

Conseil communal de Lausanne

Initiative : Postulat
Titre : Infrastructures cyclables à Lausanne: pour un Plan Vélo
Initiant-e(-s) : Vincent ROSSI et consorts.

Le but de ce postulat est de faciliter la pratique du vélo à Lausanne par des infrastructures adéquates, en mettant en œuvre de manière concrète le principe de hiérarchisation énoncé par le Plan Directeur Communal. Il est proposé de sécuriser les parcours et d'accorder une véritable place au vélo en tant que moyen de transport légitime.

Contexte

La Ville de Lausanne suit une politique de développement durable et, à ce titre, encourage la mobilité douce et les transports publics. Cette politique, assortie du développement de l'usage des vélos à assistance électrique, est couronnée de succès: le nombre de cyclistes est en constante augmentation dans notre ville¹. En parallèle, le taux de motorisation des Lausannois-es diminue². Tout cela contribue à lutter contre la congestion des axes routiers, la pollution de l'air, le bruit et la hausse des coûts de la santé.

Cependant, pour les cyclistes, le sentiment d'insécurité sur la route reste fort, le marquage et les aménagements lacunaires³, la signalisation aux carrefours inadaptée aux vélos et l'offre en stationnement largement sous-développée. Cela a été documenté par Pro Vélo Suisse⁴: la sécurité et le stationnement sont les deux points les plus faibles de Lausanne, avec des notes respectives de 3.2 et 3.0 sur 6, soit parmi les plus faibles de Suisse. Plus précisément, les bandes cyclables lausannoises recueillent un médiocre 2.9 et la sécurité aux intersections 2.8.

A titre de comparaison, la longueur du réseau des pistes cyclables dans les principales villes suisses s'établissait comme suit en 2013: Zurich 205 km, Berne 125 km, Bâle 120 km, Genève 113 km et Lausanne 55 km. Le 5 mars dernier, le lancement d'une initiative populaire fédérale, notamment par Pro Vélo Suisse, a été l'occasion de rappeler ces chiffres sans complaisance pour Lausanne. Cette "Initiative vélo" doit nous permettre de rattraper le retard romand sur la Suisse alémanique en matière d'infrastructures et, à ce titre, est activement soutenue par notre Municipal en charge des Travaux, ce dont nous nous félicitons.

Appuyant les objectifs de cette initiative vélo et du présent postulat, de récentes études ont montré que les aménagements cyclables bien réalisés présentaient un double avantage pour les autres usagers: 1) amélioration de la fluidité du trafic routier et 2) réduction du nombre de cyclistes sur les trottoirs⁵. Ainsi, les autres usagers du domaine public bénéficient également des infrastructures prenant en compte les besoins des cyclistes. Mentionnons également qu'une place de parc automobile convertie en six places pour vélos peut rapporter 3 à 4 fois plus d'argent aux commerces alentours en termes de dépense par les usagers de la place.⁶

Force est de constater que le vélo, seul moyen de transport qui n'est pas cité dans la Constitution fédérale, n'a jusqu'ici pas été perçu comme un moyen de transport à part entière: la législation qui lui est appliquée est celle qui a été conçue pour les automobiles, les gabarits routiers qui lui sont dédiés sont en général les espaces résiduels ou des espaces créés au détriment des piétons; enfin les écoles, les nœuds de transports publics et les différents pôles du centre-ville ne sont pas pourvus de suffisamment de places de parc pour vélos.

¹ Une hausse de 90% a été observée par les comptages entre 2002 et 2012, Observatoire de la mobilité 2012, Service des routes et de la mobilité, Direction des Travaux, Lausanne.

² Le taux de motorisation est passé de 450 à 400 voitures pour 1000 habitants entre 2002 et 2012, selon la même source.

³ En matière de réseau cyclable, Lausanne occupe la dernière place du classement des villes de plus de 100'000 habitants selon le sondage 2013 coordonné par PRO VELO Suisse, www.villes-cyclables.ch.

⁴ PRO VELO Suisse, 2014. Prix Villes cyclables 2014 - Rapport final. Berne. Annexe concernant Lausanne: PRIX Villes cyclables 2014. Rapport final sur la ville de Lausanne. www.pro-velo.ch.

⁵ Jaffe E, 2014. Tired of Cyclists Riding on the Sidewalk? Build More Bike Lanes

<http://www.citylab.com/cityfixer/2014/08/tired-of-cyclists-riding-on-the-sidewalk-build-more-bike-lanes/375984/>

⁶ Jaffe E, 2015. The Complete Business Case for Converting Street Parking Into Bikelanes.

<http://www.citylab.com/cityfixer/2015/03/the-complete-business-case-for-converting-street-parking-into-bike-lanes/387595/>

Conseil communal de Lausanne

Demande

Ce postulat demande une application concrète de la hiérarchisation adoptée par le PDCom de 1996⁷ en ce qui concerne les deux-roues légers, hiérarchie conservée dans la révision du PDCom en cours. Visant à faciliter la pratique du vélo à Lausanne en égalant le niveau de qualité atteint par les réseaux des meilleures villes suisses, il appelle **un véritable "Plan Vélo" de mise à niveau des infrastructures cyclables**, à l'image de ce que la ville de Berne a lancé l'automne passé⁸.

Plus particulièrement, nous demandons que la Ville expose l'état de ses réalisations ou de ses intentions sur les points suivants ou d'autres points qu'elle souhaitera mentionner et, le cas échéant, étudie l'opportunité de les réaliser:

- a) Définition des niveaux de qualité à atteindre sur le réseau structurant cycliste, en termes de sécurité, de type d'aménagement (simple bande, piste séparée) et de flux désiré, en tenant compte de l'asymétrie de besoins entre montée et descente.
- b) Etablissement de la continuité du marquage au sol sur le réseau structurant.
- c) Amélioration de la visibilité et de la sécurité des cheminements cyclables (pas seulement sur le réseau structurant) par une signalétique adaptée, en faisant recours, si besoin, aux panneaux verticaux (voir illustration à Bâle ci-dessous).
- d) Amélioration de la cohabitation avec les bus en élargissant, autant que possible, les voies bus afin de faciliter leur utilisation par les cyclistes, en toute sécurité et sans gêner le trafic TL.
- e) Instauration de remonte-file pour vélos à tous les carrefours où ce n'est pas impossible pour des questions de sécurité, au minimum sur le réseau structurant.
- f) Instauration du contre-sens cyclable, avec la sécurisation nécessaire, sur tous les sens uniques automobiles où ce n'est pas impossible pour des questions de sécurité.
- g) Instauration du tourner-à-droite autorisé pour les cycles sur tous les carrefours où ce n'est pas impossible pour des questions de sécurité⁹.
- h) Mise en compatibilité des carrefours et croisements dotés de signalisation lumineuse avec les flux cyclistes (détection de la présence du cycliste, sas vélo, séquençage garantissant la sécurité, etc.).
- i) Création, là où les conditions s'y prêtent, de rues cyclables. Ce concept existant à Munich consiste à créer des rues dévolues aux vélos où les voitures sont tolérées à condition qu'elles renoncent à dépasser les vélos.
- j) Garantie de la sécurité des surfaces cyclables, en particulier en ce qui concerne les plaques métalliques, y compris provisoires lors des chantiers, les grilles d'égout sur les bandes cyclables et les gorges des rails ferroviaires.
- k) Etablissement de convergences cyclables pour toutes les écoles (des pistes et bandes cyclables venant de toutes les directions pour desservir chaque école).
- l) Aménagement de places de parc vélo supplémentaires spécifiquement pour les écoles, les bâtiments publics et à proximité des principales stations de transport public.
- m) Aménagement en grand nombre de places de parc vélo sur le domaine public au centre-ville, de manière dispersée, et encouragement à cela sur le domaine privé.
- n) Aménagement en grand nombre de places de parc vélo dans les quartiers manquant de places, par exemple en créant des modules standard de parcage pour vélos, couverts et permettant une attache solide, facilement installables sur la voirie ou tout lieu approprié.
- o) Ajout de vélos-stations aux plus grands nœuds de transports publics avec un niveau de service comparable à ce qui se fait par exemple à Berne (casiers, coin de réparation, coin de toilette, etc.).

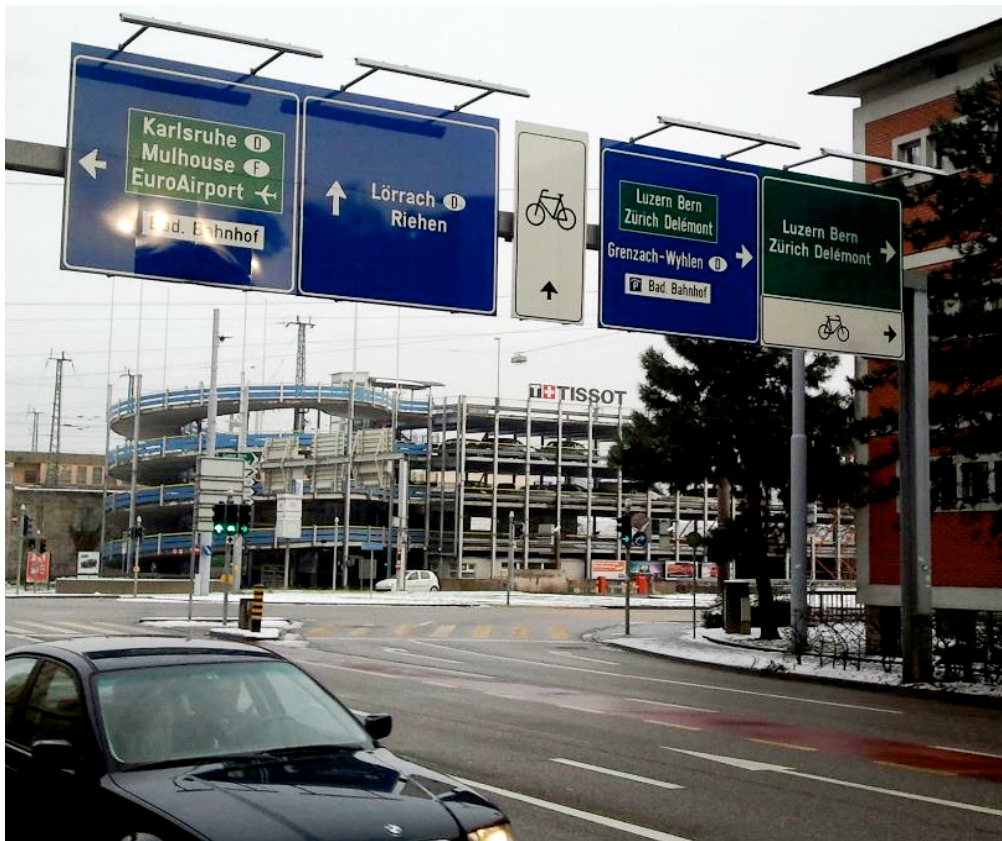
⁷ Le Plan Directeur Communal, adopté le 24 janvier 1996, entérine la hiérarchisation des modes de déplacements dans l'ordre prioritaire suivant: piétons, transports collectifs, deux-roues légers, deux-roues puis autres transports individuels motorisés.

⁸ Ville de Berne, 16 oct. 2014. Schwerpunkt Velo-Förderung : Gemeinderat bereitet Velo-Offensive vor.

http://www.bern.ch/mediencenter/aktuell_ptk_sta/gemeinderat-bereitet-velo-offensive-vor

⁹ Le 22 septembre 2014, le Département cantonal bâlois de la circulation a demandé un changement de la loi fédérale afin de pérenniser l'autorisation de tourner à droite pour les cyclistes, suite à une expérience parfaitement concluante menée depuis juin 2013. Début mars 2015, l'OFROU a répondu qu'il fallait prolonger cette expérience.

Conseil communal de Lausanne



Présélections sécurisées avec marquage au sol et vertical, Bâle, Suisse, 2013.

En dernier lieu, ce postulat demande que la Municipalité présente au Conseil communal une planification de la réalisation des éléments ci-dessus, du point de vue temporel et financier, si besoin en créant l'échelon idoine entre le PALM, le PDCOM et la planification fine des travaux routiers.

Lausanne, le 27 mars 2015

Vincent Rossi

Anne-Françoise Decollogny

Séverine Evéquoz

Denis Corboz

Johann Dupuis

Bertrand Picard

Laurianne Bovet

Henri Klunge