



Groupe de travail construction durable – GTCD

La révision du PDCom et la modération des vitesses

23 septembre 2019 – salle plénière du Parlement vaudois

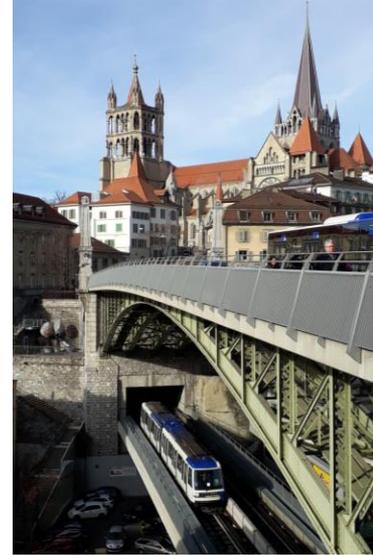
Alain Gonin, chef de la division mobilité

- 1. La vision « Lausanne 2030 » du PDCom**
- 2. Le volet mobilité**
- 3. La modération du trafic**
- 4. Le 30 km/h de nuit**

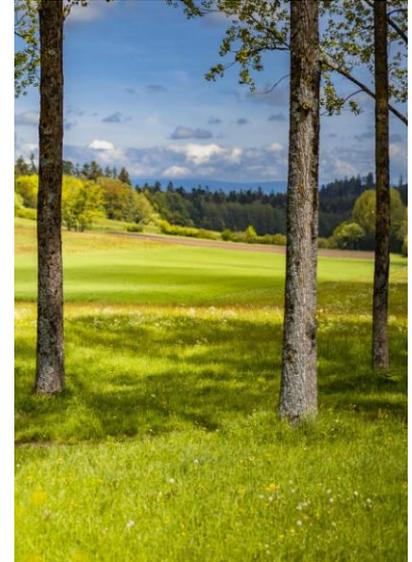


Enjeux

- Comment **gérer la croissance** dans les territoires urbains et forains ? Où et comment densifier ?
- Comment **mieux protéger le patrimoine** bâti et naturel lausannois ?
- Comment **renforcer le cadre de vie** et faire face aux enjeux environnementaux ?

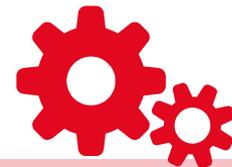


© Ville de Lausanne



© LT Laurent Kaczor

Une vision : deux outils d'aménagement du territoire



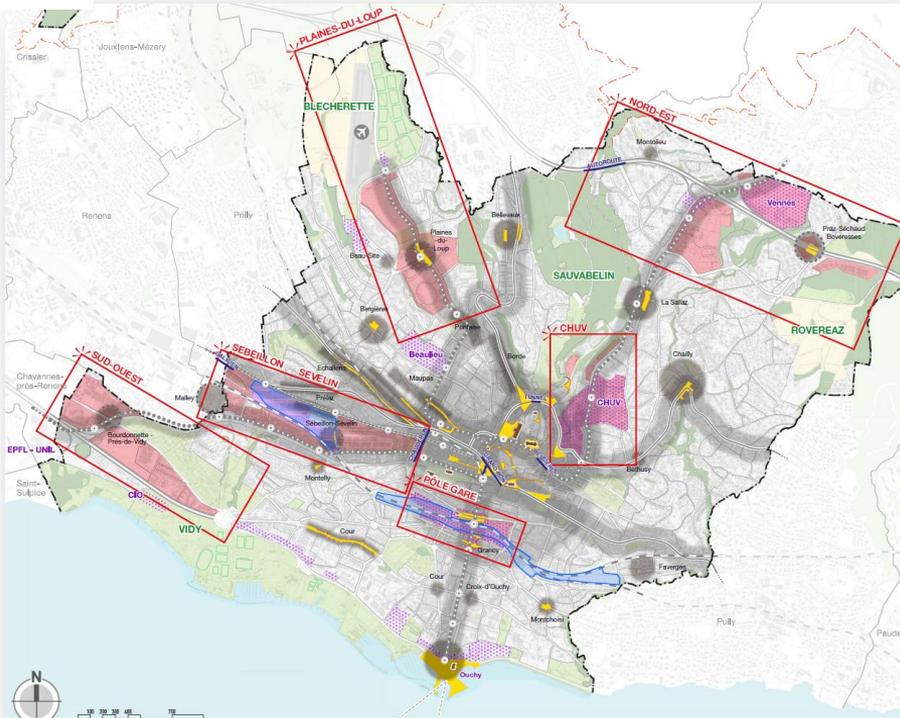
Le plan directeur communal (PDCom) fixe les intentions de la Ville pour gérer et développer son territoire



Le plan général d'affectation (PGA) précise les règles d'affectation, d'utilisation du sol et de constructibilité

Lausanne 2030 : les sites majeurs de mutation urbaine

Le développement se focalise sur **six sites de développement**, bien connectés aux transports publics et aux axes de mobilité douce.



Une **mixité** logements / activités est recherchée.

Une part importante de logements d'utilité publique

→ Ces six sites sont en mesure d'accueillir jusqu'à **16'000 habitants et 10'000 emplois**



2

Le volet mobilité



Les orientations stratégiques du PDCom

La mobilité

→ Forte incitation à recourir aux modes de déplacements les plus durables que sont la marche, le vélo et les transports publics

L'espace public

→ Un support de la vie urbaine par des aménagements de qualité, pensés pour et par tous les usagers.



5 grands principes liés à la mobilité

1. Répondre à l'accroissement de la demande en déplacements
2. Réduire les effets négatifs liés aux accidents, au bruit et à la pollution de l'air
3. Encourager et développer les modes de déplacement durables
4. Contribuer à des espace publics de qualité
5. Garantir l'accessibilité des infrastructures culturelles, sportives et économiques





17 zones particulières

Principe

- Le réseau structurant préconise une séparation des modes de déplacement, à l'exception de certains tronçons stratégiques identifiés par les **zones particulières**



Mesure

- Ces zones permettent de modérer et marquer certains lieux du réseau structurant où l'on trouve une forte présence de piétons (centralités de quartiers, interfaces de transports publics, etc.)





Planche de synthèse



Réseau routier

- Réseau autoroutier
- Réseau principal d'agglomération
- Réseau principal urbain
- Réseau de distribution
- Réseau de desserte

Zones particulières

- ||||| Traversées de centralités de quartier sur les axes principaux et de distribution

Mobilité douce

- Réseau cyclable d'agglomération
- Liaisons piétonnes principales

Réseau de transports publics

- Voies ferrées CFF et LEB
- Métro
- BHNS
- Tram
- Interfaces de transports publics

Stationnement

- 🅑🅕 Parking relais à long terme

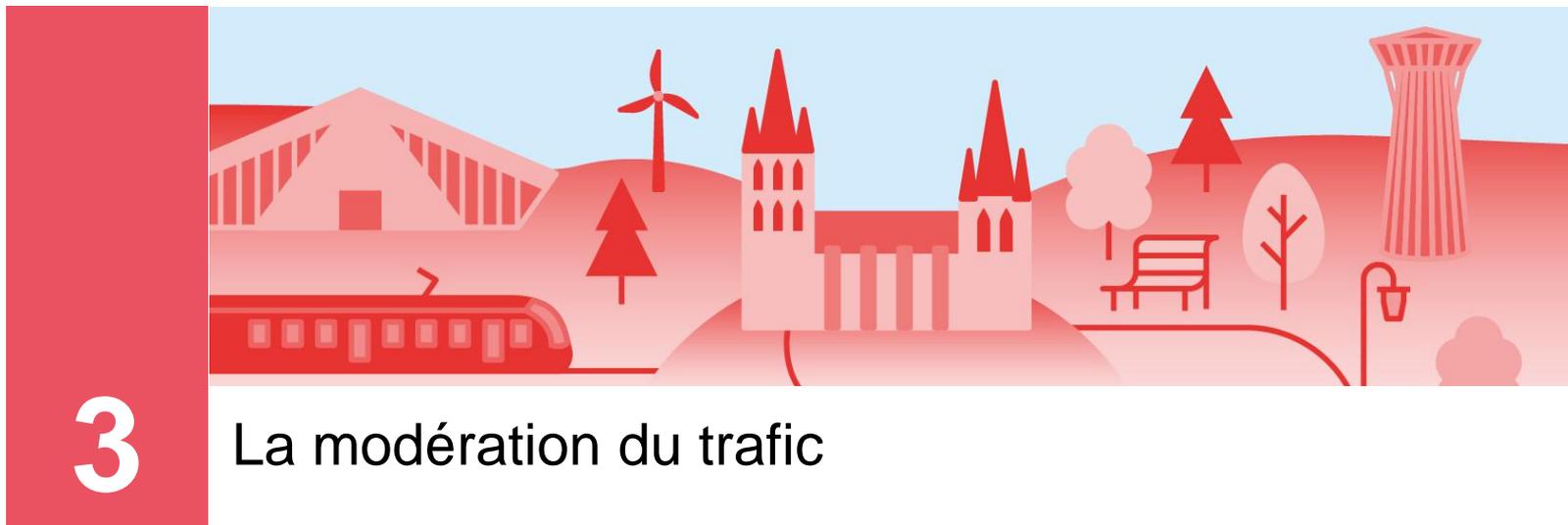
Urbanisation

- 📍 Centralités de quartier existantes ou à créer

Nature - Paysages - Agriculture

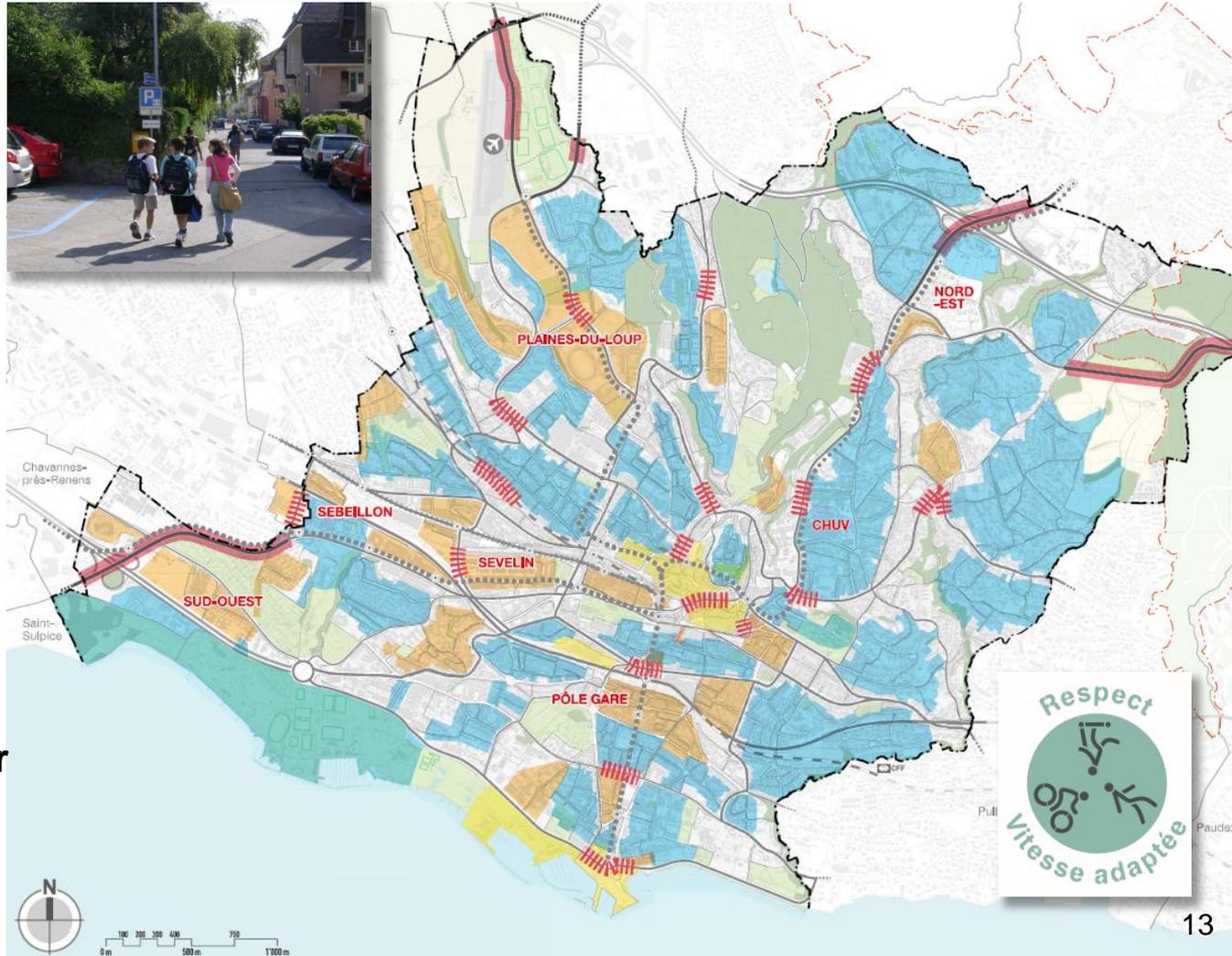
- 🌿 Espaces verts (Parcs urbains existants, équipements sportifs de plein air)
- 🌲 Forêts
- 🌾 Zone à vocation agricole

VIDY
Parcs d'importance régionale
(Blécherette - Vidy - Roveréaz - Sauvabelin - Parc naturel périurbain du Jorat)





Modération du trafic

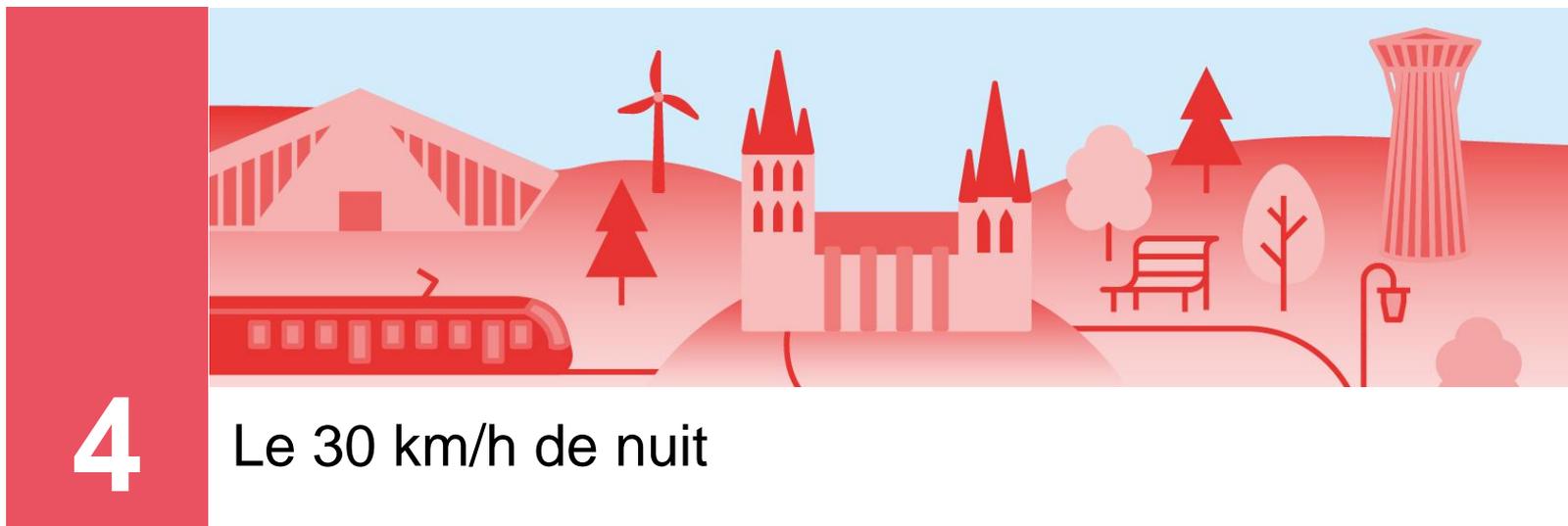


Qualité de vie et sécurité

- Poursuivre une politique de modération du trafic dans les quartiers
- Etendre la politique de modération des vitesses aux zones particulières

Assainissement du bruit

- Etendre la politique de limitation des vitesses sur des tronçons particuliers en regard des nuisances sonores subies



Le 30 km/h de nuit

En Suisse, 1 million de personnes sont incommodées par le bruit

Le bruit a des effets nocifs sur la santé

Confédération, Cantons et Communes sont tenues d'assainir leur réseau routier respectif selon(OPB)

UNE MESURE DE SANTÉ PUBLIQUE INDISPENSABLE EN PLUS D'ÊTRE UNE OBLIGATION LÉGALE

Le Canton et la Ville de Lausanne ont mis en place un essai pilote d'abaissement de la vitesse à 30 km/h de nuit, de mai 2017 à juin 2019



Ville de Lausanne



Avec, pour cadre, le projet pilote national d'aménagement d'une limitation à 30 km/h sur des axes principaux



Protocole de test

50

Avant la mise en place de la limitation à 30 km/h la nuit



Première session de comptages réalisée **du 8 au 21 mai 2017**



1^{er} juin 2017 : mise en place de la mesure de limitation de vitesse à 30 km/h sur les avenues de Beaulieu et Vinet

Pendant la mise en place de la limitation à 30 km/h la nuit



Deuxième session de comptages réalisée **du 12 au 25 juin 2017**



Troisième session de comptages réalisée **du 27 septembre au 8 octobre 2017**

1^{er} semaine **avec** radar pédagogique



2^e semaine **sans** radar pédagogique



Chantier sur l'avenue Vinet
(notamment pose de phone-absorbant)



Quatrième session de comptages réalisée **du 30 avril au 20 mai 2019***

NB : déroulement d'événements pouvant influencer les résultats
→ exclus des analyses



30



1^{er} juin 2019 : retour de la limitation de vitesse à 50 km/h sur les avenues de Beaulieu et Vinet

Après le retour de la limitation à 50 km/h la nuit

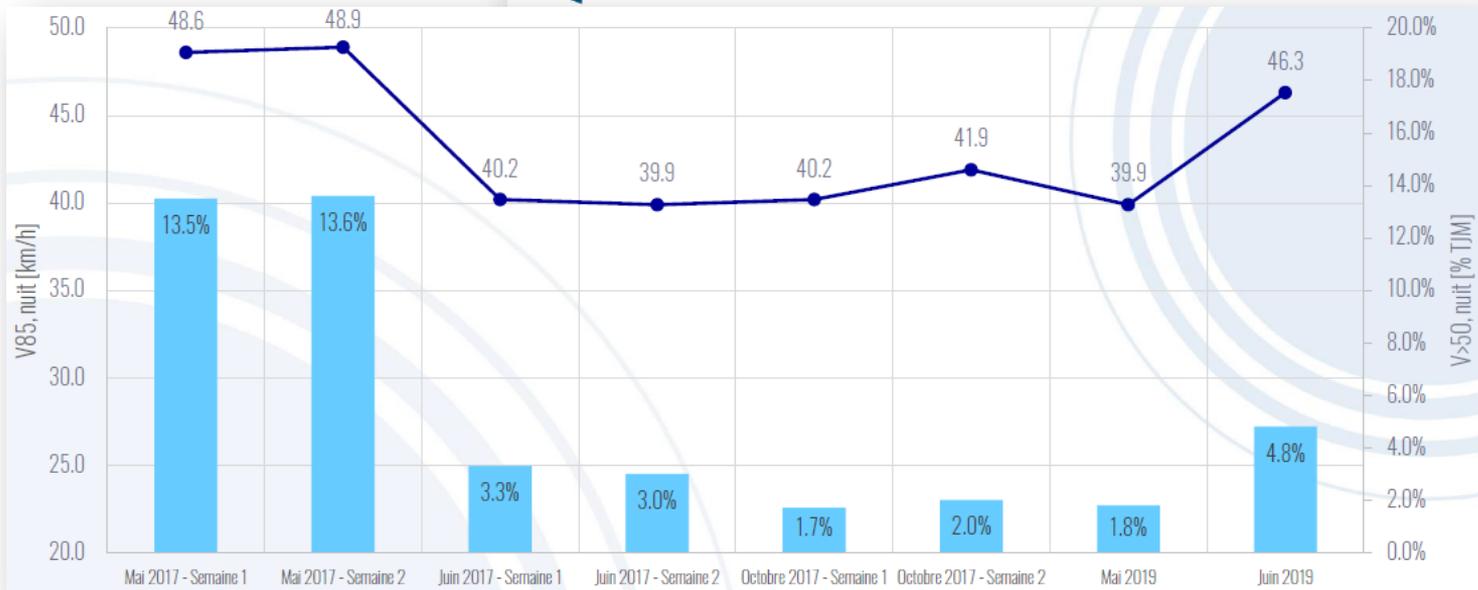
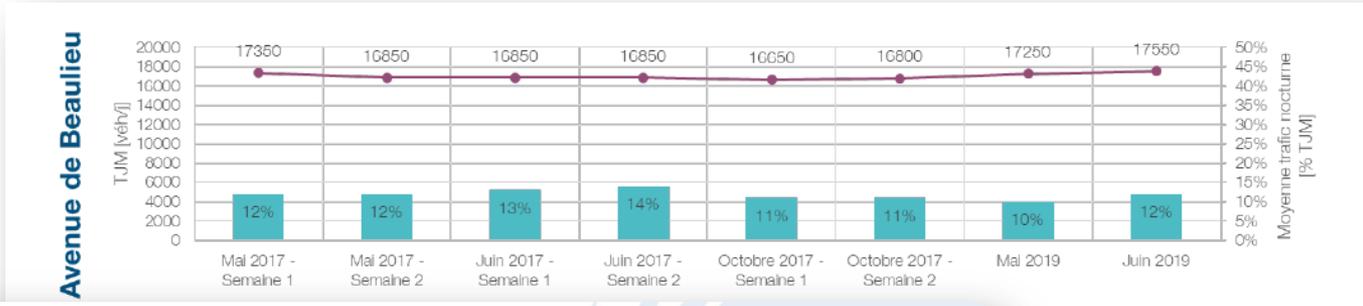


Cinquième session de comptages réalisée **du 12 au 25 juin 2019**

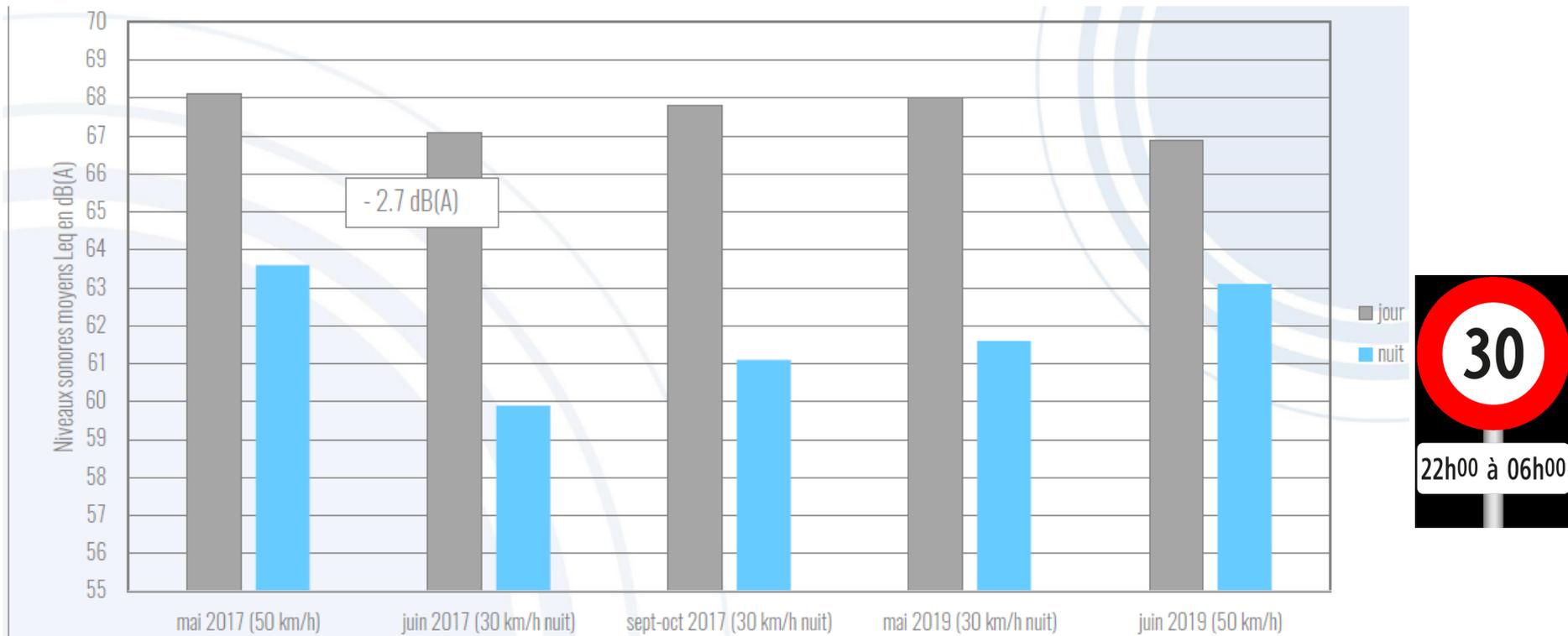


50

Résultats des vitesses (avenue de Beaulieu)



Résultats des niveaux sonores (avenue de Beaulieu)



Synthèse (avenue de Beaulieu)

Après deux ans de mise à 30 km/h de nuit, les vitesses de nuit sont restées stables avec des vitesses excessives (> 50 km/h) très faibles

Le retour à 50 km/h a entraîné une augmentation de la vitesse de nuit, atteignant sur l'avenue Beaulieu un niveau tout de même un peu plus faible qu'avant l'essai (-5%), sans doute dû à la prise d'habitude du 30 km/h de nuit

Effets 30 km/h de nuit à Beaulieu:

Baisse des niveaux sonores moyens (Leq) de l'ordre de -2.7 dB(A)

Baisse des niveaux de bruit de pointe (Lmax) : -4.0 dB(A)

Baisse supplémentaire de 1 dB(A) si associé à la pose d'un revêtement phono-absorbant



Enquêtes auprès des riverains

Atténuation de la gêne ressentie au fil du temps.

Respect croissant de la limitation de vitesse par les usagers

Plébiscite largement majoritaire de la mesure par les riverains, en particulier lors de la troisième vague d'enquête

Augmentation de la sécurité routière

Pérennisation de la mesure



Enquêtes auprès des usagers

Les usagers, lorsqu'interrogés, connaissent bien la limitation et l'existence de l'expérimentation

Un assentiment globalement majoritaire (> 60%)

Avec le temps, la limitation est déclarée plus facile à respecter mais l'inertie des habitudes, l'aménagement de la voirie et la fluidité du trafic ne favorisent pas les changements de pratique

Une meilleure information et la mise en place de contrôles sont identifiés comme des mesures pouvant permettre un meilleur respect de la limitation

La réduction du bruit et l'amélioration de la sécurité sont identifiés comme les effets principaux ce qui témoigne d'une compréhension des buts de l'expérimentation par les usagers



Une mesure particulièrement efficace



Impact important sur la perception du bruit :

-3 dB(A) équivaut à -50% du trafic, en termes de volume sonore ressenti

La mesure produit des effets positifs significatifs sur la qualité de vie de riverains qui y sont largement favorables

Limitée aux heures nocturnes, cette mesure n'a d'impact que sur 10% du nombre de véhicules circulant sur le réseau routier

Peu coûteuse en comparaison d'autres mesures (revêtement phono-absorbant, etc.)

Durable, elle s'inscrit dans les efforts de protection de l'environnement, de sécurité routière et de vision d'avenir de la mobilité



Déploiement de la mesure : conditions - cadres



Mise en évidence de critères d'éligibilité permettent de déployer la mesure sur les routes adaptées, soit:

Etude d'assainissement réalisée

Vitesse maximale de 50 km/h

Densité de population en dépassement des valeurs limites de 200 habitants/km

65'000 personnes habitant le long d'axes cantonaux pourraient bénéficier de cette mesure

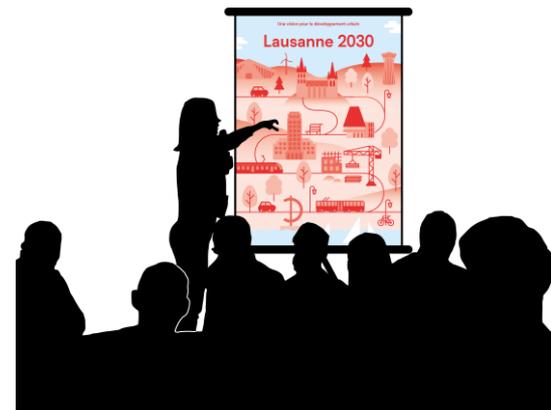


La Municipalité lausannoise soumet au Conseil communal un préavis de 4.5 millions de francs

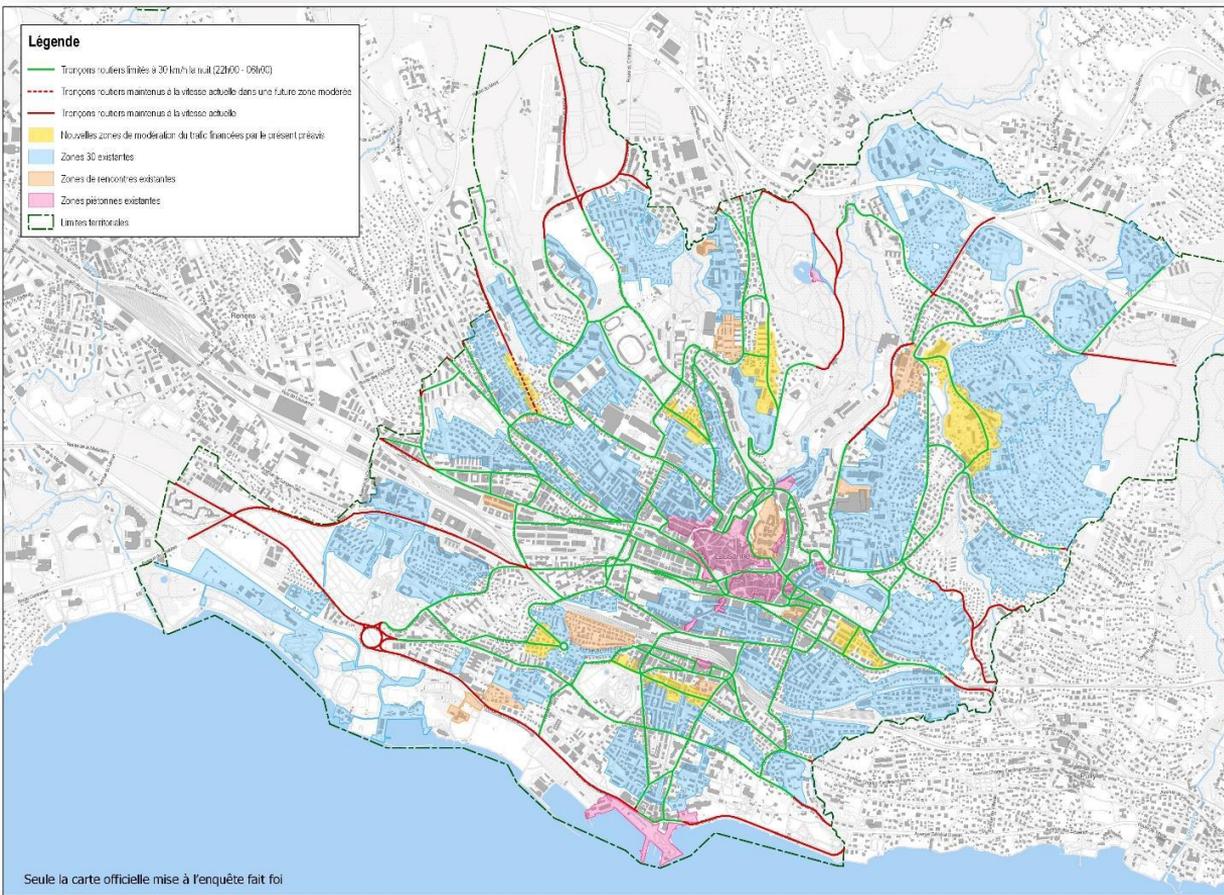
Vision d'ensemble et planification de l'assainissement du bruit routier, avec l'enjeu de concilier mobilité et bien-être des résidents

Concrétisation de nombreux objectifs identifiés dans le Plan Directeur Communal:

- amélioration des infrastructures de transport public
- extension des zones modérées
- poursuite de la généralisation de la pose des revêtements phono-absorbants
- recours au 30 km/h de nuit



Premier semestre 2020, déploiement sur le réseau communal



Cohérence du réseau (inclure les portions de tronçons encadrés par le 30 de nuit)

Sept nouvelles zones modérées prioritaires identifiées avec enjeux bruit routier et sécurité routière

Mise en conformité des infrastructures routières avec la législation fédérale

Cohérence et continuité avec les démarches pour une ville à la fois accessible et apaisée

Le bruit nocturne va diminuer pour 33'000 habitants

Pour en savoir plus :

www.30kmhdenuit.ch

www.lausanne.ch/lausanne2030

<https://www.lausanne.ch/officiel/grands-projets/lausanne-2030/revision-du-pdcom.html>



Révision du plan directeur communal

Principal Document stratégique d'orientation pour le développement de la Ville de Lausanne, le plan directeur communal est en cours de révision.



«Le plan directeur communal (PDCom) est un outil de planification qui engage uniquement les autorités publiques (la Ville et le Canton).

Depuis le PDCom de 1996, la Ville de Lausanne a connu d'importantes avancées en termes de développement urbain durable, de rayonnement métropolitain, de coopération avec l'agglomération Lausanne-Morges, de démarches participatives et de prise en compte du patrimoine.