

1. Explosion du trafic vélo et forte demande de la population pulliérane

Le trafic vélo est en hausse constante, et croît désormais de 40% par an¹. Les objectifs cantonaux² et lausannois³ prévoient une multiplication par 5, respectivement par 7 d'ici 10 à 15 ans. Pully ne restera pas à l'écart de ce mouvement de fond. En témoignent l'approbation à 84% de l'initiative vélo le 23.09.2018, et le soutien quasi-unanime du Conseil communal le 06.10.2021 au postulat Plan Climat, incluant entre autres « *l'aménagement massif de voies cyclables* ». De plus, l'arrivée de vélos électriques ou cargos adaptés aux familles, aux seniors ou aux personnes de condition physique plus faible, accroît l'attractivité du vélo pour ces populations (loisirs, transports quotidiens). Le besoin de sécurité s'en trouve renforcé. Pourtant, la faiblesse des aménagements pulliérans pour les vélos est connue et documentée⁴. Les mesures initiées ces dernières années ont certes permis de rattraper une partie du retard, mais restent insuffisantes pour répondre aux besoins d'efficacité et de sécurité. Il convient donc d'accélérer substantiellement la mise à niveau de l'espace public.

Les postulants, issus de tous les groupes du Conseil communal, soutiennent le principe d'une politique vélo globale et proactive, incluant la sécurisation des itinéraires de traversée est-ouest et nord-sud, notamment des zones accidentogènes⁵ et fig.1, et la prise en compte systématique de ce mode de transport dans les projets d'aménagements urbains.

→ DEMANDE : Dans un premier temps et face à l'urgence du besoin, les postulants demandent par le présent postulat à la Municipalité d'étudier le déploiement rapide et à large échelle d'aménagements vélos simples, peu coûteux et efficaces. En l'absence de travaux de génie civil, une concrétisation dans les 12 prochains mois est réaliste. La réponse de la Municipalité comportera le détail des mesures prévues et le calendrier de mise en œuvre.

2. Exemples de mesures concrètes suggérées

2.1. Ajustements de circulation et mise en œuvre de signalétique adaptée

- **Contresens cyclable** : Certains sens uniques sont dissuasifs pour les vélos, car ils ont été pensés historiquement pour la circulation automobile, mais obligent les cyclistes à de larges détours. La mise en place de contre-sens cyclables, accompagnée d'une information claire des automobilistes, augmente l'attractivité du vélo et la sécurité de tous (contacts visuels entre automobilistes et cyclistes). L'Ordonnance sur la Signalisation Routière (OSR), art.18 al.5 offre d'ailleurs une base légale à leur généralisation. Pour davantage de sécurité encore, ces mesures peuvent être associées à la mise en place de zones de rencontre, ou de circulation réservée aux riverains uniquement. Quelques rues (Midi, Cerisiers, etc.) ont été adaptées dans ce sens. Il reste toutefois de nombreux itinéraires (ex. : Fontanettaz, Chantemerle, Belmont, Liaudoz sud, Pallin, Tirage, Verney, Davel, Plateires, Caudoz, etc.) où cette adaptation pourrait apporter rapidement un gain majeur pour un coût très faible.
- **Impasses** : De nombreuses rues indiquées comme impasses n'en sont pas nécessairement pour les piétons et cyclistes. En 2020, une analyse a été effectuée gracieusement par un membre du Conseil communal et remise à la DTSI⁶. Là encore, la modification de signalétique apporterait un gain substantiel pour un coût réduit.
- **Tourner à droite** à certains feux rouges est autorisé pour les vélos depuis le 01.01.2021 par l'OSR. La Municipalité a été interpellée à ce sujet lors du Conseil communal du 09.10.2020. L'installation vient de débiter à Pully (Tirage) : il convient de l'accélérer et de la finaliser. Là-encore, le coût de mise en place de ces panneaux est mineur.
- **Cohabitation avec les piétons** : Les itinéraires partagés entre piétons et cyclistes sont à la fois insécurisants pour les piétons et inefficaces pour les cyclistes, provoquant ainsi une insatisfaction générale. Dans les cas particuliers où cette cohabitation est inévitable, il est préférable d'encourager le civisme^{fig.2a} (priorité aux piétons, rouler au pas) plutôt que la transgression (obligations de descendre de vélo, par ex. sur le passage entre Iris et Prieuré^{fig.2b}).

2.2. Généralisation des possibilités de stationnement

L'attractivité des déplacements à vélo dépend aussi de la facilité avec laquelle il est possible de se parquer. Les capacités ont été significativement renforcées, et comptent actuellement 239 places⁷. Cela ne représente toutefois qu'une place pour 80 habitants. De nombreux endroits en sont encore privés ou insuffisamment pourvus, en particulier : toutes les zones de commerces (Place Neuve, rue de la Poste, Vieux-bourg, Pully-Nord, Coop, Migros, etc.), tous les endroits recevant du public (théâtres, cinéma, musées, administration communale, maison pulliérane, etc.), tous les établissements scolaires, toutes les zones de loisirs et installations sportives (piscine couverte, accès aux plages, terrains de sport, parcs et forêts, etc.), tous les pôles d'échanges multimodaux (gares Centre et Nord, Port, correspondances de bus) ; incluant un couvert pour les stationnements longue durée (gares, écoles, emplois), voire une vélostation dans le parking du Centre⁸. Aussi, l'installation en grand nombre d'emplacements pour stationnement vélo sécurisé doit se poursuivre : durant cette législature, un objectif de 250 places supplémentaires par année pendant 5 ans au moins est souhaitable.

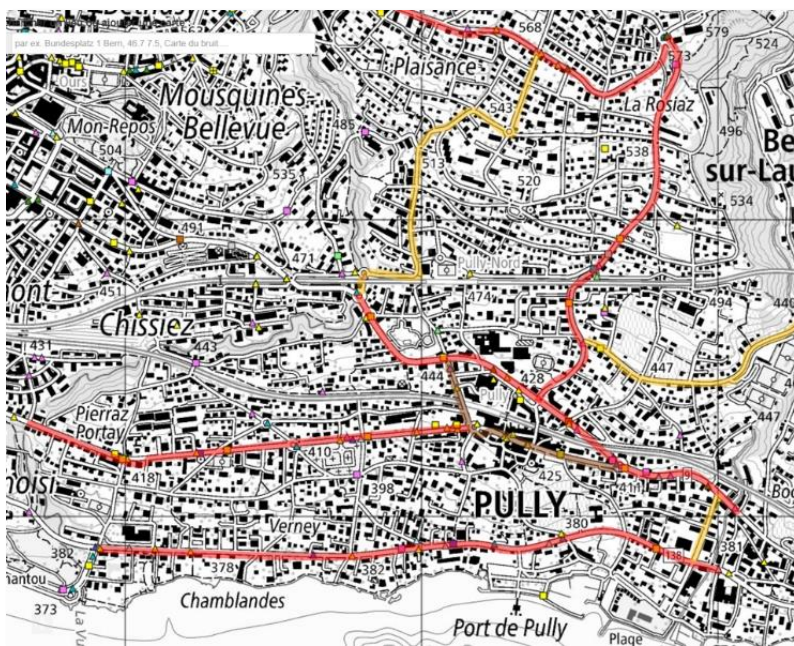
3. Conclusion

Les mesures proposées par le présent postulat ne prétendent pas résoudre toutes les difficultés rencontrées actuellement par les cyclistes sur le territoire de la commune, ni se substituer à la mise en place d'une véritable politique vélo par la Municipalité. Elles constituent toutefois un premier lot d'améliorations rapides, efficaces et réalistes, au rapport coût / bénéfice pertinent, et sans obstacles techniques.

Aussi, nous demandons au Conseil communal de prendre en considération immédiatement la proposition et de la renvoyer à la Municipalité pour étude et rapport. Celui-ci devra être délivré au Conseil dans les 6 prochains mois.

4. Illustrations

Fig.1



Rouge : Zones accidentogènes comptant 90% des accidents vélo déclarés à Pully (source : Office fédéral des routes)

Brun : Zones accidentogènes avec travaux d'amélioration en cours

Orange : autres itinéraires usuels de traversée non aménagés à ce jour

Fig.2



2.a. : Exemple de signalisation faisant appel au civisme



2.b. : Exemple d'obligation peu susceptible d'être respectée (itinéraire vélo comportant une obligation de descendre de vélo)

5. Sources et références

- ¹ Union des villes suisses, <https://uniondesvilles.ch/652/fr/florence-germond-laquo-la-pandemie-un-accelereur-du-developpement-du-traffic-cycliste-raquo>
- ² Etat de Vaud, Communiqué de presse du 02.11.2021, <https://www.vd.ch/toutes-les-actualites/communiques-de-presse/detail/communiqu/une-nouvelle-strategie-ambitieuse-pour-faire-du-velo-le-pilier-dune-mobilite-active-et-durable-dans/>
- ³ Ville de Lausanne, « Plan climat lausannois », <https://www.lausanne.ch/portrait/climat/plan-climat.html>
- ⁴ Ville de Pully, « Pully à la loupe », Indicateurs, page 67, <https://smart.pully.ch/media/1052/pully-%C3%A0-la-loupe-indicateurs-u4ssc.pdf>
- ⁵ OFROU, Cartographie des accidents de vélo à Pully, <https://s.geo.admin.ch/940c99a8f4>
- ⁶ « Pully, impasses avec exceptions 4.09.1 », T.Cordonnier, https://drive.google.com/file/d/1xBXDE_WQ1bB93BuvWrLEP59UYIW88voS/view?usp=drivesdk
- ⁷ SIGIP, état au 01.11.2021, <https://www.sigip.ch/s/lfqv>
- ⁸ Exemple de vélostation au parking souterrain d'Ouchy, <https://www.geneve-parking.ch/fr/actualites/velocity-est-d%C3%A9normais-disponible-%C3%A0-ouchy>