



## LA MOBILITÉ À PULLY, AUJOURD'HUI

## LA MOBILITÉ À PULLY, AUJOURD'HUI

Hier banlieue du « tout-voiture », Pully a de bonnes raisons de s'engager dans la stratégie de « report modal » coordonnée par le Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM). La diminution du trafic de transit et l'amélioration des transports publics et de la mobilité douce permettent de construire une ville plus agréable à vivre et où on se déplacera toujours plus facilement.



### La stratégie du report modal : où en est-on ?

Lorsqu'un mode de transport est saturé et devient inefficace, il faut le compléter par d'autres, mieux adaptés. C'est la stratégie dite du « report modal » : les déplacements qui peuvent s'effectuer autrement qu'en voiture sont incités à « se reporter » vers les transports publics (trains, bus, tram, etc.) et vers les mobilités douces (le vélo lorsque les pentes ne sont pas trop fortes, la marche pour les petites distances). Ainsi, on peut répondre aux besoins de mobilité tout en assurant un « retour au calme » des rues et des places et en améliorant la qualité de la vie en ville.

Coordonnée par le PALM à l'échelon de l'agglomération, cette stratégie est bien engagée. Le trafic automobile a commencé à baisser dans l'Est lausannois entre 2005 et 2010 et la tendance s'est accélérée en 2010-2012. À Pully, par exemple, la mise en zone piétonne du pont du Prieuré s'est accompagnée d'une baisse de 10 % du trafic sur l'axe de la rue de la Poste. Mais si le mouvement paraît bien amorcé, il reste encore beaucoup à faire pour harmoniser tous les modes de transport.

### Vers une meilleure cohabitation des modes de transport

Pully hérite de rues et routes aménagées pendant les années 60 et 70 qui donnaient la priorité au trafic automobile - comme en témoignent par exemple les passages piétons sous l'av. de Lavaux ou la surface d'asphalte de la pl. de la Clergère.

L'amélioration de la mobilité nécessite une meilleure cohabitation des modes de transport. Les conséquences diffèrent selon les contextes :

- le **coeur de ville** doit faire une part plus importante aux transports publics, aux vélos et aux piétons, en maintenant son accessibilité en voiture (voies d'accès, parkings), mais en écartant le trafic de transit;
- les **axes principaux** sont à requalifier, de façon à modérer le trafic et à améliorer les conditions faites aux transports publics, aux vélos et aux piétons;
- les **quartiers** doivent être réservés au trafic d'accès « à destination », pour préserver la sécurité et la tranquillité.

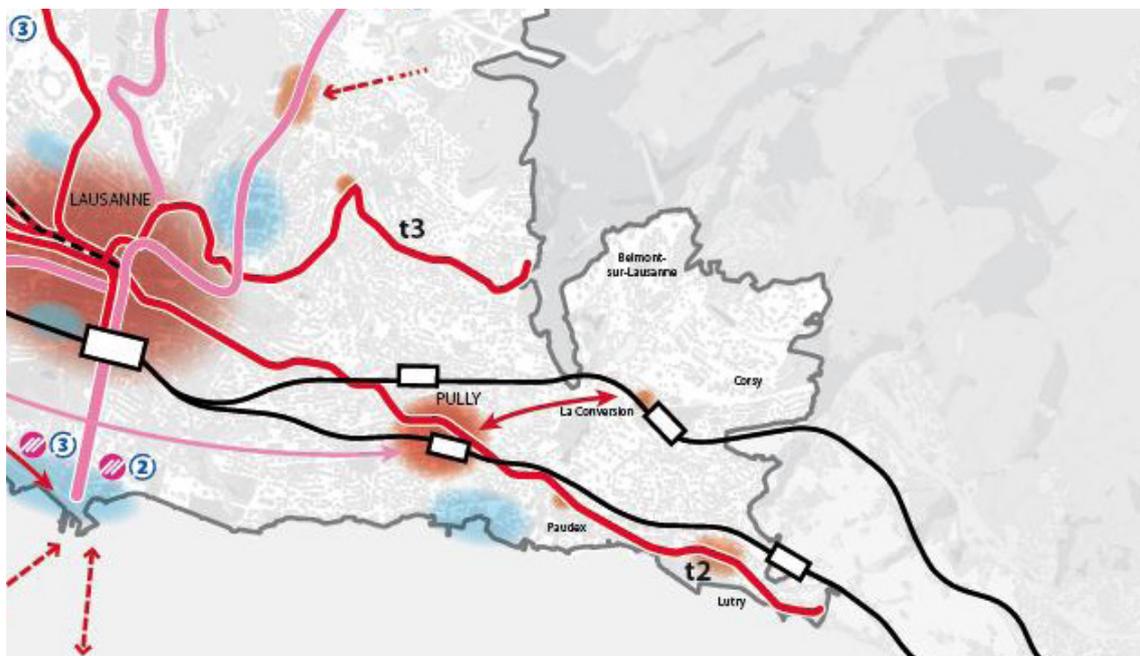
## Transports publics : un réseau déjà dense qui va continuer de se renforcer

En contexte urbain dense, les transports publics sont très efficaces et nettement plus économiques en surface de circulation et de stationnement que l'automobile, souvent utilisée par une personne seule (1 bus = 50 à 100 voitures, par exemple).

### Liaisons extérieures

Pully a la chance d'avoir deux gares, dont la fréquentation ne cesse d'augmenter. Avec deux futurs bus rapides, la ville sera très bien reliée par transports publics aux autres pôles de l'agglomération.

- A la gare de Pully, la desserte RER pourra passer au quart d'heure en 2018 si un aménagement ferroviaire est réalisé comme prévu à Renens. A Pully-Nord, la desserte restera à la demi-heure encore quelques années.
- Les futurs bus rapides t2 et t3 seront des « bus à haut niveau de service » (BHNS) de grande capacité, circulant à fréquence élevée, en partie en site propre et ayant la priorité aux carrefours – donc, non gênés par les embouteillages. La ligne t2 (remplaçant la ligne 9) est prévue en 2018 pour Lutry-Pully, en 2020 pour Pully-St-François. La ligne t3 remplacera la ligne 7 à l'horizon 2017.

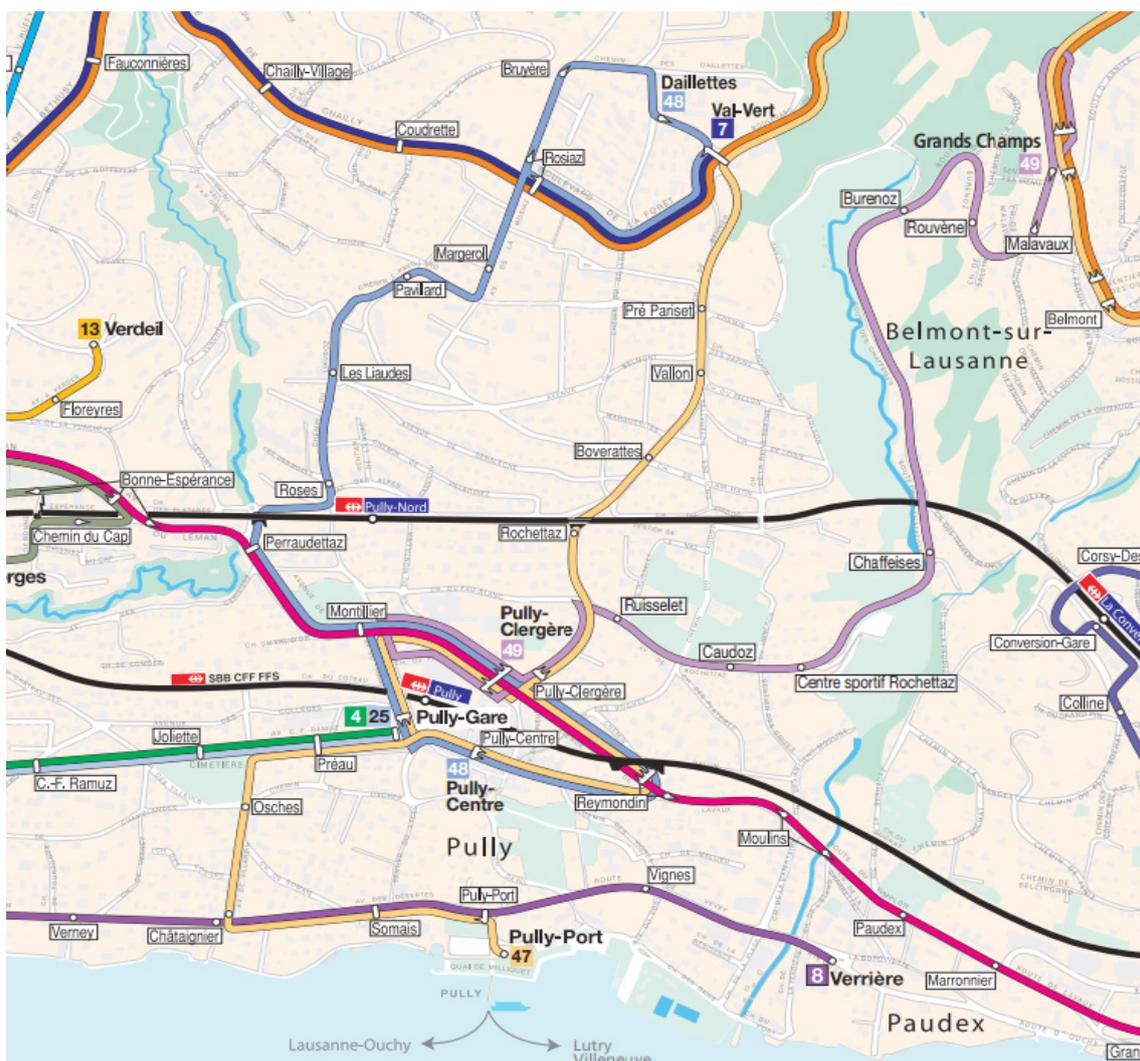


PALM 2012 : extrait de la planche C3 - Principes d'accessibilité en transports publics

## Liaisons intérieures

Pully est drainée par les lignes tl suivantes :

- le long du lac, la ligne 8 Paudex - Le Mont-sur-Lausanne ;
- sur l'av. C.-F. Ramuz, les lignes 4 et 25 reliant la gare de Pully à Prilly d'une part, à la Bourdonnette d'autre part ;
- sur l'av. de Lavaux, le bus 9, qui sera remplacé par un BHNS en 2018 ;
- deux lignes jouant un rôle « d'ascenseurs urbains » : la 47 reliant le Port de Pully à Grandvaux en passant par Belmont ; et la 48, reliant la Gare et le cœur de ville à l'interface de Val-Vert ;
- deux lignes traversant les hauts du territoire communal : la 7 et la 66 ;
- la ligne 49, reliant la pl. de la Clergère à Belmont.



Réseau tl 2014, extrait

## Transports individuels motorisés

La voiture restera un moyen de transport irremplaçable pour bien des déplacements.

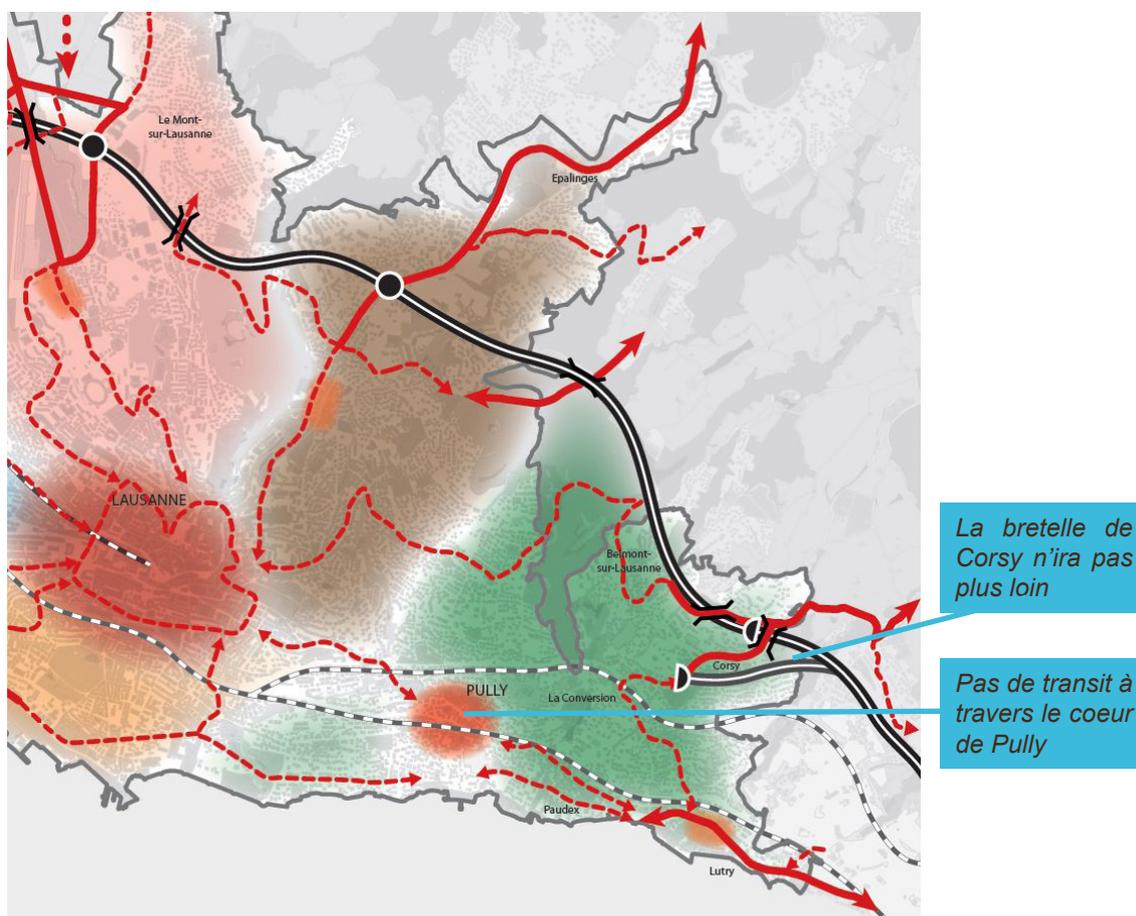
Tous les réaménagements de rues s'effectuent avec l'objectif de maintenir les accès aux parkings, de préférence en ouvrage.

En effet, l'un des objectifs prioritaires du PALM, et plus particulièrement du SDEL (Schéma Directeur de l'Est Lausannois), n'est pas de reporter les transports individuels motorisés sur les transports publics. Il s'agit en réalité d'absorber les déplacements liés à l'augmentation de population en zone urbaine par les transports publics.

## Enjeu d'agglomération : maîtriser le trafic de transit

Deux décisions importantes pour l'avenir de Pully ont été inscrites au Projet d'agglomération Lausanne-Morges 2012 :

- à la suite de diverses études comparatives, il a été décidé que la bretelle autoroutière de Corsy ne serait pas prolongée ;
- le trafic de transit à travers l'agglomération devra être drainé sur le contournement autoroutier et non à travers le cœur de ville de Pully.



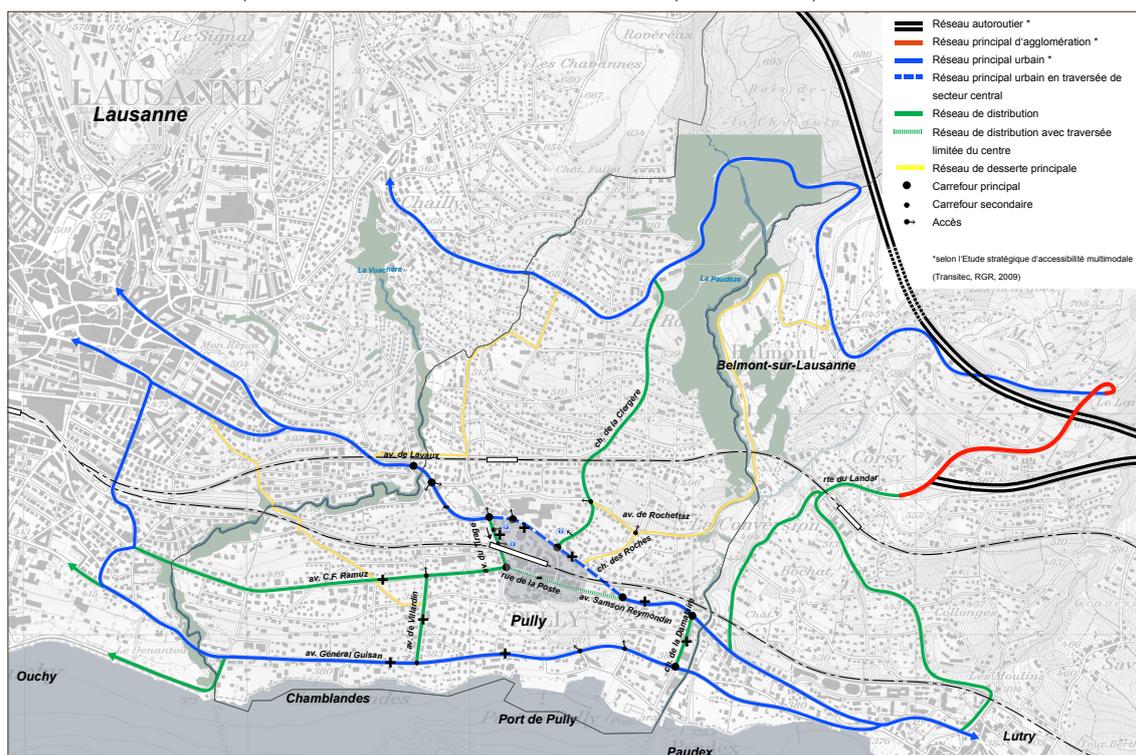
PALM 2012 : extrait de la planche C5 - Principes d'accessibilité en transports individuels motorisés

## Enjeux locaux : réorganisation et requalification des rues

La hiérarchie du réseau routier en vigueur à l'échelon de l'agglomération Lausanne-Morges ne retient à Pully qu'un petit nombre de rues à fort trafic :

- l'av. G. Guisan, l'av. de Lavaux et le bd de la Forêt (en bleu sur la carte) sont classés dans le « réseau principal urbain » (explication ci-dessous), à requalifier pour mieux intégrer le trafic automobile et les autres modes de transport (bus, vélos, piétons) ;
- les av. C.-F. Ramuz, Villardin, les ch. de Rennier et de la Damataire sont classés dans le « réseau de distribution ».

Les autres rues de Pully appartiennent au « réseau local », sans autre fonction qu'assurer l'accessibilité aux quartiers et où le trafic automobile peut être apaisé.



Hiérarchie du réseau routier (selon PALM 2012) : en bleu réseau principal urbain ; en vert, réseau de distribution (source mrs, mai 2013)

Type de réseau	Fonctions principales	Caractéristiques générales
<b>Réseau principal urbain</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Collecter et distribuer le trafic à l'intérieur des secteurs urbains.</li> <li>• Assurer les liaisons entre les quartiers.</li> <li>• Protéger l'intérieur des quartiers des nuisances dues au trafic de transit.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Priorité aux transports publics et aux automobiles.</li> <li>• Carrefours giratoires et à feux.</li> <li>• Aménagements spécifiques pour les modes doux permettant un niveau de sécurité élevé.</li> </ul>
<b>Réseau de distribution</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Collecter le trafic local des quartiers et en assurer la distribution.</li> <li>• Connecter le réseau routier local des quartiers au réseau principal.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fluidité des transports publics et aux déplacements en modes doux.</li> <li>• Carrefours giratoires, à feux et à pertes de priorité.</li> </ul>
<b>Réseau de desserte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Assurer la desserte fine des quartiers.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Déplacement en modes doux.</li> <li>• Carrefours à pertes de priorité.</li> <li>• Zones réglementées.</li> </ul>

## Mobilité et accessibilité du cœur de ville

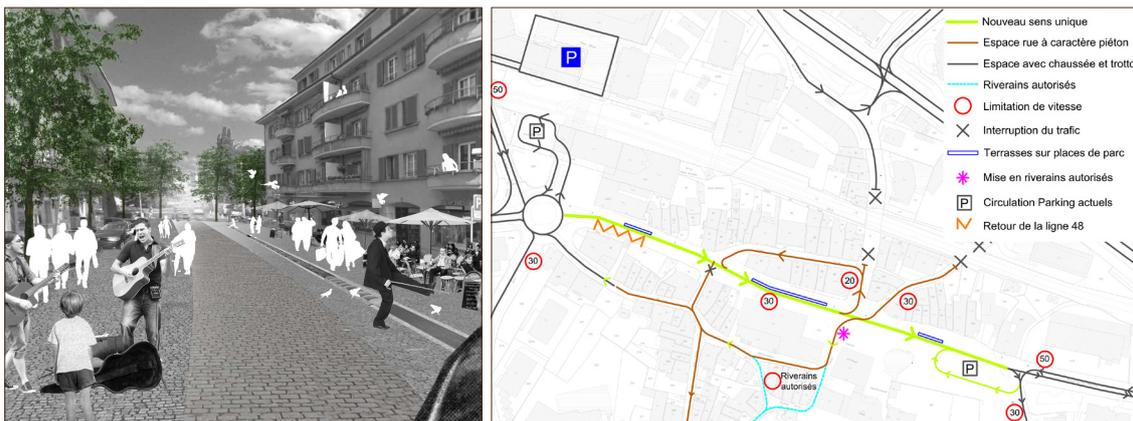
L'évolution du cœur de ville est déjà engagée (Grand'Rue, mise en zone piétonne du pont du Prieuré). Elle va se poursuivre dans le cadre d'un plan d'orientation (synthèse d'études pour organiser l'évolution du cœur de Pully) sur les 10 à 15 prochaines années, le Masterplan (voir aussi le dossier « Le cœur de ville de Pully, aujourd'hui, janvier 2015).

### Circulations

- La rue de la Poste sera en sens unique vers l'Est jusqu'à l'intersection avec le ch. des Vignes. Le tronçon Est de l'av. Samson Reymondin restera en double sens. Cette mesure est à confirmer par une phase expérimentale d'un an.
- L'av. du Tirage restera en sens unique descendant.
- L'av. de Lavaux restera bien sûr à double sens et sera équipée d'une piste cyclable dans le sens montant.

### Rue de la Poste

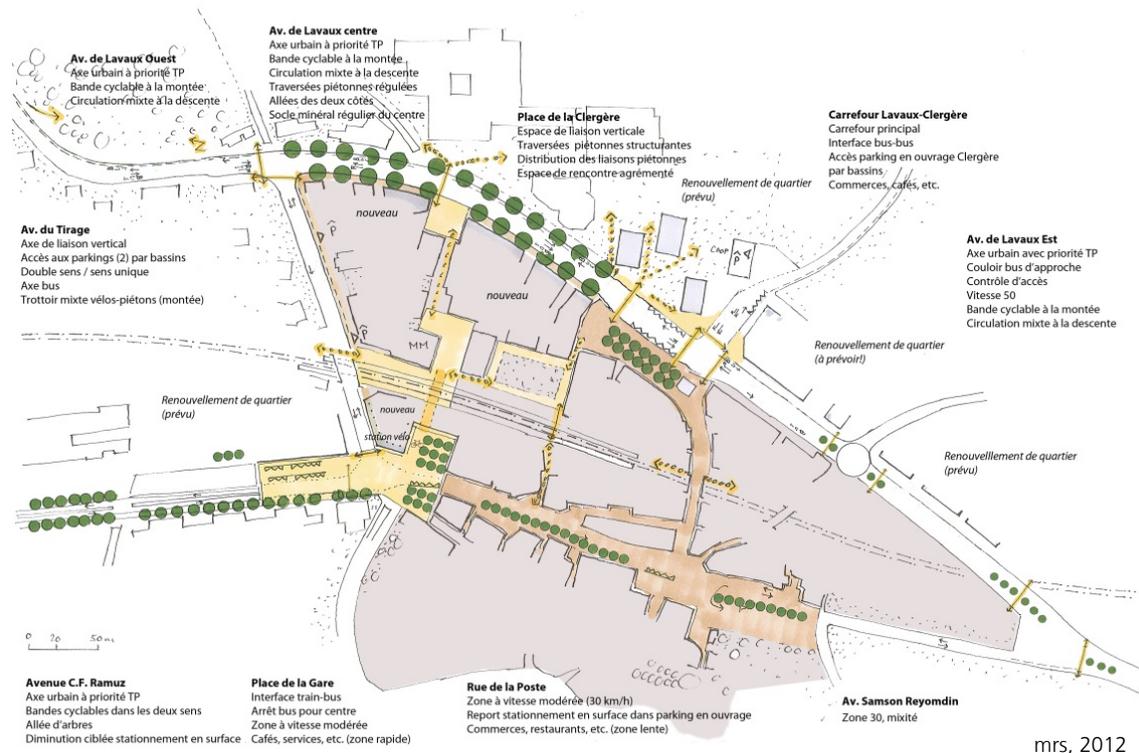
Requalification de la rue de la Poste et de l'av. Samson-Reymondin: modération du trafic à la rue de la Poste par l'introduction de la circulation en sens unique vers l'Est, création de pistes cyclables, retour du bus 48 au centre (en vigueur depuis 2014), inversion du sens de circulation sur l'av. du Prieuré et les rues du Centre et de la Gare pour réduire les temps de trajets des riverains, élargissement des espaces piétons pour une plus grande convivialité et amélioration de la qualité des espaces publics.



*Illustrations à titre indicatif*

## Accès aux parkings

- Le rôle du parking urbain du Pré-de-la-Tour sera renforcé, ses entrées et sorties réorganisées pour en simplifier l'accès.
- Le stationnement en surface sera restreint au profit de celui en ouvrage.



mrs, 2012

*Vision pour le centre de Pully, mrs 2012 (mrs-rgr-schweingruber zulauf, Valorisation du centre de Pully. Concept d'aménagement et d'exploitation des lieux-clés et des axes structurants, rapport final, Zurich, 1er mai 2013, p.10)*

## Mobilité douce : une transformation par petites touches

De nombreux déplacements en voiture pourraient avantageusement s'effectuer en mobilité douce, plus efficace sur bien des trajets et bonne pour la santé :

- le vélo, surtout pour les trajets à faible pente ;
- la marche à pied, surtout pour les petites distances.

## Un schéma directeur de la mobilité douce

En 2010, un schéma directeur de la mobilité douce a analysé avec précision les dysfonctionnements des réseaux vélos et piétons et déterminé minutieusement le programme des mesures à prendre pour les résoudre, accompagné de normes et de recommandations pour l'exécution.

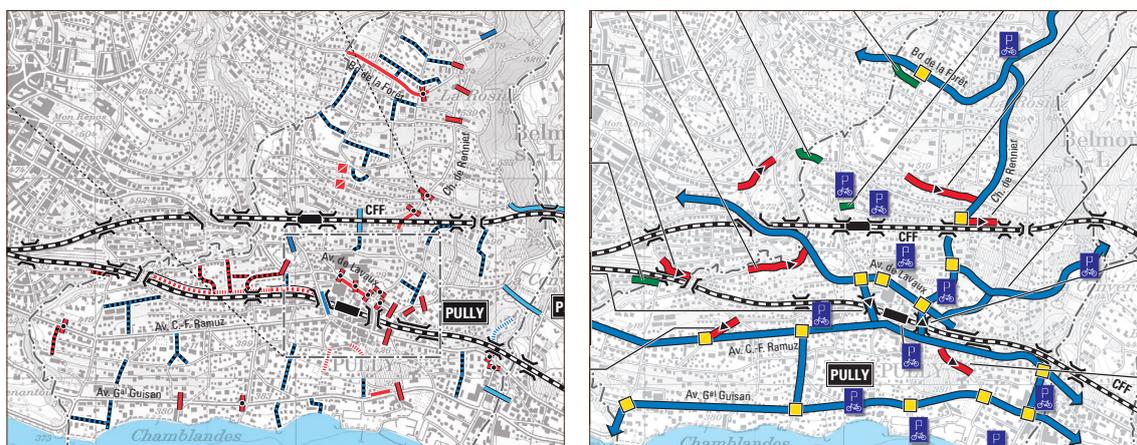
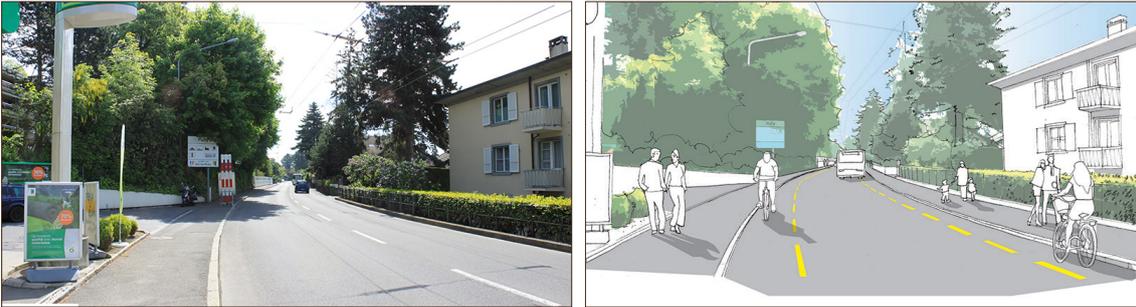


Schéma directeur de la mobilité douce de Pully : cartes des mesures pour le réseau piétonnier et pour le réseau cyclable (Transitec, Rapport final, novembre 2010, extraits des figures 9 et 10)

## Une concrétisation progressive et coordonnée

Ce programme se concrétise progressivement, par petites touches. Dans quelques années, le réseau des espaces publics de Pully sera ainsi profondément transformé.

Dans leur grande majorité, les mesures de mobilité douce se concrétisent à l'occasion de réfections de canalisations en sous-sol, de façon à économiser des chantiers inutiles. Soigneusement préparés, les travaux sont coordonnés si nécessaire avec des améliorations foncières (par exemple, négociation avec un propriétaire riverain pour élargir une voie publique et réaliser un trottoir sécurisant un trajet d'enfants à l'école).

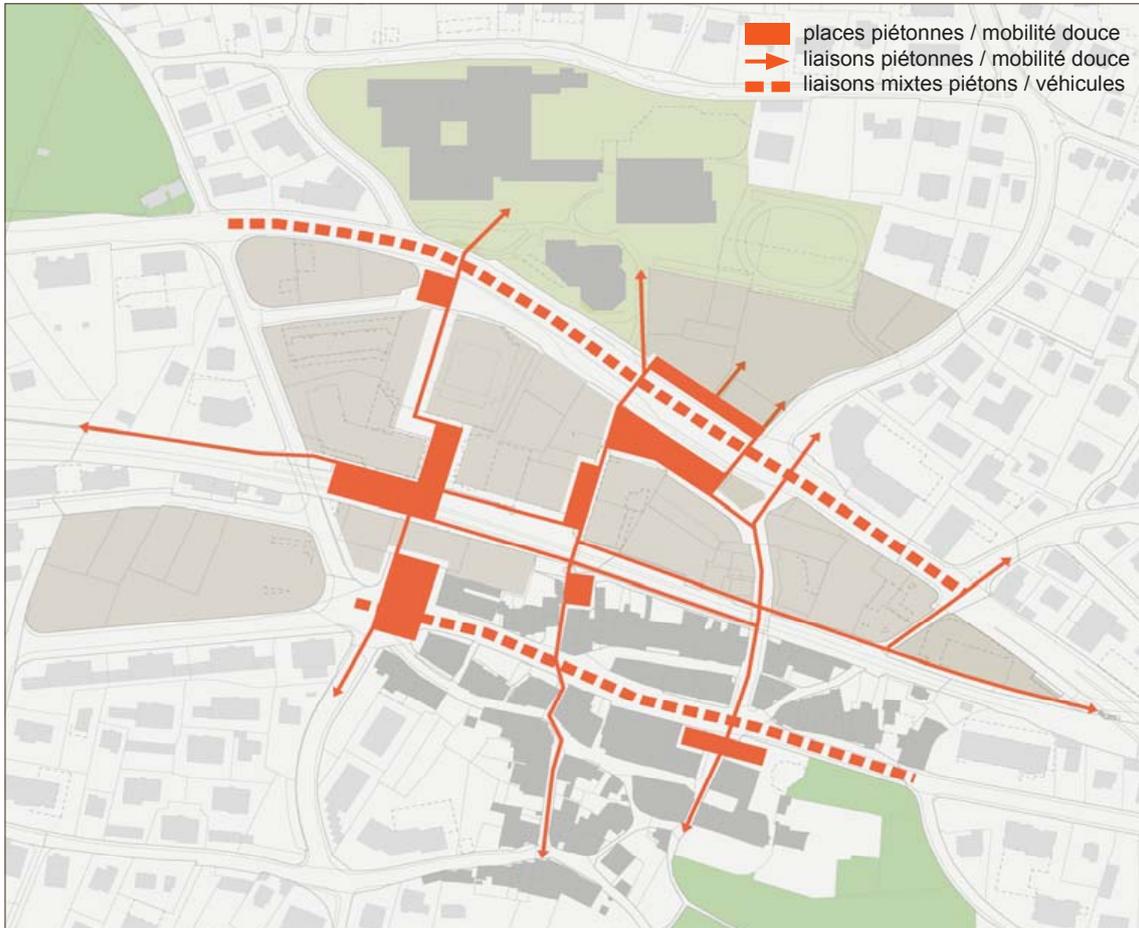


*Exemples de mesures de mobilité douce : état des lieux avant travaux et projets sur le bd de la Forêt (quartier de la Rosiaz) : création d'un trottoir au sud, aménagement d'arrêts de bus et de bandes cyclables sur la chaussée (source : bureau Profil Paysage)*

D'autres mesures font l'objet de crédits spécifiques : par exemple, le crédit de 170'000 CHF voté par le Conseil communal le 21 novembre 2012 pour la réalisation de 80 places de stationnement pour vélos aux gares et aux collèges de Pully.

*Illustrations à titre indicatif*

Dans le cœur de ville de Pully, la réorganisation des espaces publics fait l'objet d'une planification spécifique, mise au point dans le cadre du Masterplan de 2013. Le but est de réaliser un maillage de tout le centre, pour une meilleure diffusion des flux piétons sur des espaces dédiés.



*Masterplan pour le centre de Pully, août 2013 : schéma de principe du réseau des espaces publics (p. 31)*

### **Financement et cofinancement des mesures**

L'étroite coordination entre les services communaux permet de faire évoluer la mobilité de manière progressive, en optimisant les projets, en assurant la circulation en tout temps et en économisant des travaux inutiles (ne pas rouvrir une chaussée pour refaire des canalisations après avoir modifié un trottoir, par exemple).

Le financement est assuré par le budget de fonctionnement pour les travaux courants et par des crédits spécifiques pour les travaux importants.

Diverses mesures importantes ont été inscrites au Projet d'agglomération PALM 2012 et pourront ainsi bénéficier d'un soutien financier de la Confédération (requalification du bd de la Forêt et de l'arrêt Valvert, bus, interface de la gare CFF).

## **Pour en savoir plus**

[www.lausanne-morges.ch](http://www.lausanne-morges.ch)

[www.pully.ch](http://www.pully.ch)

## **Autres dossiers disponibles**

- Le coeur de ville de Pully, aujourd'hui
- Les quartiers de Pully, aujourd'hui

Service de la communication

© Ville de Pully, juillet 2015

[www.pully.ch](http://www.pully.ch)

[urbacom@pully.ch](mailto:urbacom@pully.ch)

<http://projets.pully.ch>

---