

Service de l'urbanisme  
Port-Franc 18  
CP 5354  
1002 Lausanne

Lausanne, le 19 mars 2019

## **Révision du plan directeur communal (PDCOM). Remarques suite à la consultation publique.**

---

Madame, Monsieur,

Fin 2013, à l'issue des travaux des différents groupes dont la CCUT où nous étions représentés, nous avons alors pris position sur les « Cartes thématiques illustratives à l'horizon 2020-2030 » ainsi que sur l' « Approche stratégique (version 04.10.2013): objectifs, principes et mesures ».

A l'occasion de la consultation publique du PDCOM, nous souhaitons faire le point et réitérer certaines de nos demandes de 2013. Globalement, notre association est évidemment heureuse de voir confirmé un concept de mobilité plaçant les TP et les modes actifs comme prioritaires par rapport au TIM. Nous nous réjouissons aussi de la vision urbanistique souhaitant « mettre en valeur l'espace-rue » et ainsi améliorer la qualité de vie des Lausannois. Nous sommes convaincus que le vélo a toute sa place dans cette vision de la ville.

Toutefois, en matière de déplacements à vélo, nous trouvons que certaines mesures et objectifs pourraient être mieux précisés, et surtout plus ambitieux.

En p. 100, on peut lire: « Le concept vélo du PDCom s'appuie sur la topographie de la ville et sa structure paysagère. Il propose principalement *la mise en valeur d'axes « horizontaux » est-ouest* reliant le centre-ville et les quartiers, donnant accès aux centralités de quartiers, notamment aux infrastructures scolaires et équipements publics. Ces axes doivent se développer en dehors du trafic automobile, pour l'essentiel, en s'aidant de franchissements aux endroits stratégiques, limitant ainsi les déclivités. »

Comme nous l'avons répété régulièrement, une politique cyclable ambitieuse ne peut plus se satisfaire d'une seule mise en valeur des « axes horizontaux » (comme le montre l'illustration p. 99). Avec la démocratisation du vélo à assistance électrique (VAE), l'argument topographique a clairement perdu de sa pertinence et il s'agit de réviser certains jugements habituels, aussi en rapport au rayon d'action du vélo qui s'est étendu. Les mesures favorisant la complémentarité des modes (p. ex. stationnements aux abords des stations de métro) sont nécessaires mais ne doivent plus être considérées comme la principale façon de « remonter la ville », aussi en raison de la saturation de certaines lignes et des difficultés actuelles pour charger les cycles (voir remarque infra).

*Compléments à apporter aux objectifs, principes et mesures du PDCom*

**Nos remarques de 2013:**

1. Concept de réseau structurant intégrant les notions de sécurité, de continuité et d'efficacité
2. Définition des niveaux de qualité attendus sur le réseau cyclable structurant à la montée et à la descente et priorisation par rapport au trafic individuel motorisé
3. Concept de stationnement vélo intégrant tout type d'interface de transport
4. Concept de complémentarité avec les transports publics intégrant l'embarquement des vélos à bord des véhicules
5. Signalisation des itinéraires cyclables avec temps de trajet en coordination avec l'agglomération lausannoise
6. Définition d'un concept de test d'aménagements innovants ou pilotes
7. Définition d'objectifs quantitatifs et mise en place d'indicateurs de suivi

*1. Concept de réseau structurant intégrant les notions de sécurité, de continuité et d'efficacité.*

Nous sommes ravis de lire que tous ces qualificatifs du réseau ont bien été repris dans le texte. En effet, il est crucial que le réseau puisse convenir à une majorité de cyclistes, y compris aux nouveaux adeptes a priori moins à l'aise. La continuité et la sécurité restent donc déterminantes, mais ne doivent pas sacrifier l'efficacité, une des raisons principales du recours à la bicyclette.

*2. Définition des niveaux de qualité attendus sur le réseau cyclable structurant à la montée et à la descente et priorisation par rapport au trafic individuel motorisé.*

Nous constatons que cette distinction montée/descente n'a pas été intégrée dans le PDCom. Toutefois, nous restons convaincus de sa pertinence en tant qu'outil pour définir le type et le niveau de qualité des aménagements. Nous continuerons à veiller à ce que les aménagements prennent en compte le facteur de la déclivité, particulièrement saillant à Lausanne. Cet aspect est surtout important là où le différentiel de vitesse vélo/TIM/TP est grand. A cet égard, le partage des voies bus doit être rendu effectif partout où la sécurité (objective ou subjective) des cyclistes est en jeu.

En cohérence avec tous les principes affirmés dans ce document, la vulnérabilité des cyclistes (et a fortiori des piétons) devrait primer, également sur des considérations de vitesse commerciale des TP.

*3. Concept de stationnement vélo intégrant tout type d'interface de transport.*

Cette mesure a été correctement intégrée (M.6. p. 102).

*4. Concept de complémentarité avec les transports publics intégrant l'embarquement des vélos à bord des véhicules.*

L'embarquement facilité à bord des véhicules de TP est envisagée comme « une mesure à approfondir ». Cela pourrait être repris de façon plus affirmative au niveau des mesures où il est fait allusivement mention de l'« agencement des véhicules » (M.6. p. 102). Cela existe dans d'autres villes et apparemment également à Lausanne par le passé. S'il y a une ville où cela serait très utile, c'est à Lausanne.

##### *5. Signalisation des itinéraires cyclables avec temps de trajet en coordination avec l'agglomération lausannoise.*

Etrangement, il n'y a rien à ce sujet dans le PDCOM et c'est un manque important. En effet, s'il est prioritaire de réaliser les aménagements et liaisons, la partie « guidage » des cyclistes et communication n'est pas à négliger. Il faut prendre en compte tant les locaux et pendulaires qu'un public composé de visiteurs et de touristes, appelé à se développer (réseau VLS, itinéraires La Suisse à vélo, etc.).

##### *6. Définition d'un concept de test d'aménagements innovants ou pilotes.*

Nous n'avons pas trouvé trace de cela dans le texte actuel. Pourtant cela se pratique déjà en matière de réduction de vitesse (test zones 30) et cela va pourrait être envisagé également pour des aménagements cyclables, renforçant ainsi le côté volontariste et novateur de la politique municipale en la matière.

##### *7. Définition d'objectifs quantitatifs et mise en place d'indicateurs de suivi.*

Le seul objectif formulé est une « augmentation de la part des déplacements réalisés à vélo » (B.3.2.). C'est dommage de ne pas définir des objectifs plus précis et quelques indicateurs à définir. Certes, la ville réalise des comptages et participe à des enquêtes de satisfaction (p. ex. l'enquête « Villes cyclables » de PRO VELO), mais nous regrettons qu'un objectif quantitatif ne soit pas articulé. Lors d'une enquête auprès des candidats aux dernières élections municipales, le chiffre de 10% des déplacements a été avancé par plusieurs personnes. Cela nous semble représenter un bel objectif, raisonnable à l'horizon 2030.

Dans le concert des villes suisses, on observe que le succès répond à un engagement fort des communes. Ainsi p. ex. la ville de Berne qui a annoncé en 2015 vouloir devenir la « ville du vélo en Suisse », avec un objectif ambitieux de doubler la part modale du vélo, soit passer de 11% actuellement à 20% à l'horizon 2030. Ceci principalement en rendant la pratique du vélo plus sûre et plus confortable, grâce à pas moins de 130 mesures.

##### *Politique du stationnement TIM privé et manques en matière de stationnement privé vélo*

Si les mesures spécifiques au vélo sont importantes, nous avons bien conscience du caractère global et interconnecté de la politique de mobilité. A ce titre, il est bien connu des professionnels que la politique de stationnement des voitures joue un rôle important en termes d'occupation de l'espace d'une part, et en tant que générateur de flux d'autre part.

Nous relevons avec satisfaction la mise en place d'un monitoring du stationnement privé et une « adaptation des règles du stationnement privé dans le cadre de la révision du PGA, de l'élaboration de PA, en limitant l'offre lorsque le contexte et la desserte en TP le permettent. »

Nous sommes d'avis que ces valeurs doivent être clairement revues à la baisse et être plus flexibles ; il doit notamment être possible de réaliser de nouvelles constructions sans places de stationnement TIM si telle est la vocation d'un projet. A Lausanne, la part des ménages sans voiture a fortement augmenté entre 2000 et 2015, passant de 34% à 46%.

Sur le thème du stationnement privé des vélos par contre, l'absence d'une solution de parking satisfaisante est encore aujourd'hui trop largement répandue dans le parc immobilier existant. Les dernières enquêtes ont montré qu'il s'agit là d'un frein important à la pratique du vélo. Nous avons conscience que les moyens d'action publics sont ici limités, mais des mesures incitatives ainsi que des solutions de stationnement vélo sécurisées et pourquoi pas mutualisées pourraient être favorisées par la ville de Lausanne. De telles solutions existent ailleurs et Lausanne pourrait s'en inspirer.

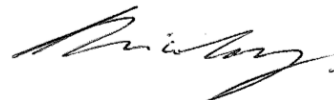
*Absence d'un volet logistique urbaine dans chapitre mobilité*

Nous savons que le secteur de la livraison (en expansion) génère de nombreux flux de véhicules motorisés divers, entraînant de nombreuses nuisances (engorgement espace public, bruit, risque accru d'accidents), particulièrement dans le centre-ville. Il s'agit là d'un sujet très transversal (urbanisme, mobilité, commerces) et seule une vision globale et une volonté politique clairement exprimée dans ce type de document peut permettre une amélioration de la situation et l'anticipation des tendances. Les grands travaux (gare, métros) vont fortement changer les habitudes et la mobilité en ville ne peut plus être envisagée du seul point de vue individuel. Étudier les besoins et l'évolution de la logistique professionnelle sur le territoire nous semble indispensable et cette thématique devrait figurer dans le Plan directeur communal à venir.

En espérant que ces quelques remarques puissent être intégrées au Plan directeur communal, nous vous adressons, Madame, Monsieur, nos salutations les plus cordiales.



Zoé Dardel  
Présidente



Arnaud Nicolay  
Secrétaire général

Copie:

M. Stéphane Bolognini, délégué vélo, ville de Lausanne.