

Bureau Stratégie et développement de
l'Ouest lausannois
Rue de Lausanne 35
1020 Renens

Lausanne, le 15 mars 2019

Remarques - Consultation publique du Plan Directeur intercommunal

Madame, Monsieur,

Nous avons étudié attentivement le projet de PDi sous l'angle de la mobilité, en particulier cycliste. Cette lecture nous amène à formuler des remarques d'ordre général et des remarques portant sur des points particuliers du document.

Remarques générales :

- Les objectifs en faveur de la mobilité cycliste ne sont pas étayés (absence d'objectifs chiffrés) et doivent être quantifiés en tenant compte du développement et du potentiel du vélo électrique.

En Suisse, comme dans l'agglomération lausannoise, un trajet sur deux en voiture ne dépasse pas 5km. Le vélo électrique se pratique sur des distances encore plus étendues en particulier pour le motif travail. L'ouest lausannoise doit donc se fixer des objectifs ambitieux en matière de promotion du vélo. Nous préconisons à l'horizon du PDI une cible de 10% de déplacements réalisés à vélo, en particulier pour les trajets pendulaires.

- PRO VELO Région Lausanne s'est opposé au projet de suppression du goulet d'étranglement de Crissier et aux nouvelles jonctions d'Ecublens et de Chavannes au motif que « toutes les jonctions du projet impactaient le réseau secondaire sur des axes structurants du réseau cyclable du PALM », que « le projet comportait des discontinuités et des incohérences d'intégration au réseau cyclable du PALM et du SDOL » et, enfin, qu'il posait des « problème de sécurité et de fluidité pour les vélos, particulièrement aux limites des différents projets ». Nous remarquons que le PDI n'offre pas d'élément permettant de revenir sur ces constats.

En page 90, les plans de charges de trafic à l'horizon 2030 mentionnent la prise en compte des nouvelles jonctions autoroutières, des axes forts de transports publics (tram, BHNS), ainsi que des projets urbanistiques planifiés mais aucune mention n'est faite de la prise en compte du report modal vers le vélo qui partage pourtant les mêmes réseaux.

- Les vitesses doivent être abaissées à max. 50 km/h sur le réseau routier secondaire et limitées à 80km/h sur le contournement autoroutier pour limiter les nuisances du trafic individuel motorisé pour les modes doux (bruit et émissions nocives pour la santé). Plutôt que la construction de nouvelles jonctions autoroutières, la création d'un boulevard urbain nous semblerait plus pertinente pour assurer la fonction de rocade d'agglomération.

Le PDI souligne justement au chapitre des contraintes environnementales, enjeu 9, que « Bien que la coordination des planifications ait favorablement évolué, la mobilité reste encore préoccupante avec des niveaux de pollution toujours supérieurs aux normes admises. »

- Enfin, nous relevons que la segmentation des compétences entre communes, Canton et Confédération n'est pas propice à la cohérence et à la continuité du réseau cyclable. Nous préconisons la création d'une instance renforcée au niveau intercommunal avec délégation de compétence pour pouvoir réaliser efficacement les projets de dimension intercommunale et accélérer la mise œuvre des mesures de mobilité douce du PALM.

Remarques particulières :

2. Diagnostic

Enjeu 11 – la perméabilité du territoire

Ce chapitre manque de chiffres, de projections et de projets pour la mobilité douce, à l'instar de ce qui est développé pour les transports publics et le trafic individuel motorisé sous « enjeu 12 - la capacité du réseau de transport ». A défaut de quantification, tout objectif de report modal vers le vélo restera non mesurable et les mesures nécessaires pour y parvenir peu prioritaires.

P. 87, 1^{er} § : le rapport affirme qu'« il s'agit d'encourager la pratique de la mobilité douce par des aménagements confortables et sûrs ». Nous demandons de compléter cette phrase par « directs et efficaces ».

P. 87 – tendances : l'amélioration des franchissements mais également des grands axes routiers restent en effet une priorité, en particulier : RC 251 Prilly – Crissier, RC 151 Bussigny – Lausanne, et bien entendu gare de Renens puisque le Rayon Vert reste impraticable à vélo.

Il y a une contradiction de principe entre l'objectif de promouvoir la mobilité douce et la superposition systématique du réseau routier où l'on canalise le trafic motorisé avec les axes cyclables d'agglomération. Les principes d'intervention en matière de multimodalité confirment d'ailleurs au chapitre 7 la priorité donnée aux transports individuels motorisés :

« Mettre en place des aménagements spécifiques pour la mobilité douce garantissant un niveau élevé de sécurité, de fonctionnalité et d'attractivité, y compris là où les transports publics et les flux de circulation automobile doivent être priorités. »

Sur le réseau cyclable d'agglomération, le trafic cycliste doit être priorisé par rapport au trafic individuel motorisé, et non l'inverse, si l'on entend réellement favoriser un report modal vers les modes doux, en particulier pour les pendulaires qui circulent aux heures de pointe.

Enjeu 12 – la capacité du réseau de transport

En p. 93, le rapport affirme que le projet de nouvelles jonctions autoroutières permettra d'augmenter l'attractivité de la mobilité douce. Nous contestons cette affirmation, comme nous l'avons développé dans notre opposition au projet autoroutier. En effet, l'augmentation importante du trafic sur plusieurs axes du réseau d'agglomération et du réseau régional / communal (route de la Pierre, route de Chavannes, etc.) péjorera la sécurité et l'efficacité de ces itinéraires déjà très encombrés pour les vélos.

Le contournement de Morges devrait être réalisé avant toute intensification du réseau autoroutier dans le périmètre compact d'agglomération par l'aménagement de nouvelles jonctions autoroutières qui ne seront pas démantelées une fois le contournement réalisé.

Il est nécessaire de rajouter des mesures de contrôle et de comptage systématiques qui font aujourd'hui défaut ainsi que l'élaboration d'un monitoring pour la mise en œuvre des mesures mobilité douce du PALM et des autres mesures prévues par le PDI.

3. Le projet de territoire et les orientations stratégiques

Orientation stratégique 7 :

- Nous saluons la volonté d'aménager des voies vertes. Il faut cependant veiller à ce que ces voies soient généreusement dimensionnées de manière afin d'assurer une bonne cohabitation avec les piétons et de tenir compte de la présence de vélos électriques qui implique une augmentation des dépassements entre cyclistes. Afin de permettre un croisement « vélo + vélo + piéton », leur largeur minimale doit être soigneusement étudiée selon le contexte en considérant que les normes VSS ne prennent pas forcément en compte les particularités du vélo électrique. Des aménagements mixtes bidirectionnels de 3.00m sont trop étroits.

Carte 7 b :

- Nous relevons que la desserte du secteur des Hautes écoles, qui génère une part importante des déplacements cyclistes dans le district et en forte augmentation depuis 10 ans (leur part modale est passée de 4% à 9% à l'UNIL, et de 10% à 18% à l'EPFL¹), est définie de manière schématique dans la carte des itinéraires cyclables. Il nous paraît impératif de préciser la stratégie de connexion des Hautes écoles à la gare et suggérons la connexion des Hautes écoles à la Voie verte.
- Le secteur de la gare de Renens, qui occupe de notre point de vue² une fonction centrale dans l'accessibilité de l'ouest lausannois à vélo, doit figurer sur le réseau cyclable d'agglomération. Aussi, nous demandons l'ajout de :
 - Une liaison entre la voie verte sud et la voie verte nord au niveau de la gare par un franchissement amélioré (PI 1^{er} août ou autre) ;
 - L'indication, pour le PI du 1^{er} août, d'un « franchissement à créer ou assainir » sur les cartes ;
 - L'intégration de l'avenue de la Gare (Chavannes) dans le réseau cyclable d'agglomération ;
- Les deux ponts sur la Venoge (embouchure et Renges – Denges) devraient être adaptés à l'importance qui leur est donnée, ils ont un fort potentiel pour le trafic cycliste ;
- La liaison de loisir entre le Laviau et le débarcadère de St-Sulpice est en partie interdite aux vélos. Nous comprenons ici qu'elle doit être assainie pour pouvoir jouer son rôle ;
- La voie verte desservant le secteur du Laviau, qui concentre des espaces de détente d'importance supra-communale, est saluée ;
- La RC 177 Bussigny – Aclens manque totalement d'aménagements mais possède un fort intérêt potentiel pour le trafic cycliste en direction de Vuflens-la-Ville et de Cossonay ;
- Nous ne comprenons pas l'intérêt du tronçon de Voie verte tel que figuré entre l'av. de Florissant et le temple de Broye puisque le chemin des Planches convient bien. Par contre, la traversée de la route de Cossonay vers le chemin de Broye supérieur doit être aménagée.
- Le tronçon de la route de Neuchâtel vers Cery a un grand intérêt potentiel et un fort potentiel de requalification ;
- La rue de l'Industrie à Bussigny doit être aménagée dans le sens nord-sud. La situation actuelle la rend inapte à figurer dans le réseau d'agglomération.
- Nous demandons que l'avenue de la Gare à Chavannes figure en totalité dans le réseau d'agglomération ;
- Le tronçon de la voie verte Venoge – Ecublens traverse le parking du centre commercial, ce qui semble inadapté à sa fonction ;
- La traversée du Tir-Fédéral entre Ecublens et le quartier des Cèdres doit également figurer comme « franchissement à créer ou assainir » sur les différentes cartes.

¹ Pour plus de précisions, voir https://www.unil.ch/mobilite/mobilite/chiffres_cles et <https://developpement-durable.epfl.ch/fr/mobilite/plan-mobilite/enquete-mobilite>.

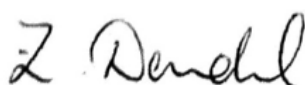
² Prise de position PRO VELO du 16 octobre 2017.

- Il conviendrait d'ajouter les déclivités à la carte, elles ont un impact important sur l'attractivité du vélo. En cas de déclivité importante, favoriser les itinéraires topographiquement les plus favorables ou envisager des franchissements.
- Ajouter une carte qui superpose les réseaux structurants pour les vélos 7b, les TP 7c et les TIM 7d afin de montrer la superposition ou non entre les modes.

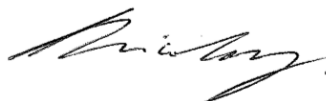
Principes d'intervention (pp. 146 et 147) :

- « Traitement soigné des carrefours » : préciser que les temps d'attente doivent être minimisés pour les cyclistes. Lorsque le trafic motorisé et les axes du réseau cyclable d'agglomération se superposent, le trafic cycliste doit primer sur la fluidité du trafic motorisé.
- Ajouter un principe de limitation de la vitesse à max. 50 km/h, nécessaire en particulier sur les axes où les vélos doivent rouler sur la chaussée.
- Stationnement : préciser que les stationnements sécurisés doivent permettre de cadener son cadre (éviter ainsi l'utilisation de modèles inadéquats et qu'on voit encore trop régulièrement).
- Stationnement : ajouter la nécessité d'améliorer, en général, le stationnement des cycles dans les centres commerciaux.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à ces remarques, veuillez recevoir, Madame, Monsieur, nos salutations cordiales et nous restons à votre disposition pour tout complément d'information.



Zoé Dardel
Présidente



Arnaud Nicolay
Secrétaire général