

Révision du Plan directeur communal 2020 – 2030 de la Ville de Lausanne :

Position de PRO VELO Région Lausanne

I. Introduction

PRO VELO Région Lausanne, en tant qu'association forte de plus de 1'200 membres oeuvrant à la promotion du vélo au quotidien en région lausannoise, participe aux travaux de la Commission consultative d'urbanisme et des transports (CCUT) qui accompagne la mise à jour du plan directeur communal de Lausanne (PDCom).

Le document qui suit vise à préciser la position de PRO VELO par rapport aux derniers documents de travail du PDCom reçus du service d'urbanisme de la Ville de Lausanne le 14 octobre 2013, à savoir :

A. Cartes thématiques illustratives à l'horizon 2020-2030 (version 26.09.2013) :

- a) Hiérarchie du réseau routier
- b) Réseau de transports publics
- c) Réseau cyclable (version du 26.09.2013 et du 21.10.2013 présentée en séance du « Groupe Deux-Roues Légers » mais non disponible en format électronique)
- d) Réseau piétons

B. Approche stratégique (version 04.10.2013): objectifs, principes et mesures

- a) Valoriser et accompagner la mutation du territoire
- b) Mettre en réseau le territoire
- c) Construire la ville dans des sites de projets majeurs

II. Objectifs, principes et mesures du PDCom

PRO VELO tient à saluer les importants efforts déjà déployés ces dix dernières années par les autorités fédérales, cantonales et communales pour promouvoir le vélo en région lausannoise, notamment par le biais des mesures concrètes suivantes:

- ✓ Stratégie cantonale de promotion du vélo
- ✓ Guichet vélo cantonal
- ✓ Modification de la loi sur les transports publics et définition d'un crédit-cadre pour le co-financement de mesures de mobilité douce par le canton
- ✓ Projet d'agglomération (PALM) très bien noté par la Confédération
- ✓ Poste de délégué vélo à la Ville de Lausanne
- ✓ Poste de délégué à la mobilité douce au niveau de l'ouest lausannois
- ✓ Subventions communales à l'achat de vélos à assistance électrique
- ✓ Soutien financier aux activités et actions de sensibilisation de PRO VELO
- ✓ Création d'une vélostation à la gare de Lausanne

Ces efforts ont accompagné une augmentation marquée du nombre de cyclistes dans l'agglomération (hausse de 60% entre 2002 et 2008). Cette tendance confirme que le vélo a toute sa place dans une gestion durable des déplacements en milieu urbain, alors qu'un tiers des déplacements réalisés en voiture ne dépassent pas trois kilomètres, comme le souligne le canton de Vaud dans sa *Stratégie cantonale de promotion du vélo à l'horizon 2020*.

Les avantages du vélo :

- ✓ Rapide et flexible
- ✓ Sans émission et sans bruit
- ✓ Actif et favorable à la santé
- ✓ Peu consommateur d'espace
- ✓ Peu coûteux

PRO VELO se réjouit de la volonté affichée dans le nouveau PDCom de favoriser les déplacements à vélo et de faciliter leur complémentarité avec les transports publics, tant sur le plan des itinéraires que des infrastructures de stationnement. La hiérarchisation des modes de transport donnant la priorité aux modes durables sur les transports individuels motorisés parle également en faveur d'un meilleur partage de l'espace avec les cyclistes, oubliés pendant longtemps des politiques d'aménagement.

Rappelant que le canton de Vaud est malheureusement à la traîne en ce qui concerne la proportion des déplacements effectués à vélo en Suisse, PRO VELO Région Lausanne soutient une politique volontariste et ambitieuse qui ne se limite pas à la sécurisation des itinéraires cyclables. Celle-ci doit s'accompagner d'un niveau d'exigence tout aussi élevé sur le plan de l'efficacité et du confort pour capitaliser le premier atout du vélo en milieu urbain, sa rapidité. La topographie lausannoise ne saurait justifier une relégation du vélo au second plan. Elle légitime au contraire des mesures à même de faciliter les déplacements à la montée, tant par le choix des itinéraires que la qualité des aménagements.

Dans ce contexte, le potentiel du vélo pourrait être encore mieux valorisé à Lausanne à travers les objectifs, principes et mesures du PDCom par l'intégration des éléments listés dans le tableau ci-dessous et repris sous forme d'annotation dans les documents mentionnés en introduction.

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

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 transport¹
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 pilotes²
7. Définition d'objectifs quantitatifs et mise en place d'indicateurs de suivi

¹ Interfaces de transports publics bien sûr, mais aussi stations Mobility Carsharing ou parkings d'échange.

² Exemple : tourner à droite autorisé au feu rouge pour les cyclistes et expérimenté à Bâle.

III. Réseau cyclable structurant et hiérarchie du réseau multimodal

PRO VELO Région Lausanne soutient la définition dans le PDCom d'un réseau cyclable structurant qui intègre la notion d'itinéraires de rabattement vers les interfaces de transports publics et s'appuie sur la topographie. Notre association relève néanmoins les lacunes suivantes :

- a) Définition manquante des niveaux hiérarchiques du réseau multimodal et du réseau cyclable structurant en termes de fonctions et de niveaux de qualité associés
- b) Superposition récurrente des axes forts TP, du réseau routier principal et du réseau cyclable structurant sur des tronçons déjà densément bâtis et fortement contraints
- c) Discontinuité du réseau structurant sur un axe nord sud

a) Définition du réseau cyclable structurant

Le PDCom ne propose pas de définition du réseau cyclable structurant, interquartiers et secondaires dans les documents listés en introduction. Selon PRO VELO Région Lausanne, le réseau cyclable structurant a pour vocation de relier les principaux pôles et interfaces de transport de l'agglomération de manière directe, sûre, continue et confortable.

Les mesures à prendre pour répondre à ces critères vont dépendre du volume, de la vitesse du trafic et de la densité du bâti selon les recommandations du PALM³, mais aussi d'une particularité lausannoise importante, la déclivité. Un itinéraire attractif à la montée ne l'est pas forcément à la descente et réciproquement. Cette distinction doit être intégrée à la définition du réseau.

Le différentiel de vitesse entre vélos et transports motorisés renforcé à la montée, qui explique aussi l'interdiction pour les vélos d'emprunter les voies bus dans ce sens, justifie d'autant plus des aménagements cyclables séparant les vélos des autres usagers. Cette séparation s'applique également aux vélos et aux piétons, dont la cohabitation n'est recommandable que sur les axes où les flux de piétons sont faibles. Ce constat prévaut particulièrement en prévision d'une augmentation du nombre de vélos électriques. A la descente, la présence de voies bus autorisées aux vélos et un différentiel de vitesse moins élevé ne nécessitent pas forcément une séparation aussi tranchée.

Dans tous les cas, la liste non exhaustive de critères suivante devrait être prise en considération lors de l'aménagement d'un axe cyclable structurant pour répondre à la définition préconisée par PRO VELO:

- ✓ Géométrie de la chaussée, des aménagements cyclables et des zones de transition entre différentes sections favorisant des itinéraires aussi rectilignes que possible
- ✓ Détours, chicanes et cloisonnements infranchissables entre chaussée et aménagements cyclables à éviter
- ✓ Pertes de priorité et arrêts récurrents à éviter
- ✓ Gestion adaptée des flux vélos aux carrefours (sas, feux vélos clignotants, guidage anticipé vers les différentes présélections)
- ✓ Homogénéité des aménagements sur un même tronçon

³ PALM, *Réseau routier d'agglomération, Recommandations d'aménagement*, septembre 2010.

- ✓ Continuité des aménagements, en particulier en approche de carrefour
- ✓ Signalisation des intersections dangereuses par un marquage distinct
- ✓ Autorisation à rouler sur la chaussée même en présence d'aménagements cyclables
- ✓ Revêtement non glissant minimisant les frottements
- ✓ Entretien de la chaussée et des aménagements cyclables (grilles, trous, neige, branches)
- ✓ Signalisation des itinéraires avec principales destinations et temps de trajet
- ✓ Eclairage

b) Superposition du réseau cyclable structurant avec le réseau routier principal

Selon les recommandations d'aménagement du PALM concernant le réseau routier d'agglomération de septembre 2010, la priorité est explicitement donnée aux transports publics et au trafic automobile sur le réseau principal d'agglomération et le réseau principal urbain dans l'optique d'assurer la fluidité du trafic. Compte tenu des volumes de trafic et de la vitesse cible associés à ces deux niveaux hiérarchiques du réseau, une séparation entre les flux est par conséquent préconisée.

Constatant qu'une partie importante du réseau cyclable structurant du PDCom se superpose au réseau routier principal et aux axes forts de transports publics dans des environnements déjà densément bâtis, PRO VELO Région Lausanne redoute que :

- ✓ la séparation des flux et la continuité des aménagements cyclables ne puissent être assurées là où elles sont le plus utiles ;
- ✓ la fluidité du trafic motorisé se fasse au détriment des vélos, là où les pentes sont les plus adaptées à ce mode actif et où il n'existe pas de tracé alternatif satisfaisant.

On pense en particulier aux approches de carrefours ou à certains axes incontournables, clairement dédiés au trafic individuel motorisé et empruntés par des bus, dont les voies de circulation ne sont pas autorisées aux vélos à la montée (ex. : avenue de la Gare). Dans ce contexte, la multiplication des pré-sélections et le maintien de plusieurs voies risquent systématiquement de prévaloir sur la sécurisation et la fluidité des déplacements à vélo qu'on cherche par ailleurs à promouvoir.

Propositions :

- ✓ Privilégier la continuité et la fluidité des itinéraires cyclables en appliquant la priorisation des modes durables sur le trafic individuel motorisé lorsque réseau routier principal et réseau cyclable structurant se superposent.
- ✓ Intégration de l'avenue de la Gare et de l'avenue Louis-Ruchonnet au réseau routier de distribution plutôt qu'au réseau principal urbain

c) Discontinuité du réseau structurant sur un axe nord sud

Les discontinuités identifiées semblent essentiellement découler d'une vision fortement axée sur la complémentarité entre vélo et transports publics. Or, le réseau structurant doit

également inclure des liaisons nord-sud efficaces et bien aménagées, en particulier dans le sens de la montée, compte tenu des éléments suivants :

- ✓ saturation du M2 malgré l'autorisation d'embarquer les vélos
- ✓ potentiel limité offert par la combinaison entre vélo et métro si on ne dispose pas d'un vélo au départ et à l'arrivée
- ✓ contraintes topographiques « lissées » par le potentiel de l'assistance électrique, dont les avantages en termes de santé, de bruit et d'émissions par rapport aux transports individuels motorisés sont évidents

Le réseau structurant (version du 21.10.2013) présente des discontinuités avant tout entre les pôles suivants :

- ✓ liaison entre la gare et Saint-François
- ✓ liaison entre Saint-François et le quartier de la Pontaise
- ✓ liaison entre Saint-François et Bellevaux

Propositions :

- ✓ Intégration des itinéraires structurants selon la proposition détaillée aux figures 1 et 2 distinguant itinéraires de montée et de descente⁴
- ✓ Intégration de l'avenue de la Gare et de l'avenue Louis-Ruchonnet au réseau cyclable structurant, dont la pente est bien mieux adaptée au vélo que la rue du Petit-Chêne

⁴ La proposition d'itinéraires structurants détaillés aux figures 1 et 2 se base avant tout sur les liaisons existantes et ne contient pas à ce stade les itinéraires secondaires.