COMMUNE D'ECUBLENS/VD

M U N I C I P A L I T E

AU CONSEIL COMMUNAL

Rapport-préavis n° 2023/07

Réponse au postulat de M. le Conseiller communal Sebastian Süess demandant « à étudier l'opportunité d'établir un plan traitant les divers aspects induits par notre mobilité sur l'ensemble du territoire communal »

Séance de la commission ad hoc, mercredi 26 avril 2023, à 19h30,
Auberge communale, salle des combles

MUNICIPALITE D'ECUBLENS/VD RAPPORT-PREAVIS N° 2023/07

Réponse au postulat de M. le Conseiller communal Sebastian Süess demandant « à étudier l'opportunité d'établir un plan traitant les divers aspects induits par notre mobilité sur l'ensemble du territoire communal »

AU CONSEIL COMMUNAL D'ECUBLENS/VD

Monsieur le Président,
Mesdames les Conseillères et Messieurs les Conseillers,

1. PREAMBULE

Le présent rapport-répond au postulat déposé le 26 novembre 2020 par M. le Conseiller communal Sebastian Süess intitulé « étudier l'opportunité d'établir un plan traitant les divers aspects induits par notre mobilité sur l'ensemble du territoire communal ».

2. RAPPEL DU POSTULAT

Au nom du groupe du Parti socialiste et indépendants de gauche d'Ecublens :

Nous invitons la Municipalité à étudier l'opportunité d'établir un plan traitant les divers aspects induits par notre mobilité sur l'ensemble du territoire communal. Nous pensons notamment qu'une modération des vitesses pratiquées par des aménagements physiques ou des régimes de circulation adaptés – qu'ils soient traditionnels ou novateurs – devrait être étudiée sous l'angle du bruit, de la fluidité du trafic, de la sécurité routière ainsi que de la pollution.

Le bruit est jugé encore trop souvent dérangeant par la population la plus touchée et, comme le démontrent de nombreuses études, le bruit est également nuisible pour la santé. C'est pourquoi nous souhaitons que la Municipalité étudie quelles mesures sont les plus opportunes sans transformer la ville en un palais des glaces avec des murs antibruit dans tous les coins de rue.

La fluidité du trafic est de plus en plus mise à mal, surtout durant les heures de pointe. Les bouchons qui en résultent pénalisent non seulement les déplacements, mais sont également responsables d'une pollution accrue.

La sécurité routière – ou plutôt l'insécurité ressentie notamment en raison de l'exiguïté de certains passages et du différentiel des vitesses pratiquées par les véhicules motorisés et les vélos ou trottinettes retient de nombreuses personnes à faire usage des modes doux plutôt que de la voiture. Il s'agit là notamment des familles ainsi que des personnes âgées. Les mesures bénéfiques à la sécurité favorisent le report modal et aident par ce fait à réduire le nombre de véhicules motorisés sur nos routes.

Finalement, une partie substantielle de la pollution atmosphérique est générée par le trafic motorisé. Si nous toutes et tous sommes touché·e·s par les gaz d'échappement, les riverain·e·s de certains axes sont particulièrement concerné·e·s. L'analyse devrait donc porter sur les mesures capables à réduire leur exposition à la pollution.

Le PSIG invite la Municipalité à intégrer ces aspects dans une étude de mobilité plus large, également en coordination avec les mesures prises dans les communes limitrophes.

3. REPONSE DE LA MUNICIPALITE

3.1. Analyse générale des impacts de la mobilité

Les impacts de la mobilité sur nos vies et nos villes sont au cœur des préoccupations de l'aménagement du territoire depuis de nombreuses années. Ils sont notamment l'essence de la fondation du Schéma directeur de l'Ouest lausannois, né au début des années 2000 en réponse au moratoire sur les gros générateurs de trafic imposé par le Canton au vu des normes de pollution nettement dépassées dans l'Ouest lausannois.

D'une manière générale, les impacts de la mobilité sur l'environnement sont étudiés et analysés à une échelle plus large que celle d'une Commune. En effet, concernant la pollution de l'air, un Plan d'assainissement de l'air est appliqué à l'échelle de l'agglomération. C'est le Plan des mesures de l'Ordonnance sur la protection de l'air (OPair). Celui-ci tient compte non seulement de la mobilité, mais prend également en considération les aspects liés à la consommation d'énergie et la logistique. La définition de ses principes et exigences influence tant les stratégies du Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) que celles du Plan directeur intercommunal de l'Ouest lausannois (PDi-ol). Par conséquent, l'urbanisation du territoire est directement influencée par les logiques de mobilité pour agir de manière différenciée et planifier les développements les plus importants aux endroits où la desserte en transports publics est la plus efficace, permettant ainsi de réduire les nuisances induites par la mobilité. S'agissant des différentes activités économiques, le principe de la « bonne activité au bon endroit » est appliqué. C'est également du Plan des mesures OPair que découlent les exigences légales d'une application rigoureuse des normes en matière de stationnement privé ou de plan de mobilité pour les entreprises.

Quant au bruit, il est traité par les plans d'affectation lors de la délimitation des zones à bâtir en application de l'Ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB). Conséquemment, tout nouveau développement doit en l'occurrence respecter le degré de sensibilité au bruit attribué au secteur. Cas échéant, lorsqu'un équipement ou une infrastructure génère un bruit supérieur aux valeurs limites relatives au respect des décibels admis, des mesures légales sont prises pour en atténuer les effets. Il pourrait s'agir, par exemple, de prévoir des revêtements phonoabsorbants ou des abaissements de vitesses sur les infrastructures routières ne respectant pas les normes en la matière.

A l'occasion de l'élaboration du Plan climat, un bilan carbone de la Ville comptabilisant les émissions de gaz à effet de serre sur l'ensemble du territoire a été effectué en prenant en compte toutes les activités humaines, y compris la mobilité. Ce dernier a permis de dresser un diagnostic du territoire, à un moment précis, afin d'établir une référence pour les améliorations et les actions à conduire dans le futur. Le même bilan met en évidence que la mobilité se situe au deuxième rang des générateurs d'émissions (28 % des émissions totales, directes et indirectes), derrière les biens de consommation (44 % des émissions totales), tandis que le transport routier se situe au premier rang des émissions directes (50 %).

Considérant ce qui précède, les collectivités publiques sont amenées à traiter les enjeux liés à la mobilité sous l'angle du report modal. Ce terme correspond à l'intention de modifier la part d'utilisation des différents moyens de transport entre eux, c'est-à-dire en motivant le transfert d'une partie des déplacements liés à un type de moyen de transport à forts impacts environnementaux vers d'autres moins générateurs d'impacts négatifs. C'est en effet ainsi qu'est traité l'objectif de réduction des nuisances causées par la mobilité, tel que le vise notamment l'orientation stratégique 7 du PDi « Garantir l'accessibilité tout mode à l'ensemble du territoire et accélérer le report modal vers la mobilité douce et les transports publics ».

Ce préavis répond en partie à l'action « *favoriser le transfert modal »* du Programme de législature 2021-2026 de la Municipalité.

Il correspond également à l'action n° 3.2 « *renforcer l'attractivité des transports publics et de la mobilité douce* » de l'orientation thématique « *développer un système de mobilité durable et attractif* » du Plan climat

En plus d'influer sur les nuisances indiquées ci-dessus, le report modal agit également sur d'autres impacts tels que la santé (liée à la pollution mais également à l'activité physique), la sécurité publique (l'insécurité et le risque d'accident), le trafic ou la congestion de certains axes, la place utilisée par les modes (de circulation et de stationnement) ainsi que les coûts liés à la mobilité (nouvelles infrastructures, réfections, rénovations, etc.).

3.2. Etat des lieux des études et projets

Pour atteindre l'objectif du report modal, plusieurs études ont été menées ces dernières années, lesquelles sont actuellement engagées ou prévues au budget communal 2023 :

- **Le concept d'accessibilité multimodal de l'Ouest lausannois (CAM-OL) et le Schéma de circulation communal (2022)**

  Résultant de la stratégie de mobilité du PALM qui vise notamment à renforcer le rôle de l'autoroute pour canaliser les flux[1], les principes d'organisation du réseau routier ont été repris par le District dans le cadre du PDI pour en définir un concept d'accessibilité multimodal de l'Ouest lausannois. En s'appuyant sur le rôle complémentaire des différents modes de transport, il vise l'accessibilité à long terme à l'entier du territoire de l'Ouest lausannois, la réduction des nuisances, telles que le bruit, la pollution de l'air ou les accidents, et l'absorption de l'augmentation prévisible des déplacements.

  Cette étude définit les grands principes d'accessibilité du District selon les différents types de mobilité : avec un fonctionnement de l'accessibilité automobile qui s'organise par « bassins versants » (zones correspondant aux bassins de population et d'activités importants de l'Ouest lausannois desservies par des jonctions autoroutières) encourageant le trafic automobile à rester le plus longtemps possible sur l'autoroute grâce à l'augmentation de sa capacité et à la création de nouvelles jonctions. Le but visé est de permettre une réduction du trafic de transit dans les quartiers et dans les centralités. En effet, cette organisation de la circulation permet de rejoindre au plus court le réseau autoroutier, de reporter une partie du trafic sur l'autoroute et de dégager de la capacité dans les rues pour renforcer l'efficacité des transports publics, augmenter l'attractivité de la mobilité douce et réduire les nuisances au niveau local. Ces principes, visant à réduire les kilomètres parcourus en ville par les véhicules individuels motorisés ainsi que les transits dans les quartiers, ont des impacts directs sur les nuisances, notamment la pollution et le bruit, liées à la mobilité.

  A l'échelle communale, le Schéma de circulation de la Ville d'Ecublens, élaboré en parallèle au CAM-OL, a permis d'aborder plus en détails les interventions à envisager pour canaliser ou modérer le trafic sur les différents tronçons et axes communaux.

- **Les zones 30 km/h de jour et de nuit**

  La stratégie, résultant de l'organisation de l'accessibilité routière de l'agglomération « par poches » ou bassins versants telle que mentionnée ci-dessus, permet de

[1] https://lausanne-morges.ch/mobilite/

protéger les quartiers résidentiels situés à l'intérieur des villes des nuisances et de diminuer le trafic sur le réseau routier local. A Ecublens, cette volonté d'apaisement des quartiers est en place depuis de nombreuses années avec la mise en zone 30 de plusieurs rues.

En 2022, une étude identifiant les rues, non encore affectées à la zone 30, dans lesquelles une limitation à 30 km/h de nuit serait possible, a été menée, à l'image des tests effectués par la Ville de Lausanne. Il s'avère que l'abaissement de vitesse à 30 km/h de nuit nécessite une combinaison de cinq paramètres, dont la densité de population ou la longueur du tronçon par exemple, qui ne sont pas remplis dans le cas des axes routiers d'Ecublens, ce qui ne permet pas la création de zones 30 km/h de nuit.

L'évolution récente du cadre juridique, avec les modifications de l'Ordonnance sur la signalisation routière (OSR) et de l'Ordonnance du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) sur les zones 30 et les zones de rencontre, entrée en vigueur le 1er janvier 2023, vise à simplifier et à motiver l'instauration de zones 30. Sur cette base, l'ensemble des communes de l'Ouest lausannois étudie actuellement les opportunités d'abaissement de vitesse et les axes et tronçons pouvant bénéficier des procédures simplifiées.

- **L'image directrice des transports publics (en cours)**

  Une étude stratégique avec pour objectif de définir une nouvelle image directrice des transports publics de l'Ouest lausannois a été lancée en 2023. Celle-ci devra permettre de définir une image du réseau de transports publics à l'horizon 2040 et déterminer les développements et les différentes étapes à mettre en œuvre. La réalisation de ce réseau est primordiale pour la qualité de vie des habitants et pour parvenir aux objectifs que s'est fixés l'Ouest lausannois en termes de transfert modal de la voiture vers d'autres moyens de déplacement moins polluants.

- **Le développement des transports publics : m1 + réseau complémentaire (en cours)**

  Une étude, actuellement en cours, analyse les possibilités d'évolutions du métro m1, confirmant son rôle d'axe fort de transports publics dans le sud de l'Ouest lausannois. Le renouvellement de son infrastructure est prévu pour l'horizon 2030. Il sera accompagné d'un réseau complémentaire pour assurer la desserte de l'ensemble du territoire, également en cours de réflexion parallèlement aux considérations du m1.

  Dans l'intervalle, la Commune souhaite développer le réseau de transports publics existant en mettant l'accent sur la desserte fine des zones d'activités et des quartiers mal desservis, ainsi que sur les liens entre centralités.

- **L'audit Bypad (Bicycle Policy Audit, soit un audit de la politique cyclable)**

  Les communes de l'Ouest lausannois ont collaboré en 2019 et 2020 à la démarche dite Bypad, qui a pour but de réaliser une évaluation de l'état des mobilités douces (marche à pied et vélo). Un bilan de la progression de la mobilité douce dans l'Ouest lausannois a donc été élaboré : mesures réalisées, blocages, effets contre-productifs, etc. En conclusion de cette démarche d'évaluation et de réflexion, un plan d'actions composé de 7 fiches a été réalisé. Celles-ci visent à répondre aux déficits identifiés de façon concrète afin d'accélérer la mise en œuvre de mesures en faveur de la mobilité douce, soit :

  1. réaliser les infrastructures du réseau de mobilité douce ;
  2. faire de la place pour la mobilité douce dans l'espace public ;

3. développer les itinéraires de mobilité douce d'intérêt régional de manière intercommunale ;
4. améliorer le stationnement vélo ;
5. renforcer le réflexe mobilité douce et les moyens humains à engager pour la réalisation des projets ;
6. promouvoir la mobilité douce auprès de tous les publics ;
7. mettre en place un système de suivi de la mobilité.

Ces fiches de mesures sont intégrées dans les programmes d'actions du PDi-OL et certaines mesures sont en cours de réalisation.

- **Le réseau de voies vertes de l'Ouest lausannois : étude de faisabilité et vérification foncière (2022)**

  Cette étude a permis de procéder à une vérification de la cohérence du réseau de voies vertes au sein de l'Ouest lausannois. Il s'agit de cheminements piétons et cyclistes continus et sécurisés pour les déplacements ordinaires et de loisirs au sein de l'agglomération. Une vérification de la faisabilité de chaque tronçon de réseau a ainsi été établie, permettant de consolider le réseau tel que planifié ou de proposer des ajustements ou mesures provisoires lorsque cela est nécessaire.

  Le réseau à l'échelle de l'Ouest lausannois prévoit 5 voies vertes, dont celle du Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) traversant le territoire d'ouest en est, de St-Prex à Lutry. La Ville d'Ecublens est concernée par 2 des 5 voies vertes :

  - La voie verte d'agglomération, tronçon traversant la campagne de Renges et la plaine du Croset, comprenant la passerelle sur la route de la Pierre ainsi que les séquences ouest-est de la « Croisée des chemins » (chemin des Vignes – chemin du Stand – route du Bois – Tir-Fédéral).
  - La voie verte « Renges – St-Sulpice » traversant la zone d'activités de Vallaire.

  A futur, la réalisation des différents tronçons de ces voies vertes permettra de séparer les mobilités douces du trafic automobile en dehors des secteurs à trafic modéré. Suite à la reconstruction du Pont Rouge et à la réalisation de la passerelle au-dessus la route de la Pierre, les prochaines étapes prévues sont : la réalisation du cheminement Stand-Vignes, adopté par le Conseil communal le 23 février 2023 mais objet d'une demande de référendum ; l'élargissement et l'amélioration du chemin des Chênes ; une liaison entre le chemin du Danube et la rue de Renges, en continuité du chemin des Chênes ; la liaison à travers Vallaire pour rejoindre St-Sulpice.

- **Le plan piéton, seniors et scolaire (2023)**

  Un plan piéton « général » accompagné d'un plan de mobilité seniors et d'un plan de mobilité scolaire sont prévus en 2023. Le plan piéton traitera des réseaux de déplacements piétons pour l'ensemble des usagers et habitants de la Ville d'Ecublens en assurant : la sécurité, que les différents lieux et points d'intérêt soient desservis et reliés et des améliorations paysagères (arborisation et végétalisation), ceci afin d'encourager les déplacements à pied. Les plans de mobilité seniors et scolaire, de leur côté, approfondiront certains éléments spécifiques aux usagers cibles. Ils détailleront ainsi les besoins des personnes à mobilité réduite ainsi que des écoliers.

- **Le développement des axes de mobilités actives (perméabilités)**

  En complément aux voies vertes, il est prévu d'améliorer certains axes de mobilité douce et d'en créer des nouveaux, ceci afin de compléter les réseaux. En effet, pour améliorer les déplacements piétons et cyclables, il est nécessaire de développer les infrastructures et d'identifier les quartiers ou les secteurs dits cloisonnés de la Ville. En effet, de nouveaux tronçons ou aménagements permettent de réduire les temps de parcours et l'effet de coupure dû à certaines infrastructures routières ou ensembles bâtis qui obligent aujourd'hui des détours pour les mobilités actives.

  Deux secteurs principaux, les quartiers d'Epenex et de l'Ormet, ont été identifiés pour leur manque de perméabilité physique. Par de meilleures liaisons à l'intérieur des quartiers, reliant les différents espaces publics avec les lieux d'intérêts et assurant ainsi une continuité des chemins et rues, la Ville peut encourager les déplacements à pied et à vélo pour les courtes distances.

- **Vélos en libre-service, stationnements vélos, etc.**

  S'ajoutent à ces études plusieurs actions en faveur de la mobilité douce : le développement du réseau de vélos en libre-service, de nouveaux stationnement pour vélos, la pose de pompes à vélo, des marquages et de la signalisation pour orienter piétons et vélos, etc.

4. CONCLUSION

Il est très probable qu'un plan traitant les divers aspects induits par notre mobilité tels que proposés par le postulat aboutirait aux mêmes conclusions que les différentes études déjà menées. La Municipalité estime donc qu'au travers des planifications supérieures ainsi que des études menées par les services techniques, les analyses des impacts de la mobilité, pollution de l'air, bruit et trafic sont suffisantes et qu'il est désormais nécessaire d'allouer les ressources pour la mise en œuvre des actions menant au report modal ainsi qu'à la réduction des impacts liés à la mobilité, plutôt que pour l'élaboration de nouvelles études.

* * *

Au vu de ce qui précède, la Municipalité vous prie, Monsieur le Président, Mesdames les Conseillères et Messieurs les Conseillers, de bien vouloir voter les conclusions suivantes :

CONCLUSIONS

LE CONSEIL COMMUNAL D'ECUBLENS/VD

- vu le rapport-préavis municipal n° 2023/07,
- ouï le rapport de la commission chargée de son étude,
- considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

DECIDE

de prendre acte de la réponse au postulat de M. le Conseiller communal Sebastian Süess demandant « à étudier l'opportunité d'établir un plan traitant les divers aspects induits par notre mobilité sur l'ensemble du territoire communal ».

Approuvé par la Municipalité dans sa séance du 3 avril 2023.

Au nom de la Municipalité

Le Syndic	Le Secrétaire
(L.S.)	
C. Maeder	P. Besson

Délégués municipaux à convoquer :

Commission ad hoc : - M. Jean-Louis Radice

Ecublens/VD, le 30 mars 2023