



## RAPPORT DE LA COMMISSION AD HOC

---

<b>Objet :</b>	Commission ad hoc préavis N° 19-2013 - Réaménagement du carrefour entre l'av. C.-F. Ramuz, le ch. de la Source et le ch. de Carvalho. Crédit demandé CHF 359'500.00
<b>Lieu :</b>	Ch. de la Damataire 13, salle de conférence du 1er étage
<b>Date de la séance :</b>	6 novembre 2013
<b>Participants :</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• M. Carlos Guillen, Conseiller communal (CC) Président</li><li>• Mme Danielle Harbaugh, CC</li><li>• Mme Isabelle Krenger, CC</li><li>• Mme Claire-Lise Tille, CC</li><li>• M. Daniel Bolens, CC</li><li>• M. Pyrame Jaquet, CC</li><li>• M. Pierre Loth, CC</li><li>• M. Nicolas Leuba, CC (excusé)</li><li>• M. Jean Dutruit, CC (absent)</li><li>• M. Marc Zolliker, Conseiller municipal DTSI</li><li>• M. Thierry Lassueur, chef de service DTSI</li><li>• M. Jean-Luc Meylan, responsable bureau technique DTSI</li><li>• M. Alexandre Machu, ingénieur DTSI</li><li>• Mme Carole Sittinger, secrétaire, DTSI</li></ul>

---

M. Guillen ouvre la séance à 18h30, salue les personnes présentes et remercie en particulier M. Zolliker, Conseiller municipal, M. Lassueur, chef de service, M. Meylan, responsable du bureau technique et M. Machu, ingénieur en charge du dossier.

M. Guillen demande si, parmi les membres présents, certains sont directement concernés par ce préavis en tant que riverains. Mmes Tille, Krenger et Harbaugh habitent à proximité du carrefour en question. M. Guillen donne ensuite la parole à M. Zolliker.

### Introduction

M. Zolliker souhaite la bienvenue aux participants.

En novembre 2012, le conseil avait voté le préavis N° 15-2012 pour la mise en œuvre de la mobilité douce, dans lequel figurait la somme de CHF 4'000.00 réservée à l'aménagement d'une présélection pour les cyclistes sur le carrefour av. C.-F. Ramuz/ch. de la Source. Celle-ci faisait partie des priorités A du Projet d'agglomération Lausanne-Morges (ci-après PALM). Dans l'intervalle, le bureau coordinateur du PALM a constaté que certains projets en priorité A n'avaient pas été réalisés et que des sommes relativement importantes restaient à disposition pour le financement de projets ciblés. Pour cette raison, un appel à projets a été lancé auquel la Ville de Pully a répondu. Ce préavis entre dans le cadre du PALM 2007. A ce titre, il pourra bénéficier d'un cofinancement de la Confédération et du Canton, dont le pourcentage reste à déterminer (maximum 40 % Confédération et maximum 20 % Canton).

La Municipalité souhaite saisir l'opportunité de réaliser ce projet pilote de réaménagement de carrefour avec arrêts de bus sur chaussée. Par ailleurs, un réaménagement complet des arrêts de bus des lignes 4 et 25 est prévu en priorité A dans le cadre du PALM 2012 et pourrait démarrer dès 2016. L'aménagement proposé dans ce préavis est en quelque sorte un test grandeur nature.

## Présentation

M. Machu présente à l'écran les différences avant/après de ce projet. La situation actuelle se compose d'un carrefour à 4 branches, de 2 arrêts de bus aménagés en baignoire, c'est-à-dire avec arrêt hors chaussée, et de 3 passages piétons. A proximité se situent 1 école, 1 temple et des habitations. Le passage piéton à l'entrée du ch. de Carvalho mesure 17 m., ce qui est particulièrement long pour une entrée en zone 30. L'arrêt de bus C.-F. Ramuz est celui le plus fréquenté de l'avenue avec un bus toutes les 3 min. en heure de pointe. Cette avenue est le 3<sup>ème</sup> axe routier le plus important de la Ville avec 10-12'000 véhicules/j.

Le projet mis à l'enquête publique du 13 juillet au 12 août 2013 montre des arrêts de bus à réaliser sur la chaussée et un passage piéton situé à l'Est délimité par des ilots, ce qui rend l'arrêt bloquant pour les véhicules dans les 2 sens. Le passage piéton au Sud est également délimité par un ilot. Les abris bus sont décalés selon les normes des tl. Un tourner à gauche est créé pour les vélos qui pourront emprunter le ch. de la Source à contresens (CHF 4'000.00 expliqué ci-dessus). A l'entrée du ch. de Carvalho, le passage piéton est remplacé par un trottoir traversant, plus sécurisant pour les piétons, et qui astreindra les véhicules entrant ou sortant de la zone 30 à ralentir.

A la suite de l'enquête publique, ce projet a été remanié à la demande du Service de la mobilité pour devenir celui présenté dans ce préavis. Les modifications concernent l'arrêt de bus au Sud qui est décalé pour se trouver en face de celui au Nord, et la suppression d'un ilot afin de faciliter le tourner à gauche depuis le ch. de la Source sur l'av. C.-F. Ramuz. Un nouveau passage piéton a également été créé.

## Questions

Mme Krenger demande pour quelle raison les arrêts de bus sont installés en parallèle. M. Machu répond que l'arrêt de bus a été déplacé dans le but d'offrir un tourner à gauche plus confortable depuis le ch. de la Source. Cette autorisation a été défendue devant les autorités cantonales pour permettre aux usagers de se rendre en direction du centre-ville sans effectuer de manœuvres sauvages ou un long trajet jusqu'au prochain giratoire (Montchoisi).

Mme Tille demande si l'ajout du passage piéton à hauteur du parc du temple amène la suppression de celui situé en face de l'école. M. Machu répond par la négative. Le nouveau passage piéton sera créé à mi-distance entre les 2 existants.

M. Bolens demande dans quelle mesure la mise en sens unique de la rue de la Poste dès février 2014 influencera le trafic sur ce tronçon. M. Zolliker répond qu'à l'heure de pointe du matin, entre 8h et 9h, il pourrait éventuellement y avoir des incidences dans la mesure où les automobilistes pourraient choisir de passer plutôt par l'av. Général-Guisan pour se rendre dans la région de Montchoisi/av. de Cour. Cependant, le bureau trafic RGR estime que les usagers emprunteront probablement l'av. de Villardin et le ch. des Tilleuls pour rejoindre ces zones. Dans le concept global de circulation tel que présenté à la séance d'information sur la rue de la Poste, l'idée à terme est de modérer le trafic sur l'av. C.-F. Ramuz afin d'obtenir des répercussions positives sur ladite rue. En termes de diminution de trafic, les axes que sont l'av. Général-Guisan et l'av. de Lavaux étant déjà bien fréquentés, il n'y aurait pas d'intérêt pour les automobilistes empruntant actuellement l'av. C.-F. Ramuz de choisir ces autres voies.

M. Bolens demande quelle est la densité piétonnière de cette zone. Selon ce qui est indiqué dans le préavis, la configuration actuelle est surdimensionnée pour les véhicules. Ces nouveaux aménagements ne rendront-ils pas cette surface surdimensionnée pour les piétons ? M. Bolens désire comprendre quelle est la finalité de ces aménagements. M. Zolliker répond que les arrêts bloquants sur chaussée ne sont pas liés à la densité piétonnière mais sont réalisés afin de modérer le trafic et d'améliorer la fluidité de la

circulation pour les bus. Le gain de temps ainsi obtenu et la garantie d'horaires plus réguliers incitera davantage de personnes à utiliser ces moyens de transport.

Les voitures devront en effet rester derrière le bus aux arrêts bloquants. Par contre, lorsque le bus sera stationné à l'arrêt C.-F. Ramuz en direction de Pully, le rond-point Ramuz/Tilleuls/Château-Sec sera libéré de la circulation pour les véhicules arrivant des autres directions, ce qui leur permettra de s'insérer plus facilement dans le giratoire et le trafic.

Au niveau des surfaces au ch. de Carvalho, le gain de place obtenu permettra de planter un arbre. De plus, les voitures arrivant de Montchoisi devront ralentir pour s'engager dans ce chemin. La finalité de ces aménagements n'est donc pas de donner plus de place aux piétons mais de leur garantir une meilleure sécurité ainsi qu'un environnement plus agréable avec davantage de verdure.

M. Jaquet demande combien d'arrêts avec cette disposition en face à face sont prévus sur la Commune. M. Zolliker répond que le même principe est prévu sur le bd de la Forêt. De plus, la majorité des arrêts sur l'av. C.-F. Ramuz sont déjà sur chaussée mais non bloquants. Des aménagements équivalents ont été mis en place sur la ligne du 8 entre Bellevaux et Le Mont-sur-Lausanne ainsi qu'à l'av. de Cour. La tendance s'oriente clairement vers la suppression des arrêts baignoires.

A ce sujet, M. Loth souligne que les automobilistes favorisent maintenant l'av. de Rhodanie à cause de ces arrêts bloquants et se demande si ce phénomène va se reproduire à l'av. Général-Guisan. C'est le but recherché selon M. Zolliker, bien qu'à terme la situation va s'équilibrer entre les différentes avenues.

M. Jaquet demande si, dans le futur, les arrêts de bus de l'av. Général-Guisan seront également aménagés sur chaussée. M. Zolliker répond qu'une requalification est prévue à l'horizon 2020 dans la zone comprenant l'av. Général-Guisan, la rte de Vevey et l'av. des Désertes.

La finalité de ces projets est que l'augmentation de mobilité engendrée par l'accroissement de la population soit absorbée par les transports publics et non pas par les transports individuels.

M. Bolens relève qu'il s'agit d'un projet pilote selon le préavis, et que ce type d'aménagement pourrait être ensuite réalisé sur les autres arrêts de l'av. C.-F. Ramuz en fonction des résultats obtenus, alors que M. Zolliker annonce plus haut une réalisation plus systématique. M. Bolens demande quelle est donc la valeur de cette étude. M. Lassueur répond que l'idée est d'approfondir l'analyse à chaque arrêt afin de déterminer dans quelle mesure les véhicules sont un facteur ralentissant pour les bus. Des comptages ont été effectués sur les arrêts de l'av. C.-F. Ramuz permettant ainsi de prioriser le choix des arrêts à aménager. M. Zolliker précise que le réaménagement de tous les arrêts est prévu en priorité A au PALM 2012 mais qu'il peut être effectué de différentes façons, ce que ce projet pilote permettra d'évaluer. C'est donc la manière de réaménager les arrêts qui sera étudiée à travers ce projet pilote et non le principe.

Mme Tille demande si cet aménagement va améliorer la situation du ch. de Carvalho par rapport aux parents qui se parquent sur les trottoirs pour déposer leurs enfants à l'école. M. Machu répond que les traversées piétonnes étant plus sécurisées, cela incitera peut-être davantage de parents à amener leurs enfants à pied. M. Guillen ajoute que bien que ce genre de dépôt sauvage devant les écoles ne soit pas autorisé, ce phénomène se répète à tous les collèges et qu'il serait bien d'avoir un jour une motion ou une étude sur cette problématique touchant à la sécurité des enfants et des usagers. M. Guillen souhaite qu'une réglementation soit étudiée dans ce sens.

A la question de Mme Tille, M. Zolliker ajoute que le rayon de braquage de l'entrée sur le ch. de Carvalho étant plus court, les véhicules seront ralentis mais que les aménagements prévus à ce carrefour n'ont pas d'incidence directe sur le parcage sauvage lié à la dépose des enfants.

Mme Krenger demande si la zone de dépose instituée au ch. du Fau Blanc aide à résoudre ce problème. Selon M. Zolliker les voitures s'arrêtent toujours n'importe comment mais la largeur du passage permet au moins aux véhicules de circuler. Il existe également une zone de dépose sous le collège principal avec un temps autorisé maximum de 2 min, ainsi qu'à Chantemerle. M. Zolliker souligne que ce sujet dépasse le cadre de ce préavis.

M. Lassueur précise qu'il y a 2 moyens d'agir contre ce type de situation ; soit prendre des mesures pour l'éradiquer, soit admettre que cela fait partie d'une réalité dont il faut tenir compte et étudier des aménagements en conséquence. Dans le cas de ce carrefour, le problème ne semblait pas suffisamment aigu pour que des mesures particulières soient prises, mais d'autres types d'aménagements pourraient être prévus dans le cadre d'un projet séparé. M. Guillen prend note de la remarque.

Mme Harbaugh parle de la sécurité sur le passage piéton au Sud du rond-point, à l'entrée du ch. des Tilleuls, sur lequel les véhicules s'engagent à grande vitesse. M. Zolliker répond qu'il est prévu de réaménager cette zone dans le cadre du projet Villardin étendu et, pour répondre à la question de Mme Krenger, la présentation de ce préavis aura lieu au printemps 2014.

M. Jaquet questionne le schéma en page 5 nommé "inversion de la tendance actuelle". Il s'agit en réalité de la progression du trafic qui va continuer à évoluer mais dans une proportion nettement inférieure à la tendance actuelle. Selon M. Zolliker, les calculs de trafic 2030 sont en effet plus favorables que les hypothèses actuelles. Dans le cadre du PALM, des régulateurs de trafic seront mis en place en entrée d'agglomération afin de reporter cette augmentation sur les transports publics.

En ce qui concerne la conception globale du trafic de transit, M. Bolens souligne que les zones des hauts de Pully, Belmont, et Lutry sont peu ou pas desservies par les transports publics ce qui contraint les habitants à prendre leur véhicule. Il existe à Lausanne des parkings relais. Une solution similaire a-t-elle été envisagée ? M. Zolliker répond qu'à Pully aucun parking de ce type n'est prévu car l'idée est plutôt de bloquer les véhicules en amont. M. Machu ajoute qu'il s'agit d'une stratégie cantonale consistant à capter la mobilité à la gare la plus proche en prenant les voyageurs le plus tôt possible au début de leur trajet, comme à la gare de Lutry par exemple. M. Lassueur précise que l'objectif n'est en effet pas d'amener les véhicules en périphérie de l'agglomération ou au centre de Pully et que les utilisateurs ne se déplacent en bus que sur les derniers kilomètres.

Mme Tille demande si le contresens cyclable est réservé uniquement aux vélos. Réponse affirmative, y compris les vélos électriques.

M. Guillen amène la question du financement qui sera réalisé par la Commune sur la base d'un budget disponible et d'un dossier déposé pour le co-financement cantonal et fédéral. M. Zolliker explique que l'une des conditions requise est l'obtention d'un crédit pour réaliser l'ouvrage. Une fois le crédit obtenu, la demande de co-financement est lancée et se termine par la signature de la convention. La conclusion de ces 2 dernières démarches est assez longue.

M. Guillen parle de la remarque sur la communication au chapitre 10 et demande si ce préavis a été discuté dans le cadre de la Commission d'urbanisme. M. Lassueur explique que d'un point de vue technique il s'agit d'un mandat de la Direction des travaux par rapport aux aspects routes et trafic. M. Meylan précise que ce projet a été vu par la Direction de l'urbanisme et réalisé avec leur collaboration.

En ce qui concerne une éventuelle information aux riverains, M. Zolliker précise qu'il n'y a pas eu de présentation et qu'aucune communication particulière n'est prévue.

Au niveau du coût des travaux, Mme Krenger s'informe sur une réfection éventuelle des réseaux eaux claires et eaux usées une fois l'aménagement du carrefour réalisé. M. Meylan précise que, comme pour tout projet important, l'état des réseaux souterrains a été vérifié et que les collecteurs sont en bon état pour les 20 années à venir. Selon M. Lassueur, la durée de 20 ans est relative mais ce n'est pas une zone prioritaire du PGEE. Bien qu'il existe sur l'av. C.-F. Ramuz une conduite d'eau potable qui fuit régulièrement, agir sur 50 m n'est pas rationnel. Par contre, si on devait réfectionner la route de façon complète, il faudrait reprendre la superstructure sur plusieurs dizaines de centimètres. Les travaux proposés dans ce préavis sont légers et les travaux routiers réalisés de façon limitée en vue d'une future réhabilitation de ces réseaux.

M. Guillen demande si les membres souhaitent que l'on passe en revue le préavis point par point. Toutes les questions en suspens ayant déjà été posées au cours cette séance, cela n'est pas jugé utile.

**La commission ad hoc accepte le préavis à l'unanimité des membres présents (7) et recommande au Conseil communal d'approuver le Préavis No 19 - 2013 dans le sens des conclusions (point 12).**

La séance est levée à 19h30.

La Commission des finances s'est réunie le 7 novembre 2013 et a donné un préavis financier favorable, soit 6 oui, 2 non et trois abstentions.

Un grand merci à Madame Carole Sittinger pour l'accueil et l'excellente prise de notes.

12.11.2013

Pour la Commission ad hoc  
Le président

Carlos Guillen