

Réponses aux postulats de M. Philippe Haldy, de
feu M. Jean-Paul Chapuis, de M. Richard Pfister
et de M. Dimitri Simos

**«Pour un plan directeur du trafic à Pully»
«Préserver et vivifier le centre de Pully»
«Pour une meilleure consultation des usagers du centre de
Pully et pour une mesure réelle de réduction du trafic de
transit»
«Pour l'amélioration du réseau de transports publics au
centre de Pully»**

Responsabilité(s) du dossier :

- Direction des travaux et des services industriels,
M. M. Zolliker, Conseiller municipal

Pully, le 3 février 2016

Table des matières

| | | |
|-----------|---|-----------|
| 1. | Préambule _____ | 4 |
| 2. | Postulat de M. Philippe Haldy « Pour un plan directeur du trafic à Pully » _____ | 5 |
| 2.1. | Contenu du postulat de M. Philippe Haldy _____ | 5 |
| 2.2. | Stratégie de mobilité - Généralités _____ | 5 |
| 2.3. | Stratégie de mobilité - Etudes de base _____ | 7 |
| 2.4. | Stratégie de mobilité - Principes _____ | 8 |
| 2.4.1. | La hiérarchie du réseau routier _____ | 8 |
| 2.4.1.1. | La mise en place d'axes forts _____ | 11 |
| 2.4.2. | La modération dans les zones 30 _____ | 12 |
| 2.4.3. | Favoriser les mobilités douces _____ | 12 |
| 2.4.4. | Favoriser les transports publics _____ | 12 |
| 2.4.5. | Améliorer les interfaces de transport _____ | 13 |
| 2.4.6. | Favoriser l'aménagement de zones de détente à Pully _____ | 13 |
| 2.4.7. | Créer une centrale de gestion du trafic d'agglomération _____ | 14 |
| 2.4.8. | Elaboration d'un observatoire de la mobilité _____ | 14 |
| 2.4.9. | Mesures déjà réalisées ou en cours de réalisation et leurs effets _____ | 14 |
| 2.5. | Conclusion _____ | 15 |
| 3. | Postulats de feu M. Jean-Paul Chapuis « Préserver et vivifier le centre de Pully » et de M. Richard Pfister « Pour une meilleure consultation des usagers du centre de Pully et pour une mesure réelle de réduction du trafic de transit » _____ | 16 |
| 3.1. | Contenu du postulat de feu M. Jean-Paul Chapuis _____ | 16 |
| 3.2. | Contenu du postulat de M. Richard Pfister _____ | 16 |
| 3.3. | Mise en sens unique de la rue de la Poste _____ | 17 |
| 3.4. | Mise en place d'une démarche participative _____ | 18 |
| 3.5. | Mise en double sens de l'av. du Tirage _____ | 19 |
| 3.5.1. | Formulation des enjeux _____ | 19 |
| 3.5.2. | Analyse de l'écoulement actuel du trafic à l'heure de pointe du soir _____ | 20 |
| 3.5.3. | Analyse de l'écoulement du trafic avec l'av. du Tirage en double sens _____ | 21 |
| 3.5.4. | Pourquoi ne pas retenir les véhicules sur Ramuz ? _____ | 21 |
| 3.5.5. | Conclusion intermédiaire _____ | 22 |
| 3.5.6. | Av. du Tirage et rue de la Poste en double sens _____ | 22 |
| 3.6. | Conclusion _____ | 23 |
| 4. | Postulat de M. Dimitri Simos « Pour l'amélioration du réseau de transports publics au centre de Pully » _____ | 24 |
| 4.1. | Contenu du postulat de M. Dimitri Simos _____ | 24 |
| 4.2. | Prolongement des lignes 4 et 25 _____ | 24 |
| 4.3. | Aménagement d'un arrêt centralisé devant la gare _____ | 25 |

| | | |
|------|--|----|
| 4.4. | Création d'une boucle autour du centre-ville pour les lignes 47, 48 et 49 | 25 |
| 4.5. | Conclusion | 25 |
| 5. | Conclusions | 26 |

Madame la Présidente,
Mesdames et Messieurs les Conseillères et Conseillers communaux,

1. Préambule

Le thème de la mobilité a été à l'origine de nombreuses interventions au cours de la dernière législature. Tandis que 4 postulats ont été déposés sur ce sujet entre 2010 et 2015, les questions de mobilité ont souvent été au centre des discussions qui ont animé le passage de plusieurs récents préavis¹. Au cœur des préoccupations : le trafic de transit, l'accessibilité au centre-ville de Pully, la place respective dans la mobilité de demain des mobilités douces, des transports publics et du trafic individuel motorisé (TIM), ou encore le stationnement.

Si les auteurs des interventions ne s'accordent pas toujours sur les constats et les mesures à prendre pour répondre aux enjeux posés par la mobilité à Pully, la majorité appelle de ses vœux une politique de mobilité réfléchie, structurée et concertée.

Depuis plus de 10 ans, la Municipalité a mené de nombreuses réflexions et études dans le domaine de la mobilité, tant à l'échelle particulière du centre-ville de Pully, avec un important degré d'autonomie, qu'à plus grande échelle avec un haut niveau de concertation avec les communes et instances cantonales partenaires du Projet d'agglomération Lausanne-Morges (ci-après PALM).

Si une publicité relativement abondante a été faite autour de ces réflexions et études, dans le cadre de diverses séances (commissions régulières et commissions ad hoc, présentations au Conseil communal, présentations publiques, etc.) et au travers de différents supports (site Internet du PALM, site Internet « Pully Ville d'Aujourd'hui », journal communal, divers préavis et communications au Conseil communal, etc.), la Municipalité n'a toutefois manifestement pas toujours su convaincre le Conseil communal que ses intentions en matière de mobilité - inscrites dans son programme de législature², retranscrites dans plusieurs documents directeurs tels que le PALM, le Masterplan, etc. et déjà traduites dans de premières réalisations (fermeture de l'av. du Prieuré, réaménagement de la Grand'Rue, amélioration des accès aux quais de la gare CFF, réaménagement de l'av. de Villardin, réaménagement du carrefour Ramuz-Source, etc.) - découlaient non pas de décisions prises à l'emporte-pièce, mais bel et bien d'une stratégie de mobilité à la fois globale, structurée et concertée.

¹ Préavis N°05-2010 « Pully 2020 - Développement de la Ville de Pully (urbanisme et infrastructures) » ; préavis N°19-2013 « Réaménagement du carrefour entre l'av. C.-F. Ramuz, le ch. de la Source et le ch. de Carvalho » ; préavis N°24-2014 relatif au réaménagement de l'av. de Villardin.

² Objectifs « Améliorer la cohésion du centre-ville, développer son attractivité et la qualité d'aménagement de ses espaces publics (O-10) ; « Favoriser et renforcer les cheminements de mobilité douce (O-13) ; mesures « Finaliser la planification de la pl. de la Gare et débiter la réalisation de ses aménagements (M-11) ; « Mettre en œuvre progressivement les mesures d'amélioration identifiées dans le schéma directeur de la mobilité douce (SDMD) (M13).

Ces études dans le domaine de la mobilité, menées en étroite coordination avec d'autres études dans les domaines de l'urbanisme et de la modernisation du centre de Pully, ont été complétées par plusieurs démarches visant à renforcer la consultation et la prise en compte des besoins des usagers dans le développement des projets, répondant par-là à un souhait souvent exprimé au sein de la population et du Conseil communal.

En même temps qu'il fait une synthèse de la politique de mobilité et de concertation de la Municipalité, le présent rapport répond aux postulats de M. Philippe Haldy « Pour un plan directeur du trafic à Pully », de feu M. Jean-Paul Chapuis « Préserver et vivifier le centre de Pully », de M. Richard Pfister « Pour une meilleure consultation des usagers du centre de Pully et pour une mesure réelle de réduction du trafic de transit » et de M. Dimitri Simos « Pour l'amélioration du réseau de transports publics au centre de Pully ».

2. Postulat de M. Philippe Haldy « Pour un plan directeur du trafic à Pully »

2.1. Contenu du postulat de M. Philippe Haldy

La motion « Pour un plan directeur du trafic à Pully » a été déposée par M. Philippe Haldy le 1^{er} février 2014. Le 5 février 2014, par plus d'un cinquième des voix, le Conseil communal l'a renvoyée à une commission. Réunie le 10 avril 2014, ladite commission a proposé de transformer cette motion en postulat. Le 30 avril 2014, celui-ci a été renvoyé par le Conseil communal à la Municipalité pour étude et rapport.

M. Philippe Haldy a le sentiment que plusieurs projets récents (fermeture de l'av. du Prieuré, réaménagements routiers au ch. de Carvalho) ou à venir (réaménagement de la pl. de la Gare) sont établis sans cohérence entre eux. Le dernier plan directeur du trafic, remontant à 1995, est dépassé et devrait être mis à jour avec le concours de la population, en proposant des alternatives. Ce plan devrait viser à maintenir un centre-ville accessible, animé et agréable à vivre.

En conclusion, M. Philippe Haldy demande à la Municipalité d'établir un plan directeur du trafic sur l'ensemble de la Commune.

2.2. Stratégie de mobilité - Généralités

La gestion du trafic à Pully est une tâche qui relève de facto de l'intercommunalité. Il est intéressant de rappeler à cet égard que le dernier plan directeur du trafic élaboré à l'échelle communale date de 1969. Le réseau routier pullièran étant structuré par 3 routes cantonales menant à Lausanne, il n'est pas envisageable de gérer la circulation de façon indépendante en se limitant aux frontières communales. Par ailleurs, la coordination intercommunale concerne non seulement la planification des infrastructures, mais également leur exploitation au quotidien.

De plus, ne traiter que le trafic ne résoudrait que partiellement le problème car la réponse aux questions de mobilité est multimodale. Tous les modes de transport sont à prendre en compte pour concevoir la ville de demain : la marche, le vélo, le train, le bus, le covoiturage, les deux-roues motorisés, la voiture individuelle voire même le bateau.

Depuis les années 2000, la Confédération encourage les communes faisant partie d'une agglomération à élaborer une stratégie commune de l'urbanisation et des infrastructures de transport de leurs territoires. La nécessité de mieux coordonner ces aspects a comme principaux éléments déclencheurs la volonté de contenir le mitage du territoire suisse et d'assurer un développement durable des villes suisses, en mettant notamment en œuvre l'Ordonnance fédérale sur la protection de l'air (OPair).

Dans l'Arc lémanique, et plus particulièrement dans la région lausannoise, le nombre d'habitants et d'emplois est en croissance constante et soutenue, tant à l'intérieur de l'agglomération qu'à l'extérieur. La gestion des déplacements qui en résultent est un enjeu crucial pour toutes les communes de l'agglomération. Il en va de la garantie même de leur vitalité économique.

La politique des agglomérations se concrétise par un appel à projets organisé tous les 4 ans, dont les meilleurs sont récompensés par un cofinancement des mesures proposées jusqu'à un montant représentant 50 % de leur coût. Ce cofinancement provient du fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération, lequel disposait en 2008 de près de CHF 6 milliards. Ce fonds étant bientôt épuisé, la question du financement des mesures à venir se concentre sur le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA), lequel devrait être illimité dans le temps et dont la loi fédérale est en cours d'élaboration.

Dès 2007, soit la première édition de cet appel à projets lancé tous les 4 ans, la Ville de Pully s'est investie avec 25 autres communes dans l'élaboration du PALM, les questions de gestion du trafic de transit étant alors très présentes.

A noter que, de par sa mise à jour périodique, le PALM est un instrument adaptatif qui convient mieux qu'un plan directeur à l'exercice de la planification.

La dynamique de partenariat, tant avec les autorités cantonales qu'avec les autres communes composant le PALM, a permis de concevoir dès le départ une stratégie communale de la mobilité cohérente avec celle de l'agglomération. Plus concrètement, la coordination a lieu au sein de structures opérationnelles appelées schémas directeurs, en l'occurrence le schéma directeur de l'Est lausannois (ci-après SDEL) qui réunit les communes de Belmont-sur-Lausanne, Lutry, Paudex et Pully.

Le projet d'axe fort de transport public urbain (AFTPU), issu du PALM 2007, s'inscrit dans cette structure. Portée par les tl, la vision d'un réseau de lignes de transports publics performantes structurant l'agglomération concerne particulièrement Pully, avec deux lignes de bus à haut niveau de service (ci-après BHNS) au bd de la Forêt (ligne 7) et à l'av. de Lavaux (ligne 9).

Ainsi, la volonté communale de maîtriser le trafic de transit, et plus précisément le trafic à travers le centre-ville de Pully, s'articule de façon cohérente avec les études supra-communales. Cette problématique a été étudiée de façon plus spécifique avec des études dédiées au centre-ville (études-test, image directrice du centre-ville) dont les résultats ont été synthétisés sous la forme d'un Masterplan.

2.3. Stratégie de mobilité - Etudes de base

La stratégie de gestion de la mobilité à Pully a été progressivement formalisée et validée au sein des documents suivants, lesquels sont coordonnés entre eux et régulièrement mis à jour.

Projet d'agglomération Lausanne-Morges (2012, actuellement en cours de révision)

Le rapport de synthèse³ (volume A) présente les principes de gestion de la mobilité, de l'urbanisme, mais aussi du paysage et de l'environnement pour l'ensemble de l'agglomération.

Vision du réseau des axes forts (2015)

Début 2015, les tl ont publié⁴ un document synthétisant la vision du développement du réseau dans l'agglomération. Pully y est fortement concernée avec le déploiement de 2 BHNS.

Rapport technique « Mobilité et urbanisme » du schéma directeur de l'Est lausannois (2010)

Cette étude définit à un niveau plus opérationnel quels sont les enjeux pour mieux coordonner les problématiques de transport et d'urbanisme. Elle aboutit à la mise en place de 6 chantiers⁵, lesquels constituent les grandes thématiques qui ont été approfondies depuis.

Schéma directeur de la mobilité douce (2011)

Elaboré à l'échelle communale, en coordination avec le SDEL, ce document est la référence pour le développement des mobilités douces à Pully. La plupart des mesures qui y sont définies ont d'ailleurs été inscrites au PALM 2012 afin de solliciter leur cofinancement. Un bon nombre d'entre elles sont réalisées aujourd'hui.

Masterplan du centre-ville de Pully (2013)

Dans la continuité des stratégies intercommunales abordées dans les documents ci-dessus, un important travail d'étude sur le réseau routier du centre-ville ainsi que ses espaces publics a été mené⁶. Synthèse des réflexions locales et intercommunales, le

³ Toutes les informations relatives au PALM sont disponibles sur <http://www.lausanne-morges.ch>

⁴http://www.lausanne-morges.ch/axes-forts/files/medias_et_presse/Axes_Forts_depliant_150122.pdf

⁵ Le SDEL a récemment mis en ligne son nouveau site Internet contenant toute l'actualité des chantiers : <http://www.est-lausannois.ch/>

⁶ Rapport final de synthèse des études-test pour l'aménagement du centre de Pully et du site de la Clergère, Fisher + Montavon, Paysagegestion, Team + (avril 2012) et Valorisation du centre de Pully, MRS, RGR, Schweinbruger Zulauf (mai 2013)

Masterplan⁷ du centre-ville articule les planifications urbanistiques et le réaménagement des espaces routiers et piétons.

Synthèse de la 1^{ère} étape de la démarche participative (2016)

Ce premier livrable de la démarche participative dresse le portrait du centre-ville tel qu'il est vécu par ceux qui le pratiquent pour divers motifs (habitations, travail, loisirs, culture, commerces etc.). Les souhaits de ces derniers et les livrables des phases ultérieures de la démarche participative (cf. chapitre 3.4) formeront un document de référence de même importance que le Masterplan pour les futurs concepteurs des espaces publics du centre.

2.4. Stratégie de mobilité - Principes

En tenant compte de ce qui précède, nous résumons la stratégie de gestion multimodale de la mobilité à Pully selon les principes ci-dessous.

En préambule, afin de mieux comprendre comment lutter contre le trafic de transit, nous soulignons qu'à l'échelle des communes de Pully, Lutry, Paudex et Belmont-sur-Lausanne, le trafic de transit ne représente que 15 à 18 % des déplacements motorisés. Nous entendons ici par transit, le trafic passant par le SDEL provenant et ayant pour destination l'extérieur du SDEL. Le reste des déplacements motorisés correspond à ceux des personnes habitant ou travaillant à l'intérieur du périmètre du SDEL.

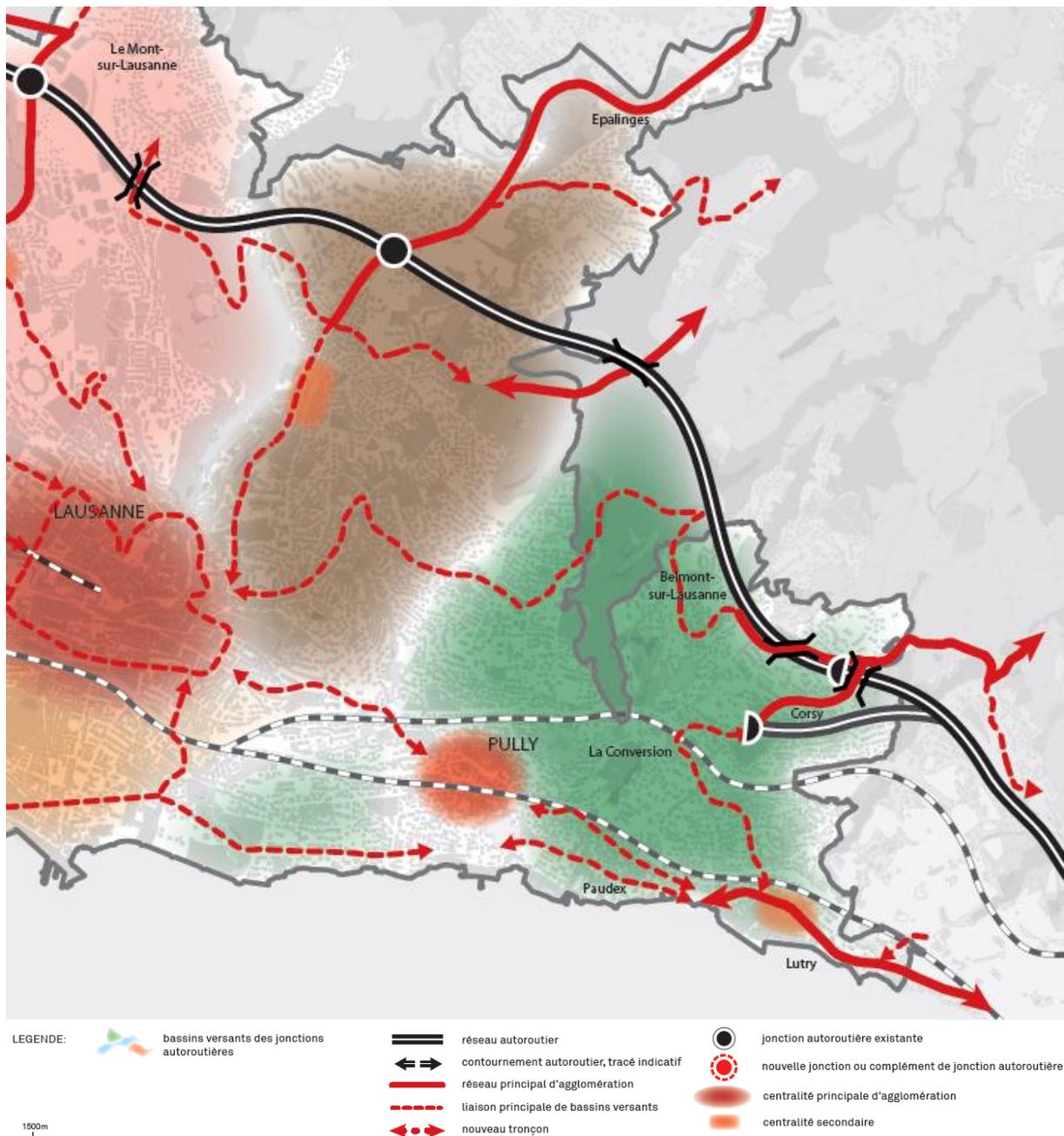
2.4.1. La hiérarchie du réseau routier

Le réseau routier a besoin d'être hiérarchisé. Depuis l'impasse résidentielle, aménagée sans trottoirs ni signalisation, jusqu'aux routes nationales et leurs importants dispositifs de sécurité et de guidage, l'agglomération est parcourue par divers axes routiers dont l'aménagement est en adéquation avec leurs rôles au sein de la hiérarchie.

Afin de rabattre le trafic de transit au maximum sur le réseau autoroutier, il est prévu de considérer les zones accessibles depuis une jonction autoroutière comme des bassins versants. Le principe est que les bassins versants sont imperméables entre eux sauf là où le réseau routier le permet.

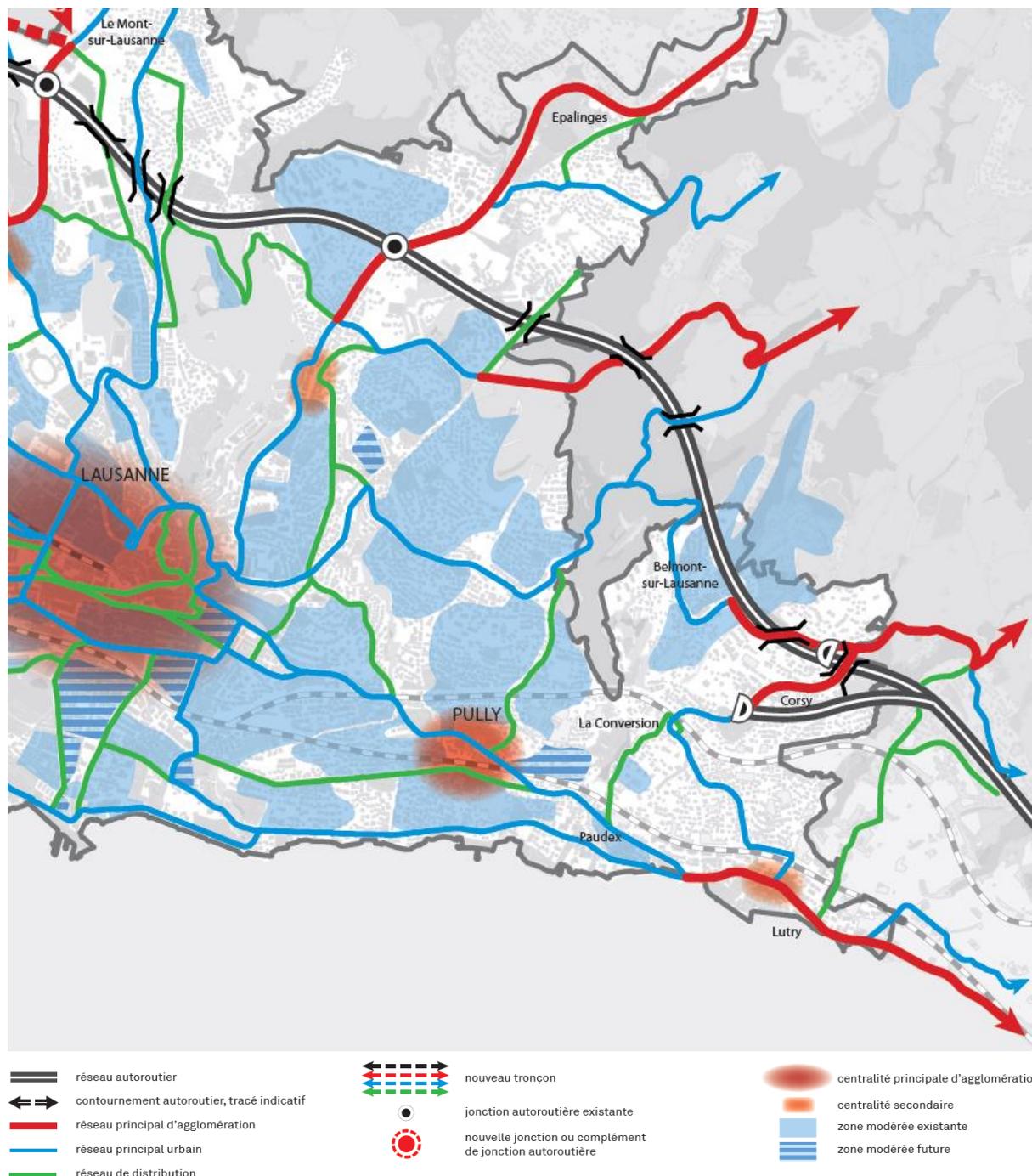
Les différents axes routiers sont ainsi dimensionnés pour écouler les volumes de trafic attendus. Cette « régulation par l'offre » permet de lutter activement et progressivement contre le trafic de transit, au fur et à mesure du réaménagement du réseau routier.

⁷ Disponible sur projets.pully.ch



Extrait de la carte « Principe d'accessibilité en transports individuels motorisés » du PALM 2012

Nous voyons en vert sur la carte ci-dessus le « bassin versant » de la jonction autoroutière « Corsy-la-Conversion », lequel correspond au périmètre du SDEL. Les routes cantonales traversant Pully forment les liaisons entre ce bassin versant et l'extérieur.



Extrait de la carte « Hiérarchie du réseau routier » du PALM 2012

La hiérarchie du réseau routier du PALM 2012 classe les 3 axes pullliérans mentionnés ci-dessus (bd de la Forêt, av. de Lavaux, « route du lac ») comme « réseau principal urbain », c'est-à-dire habilités à accueillir du trafic de transit.

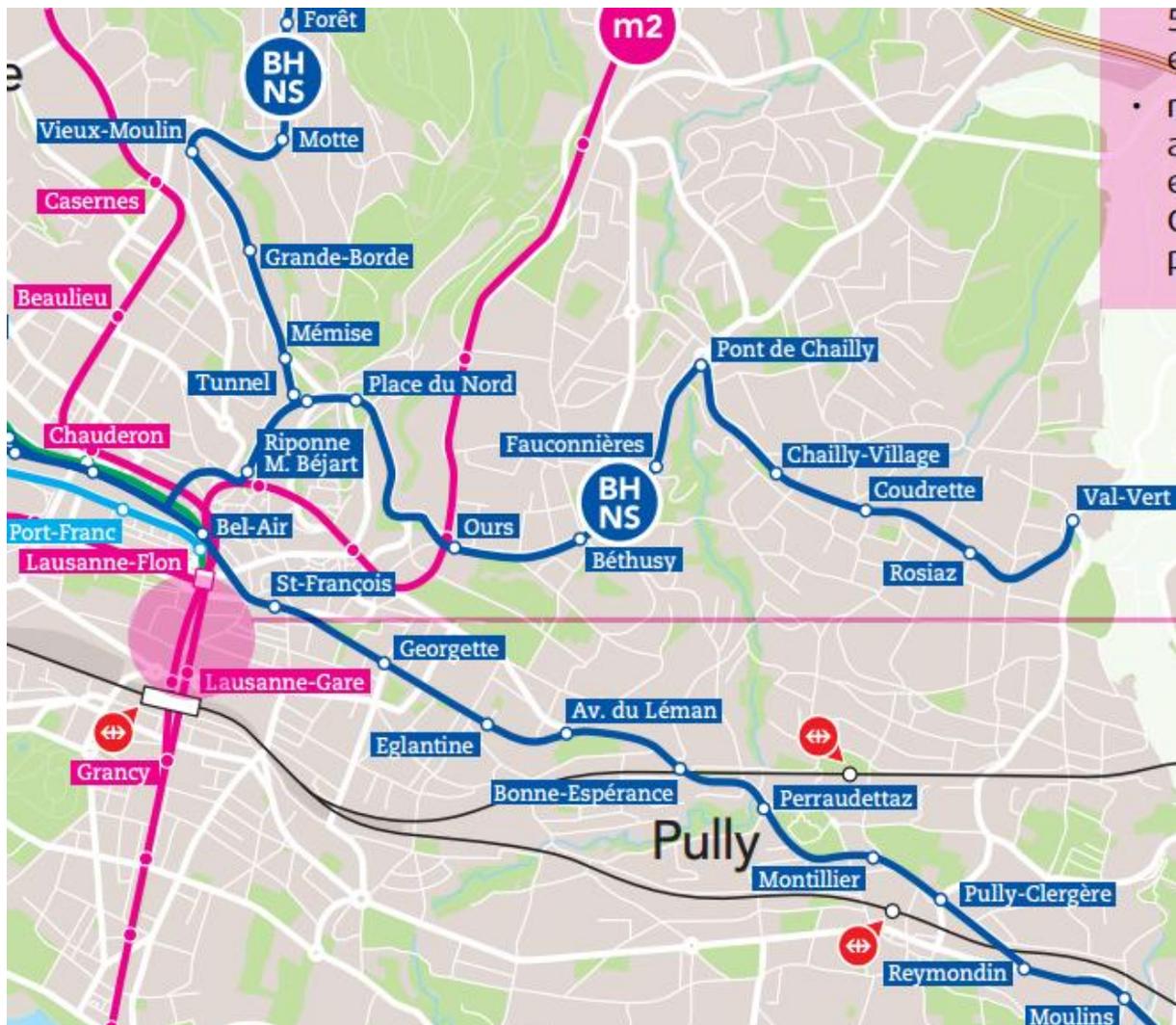
L'av. C.-F. Ramuz et la rue de la Poste en revanche sont incluses dans le « réseau de distribution ». Plus les mesures de modération du trafic seront fortes sur cet axe, plus le trafic de transit sera encouragé à emprunter un autre itinéraire, hors du centre-ville de Pully. L'aménagement d'arrêts de transports publics bloquants sur chaussée sur l'av. C.-F. Ramuz découle directement de ce principe.

Vis-à-vis du trafic de transit, la Municipalité travaille à sa réduction en suivant les principes de gestion proposés dans le PALM, à savoir :

- encourager le transfert vers les transports publics pour les déplacements au sein de l'agglomération ;
- favoriser le concept de bassin versant et ainsi le rabattement le plus rapide possible du trafic sur les axes principaux et l'autoroute.

Cela étant, ces principes ne remettent pas en cause l'autonomie communale en matière d'aménagement routier. La gestion du trafic sur l'av. du Tirage et sur la rue de la Poste présente des marges de manœuvre qui laissent plusieurs variantes ouvertes (cf. chapitre 3.3).

2.4.1.1. La mise en place d'axes forts



Extrait de la vision du réseau des axes forts

Doté d'un haut niveau de service et d'une forte capacité, les axes forts de transports publics urbains forment avec le réseau ferré l'armature des transports en commun au sein de l'agglomération. Ils sont matérialisés par des métros, des trams, ou encore des BHNS.

A Pully, le bd de la Forêt (ligne 7) ainsi que l'av. de Lavaux (ligne 9) sont concernés. Le réaménagement du bd de la Forêt offrira de meilleurs espaces de circulation pour les piétons et les vélos en améliorant la performance des transports publics, tout en garantissant un bon écoulement du trafic individuel. S'agissant de l'av. de Lavaux, l'étude d'avant-projet, prévue en 2016, cherchera à réaménager cet axe avec les mêmes objectifs de multi modalité.

2.4.2. La modération dans les zones 30

La modération dans les zones 30 est un principe issu de la hiérarchie du réseau routier décrit ci-dessus. A une échelle plus locale, il s'agit de rabattre le trafic traversant de part en part les zones résidentielles sur les axes de distribution prévus à cet effet.

Les projets aux ch. des Tilleuls, de Chamblandes et du Château-Sec permettent de maîtriser la vitesse de circulation et de décourager le trafic de transit au sein des zones résidentielles pulliérannes. Dans le cas du réaménagement de l'av. de Villardin, le trafic circulant auparavant dans les zones 30 situées aux alentours sera canalisé sur cet axe de distribution.

2.4.3. Favoriser les mobilités douces

Véritable alternative aux modes de transports motorisés, le vélo et la marche sont les modes de déplacement disposant de la meilleure marge de progression au sein de l'agglomération. La consolidation d'un réseau structuré et sécurisé est une priorité pour leur développement.

A Pully, l'élargissement du sentier du Coteau est le projet phare en faveur des piétons et des vélos. Planifiée en priorité A du PALM 2012, cette mesure s'inscrit dans la perspective d'une liaison cyclable indépendante du trafic motorisé depuis la gare de Pully jusqu'à la gare de Malley, le long de la ligne ferroviaire. Véritable « véloroute », cette liaison est appelée à devenir un axe structurant du réseau cyclable.

L'amélioration de l'offre pour les mobilités douces se réalise également par de petits projets ponctuels, à l'instar du contresens cyclable sur le ch. de la Source, instauré durant l'été 2014, de la liaison Liaudoz-Vuachère, mise en service durant l'été 2015, et de la création en cours d'une piste cyclable sur la voie montante de l'av. de Villardin. Finalement, les bandes cyclables prévues sur le bd de la Forêt constitueront également une forte amélioration de l'offre sur cet axe dont la pente est quasi nulle.

2.4.4. Favoriser les transports publics

Les mesures récemment prises en faveur des transports publics sont nombreuses et variées :

- a. la mise en service d'une nouvelle ligne de bus (ligne 49) pour se rendre au centre de Pully depuis Belmont-sur-Lausanne (2012) ;

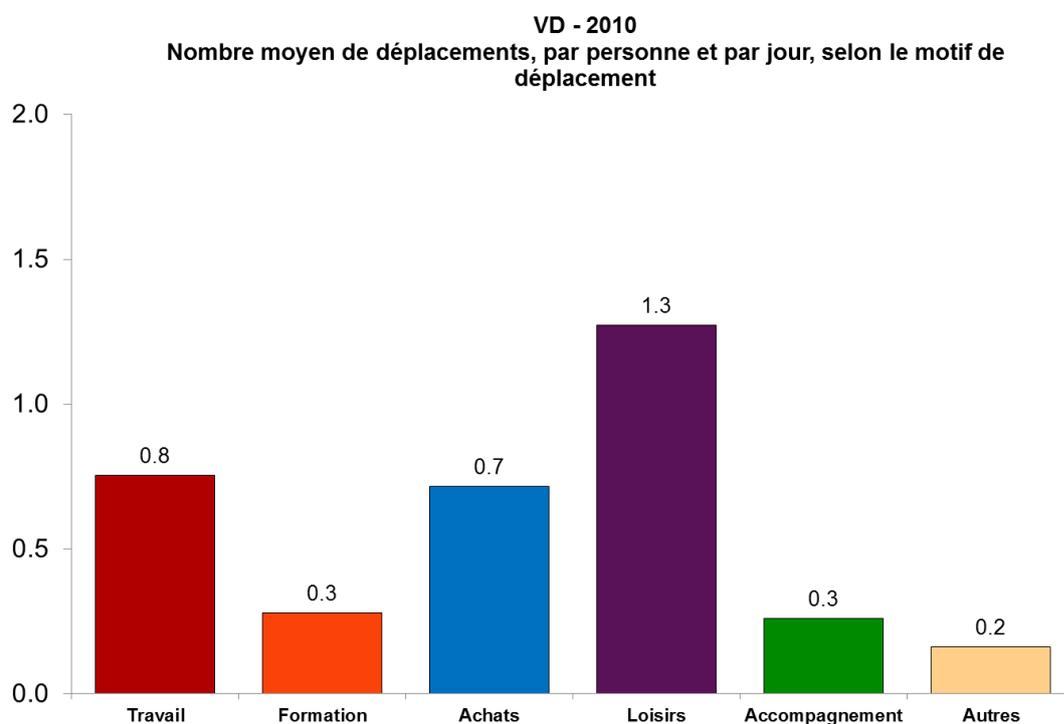
- b. le retour de la ligne 48 sur la rue de la Poste (2014) ;
- c. le réaménagement de l'arrêt C.-F. Ramuz sur la chaussée (2014) ;
- d. l'augmentation des cadences de la ligne 47 (2014 et 2015) ;
- e. le prolongement de la ligne 25 jusqu'à la gare de Renens (2014) et l'augmentation de ses cadences (2016).

2.4.5. Améliorer les interfaces de transport

Trois abribus ont été construits récemment (Clergère, Préau, Métairie) et 2 autres le seront prochainement à l'arrêt Châtaignier. De plus, la nouvelle interface de bus au giratoire Val-Vert apportera un gain de confort considérable pour les usagers. Finalement, les nouveaux accès aux quais de Pully-Gare créés en 2015 permettent de désenclaver cette dernière et d'améliorer les correspondances entre le réseau tl et le réseau CFF.

2.4.6. Favoriser l'aménagement de zones de détente à Pully

Il est surprenant de constater que le trafic des pendulaires est plus faible que le trafic lié aux activités de loisirs dans le canton de Vaud (cf. figure ci-dessous). Le projet de renaturation et de cheminement le long de la Paudèze figure parmi les projets phares de la Ville de Pully en la matière.



Nombre de déplacements : 18'410 (MRMT 2010) (valeurs pondérées)

Figure extraite de « La mobilité des vaudois et des genevois » - Trace (EPFL)

2.4.7. Créer une centrale de gestion du trafic d'agglomération

La gestion en temps réel des événements quotidiens perturbant le trafic est essentielle pour garantir la performance du réseau routier. Dans ce but, l'agglomération doit se doter d'une centrale de gestion multimodale du trafic d'agglomération. Quelle gestion des carrefours stratégiques de l'agglomération est mise en place en cas de fortes perturbations sur l'autoroute ? Est-il possible de dévier une ligne tl à la suite d'un accident sur un axe structurant à l'intérieur de l'agglomération ? Comment communiquer ces mesures d'urgence aux usagers ? Telles sont les questions opérationnelles auxquelles cette centrale (projet en cours piloté par le Canton) devra faire face.

2.4.8. Elaboration d'un observatoire de la mobilité

La Ville de Pully a conclu en 2015 un partenariat avec Swisscom dans le but de mettre en place un observatoire des déplacements à travers le centre-ville de Pully. L'idée est de pouvoir mesurer l'attractivité de ce dernier à partir d'indicateurs fiables et précis. Le suivi du nombre de véhicules traversant systématiquement le centre-ville sans s'y arrêter figurera parmi ces indicateurs. Les effets des différents projets entrepris en faveur de la fréquentation du centre-ville pourront ainsi être analysés quantitativement.

2.4.9. Mesures déjà réalisées ou en cours de réalisation et leurs effets

Outre les mesures en faveur des transports publics mentionnées ci-dessus, le Masterplan et les principes du PALM cités ci-dessus ont servi de fil rouge à la conception et à la réalisation d'aménagements d'espaces publics. A titre d'exemple :

1. le pont du Prieuré réservé aux piétons et aux vélos (2013) ;
2. la zone 20 de la Grand'Rue et de l'av. du Prieuré (2013) ;
3. les nouveaux accès à la gare (2015) ;
4. la nouvelle liaison entre la pl. Neuve et la pl. de la Clergère (2015).

Il convient également de mentionner le projet de réaménagement du bd de la Forêt, dont l'octroi des crédits de réalisation sera soumis au Conseil Communal lors de sa séance du 27 avril 2016.

Toutes ces mesures et celles prises à l'échelle de l'agglomération semblent être efficaces puisqu'une stabilisation des volumes de trafic est constatée, avec de surcroît une baisse de 11 %⁸ à Pully entre 2010 et 2014, alors que la population et les emplois ont augmenté durant la même période.

⁸ Pour plus de détails, consulter la présentation publique des résultats des comptages effectués par Lausanne-Région durant la période 2010-2014, disponible sur le site www.lausanneregion.ch

2.5. Conclusion

La gestion et le pilotage du trafic et de la mobilité à Pully pour les années à venir s'appuient sur une stratégie réfléchie, structurée et cohérente, établie à l'échelle de l'agglomération en coordination avec les partenaires du PALM et fondée sur des études et documents directeurs extrêmement complets. Même si certains points de détail sont et resteront ouverts jusqu'aux études de détail, à l'image du traitement de la circulation à la rue de la Poste, la réalisation d'un plan directeur de trafic, qui plus est à la seule échelle de Pully et au-delà du coût important qu'elle pourrait représenter, serait du point de vue de la Municipalité tout à fait superflue.

3. Postulats de feu M. Jean-Paul Chapuis « Préserver et vivifier le centre de Pully » et de M. Richard Pfister « Pour une meilleure consultation des usagers du centre de Pully et pour une mesure réelle de réduction du trafic de transit »

3.1. Contenu du postulat de feu M. Jean-Paul Chapuis

Le postulat « Préserver et vivifier le centre de Pully » a été déposé par feu M. Jean-Paul Chapuis le 2 novembre 2010. Le 10 novembre 2010, le Conseil communal l'a renvoyé à la Municipalité pour étude et rapport.

L'auteur du postulat voit positivement la transformation à venir du centre de Pully (projets du PALM, rehaussement des ponts CFF, réaménagement de la pl. de la Gare et de la pl. de la Clergère, etc.). Si une coordination est nécessaire à l'échelle du PALM pour la réalisation des études, les décisions à propos des nouveaux aménagements doivent en dernier ressort revenir aux élus. Le centre-ville de Pully doit être facilement accessible par tous les moyens de transport, mais les piétons, prioritaires, doivent pouvoir y déambuler facilement et en toute sécurité. Le trafic de transit doit quant à lui être découragé.

Concrètement, M. Chapuis demande à la Municipalité d'étudier la mise en sens unique de la rue de la Poste direction Paudex, avec l'instauration d'une zone 30 km/h et le maintien de places de parc en nombre, ceci en consultant les commerçants.

3.2. Contenu du postulat de M. Richard Pfister

La motion « Pour une meilleure consultation des usagers du centre de Pully et pour une mesure réelle de réduction du trafic de transit » a été déposée par M. Richard Pfister le 22 janvier 2014. Le Conseil communal, par plus d'un cinquième des voix, l'a renvoyée à une commission le 5 février 2014. Réunie le 10 avril 2014, ladite commission a proposé de transformer cette motion en postulat. Le 30 avril 2014, le postulat a été renvoyé par le Conseil communal à la Municipalité pour étude et rapport.

L'auteur du postulat estime que le Conseil communal a accepté trop vite que le préavis N° 05-2010 « Pully 2020 » constitue une réponse à la motion du 11 février 2009 de M. Michel Aguet. La demande de formation d'un groupe de travail comprenant la Commune, la société civile et les commerçants a été ignorée. Les projets de modération de trafic en cours rencontrent un accueil mitigé. Il est urgent de procéder à une consultation en règle des usagers du centre.

Sur le thème du trafic de transit, M. Pfister estime que la seule mesure permettant de le réduire radicalement serait la mise en double sens de l'av. du Tirage, dont aucune étude en bonne et due forme n'aurait jamais démontré l'impossibilité technique.

Concrètement, M. Pfister demande d'une part la mise sur pied d'un groupe de travail réunissant la Commune et la société civile (notamment les commerçants) et, d'autre part, d'inclure dans les plans d'aménagement la mise en double sens de l'av. du Tirage, sous réserve de la production d'une étude technique qui en démontrerait clairement l'impossibilité.

3.3. Mise en sens unique de la rue de la Poste

Déjà inscrite au Plan directeur communal de 1995, la mise en sens unique de la rue de la Poste est un projet phare du programme de législature. Il s'agit d'une étape-clé du processus de dynamisation du centre-ville.

Après un diagnostic des volumes et de la structure du trafic au sein du bourg⁹, plusieurs variantes ont été étudiées :

1. la mise en sens unique de la rue de la Poste et d'une partie de l'av. Samson Reymondin **en direction de Lausanne**, depuis le giratoire de la gare jusqu'au carrefour avec le ch. des Vignes ;
2. la mise en sens unique de la rue de la Poste et d'une partie de l'av. Samson Reymondin **en direction de Lutry**, depuis le giratoire de la gare jusqu'au carrefour avec le ch. des Vignes ;
3. la fermeture de la rue de la Poste à la circulation, en réservant l'accès uniquement aux livraisons des commerces, aux riverains et aux services.

Afin de donner plus de place aux piétons, aux vélos et aux surfaces commerciales, ces variantes comprennent une réduction du stationnement sur chaussée à la faveur du parking du Pré-de-la-Tour, lequel dispose d'importantes réserves de capacité.

Les variantes 1 et 3 ont rapidement été écartées pour des raisons de faisabilité. En effet, les reports de trafic correspondants sont trop élevés pour être repris par les axes routiers avoisinants, en particulier aux heures de pointe. De plus, la question de l'accessibilité des commerces en voiture faisait partie des arguments à la défaveur de la variante 3.

La variante 2 a été validée comme étant le meilleur compromis entre la nécessité de garantir un bon écoulement du trafic à travers le centre-ville et l'opportunité de réaménager le cœur du bourg à la faveur des piétons et de l'attractivité des commerces.

S'agissant de la mise en œuvre de cette variante, il est apparu le besoin de pouvoir tester cet aménagement. L'intention de procéder à une démarche expérimentale résulte de la volonté de la Municipalité de pouvoir moduler le projet en fonction de la qualité de son

⁹ Etude de trafic « Mise en sens unique de la rue de la Poste », RGR, 2013

fonctionnement et de son acceptation par la population, les commerçants, etc., en particulier à propos du nombre de places de parc résiduelles devant les commerces.

Malheureusement, la décision de procéder ainsi a fait l'objet d'un recours par un groupe de commerçants, lequel a été admis par la Cour de droit administratif et public du canton de Vaud (ci-après CDAP).

3.4. Mise en place d'une démarche participative

Vu le blocage de la mise en sens unique et de la suppression de quelques places de parc à titre expérimental, et en réponse à diverses attentes, la Municipalité a mis en place une démarche participative relative aux espaces publics du centre-ville en collaboration avec la Haute Ecole d'Ingénierie et de Gestion de l'Etat de Vaud (HEIG-VD).

L'aménagement des espaces publics est en effet un thème regroupant plusieurs problématiques pour lesquelles les enjeux sont forts : le mobilier urbain, le stationnement, le schéma de circulation, le confort pour les piétons et les cyclistes, la matérialisation des différents espaces, la végétation etc.

L'objectif consiste à collecter les avis et souhaits de la population et des usagers du centre-ville incluant les commerçants, pour ensuite débiter de nouvelles études ayant comme contrainte la prise en compte de la synthèse de la démarche participative. Les futurs concepteurs auront donc à prendre en compte dans leurs concepts d'une part, les résultats des études préliminaires synthétisées dans le Masterplan et, d'autre part, les souhaits de la population issus de la démarche participative.

La première étape de la démarche participative venant de se terminer, il est possible d'en livrer ici les conclusions intermédiaires¹⁰.

Vu le nombre de sondages remplis, le nombre de participants à l'atelier de partage et la forte fréquentation de la soirée de restitution, nous relevons que la démarche a suscité un fort intérêt.

Si le constat des atouts et des défauts du centre-ville est unanimement partagé par les participants, les solutions proposées divergent radicalement.

Une partie de la population souhaite dynamiser le centre-ville en y facilitant l'accessibilité, le stationnement et la fluidité des déplacements motorisés. De plus, et dans une proportion plus importante, les participants demandent qu'on donne plus de place aux piétons pour dynamiser et améliorer la convivialité du centre-ville.

Parmi les solutions proposées, la mise en double sens de l'av. du Tirage ou encore la restriction du trafic sur la rue de la Poste reviennent souvent.

¹⁰ Pour plus de détails, consulter le rapport de synthèse du diagnostic de la démarche participative, disponible sur le site <http://coeurdeville.pully.ch/en-savoir-plus/>

Les prochaines étapes de la démarche participative consisteront à zoomer sur 3 lieux identifiés comme étant des secteurs-clés, à savoir l'av. de Lavaux et la pl. de la Clergère, puis la pl. de la Gare et la pl. Neuve et finalement la rue de la Poste. Ces 3 étapes se dérouleront respectivement d'avril à juin 2016, de septembre à novembre 2016 et de décembre 2016 à janvier 2017. Sauf imprévu, la restitution finale de la démarche participative aura lieu en avril 2017.

3.5. Mise en double sens de l'av. du Tirage

3.5.1. Formulation des enjeux

Les files d'attente le long de l'av. Samson Reymondin depuis le giratoire Reymondin à l'heure de pointe du soir, et plus largement durant les heures de la fin de l'après-midi (16h - 19h), sont un inconvénient tant pour les habitants du centre-ville que pour les personnes désirant transiter à travers le bourg de Pully.

Comme l'ont montré plusieurs interventions des membres du Conseil communal, mais aussi de nombreux commentaires reçus dans le cadre de la démarche participative, la mise en double sens de l'av. du Tirage est souvent présentée comme la réponse allant de soi à ce problème.

Elle-même convaincue de la nécessité d'étudier cette solution, la Municipalité a mené ces dernières années les études requises sans toutefois communiquer à large échelle sur les conclusions de ces dernières. Il convient donc de livrer les résultats de ces études de façon synthétique.

Il est question de savoir si, en comparaison avec la situation actuelle, la mise en double sens de l'av. du Tirage permet d'atteindre les objectifs suivants :

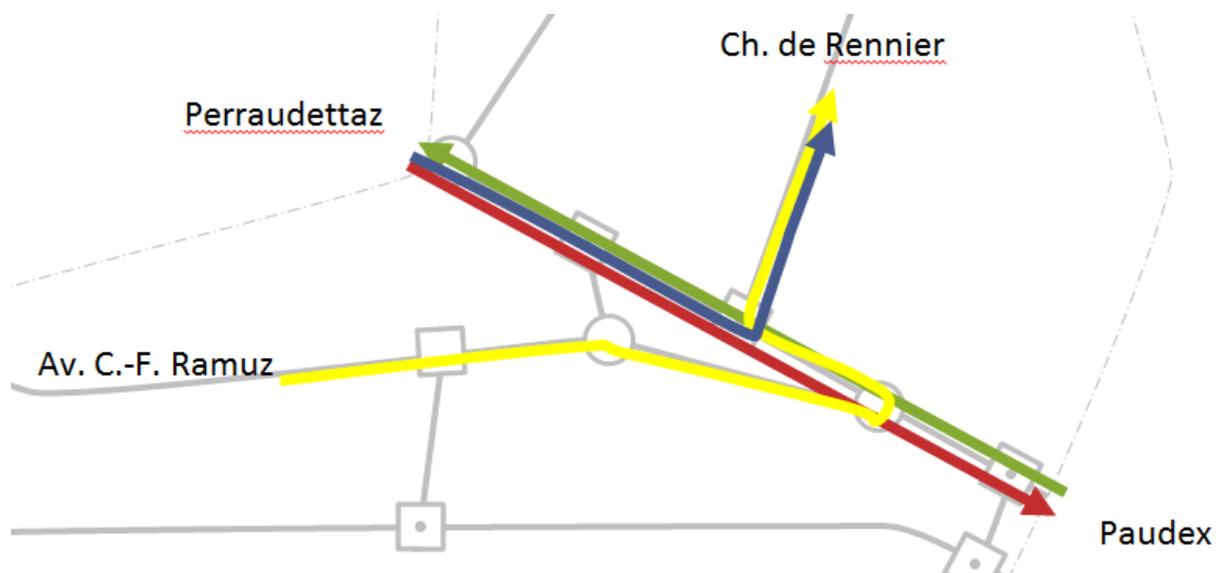
1. réduire, voire supprimer le trafic de transit à travers le bourg de Pully ;
2. améliorer la cohérence de l'itinéraire des véhicules provenant de l'av. C.-F. Ramuz et se rendant vers les hauts de Pully via le ch. de Rennier. En l'occurrence, il s'agirait de contourner le centre-ville par le Nord et non plus par le Sud ;
3. améliorer le temps de parcours de ces derniers et du trafic en général, en fluidifiant la circulation et en réduisant les files d'attente à un niveau acceptable.

3.5.2. Analyse de l'écoulement actuel du trafic à l'heure de pointe du soir

Par ordre d'importance, et considérant uniquement les flux concernés par la présente étude, le centre-ville de Pully est traversé par les flux suivants¹¹ :

| Identifiant du flux | Origine | Destination |
|---------------------|--------------|--------------|
| A | Perraudettaz | Paudex |
| B | Paudex | Perraudettaz |
| C | Ramuz | Rennier |
| D | Perraudettaz | Rennier |

Le schéma de circulation actuel du centre-ville de Pully répartit ces flux de la façon suivante :



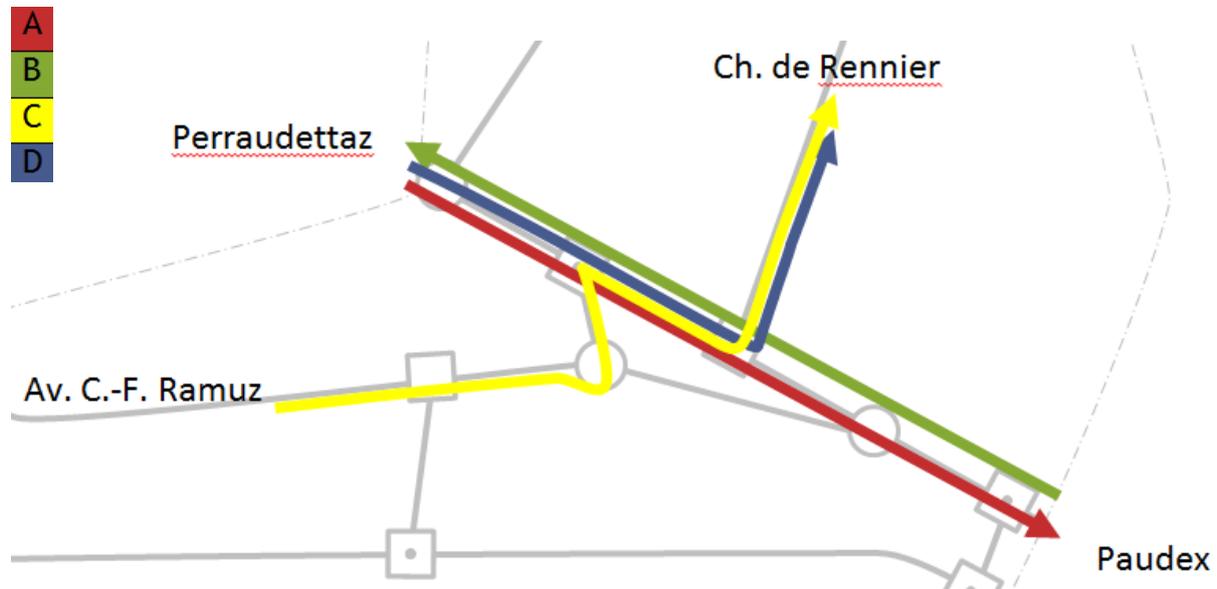
A noter que le flux C (Ramuz > Rennier) est éclaté en deux au niveau du ch. des Roches, certains automobilistes ayant pris l'habitude d'éviter le carrefour à feux de la Clergère en passant par le ch. des Roches, puis par celui de Rochettaz.

Si nous nous concentrons sur le carrefour de la Clergère qui gère tous ces flux à l'exception d'une partie du C pour la raison évoquée ci-dessus, il apparaît que les 3 flux les plus importants en termes de charge de trafic (A, B et C) sont complémentaires, c'est-à-dire qu'ils peuvent franchir le carrefour sans entrer en conflit entre eux. Par conséquent, chaque seconde de feu vert profite à l'écoulement simultané des 3 flux principaux traversant le centre-ville.

¹¹ Le nombre total de flux différents traversant le centre-ville s'élève à 10. Par souci de simplification, nous prenons en considération les 4 flux ayant les plus importantes charges de trafic à l'heure de pointe du soir car c'est l'écoulement de ces derniers qui est prioritaire.

3.5.3. Analyse de l'écoulement du trafic avec l'av. du Tirage en double sens

Si nous considérons le schéma de circulation proposé dans la variante « Tirage en double sens, avec suppression du trafic de transit à travers la rue de la Poste », les flux se répartissent ainsi :



Dans le carrefour de la Clergère, nous voyons que les flux A, C et D sont réunis sur la branche Ouest du carrefour, alors que dans la situation actuelle ils sont répartis sur les branches Est et Ouest. Cette situation implique une plus forte densité du trafic sur cette branche et, par conséquent, le remplissage plus rapide des espaces de stockage lorsque les véhicules sont en attente du feu vert.

Plus précisément, les mouvements A, B et C ne sont plus complémentaires car B et C sont en conflit. Dans cette configuration, l'écoulement des 4 flux au carrefour de la Clergère requiert dès lors plus de temps.

Corollaires, les espaces de stockage des véhicules doivent être agrandis afin que les véhicules en attente ne gênent pas l'écoulement du trafic dans les carrefours voisins (Lavaux X Montillier ou encore Lavaux X Tirage) ou la circulation des bus dans leur voie. Or, il n'est pas possible de créer de l'espace de stockage pour ces véhicules à moins d'élargir l'av. de Lavaux ou de supprimer les voies de bus ou encore de supprimer certains mouvements nécessitant également un espace de stockage, à l'instar du « tourner à gauche » depuis l'av. de Lavaux vers l'av. du Tirage.

3.5.4. Pourquoi ne pas retenir les véhicules sur Ramuz ?

Le carrefour de la Clergère engendrant de longues files d'attente sur la branche Ouest de l'av. de Lavaux en cas de mise en double sens de l'av. du Tirage, il est question dans le postulat de M. Richard Pfister d'aménager un dispositif de rétention du trafic en amont, à l'extrémité Est de l'av. C.-F. Ramuz.

Une telle solution impliquerait de transformer le giratoire de la gare en un carrefour à feux, dont la régulation serait coordonnée avec celle du carrefour de la Clergère. Vu la configuration du carrefour, cette régulation engendrerait une très longue file d'attente sur l'av. C.-F. Ramuz pour les nombreux véhicules en attente de pouvoir tourner à gauche vers l'av. du Tirage.

Même en canalisant une partie de cette nouvelle file sur une présélection séparée - laquelle nécessiterait au passage l'amputation d'une bande de 3 m de large et donc la suppression de plus de la moitié des places du parking de la Coop - les conditions de circulation sur l'av. C.-F. Ramuz seraient fortement péjorées, ce que la Municipalité ne souhaite pas, sachant que cet axe est emprunté par pas moins de 3 lignes de bus très fréquentées (lignes 4, 25 et 47).

3.5.5. Conclusion intermédiaire

La variante « Av. du Tirage à double sens » présente effectivement un itinéraire plus cohérent pour rejoindre les hauts de Pully depuis l'av. C.-F. Ramuz. De plus, elle a l'avantage de libérer la rue de la Poste et l'av. Samson Reymondin de tout le trafic en direction de l'Est, soit 2/3 du trafic journalier moyen.

Cependant, de par l'analyse des conflits entre les mouvements des 4 flux de véhicules ayant les charges de trafic les plus fortes, et plus particulièrement au carrefour de la Clergère, nous voyons que l'articulation de ces flux est meilleure dans la situation actuelle que dans la variante étudiée. Mettre en double sens l'av. du Tirage, en admettant uniquement un trafic local sur la rue de la Poste, revient à saturer plus rapidement qu'actuellement la branche Ouest du carrefour de la Clergère, avec pour conséquence le blocage des carrefours avoisinants durant l'heure de pointe du soir.

En définitive, la partie Ouest de l'av. de Lavaux n'est actuellement pas en mesure d'accueillir la charge du trafic de transit à travers le bourg de Pully.

3.5.6. Av. du Tirage et rue de la Poste en double sens

Au vu de ce qui précède, il est logique d'envisager une autre variante, consistant à mettre l'av. du Tirage en double sens tout en laissant le trafic de transit circuler par la rue de la Poste dans les deux sens.

Le fait de pouvoir contourner le centre-ville par le Nord et par le Sud constitue une amélioration de l'offre pour le trafic individuel motorisé (TIM), lequel sera certainement plus fluide sur le court terme. Toutefois, une telle mesure aurait pour conséquence à moyen terme l'augmentation globale du trafic à travers le centre-ville. Cet effet étant opposé à l'objectif de diminution du trafic de transit visé tant par le PALM que par le programme de législation, cette variante est écartée.

3.6. Conclusion

Conformément au vœu de feu M. Jean-Paul Chapuis, la mise en sens unique de la rue de la Poste a été dûment étudiée et comparée aux autres possibilités de schéma de circulation. Elle reste la variante préférentielle de la Municipalité, mais l'issue de la démarche participative pourra influencer ce choix.

La démarche participative est maintenant bien avancée, conformément au souhait formulé conjointement par feu M. Jean-Paul Chapuis et M. Richard Pfister.

La mise en double sens de l'av. du Tirage n'est techniquement pas faisable au regard des charges de trafic actuelles sur l'av. de Lavaux, et en particulier au carrefour de la Clergère. Pour fonctionner, une telle mesure requerrait de laisser la rue de la Poste en double sens, ce que la Municipalité ne souhaite pas vu les conséquences néfastes pour le bourg. De plus, la qualité du réaménagement de l'av. de Lavaux et la vitesse commerciale (vitesse moyenne de progression d'un bus) du futur axe fort seraient compromises. Par conséquent, la proposition de mettre en double sens l'av. du Tirage ne convainc pas la Municipalité.

La longueur des files d'attente sur l'av. Samson Reymondin est une problématique qui sera traitée lors de l'étude d'avant-projet du réaménagement de l'av. de Lavaux. En effet, l'amélioration des conditions de visibilité ou encore de la vitesse de circulation des véhicules descendant l'av. de Lavaux sont des facteurs déterminants sur lesquels il est possible de travailler.

Il est important de préciser que si la fluidité du trafic à travers Pully reste problématique aux heures de pointes, la dernière campagne de comptages effectuée par Lausanne-Région montre les effets bénéfiques des récents aménagements sur les volumes de trafic circulant à Pully en général (-11 % entre 2010 et 2014). Cette diminution est remarquable à deux égards : elle est unique au sein de l'agglomération Lausanne-Morges et survient alors que la croissance des habitants et des emplois est forte.

4. Postulat de M. Dimitri Simos « Pour l'amélioration du réseau de transports publics au centre de Pully »

4.1. Contenu du postulat de M. Dimitri Simos

La motion « Pour l'amélioration du réseau de transports publics au centre Pully » a été présentée par M. Dimitri Simos au Conseil communal le 28 mai 2014. Ce dernier l'a renvoyée par plus d'un cinquième des voix à une commission le 5 juin 2014. Réunie le 11 septembre 2014, ladite commission a proposé de transformer la motion en postulat. Finalement, le Conseil communal a renvoyé lors de sa séance du 24 septembre 2014 ce postulat à la Municipalité pour étude et rapport.

L'auteur du postulat saisit l'opportunité de l'élaboration du Masterplan et des futurs travaux de transformation du centre-ville pour lancer la discussion sur le réaménagement du réseau de bus au centre qu'il considère comme absente des débats.

Selon un rapport de l'Association transports et environnement du 2 juin 2014, les arrêts de bus au centre-ville sont disséminés et les déplacements de l'un à l'autre laborieux, le terminus de la ligne 25 étant éloigné de celui de la ligne terminus 4 et de la gare (220 m). Par ailleurs, le futur réaménagement de la pl. de la Gare devrait permettre l'inclusion en son centre d'un arrêt de bus « traversant ». De plus, le prolongement des lignes de bus 4 et 25 permettrait la connexion avec le futur BHNS sur la ligne 9.

Concrètement, M. Dimitri Simos demande plusieurs modifications du réseau tl ainsi que des aménagements d'espaces publics, à savoir le prolongement des bus 4 et 25 sur la rue de la Poste et l'av. Samson Reymondin avec un nouveau terminus à proximité du carrefour de l'av. de Lavaux, la création d'un arrêt centralisé sur la pl. de la Gare pour les bus 4, 25 et 47, la création d'une grande boucle (Tirage-Poste-Reymondin-Lavaux) pour les lignes 47, 48 et 49 et le maintien de l'arrêt de bus sur l'av. du Tirage. De telles mesures auront pour effet l'amélioration de l'attractivité du centre-ville pour les piétons et en particulier ceux dont la mobilité est réduite.

4.2. Prolongement des lignes 4 et 25

Prolonger la ligne 4 ou 25 est une possibilité évoquée avec les tl au sein du SDEL, tout comme la possibilité d'étendre les lignes 47, 48 ou 8.

La création d'un nouveau terminus pour les lignes 4 et 25 à l'extrémité Est de l'av. Samson Reymondin rencontre toutefois plusieurs difficultés techniques. L'espace public à disposition ne permet pas le stationnement de 2 bus mesurant 18 m de long à moins de supprimer une bonne partie des places de parc de l'avenue et de créer un sens unique descendant pour le trafic. De plus, le prolongement en question requiert l'installation d'une ligne aérienne de contact à travers le bourg, ce qui péjorerait la qualité esthétique de cet espace public. A ce sujet, des solutions technologiques de bus

électriques sans ligne aérienne existent néanmoins, à l'instar du projet pilote « Trolleybus Optimisation Systeme Alimentation » à Genève¹² qui permet des recharges « flash » des batteries du véhicule lors de ses arrêts commerciaux.

Le coût d'un tel réaménagement est à évaluer en fonction de son utilité. L'interface Gare-Clergère à pied n'est certes pas confortable et directe, mais est cependant faisable en environ 5 min. Elle présente l'avantage de « générer du piéton » à travers le centre-ville et donc devant ses commerces, ce qui converge avec l'objectif du postulat.

Finalement, dans un souci de rationalisation des ressources à disposition, il convient de prioriser la mise en œuvre de l'axe fort de transport public sur l'av. de Lavaux (mise en service prévue en 2023 à ce jour) sur le prolongement des lignes 4 et 25, lequel pourrait intervenir à plus lointaine échéance.

4.3. Aménagement d'un arrêt centralisé devant la gare

Selon les décisions prises à propos des prolongations, un arrêt traversant et centralisé sur la pl. de la Gare est tout à fait envisageable et sera dûment étudié lors de la conception de la future pl. de la Gare.

4.4. Création d'une boucle autour du centre-ville pour les lignes 47, 48 et 49

La boucle des transports publics autour du centre-ville est opérationnelle pour les lignes 47 et 48 depuis avril 2014. La Municipalité souhaite également que ce soit le cas pour la ligne 49. Le risque de saturation des petits bus de la ligne 49 par les écoliers qui empruntent massivement la ligne 47 reste toutefois à examiner plus en détail. Le déplacement du terminus sera dûment étudié à l'occasion du réaménagement de la pl. de la Clergère.

4.5. Conclusion

Certaines demandes du postulat ont été réalisées, d'autres méritent encore d'être étudiées en temps utile. Actuellement, il est trop tôt pour prendre de décision définitive par rapport au prolongement des lignes 4 et 25, lequel reste à ce stade une intention à long terme.

Le réaménagement de la rue de la Poste et de l'av. Samson Reymondin devra tenir compte de cette possibilité.

¹² <http://www.tosa2013.com>

5. Conclusions

La Municipalité estime dès lors avoir répondu aux postulats de M. Philippe Haldy « Pour un plan directeur du trafic à Pully », de feu M. Jean-Paul Chapuis « Préserver et vivifier le centre de Pully », de M. Richard Pfister « Pour une meilleure consultation des usagers du centre de Pully et pour une mesure réelle de réduction du trafic de transit » et de M. Dimitri Simos « Pour l'amélioration du réseau de transports publics au centre de Pully ».

AU NOM DE LA MUNICIPALITE

| | | |
|---|--|---|
| Le syndic |  | Le secrétaire |
|  | |  |
| G. Reichen | | Ph. Steiner |

Pully, le 3 février 2016