

Vers une véritable vision pour les mobilités actives

1. Contexte et situation actuelle

Le 1^{er} janvier 2023 est entrée en vigueur la loi fédérale sur les voies cyclables (ci-après LVC), qui demande aux Cantons et aux Communes de planifier un réseau de voies cyclables cohérent, sûr et de qualité d'ici 2 ans.

Avec sa récente stratégie de promotion du vélo, l'Etat de Vaud se fixe comme objectif de permettre à la population de 8 à 80 ans d'effectuer la plupart de ses trajets quotidiens à vélo moyennant des infrastructures sécurisées, continues et, pour la plupart, séparées physiquement du trafic individuel motorisé (voir EMPD¹ correspondant ici). Depuis lors, les trottinettes majoritairement électriques ont pris également leur part et rejoignent le réseau des voies cyclables.

A Pully, le réseau cyclable est discontinu et même ses réalisations récentes sont peu attractives en comparaison aux réalisations lausannoises qui séparent le trafic vélo du trafic voiture (exemples : av. Belle-Fontaine et av. de Provence entre autres). Notre schéma directeur de la mobilité douce date de 2010, il présente à ce jour un taux de réalisation très partiel, si on le compare avec les ambitions fixées dans son concept initial (voir schéma figure 1, en annexe). De plus les places de parc réservées aux vélos et trottinettes sont très rares, conduisant à fixer ces engins sur tout type de support au risque d'encombrer les trottoirs.

Que nous soyons à pied, en bus, en voiture ou à vélo, nous constatons toutes et tous une forte hausse du nombre de vélos dans les rues et avenues de Pully. Les vélos électriques (218'000 unités vendues en 2021 en Suisse²) ont « mis à plat » nos villes et sont devenus un moyen de transport très demandé pour les déplacements urbains. Dans la foulée, la sécurité des piétons se péjore rapidement tant à cause des engins fixés à des endroits inadéquats, faute de stationnements en quantité suffisante aux endroits appropriés, que des conducteurs de vélo ou de trottinette qui ont pris l'habitude de rouler sur les trottoirs (bien que cela soit hors la loi dès 12 ans révolus) en raison de l'absence de bandes ou de pistes cyclables sur le réseau routier pulliéran capables de répondre à leur légitime besoin de sécurité.

Néanmoins, nos infrastructures ne sont pas conçues pour accueillir un grand nombre de cyclistes et présentent de nombreux dangers. A l'échelle Suisse, le nombre de blessés graves et de personnes tuées à vélo électrique augmente fortement, comme l'a annoncé l'Office fédéral des routes en mars 2023³. De nombreux points noirs et zones accidentogènes⁴ doivent être assainies, car cette situation n'est souhaitable pour personne, elle constitue un frein à l'attractivité du vélo et engendre du stress pour l'ensemble des usagers de la route.

¹ https://www.vd.ch/fileadmin/user_upload/accueil/fichiers_pdf/EMPD-EMPL/EMPD_Strategie_velo_sans_annexe.pdf

² https://www.velosuisse.ch/wp-content/uploads/2023/03/Gesamt_2005-2022_Veloverkaufsstatistik_Schweizer_Markt.pdf

³ <https://www.rts.ch/info/suisse/13866996-hausse-curieuse-des-accidents-graves-de-la-circulation-en-2022-en-suisse.html>

⁴ https://map.geo.admin.ch/?topic=vu&lang=fr&bglayer=ch.swisstopo.pixelkarte-grau&layers=ch.astra.unfaelle-personenschaeden_alle&layers_timestamp=99990101&catalogNodes=1318

2. Demande


Il est temps que Pully se dote d'une vision vélo à la hauteur des enjeux et des attentes de la population, c'est-à-dire une planification du réseau cyclable ainsi que des mesures infrastructurelles qualitatives à mettre en œuvre rapidement.

Notre demande se structure comme suit :

- Etudier une vision vélo à la hauteur des enjeux et des attentes de la population.
- Viser une continuité des aménagements vélos et éviter les interruptions brusques qui sont néfastes pour l'attractivité de ce moyen de transport.
- Se doter d'ici le 1^{er} janvier 2025, comme la LVC le demande, d'une planification d'un réseau cyclable sûr et attractif et d'un calendrier de mise en œuvre de celui-ci. La mise à jour des documents directeurs de planification sera à mettre à profit dans ce but.
- Renforcer la sécurité des piétons dans un contexte d'augmentation des vélos et trottinettes, par la création d'infrastructures dédiées et réellement adaptées à ces mobilités actives, la Municipalité étant invitée à faire un arbitrage équitable de la répartition des espaces publics afin d'y favoriser l'exercice sécurisé de ces mobilités actives.
- Réaliser certaines mesures rapidement, par exemple sur les axes stratégiques tels que les avenues C. F. Ramuz, Rennier, Tirage ou encore Général Guisan et en priorisant également les zones accidentogènes.

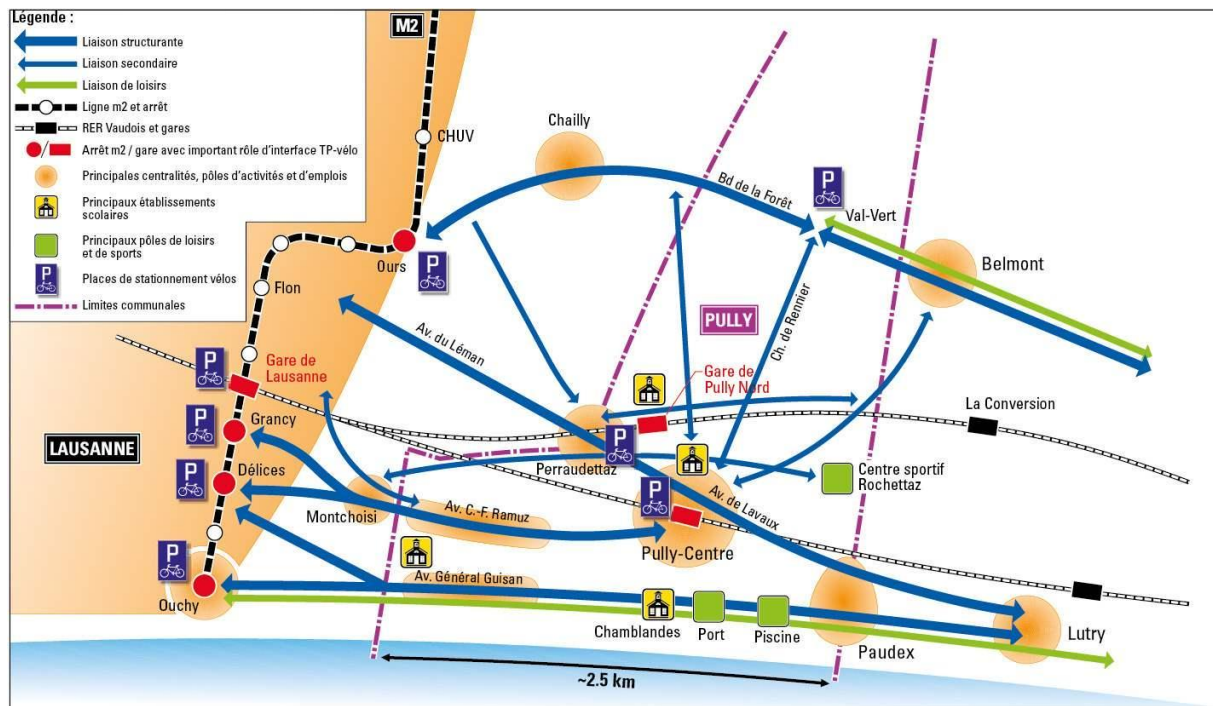
3. Conclusions

Bien conscients des efforts constants de la Municipalité en faveur du développement du réseau cyclable au gré des projets de réaménagement routiers, nous précisons que le présent postulat vise à se doter de standards d'aménagements cyclables à la hauteur des enjeux, lesquels ont fortement évolué depuis le schéma directeur de la mobilité douce.

Frédéric Bründler	Carinne Domingos	Yassin Nour	Sophie Cuendet du Roy	Jacqueline Reigner	
Union Pulliérane	Les Verts	Parti Socialiste	Verts Libéraux	UDC	
					

Annexe

Figure 1 – Concept du schéma directeur de la mobilité douce à Pully, 2010



Concept d'organisation des déplacements vélo

Source Transitec

<https://transitec.net/fr/references/presentation-d-etudes/item/7820-schema-directeur-de-la-mobilite-douce.html#:~:text=L'étude%20du%20schéma%20directeur,doux%20sur%20le%20territoire%20communal.>