

Enjeux sur la mobilité **urbaine et le trafic** **d'agglomération**

On observe à Lausanne, comme dans les autres agglomérations de Suisse, une augmentation très marquée des déplacements de la population, que ce soit pour des motifs liés au travail, à la formation, aux achats ou aux loisirs. Ces besoins de mobilité se cumulent souvent aux mêmes heures de la journée, contribuant ainsi de manière très significative à générer des pics aux « heures de pointes » durant lesquelles les infrastructures lausannoises de transports sont particulièrement sollicitées.



Florence Germond
Conseillère municipale de la ville de Lausanne
Directrice des Finances et de la mobilité

Cette tendance répond aux besoins et à l'évolution de notre société comme l'indique le dernier rapport de l'OFS de juin 2016, qui stipule que 9 personnes sur 10 actives en suisse sont des pendulaires parcourant quotidiennement 36.7 km/jour en 2010, soit une augmentation de 20 % en à peine 6 années.

De plus, le choix démocratique d'une politique de densification des agglomérations sollicite d'autant plus les centralités urbaines, dont Lausanne, et contraint les responsables politiques à proposer des solutions rapides et durables pour répondre à ces enjeux tout en tenant compte de différents facteurs d'égale importance et parfois contradictoires, tels que l'environnement, l'économie et la société.

Pour mémoire, Lausanne planifie son développement pour accueillir, d'ici à 2030, 30 000 nouveaux habitants et 15 500 emplois supplémentaires, tous ayant des besoins quotidiens de mobilité. Cette accélération est déjà perceptible et quantifiable dès aujourd'hui. On l'observe notamment au travers de l'évolution de l'usage des transports publics. En effet, ceux-ci ont vu leur fréquentation bondir de près de 50 % en à peine 10 ans à Lausanne. Le projet du m2 participe à lui tout seul pour 28 % à cette augmentation et son succès dépasse tous les scénarios les plus optimistes de planification de la demande avec plus de 28 millions de passagers transportés par année.

L'enjeu consiste donc désormais à savoir si l'offre actuelle et à venir en termes d'infrastructure de mobilité permettra de répondre à la demande dont les tendances, on l'a vu, s'accroissent continuellement. Tout cela en respectant les exigences de qualité de vie de la population dans une zone densément peuplée et en tenant compte de la nécessité d'une exploitation durable de ressources limitées, comme l'espace, l'énergie et les moyens financiers. Les réseaux de mobilité doivent ainsi être pensés au sein d'un système complexe et intégré.

C'est pourquoi des structures se sont mises en place et organisées sous l'impulsion fédérale comme depuis 2001, l'agglomération Lausanne-Morges, qui est considérée par la Confédération comme une agglomération d'importance nationale constituant l'un des deux pôles de l'aire métropolitaine Lausanne-Genève.

La politique des agglomérations de la Confédération poursuit principalement les trois objectifs suivants :

- assurer l'attractivité économique des zones urbaines et une qualité de vie élevée ;
- maintenir un réseau polycentrique de villes et d'agglomérations équilibrées pour leur permettre d'assurer leur position dans la concurrence économique nationale et internationale ;
- limiter l'extension spatiale des zones urbaines en favorisant le développement efficient de l'urbanisation vers l'intérieur pour soulager l'espace rural.

Pour mettre en œuvre ces objectifs, la Confédération préconise de dépasser les limites administratives existantes et de développer des projets d'agglomération basés sur la coordination des transports et de l'urbanisation. Le Fonds d'infrastructure a été voté pour proposer aux différentes agglomérations suisses de travailler ensemble à la planification d'un système multimodal cohérent d'accessibilité et de mobilité en corrélation directe avec l'urbanisation des différents sites. Cet outil va engendrer en Suisse un début de réponse d'une part à la limitation du

mitage du territoire et d'autre part à l'émergence d'une politique en faveur des transports publics et des modes doux puisque ce sont des projets de plans de déplacement et de projets d'aménagement du territoire qui obtiendront une part substantielle de subventionnement allant jusqu'à 40 % de l'investissement.

Le projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM), depuis la création de ce Fonds d'infrastructure de la Confédération, permet la concertation entre les différentes communes de l'agglomération et le Canton autour de différents projets. Cela a abouti à l'émergence d'une vision commune du développement du territoire ainsi que du réseau de transports publics et de mobilité douce.

Ces réflexions organisées au sein de structures coopérantes se mènent également dans un cadre géographique, topographique et historique. En effet, les villes en bordure d'un lac n'ont généralement pas la possibilité de développer un réseau de voirie équilibré permettant de contourner efficacement le trafic de transit du centre-ville. De même, une ville en pente est moins propice à une pratique massive de la marche à pied ou du vélo. Les cités qui ont des ponts franchissant des vallées ou des fleuves cumulent autant de points de passage obligés et critiques où convergent tous les types de mobilité. Notre pays a échappé à la destruction de la Seconde Guerre Mondiale et une ville qui dispose d'un centre médiéval historique avec des bâtiments classés et des rues étroites rencontre inévitablement plus de difficultés à trouver l'espace nécessaire pour répondre aux besoins de la mobi-

lité du XXI^e siècle. Lausanne cumule les quatre difficultés : un bord de lac, une ville en pente, des ponts et un centre historique. On considère généralement qu'un seul de ces critères suffit pour rendre la tâche d'organisation de la mobilité très ardue. C'est dire à quel point la planification de la mobilité est une tâche d'une très grande complexité pour Lausanne, qui se trouve être, de surcroît, la ville centre du Canton, et qui doit de ce fait assurer des fonctionnalités régionales.

Les solutions pour franchir ces obstacles sont à portée et le train est en marche. Il faut poursuivre les efforts de la collectivité selon les trois axes suivants : premièrement renforcer l'offre en transports publics avec des solutions performantes répondant à la demande croissante de mobilité, deuxièmement, favoriser massivement l'usage de la marche à pieds et du vélo en milieu urbain, et troisièmement, développer toutes les solutions de mobilité partagée. La combinaison de ces trois mesures doit permettre de créer un système de transport multimodal performant, fiable et souple, sans opposer les modes entre eux afin de tirer le meilleur parti de chacune de leurs composantes. Elle permettra également de réduire l'impact des déplacements sur l'environnement et de promouvoir une mobilité durable.

Le développement des transports publics constitue la colonne vertébrale du système. Cette offre doit être performante, confortable, régulière, accessible pour tous et surtout convaincante pour que l'usager y trouve un intérêt personnel l'incitant au changement. Le réseau doit être interconnecté entre le réseau national des CFF, le réseau RER,

les métros, le futur tramway Renens-Lausanne, les futurs bus à haut niveau de service et le réseau de bus. L'expérience positive du m2 est là pour témoigner que des solutions efficaces existent et qu'il faut poursuivre cette politique.

Ainsi, une approche coordonnée des transports publics et des projets d'urbanisme permet de réduire au minimum les distances parcourues. En effet, l'explosion des besoins de mobilité que nous connaissons actuellement étant majoritairement liée au mitage du territoire, il convient alors d'agir à ce niveau et de poursuivre les efforts pour densifier les agglomérations. Le projet lausannois « Métamorphose » est un exemple emblématique de cette volonté. Il s'inscrit dans la politique cantonale et fédérale visant à créer de nouveaux logements et emplois principalement au cœur des centres urbains desservis par des transports publics performants. Le futur métro m3, permettant notamment de desservir un nouvel éco quartier de 12 000 habitants et emplois du nord-ouest lausannois en le reliant à la gare CFF, a ainsi été conçu en fonction d'un projet d'urbanisme, sur la base des liaisons de mobilité existantes et projetées et de l'ampleur des déplacements escomptés.

Les chiffres de fréquentation des transports publics sont éloquentes : +13 % de voyageurs supplémentaires par jour entre 2010 et 2014 sur un cordon autour du centre-ville de Lausanne, ce qui représente une augmentation de 35 à 38 % de la part modale des usagers des transports publics sur cette période. Le réseau des transports publics, intégré dans la communauté tarifaire vaudoise, est structuré autour d'une ossature ferroviaire fédérale et organisé en étoile au-

tour des principaux centres, dont Lausanne, et dessert l'extérieur du centre urbain. C'est également un réseau de transports publics urbains et un réseau de transports lacustres, ainsi que d'interfaces de transport et de pôles de rabattement. L'addition de ces différentes lignes de transports publics offre une excellente qualité de desserte au cœur de notre cité.

Toutefois, comme évoqué précédemment, la structure actuelle doit évoluer au vue des besoins croissants en termes de mobilité. Et s'agissant du développement des transports publics, les collectivités font face à un marathon plutôt qu'à une épreuve de sprint. L'effort s'inscrit effectivement dans la durée et doit rester constant. Les projets sont longs à développer et les procédures d'autorisation sont complexes. Leur gouvernance est aussi un défi au quotidien, car ils couvrent souvent plusieurs territoires communaux et font l'objet de multiples

sources de financement intercommunales, cantonales et fédérales par le biais de subventions du Fonds d'infrastructure. Ils nécessitent donc parfois d'obtenir l'aval de plusieurs municipalités, conseils communaux avant que le Conseil d'Etat puisse présenter au Grand Conseil un projet de création d'une nouvelle offre en transport public qui fera l'objet d'une subvention octroyée par les Chambres fédérales après la signature d'une convention de financement avec le Conseil fédéral. La gouvernance et la coordination sont donc des enjeux essentiels pour parvenir in fine à la réalisation d'un réseau structurant de transports publics qui soit en adéquation avec l'avancée de l'urbanisation. Le PALM est l'outil dont disposent nos collectivités pour assurer cette coordination indispensable et aboutir à la création d'un réseau cohérent.



Concernant la mobilité piétonne et cycliste, la Ville de Lausanne a encouragé la promotion de ces modes de déplacements depuis près de 20 ans tant par l'aménagement de son territoire que par le développement de projets. La Municipalité a également créé deux postes de délégués – piéton et vélo – au sein de l'administration communale pour permettre de professionnaliser et renforcer l'intégration de ces modes de transports dans les projets d'aménagement de l'espace public. Ils sont chargés de prendre en compte les besoins des usagers et de veiller à faire le lien avec les associations de défense des intérêts des piétons et des cyclistes qui sont consultés de manière régulière depuis de nombreuses années afin de bénéficier de leur expérience lors de l'élaboration des projets.

Dans ce contexte, il y a lieu de préciser que le Plan Directeur communal de 1996, actuellement en vigueur, hiérarchise les différents moyens de déplacement et donne ainsi la priorité aux piétons, puis aux transports publics, aux vélos et enfin aux transports individuels motorisés. La planification de l'aménagement des rues lausannoises tient compte de cette priorisation.

D'autant plus qu'un aménagement conçu en faveur des piétons est un espace qui s'inscrit dans un réseau où l'on peut se déplacer de manière directe, sécurité, agréable et cohérente ce qui participe à la perception d'une bonne qualité de vie en ville. Il est également essentiel de réfléchir à la place des enfants et des aînés dans l'espace public qu'il faut protéger par des mesures particulières.

En effet, les enfants ne sont pas que les usagers de demain; ils ont aussi des besoins aujourd'hui. En favorisant la marche à pieds dès le plus jeune âge, on habitue le futur adulte à ce mode de déplacement. Pour ce faire, l'espace public doit lui être accessible, ludique ce qui favorise son appropriation et lui permettre de déambuler en toute sécurité. Cela peut se concrétiser notamment par le choix d'un mobilier urbain plus adapté à l'usage de l'enfant et à l'intégration réelle des places de jeux dans l'espace public commun.

Pour ce qui est des déplacements à vélo, il reste des efforts à fournir et la Municipalité de Lausanne entend investir plus de 20 millions de francs ces prochaines années dans l'aménagement du réseau cyclable et dans d'autres mesures de mobilité douce notamment au travers des projets financés dans le cadre du PALM. L'objectif étant de développer le réseau existant et de le compléter afin de lui donner une cohérence et une continuité. Pour ce faire, nous allons par exemple créer des ouvrages de franchissement, aménager des itinéraires continus en adaptant notamment les carrefours et en dédiant des voies réservées pour les piétons et les cyclistes ou encore en créant des contresens vélos dans les rues à sens unique afin de favoriser l'accessibilité locale des quartiers et permettre aussi dans certains cas l'établissement de nouvelles liaisons.

Des projets ambitieux sont d'ailleurs en cours de réalisation, comme le long des voies de chemin de fer entre le quartier de Malley et la gare CFF. Ce tronçon s'inscrit dans le projet d'agglomération de création d'une voie

verte entre Morges, Lausanne et Lutry. Ces projets sont essentiels pour améliorer l'accessibilité à la future gare de Lausanne.

Un autre itinéraire est planifié au nord de la Commune, entre le futur éco-quartier des Plaines-du-Loup, le futur métro m3, le quartier de Bellevaux, la Sallaz et Valmont, avec la création de plusieurs franchissements en faveur des piétons et des vélos dans le quartier de Maillefer et sous le viaduc autoroutier de la Chocolatière. Ces liaisons sont des projets emblématiques. Ils permettent de relier les axes forts de transports publics avec les quartiers d'habitations actuellement construits où se trouvent des écoles et des commerces générateurs d'emplois. Ces projets que l'on peut également considérer comme des « axes forts piétons et cyclistes » permettent de décroiser les quartiers et d'ouvrir de nouvelles opportunités de connexion entre les différents secteurs de la ville qui sont aujourd'hui coupés par des vallons rendant la connexion difficile.

L'offre en stationnement pour les deux roues se complète également chaque année afin d'offrir une possibilité sécurisée de stationner son vélo sur le domaine public et aux interfaces de transport public comme à la gare.

Depuis plus de 20 ans, la Municipalité a donc œuvré pour aménager les rues en faveur des modes doux et des transports publics. Aujourd'hui, force est de constater que ces efforts ont porté leurs fruits et permis de créer des conditions favorables à l'usage de moyens de transport durables du point de vue de l'environnement. On constate annuellement une augmentation de

cette fréquentation qui dépasse même les projections. La Municipalité est consciente du chemin parcouru jusqu'à ce jour mais également du chemin qu'il reste à faire pour pouvoir disposer d'un réseau de routes communales adaptées aux besoins quotidiens des cyclistes et des piétons. La mise en service du métro m2 a révélé que la création d'une offre en transports publics adaptée, efficiente, performante, sécurisée, directe et offrant une image positive et moderne entraîne de facto une augmentation très rapide de la fréquentation. Pour permettre un report réel et massif sur les modes doux, il faut maintenant appliquer les mêmes principes aux réseaux piétons et cyclables afin de développer un maillage d'itinéraires sûrs, attrayants, directs, cohérents et continus.

Enfin, s'agissant des solutions de mobilité partagée, il faut développer des systèmes innovants pour l'avenir de nos déplacements. L'auto partage et le vélo en libre-service sont des offres alternatives à l'usage d'un véhicule individuel motorisé. Ils permettent d'ajouter une solution supplémentaire à la chaîne des déplacements et permettent à certains usagers de se libérer de leur véhicule privé.

Aujourd'hui on considère qu'une voiture privée reste immobilisée plus de 95 % du temps en étant stationnée. La promotion de l'auto partage ou d'autres type de mobilité combinée, vise à diminuer l'emprise de ces véhicules sur l'espace public et libérer ainsi de l'espace en vue d'une requalification de la rue, de la création d'une voie bus ou encore d'un trottoir arborisé ou d'une bande cyclable.

Les systèmes de vélo en libre-service font aussi partie de ces solutions alternatives et peuvent répondre à des besoins de déplacements de courte durée en ville ou en prolongement d'un déplacement en transports publics par exemple.

Ces solutions sont à promouvoir en connexion aux autres modes de transports. Il s'agit aussi d'un outil de communication. A Paris, l'arrivée du vélib' a révolutionné les déplacements et donné aux vélos une place plus importante dans les habitudes de déplacement. Ceci a permis de remettre en selle des usagers qui ne pratiquaient plus le vélo. C'est aussi un enjeu de santé publique tant il est vrai que les modes de déplacement comme la marche à pieds et le vélo permettent aussi d'améliorer la santé de ceux qui les pratiquent.

Toutefois, l'espace à disposition dans nos rues n'est pas une variable ; c'est souvent une contrainte. Cette ressource limitée oblige à faire des choix parfois difficiles. On peut citer notamment la question de la place du transport individuel motorisé sur le domaine public, qui peut être utile pour un riverain, un travailleur, un acheteur ou un touriste, ce qui peut justifier par exemple la place qu'occupe le stationnement. Mais, afin d'arbitrer entre des intérêts qui sont parfois divergents, dans les centres-villes de qualité, la priorité doit être donnée aux parkings en ouvrage, de manière à décharger les rues d'un plus grand nombre possible de véhicules.

Les collectivités sont ainsi aujourd'hui confrontées aux difficultés de choix d'aménagement de leurs rues en fonction des différents modes de transports tout en poursuivant l'objectif de développer la qualité de l'espace public. Dans les agglomérations, et en particulier à Lausanne, l'espace public limité nécessite de répondre à diverses exigences d'utilisation. Cela suppose un arbitrage entre différents intérêts, à savoir les transports, la sécurité, l'esthétique et la qualité de vie. Ces choix doivent se faire en concertation avec les différents acteurs et les usagers des espaces publics. Si la gouvernance et la coordination évoquées tout au long de cet article sont des enjeux indiscutables, la participation citoyenne sera le troisième enjeu important en la matière ces prochaines années. Il faut instaurer et maintenir un dialogue avec les usagers et les habitants des quartiers tout au long de ces processus afin de les associer à l'évolution de leur ville car au final, ce sont eux qui sont les bénéficiaires de ces infrastructures.