de Sébeillon-Sévelin. Un rapport du Canton est attendu, car il faut inscrire le projet en dehors des frontières communales.

10. Distribution du financement

Une commissaire relève un problème de numérotation.

Concernant le point 6.2 du tableau, une commissaire relève que la p. 7 mentionne Beaulieu, que le tableau ne mentionne pas. La municipale répond que c'est un oubli.

Conseil communal de Lausanne

La commission n'ayant plus de questions sur le préavis, le président propose de voter les conclusions puis le vœu. Concernant le vœu, une commissaire remarque que l'accord passé avec le comité d'initiative s'arrête en 2026, parce que la Municipalité en place ne peut engager la prochaine Municipalité. Cette remarque vaut pour le Conseil communal. Un commissaire ajoute que c'est une mauvaise idée de lier des Municipalités sur plusieurs législatures par des conventions qui les engagent par le droit privé, hors des cercles démocratiques.

Conclusions de la commission :

Vœu

La commission souhaite que les quatre axes du réseau routier communal sur lesquels la vitesse est provisoirement maintenue à 50km/h passent à 30km/h au plus vite au début de la prochaine législature. Elle souhaite également que la Municipalité poursuive les discussions pour permettre de fixer une limitation de vitesse à 30km/h sur tout le réseau routier de la ville dès que possible lors de la prochaine législature.

Vote des conclusions :	10 oui	1 non	1 abstention
Vote du vœu :	8 oui	4 non	0 abstention

Lausanne, le

Le rapporteur/la rapportrice :
(signé) *Prénom Nom*