



Rapport-Préavis au Conseil communal

- Réponses au postulat de Mme la conseillère communale Marisa Dürst « Information en matière de mobilité, plus particulièrement aménagements cyclables » et au postulat de M. le Conseiller communal Richard Golay « Pour des parkings à vélos modernes et sûrs à Epalinges »
 - Création d'un crédit-cadre
 - Création d'une commission de mobilité
-

Mobilité

M. Maurice Mischler, Municipal

Rapport n°22/2021

Rapport-préavis adopté par la Municipalité, le 30.08.2021



Table des matières

1	Préambule.....	3
1.1	Objet du rapport.....	3
2	Développement.....	3
2.1	<i>Réponse au postulat de Mme la conseillère communale Marisa Dürst « Information en matière de mobilité, plus particulièrement aménagements cyclables ».....</i>	3
2.1.1	Objet du postulat	3
2.1.2	Trottinettes électriques.....	4
2.1.3	Plan directeur communal de mobilité (2014) – Etat des lieux.....	5
2.1.4	Mesures envisagées hors PDCMob 2014	24
2.2	<i>Réponse au postulat de M. le Conseiller communal Richard Golay « Pour des parkings à vélos modernes et sûrs à Epalinges »</i>	37
2.2.1	Objet du postulat	37
2.2.2	Développement.....	37
3	Aspects financiers.....	49
4	Création de la Commission consultative de la mobilité.....	50
5	Aspects du développement durable.....	51
6	Conclusion.....	53



1 Préambule

1.1 Objet du rapport

Par le présent rapport, le service de l'urbanisme, architecture et énergie répond à deux postulats concernant la thématique de la mobilité (douce) à Epalinges.

Le premier est le postulat de Mme la Conseillère communale Marisa Dürst « Information en matière de mobilité, plus particulièrement aménagements cyclables »

Le deuxième est le postulat de M. le Conseiller communal Richard Golay « Pour des parkings à vélos modernes et sûrs à Epalinges ».

Etant donné que le postulat de Monsieur Golay fait référence à celui de Madame Dürst, il a été décidé de répondre via un seul rapport à ces deux postulats dans un souci de cohérence et d'uniformité, à l'image de la stratégie de mobilité à venir.

De plus, il a été décidé de profiter de ce rapport-préavis pour proposer la création d'un crédit-cadre et d'une commission de mobilité. Certains projets feront l'objet d'une concertation avec la Commission consultative de mobilité, tel que proposé au chapitre 4 du présent document.

2 Développement

2.1 Réponse au postulat de Mme la conseillère communale Marisa Dürst « Information en matière de mobilité, plus particulièrement aménagements cyclables »

2.1.1 Objet du postulat

Le 12 novembre 2019, Mme la Conseillère communale Marisa Dürst déposait un postulat concernant l'information en matière de mobilité, plus particulièrement les aménagements cyclables. Ce postulat, dont la teneur est rappelée ci-dessous, a été pris en considération par le Conseil communal le 25 février 2020 et transmis à la Municipalité :

« Monsieur le Président, chers collègues,

Je souhaite déposer un postulat concernant la mobilité et plus particulièrement les aménagements cyclables. En octobre 2014, la Municipalité a présenté un Plan directeur communal de mobilité.

Celui-ci dressait l'état des lieux des différents modes de transport dans notre commune et identifiait les enjeux et les perspectives. Depuis cinq ans, des mesures ont été réalisées comme l'amélioration de la desserte de la ligne de bus 46, surtout le soir et le week-end ou encore la création de quelques zones à 30km/heure.

En ce qui concerne les aménagements cyclables, le Plan directeur communal de mobilité signalait qu'ils étaient « marginaux et discontinus sur le territoire communal ». Il préconisait l'intégration de pistes ou de bandes cyclables sur les axes routiers à fort trafic et sur le réseau routier de distribution. Si certaines bandes cyclables ont été réalisées, force est de constater que beaucoup d'efforts restent à faire. Pour mieux me rendre compte de la réalité, j'ai sillonné notre commune à vélo. Ainsi, je me suis rendue compte que dans les hauts d'Epalinges, à part la route du Village et la moitié du chemin du Ruisseau-Martin, aucune bande ou piste cyclable n'est visible. Rien du côté de Prés-les-Bois et de Praz-Buchilly. Plus au Sud d'Epalinges, pourquoi la bande cyclable qui démarre plus ou moins aux Croisettes ne continue pas jusqu'à l'arrêt de bus Croix-Blanche ? De même, aucune piste cyclable n'est prévue



actuellement pour traverser le carrefour de la Route de Berne dans le sens ouest-est. Rien non plus du côté des Tuileries et Bois-Murat.

A l'heure où l'on discute de la réfection du plat de la Croix-Blanche et des Tuileries ainsi que de la place des Croisettes, cette question doit occuper toute notre attention. Comme le souligne très justement notre Plan de mobilité, des aménagements cyclables permettraient de rendre attentifs les automobilistes de la présence des vélos et par là-même d'améliorer leur sécurité. Ils permettraient, entre autres, aux enfants d'enfourcher leur vélo pour se rendre à l'école ou à leurs activités extra-scolaires plus sereinement.

Enfin, je souhaiterais qu'une attention particulière soit accordée aux trottinettes électriques. Même si elles ne sont pas légion à Epalinges, il est fort à parier qu'elles occuperont dans un avenir proche notre espace urbain. Quelles mesures la Municipalité prévoit-elle pour assurer la sécurité des usagers ?

Après cinq ans, il me paraît nécessaire de dresser un inventaire des actions entreprises, de celles en cours et des mesures planifiées et à planifier. Par ce postulat je demande à la Municipalité de nous informer sur les avancées en matière de mobilité et sur les projets en cours et à venir.

Je vous remercie pour votre attention. »

Il est proposé ici de répondre tout d'abord à la thématique des **trottinettes électroniques**, avant de reprendre le **Plan directeur de Mobilité de 2014** et de faire un état des lieux des mesures de mobilité sur le territoire communal.

2.1.2 Trottinettes électriques

Les engins électriques pour les déplacements, dont la trottinette électrique, se sont multipliés ces dernières années dans l'espace public. En effet, la trottinette électrique, peu encombrante et légère, constitue une alternative intéressante à la marche à pieds et au vélo et peut également faire office de complément et/ou de substitut aux transports publics.

Les réglementations en lien avec ce type d'engin sont souvent méconnues de la population, ce qui peut engendrer des situations de tensions dans l'espace public. Il convient en effet de distinguer les règles concernant les trottinettes électriques des trottinettes dites « classiques ».

Pour les trottinettes électriques, la législation fédérale en vigueur assimile ce type d'engin à des cyclomoteurs légers (art. 18 let. b de l'ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV)), elles sont par conséquent soumises aux mêmes règles que le vélo électrique lent. Le Touring Club Suisse (TCS) les précises sur son site internet :

- Vitesse max. du moteur : 20 km/h
- Puissance moteur : Max 0.5 kW
- Homologation : Pas nécessaire
- Plaque : Pas nécessaire
- Âge minimum : 14 ans
- Permis : 14-16 ans = Cat. M / +16 ans = pas de permis
- Casque : Pas obligatoire, conseillé
- Piste cyclable : Obligatoire (si existante)
- **Autorisé sur route (publique) : Oui**
- **Autorisé sur trottoir : Non**
- Même règles que vélo : Oui
- Catégorie: cyclomoteur léger



Ces caractéristiques sont donc quasiment identiques à celle d'un e-bike de 25 km/h. Au contraire, les trottinettes classiques, sans assistance, peuvent rouler sur les trottoirs et accéder aux zones piétonnes tout en prenant égard aux piétons.

A titre d'information, le TCS dédie une de ses pages internet à ces nouveaux modes de déplacement et aux règles qui s'y appliquent : <https://www.tcs.ch/fr/tests-conseils/conseils/types-de-vehicules/segway-et-vehicules-tendance.php>.

Consciente des enjeux liés à l'engouement pour la trottinette électrique comme moyen de déplacement, la Municipalité continuera d'observer attentivement la situation sur le territoire communal. La création de nouvelles pistes cyclables permettra en outre d'améliorer la sécurité des personnes utilisant ce type d'engins et de diminuer les conflits potentiels avec les piétons. Cas échéant, des mesures de sensibilisation auprès de la population et des utilisateurs pourront être réalisées, notamment pour rappeler les règles décrites ci-avant.

2.1.3 Plan directeur communal de mobilité (2014) – Etat des lieux

Depuis l'établissement du Plan directeur communal de mobilité (PDCMob) en 2014, de nombreuses mesures inscrites dans ledit PDCMob ont été réalisées, d'autres sont en passe de l'être et certaines ont été abandonnées, différées ou remplacées par d'autres mesures.

Afin d'établir un état des lieux du PDCMob, la « liste et localisations des mesures d'intervention préconisées (tous modes) » de la page 57 dudit PDCMob et reprise ci-après, avec des informations quant à l'état des lieux de chaque mesure préconisée en 2014.

N°	Localisation	Description de la mesure	Avancement : état été 2021	Réalisée	En cours	A venir
AM1	Route de la Croix-Blanche	Réaménagement en faveur de la mixité des modes de transport	Préavis n°15/2018 : études en cours			X
AM2	Chemin des Croisettes	Réaménagement en faveur de la mixité des modes de transport	Etude de faisabilité en cours			X
AM3	Place des Croisettes	Amélioration du fonctionnement de la place	Etude en cours pour l'amélioration de la traversée piétonne. Le réaménagement de la place dépend du projet d'arrière-gare du métro m2			X
AM4	Secteur Girarde / Orchez	Mise en place d'une zone 30 km/h	Mesure remplacée par des aménagements de modération	X		
AM5	Secteur Ofréquaz / Mon Repos	Mise en place d'une zone 30 km/h	Une zone 30 a été instaurée en 2019	X		
AM6	Secteur chemin des Roches	Mise en place d'une zone 30 km/h	Une zone 30 a été instaurée en 2020	X		
AM7	Secteur Grand-Chemin	Mise en place d'une zone 30 km/h	Mesure remplacée par des aménagements de modération			X
AM8	Chemins Ruisseau Martin / Laiterie / Polny	Aménagement et modération de l'axe	Mise en sens unique des ch. de Ruisseau-Martin et de la Laiterie	X		

TI1	Route de Berne	Réaménagement et abaissement de la vitesse	Travaux en cours, fin prévue en 2022		X	
TI2	Parking Croix-Blanche	Réalisation d'un giratoire d'accès depuis la route de Berne	Mise en service le 19 juillet 2021	X		
TI3	Parking Croix-Blanche	Création d'un accès et réorganisation du parking	Accès en sens unique depuis la Croix-Blanche (juillet 2021) et réorganisation du parking à venir.			X
TI4	Parking Croix-Blanche	Modification de l'offre et de la gestion	Etudes réalisées en 2019			X
TI5	PQ « Le Cloalet »	Aménagement d'un accès au quartier	Projet lié au nouveau PA. Accès unique depuis la Rte de Berne			X
TI6	Biopôle / CLE	Aménagement des accès	Aménagement de type zone de rencontre sur domaine privé			X

TP1	Ligne 45	Augmentation de la fréquence à 10 minutes	Augmentation de la fréquence à l'horizon 2028			X
TP2	Ligne 46	Augmentation de la fréquence à 10 minutes	Augmentation de la fréquence à l'horizon 2028			X
TP3	M2	Augmentation de la fréquence à 3 minutes	La fréquence du métro M2 dépend des futurs travaux prévus par les TL pour l'arrière-gare à Croisettes.			X
TP4	Hôpital Sylvana	Desserte éventuelle de l'hôpital en transport à la demande	Sylvana est desservi par le transport à la demande depuis 2016	X		

MD1	Liaison PQ « Le Cloalet » - Croix-Blanche	Aménagement d'une passerelle piétons / vélos	Projet lié au nouveau PA « Le Cloalet »			X
MD2	Ch. Ruisseau-Martin/Praz-Buchilly	Aménagement d'une bande cyclable à la montée	Bande cyclable à la montée sur le ch. de Praz-Buchilly prévue en 2021		X	
MD3	Route de Montblesson	Aménagement de bande cyclable	Réalisée en 2016	X		
MD4	Chemin du Bois-de-Menton	Liaison Planches - Montblesson	Mesure liée au PQ « Les Planches/Montblesson »			X
MD5	Pl./Rte Croix-Blanche	Aménagement d'un parc à vélos	Un parc à vélos est prévu à l'horizon 2022			X
MD6	Centre sportif Croix-Blanche	Aménagement d'un parc à vélos	Un parc à vélos est prévu à l'horizon 2022			X
MD7	Chemin des Croisettes	Aménagement d'un ou plusieurs parcs à vélos	Un parc à vélos est prévu à l'horizon 2022			X

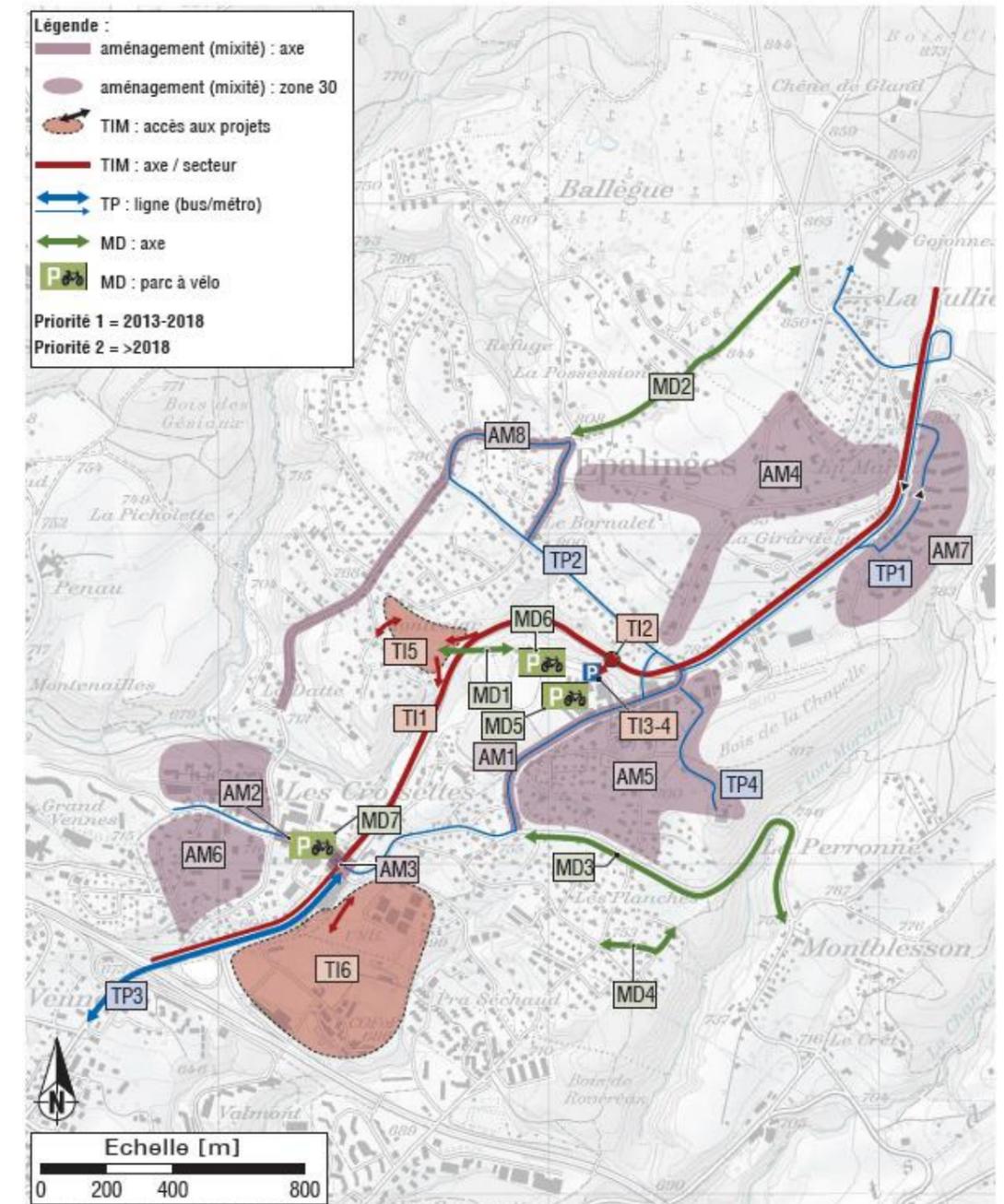


Figure 1 : Carte de synthèse des mesures, Plan directeur communal de mobilité, 2014

AM1 Route de la Croix-Blanche

Réaménagement en faveur de la mixité des transports

A venir, horizon de réalisation : 2023-2024

Cette mesure a fait l'objet d'une réflexion dans le PDCMob de 2014 avec l'analyse de 3 variantes : une zone de rencontre, une zone 30 km/h et une zone avec modération du trafic. Cette pré-étude a démontré que la mise en place d'une zone 20 km/h était a priori la plus adaptée.

Pour concrétiser cette mesure, la Municipalité a fait réaliser une étude de faisabilité en 2016, permettant ainsi de demander un crédit d'étude au Conseil communal pour l'étude globale du réaménagement du plat et de la place de la Croix-Blanche (préavis 15/2018) :

https://www.epalinges.ch/images/Conseil_communal/2018/20180809_PR_CreditEtudeAmenagementCroixBlancheVFsigne.pdf

Ce crédit d'étude a été accepté par le Conseil communal avec des réserves, notamment en demandant de réaliser une réflexion globale incluant les nombreux projets en cours dans le centre de la Croix-Blanche (création du giratoire depuis la route de Berne, rénovation de la Salle des spectacles et de l'Auberge, agrandissement de la caserne des pompiers, recherche de nouveaux locaux pour l'administration communale, rénovation du complexe de la Croix-Blanche (logement et centre commercial), construction de la passerelle du Cloalet, etc.).

Cette démarche a donc été réalisée notamment avec la constitution d'un « groupe de réflexion Croix-Blanche » constitué de Conseillers communaux qui ont participé à diverses séances avec la commune et les propriétaires (Retraites Populaires). Il a également été décidé de donner un mandat à un bureau privé (Contour SA) en tant qu'assistant maître d'ouvrage (AMO) pour entreprendre une démarche en trois étapes pour imaginer le futur de la Croix-Blanche : envoi d'un questionnaire en tout-ménage à la population, réalisation de trois ateliers de réflexion (Commission d'urbanisme et des constructions du Conseil communal, Commission consultative d'urbanisme de la Municipalité et commerçants) ainsi que des études test prospectives. Ces trois étapes vont déboucher sur la réalisation d'un cahier des charges en vue de l'élaboration du nouveau plan d'affectation « Croix-Blanche ». Les résultats des études test prospectives seront intégrés aux études de requalification du plat et de la place de la Croix-Blanche ayant fait l'objet du préavis n°15/2018. Enfin, le projet du paysagiste fera lui aussi l'objet d'un préavis au Conseil communal pour obtenir un crédit de construction.



Figure 1 et 2 : Etude de faisabilité, L'Atelier du paysage Jean-Yves le Baron, architectes-paysagistes, 2016

AM2 Chemin des Croisettes

Réaménagement en faveur de la mixité des modes de transport

A venir, horizon de réalisation : 2024-2025

En 2000, le Plan directeur communal évoquait déjà la nécessité de « renforcer et améliorer l'animation et les aménagements des espaces publics à fonction centrale » (p. 34) pour le secteur des Croisettes.

Cet objectif a été confirmé ensuite lors de la démarche participative ayant eu lieu entre 2013 et 2014 qui a précédé l'élaboration du Plan directeur localisé « Les Croisettes » (PDL). Celui-ci a été soumis à consultation publique à la fin de l'année 2020 et a été adopté par le Conseil communal dans sa séance du 15 juin 2021. Ce document fixe donc des mesures pour le réaménagement du Chemin des Croisettes, avec pour objectif « d'assurer une meilleure répartition modale sur le Chemin des Croisettes et d'améliorer la qualité de l'aménagement de l'espace public pour une continuité et qualité des déplacements doux » (PDL, p. 66).

Une étude de mobilité a également été menée dans le cadre du PDL par un bureau privé afin de vérifier les incidences dudit PDL sur la mobilité dans ce secteur et de constituer les bases relatives au réaménagement du chemin des Croisettes. Cette étude recommande entre autres d'aménager deux véritables voies de présélection pour améliorer la fluidité des circulations en sortie de quartier en direction de la route de Berne et d'aménager un parking à vélo d'une vingtaine de places au débouché du chemin des Croisettes.

A l'instar de la Croix-Blanche, la Municipalité a mandaté à la fin de l'année 2020 l'Atelier du paysage « Jean-Yves le Baron » ainsi que le bureau de mobilité « Team + » afin de réaliser une étude de faisabilité. Celle-ci permettra de soumettre un préavis au Conseil communal pour obtenir un crédit d'étude.



Figure 3 : Le chemin des Croisettes demain ? Bureau Fischer & Montavon SA

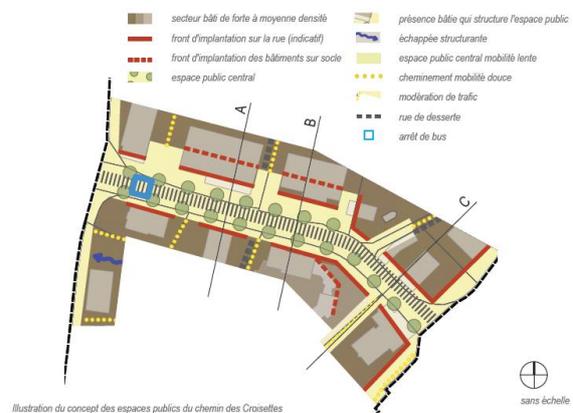


Figure 4 : Concepts des espaces publics du chemin des Croisettes, PDL « Les Croisettes », p.66

AM3 Place des Croisettes – interface transport public

Amélioration du fonctionnement de la place

A venir, horizon de réalisation : 2021-2022

Des études pour l'aménagement de la place des Croisettes ont été menées dès 2012 par le bureau de paysagistes « Jean-Jacques Borgeaud » accompagnés des bureaux « Transitec SA » (mobilité) et de « Schopfer & Niggli SA » (ingénieurs civils).

Le projet n'a pas pu être réalisé aujourd'hui car d'importants travaux sont prévus sur la place en lien avec la création d'une arrière-gare pour le métro m2 qui doit permettre d'améliorer la cadence de celui-ci. Toutefois, la commune étudie actuellement la création des passages piétons et de l'îlot afin de sécuriser la traversée de la place, selon le plan ci-dessous. Les travaux sont prévus en principe en 2022.

5. ETUDE PASSAGE POUR PIÉTONS PROVISOIRE CROISSETTE



Figure 5 : Projet d'amélioration de la traversée piétonne, Bureau BG ingénieurs, 2021

L'Atelier du paysage a rendu une étude en juillet 2021 exposant un nouveau concept pour la Place des Croisettes. La parcelle 104 (auparavant Faucherre) deviendrait une place arborée et garantirait le passage est-ouest grâce à un passage piéton adapté. La Place des Croisettes serait consacrée à la mobilité douce et aux transports publics ce qui permettrait d'en augmenter l'offre. Le croisement pour voitures se ferait plus haut, au-dessus de la parcelle 104, comme le montre le schéma. Cela est une solution parmi d'autres, à étudier. La zone 20 ou 30 km/h sera étudiée cet automne avec les TL.



Figure 6 : Place des Croisettes, L'Atelier du Paysage

AM4 Secteur Girarde / Orchez

Mise en place d'une zone 30 km/h

Réalisée partiellement (autre type d'aménagement)

Cette mesure a été remplacée par des aménagements de modération et de sécurisation ayant fait l'objet du préavis n°3/2018 et intitulé « *Construction d'un trottoir au chemin de la Girarde – 2^{ème} étape – et réaménagement du carrefour Girarde-Orchez-Vuillettaz-Bornalet* ». Ledit carrefour a été réaménagé en 2019 en étant notamment surélevé de 9 cm et en réalisant des chicanes permettant d'abaisser les vitesses de circulation. La réalisation du trottoir sur le Chemin de la Girarde a permis de modérer le trafic par le biais de rétrécissements de la chaussée. En parallèle, un trottoir a été réalisé le long du Chemin des Orchez suite à la construction du plan de quartier « Les Orchez ».

Dans le secteur du Bornalet, la bande piétonne existante est considérée comme suffisante pour la sécurité des piétons.

Afin d'améliorer la sécurité des piétons, il est prévu le marquage d'une bande piétonne à la descente en même temps que la réalisation du nouvel éclairage public sur le Chemin de la Vuillettaz. Ces travaux ont pour but de donner un sentiment de rétrécissement de la chaussée pour les automobilistes afin de réduire leur vitesse. Le préavis y relatif a été adopté par Conseil communal le 4 mai 2021 (n°8-2021). Ces travaux auront donc en principe lieu pendant l'automne 2021.



Figure 7 : Trottoir au carrefour de la Girarde



Figure 8 : Bande piétonne sur le chemin du Bornalet

AM5 Secteur Ofréquaz / Mon Repos

Mise en place d'une zone 30 km/h

Réalisée en 2019

Le préavis n° 7/2019 intitulé « *Travaux d'entretien et de réfection du réseau routier – Demande d'un crédit de construction* » incluait le projet d'une zone 30 km/h dans le secteur de l'Eglise.

La zone 30 km/h a été instaurée en 2019. Elle comprend les Chemins de la Prairie, de la Cure, de l'Eglise, de l'Ofréquaz, de Mon-Repos, de Sylvana, de Marcel-Regamey, du Bois-de-la-Chapelle et du Giziaux.

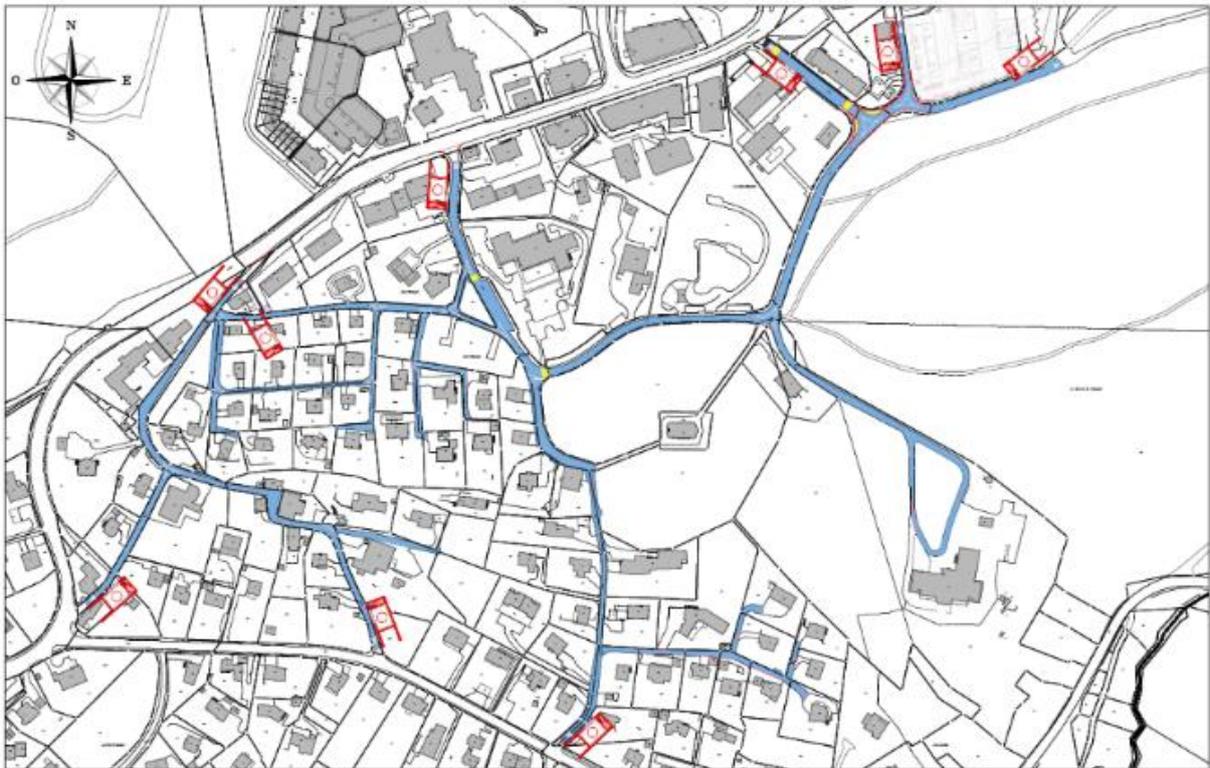


Figure 9 : zone 30 km/h réalisée en 2019

AM6 Secteur chemin des Roches
Mise en place d'une zone 30 km/h
Réalisée en 2020

La mise en place d'une zone 30 km/h dans ce secteur a fait l'objet du préavis n°14/2020 intitulé « *Mise en place de la zone 30 km/h dans le secteur des Tuileries – Demande d'un crédit de construction* ». Celle-ci a été réalisée en 2020.

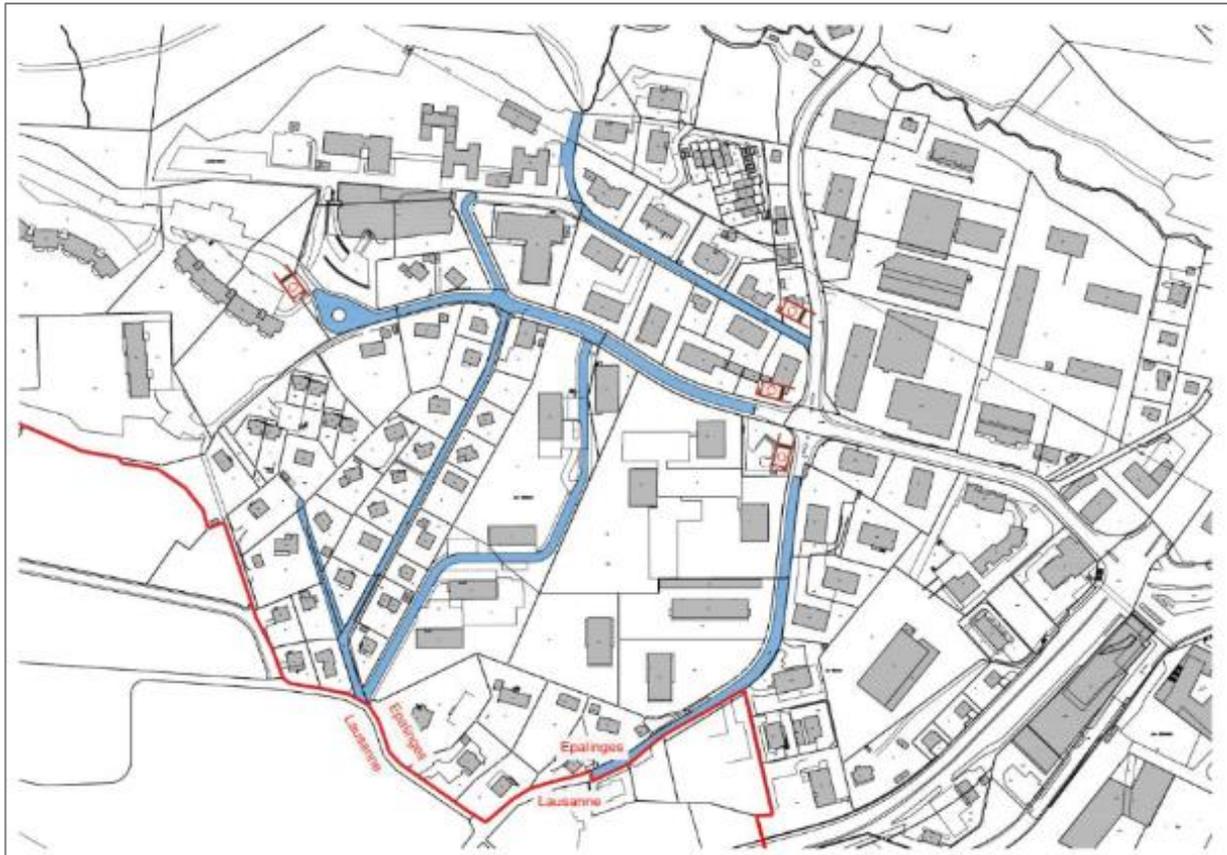


Figure 10 : zone 30 km/h réalisée en 2020

Vœu de M. Félix Schmidt, Conseil communal du 16 juin 2020 : « *Que la Municipalité élabore un projet global en faveur des cyclistes sur les routes communales* »

M. Schmidt a formulé un vœu pour l'amélioration des aménagements pour les cyclistes dans ce secteur en zone 30 km/h en lien avec le collège de Bois-Murat. Ce rapport prévoit d'améliorer les possibilités de stationnement dans ce secteur (voir réponses au postulat de M. Golay ci-après). Il n'est pas autorisé de signaler une bande cyclable dans une zone 30km/h. Toutefois, un marquage au sol spécifique (des vélos) pourra être effectué notamment sur le chemin des Tuileries.

AM7 Secteur Grand-Chemin

Mise en place d'une zone 30 km/h

A venir, horizon de réalisation : 2023-2024

Cette mesure est remplacée par un projet de requalification du tronçon en corrélation avec les travaux sur la Route de Berne.

En termes de mobilité cycliste, la piste cyclable en trottoir mixte de la Route de Berne sera déviée sur Le Grand-Chemin. L'intention est donc de prolonger ce trottoir mixte en prévoyant des places de stationnement des deux côtés de la chaussée. Ce projet est déjà inscrit dans le Plan des investissements pour 2023. Il nécessitera la consultation préalable des TL puisque la ligne 45 emprunte le Grand-Chemin.

AM8 Chemins Ruisseau Martin / Laiterie / Polny

Aménagement et modération de l'axe

Réalisée / en cours

Les chemins du Ruisseau-Martin (en partie) et de la Laiterie, ainsi que le chemin de la Butte, ont été mis en sens unique en 2016, notamment pour faciliter la circulation des bus sur le chemin de la Laiterie qui ne permet pas les croisements. Des comptages effectués également en 2016 après la mise en place de ces mesures ont montré que le nombre de véhicules journaliers a diminué sur ce secteur, notamment grâce à la réduction du trafic de transit.

Des aménagements ont également été mis en place sur le chemin du Chaugand afin d'améliorer la sécurité des piétons en particulier en direction du pavillon scolaire. La situation actuelle est considérée comme satisfaisante, des travaux supplémentaires ne sont donc pas prévus.

La nouvelle ligne de bus 44 prévue sur ce tronçon comprendra deux arrêts bloquants, « Montéclard » et « Polny ». Cette mesure empêchera le dépassement du bus par les automobilistes, fera office de ralentisseur et découragera le trafic de transit, permettant ainsi une modération de l'axe.



Figures 11 et 12 : Aménagements d'une bande piétonne et d'un dos d'âne, chemin du Chaugand

T11 Route de Berne
Réaménagement et abaissement de la vitesse
Travaux en cours

Lancés en 2019, les travaux d'entretien et de réaménagement de la route cantonale entre les Croisettes et le Chalet-à-Gobet se poursuivent.

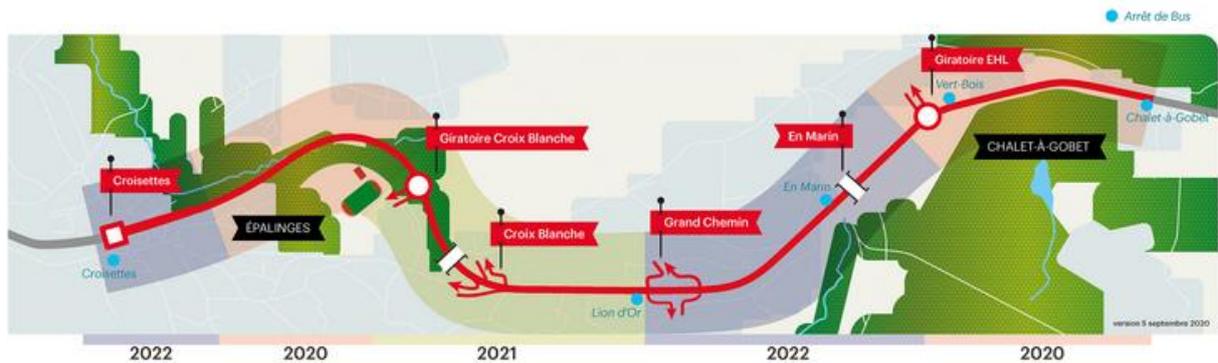


Figure 13 : Planning des travaux sur la Route de Berne (Canton de Vaud)

Les travaux sont réalisés en trois ans par étapes, ceci afin d'y maintenir la circulation automobile en tout temps. En 2020, ils se sont concentrés aux deux extrémités de la route, en amont du carrefour des Croisettes et dans le secteur de l'Ecole hôtelière.

En 2021, les travaux routiers se déroulent entre le giratoire de la Croix-Blanche et l'accès au Grand-Chemin. Ils ont permis notamment de finaliser le giratoire (pont et mur compris) et de renouveler les réseaux souterrains (ex. éclairage public, eau potable, télécommunication, etc.).

Le projet prévoit de favoriser la multimodalité sur ce tronçon. Le schéma ci-après montre les aménagements prévus.



Figure 14 : Schéma de la multimodalité sur la Route de Berne

T12 Parking Croix-Blanche

Réalisation d'un giratoire d'accès depuis la route de Berne

Réalisée

Comme mentionné dans la mesure précédente, le giratoire a été finalisé au mois de juillet 2021 (pont et mur compris).



Figure 15 : Mur du giratoire d'accès – Juillet 2021

T13 Parking Croix-Blanche

Création d'un accès et réorganisation du parking

Réalisée partiellement

L'accès depuis la Route de Berne s'est achevé au mois de juillet 2021 grâce au nouveau giratoire. En parallèle, l'accès depuis la Route de la Croix-Blanche a été rendu à sens unique (sens descendant).

Un contre-sens pour les véhicules des pompiers, également accessible aux cycles, est aménagé sur cet accès. Une suppression de 12 places de parc découle de la création de l'accès par le giratoire.

La réorganisation du parking dépendra du projet de révision du plan d'affectation sur le secteur de la Croix-Blanche. Les informations sur les études en cours sur ce secteur sont disponibles sur la page internet du site de la commune : <https://www.epalinges.ch/administration-communale/service-urbanisme-architecture1/urbanisme-et-amenagement-du-territoire/requalification-du-centre-de-la-croix-blanche>



Modification accès parking dès le 19 juillet 2021

Entrée : - depuis la Rte de la Croix-Blanche
- depuis la Rte de Berne

Sortie : - uniquement sur la Route de Berne



Figure 16 : Modification des accès au parking communal, 2021

T14 Parking Croix-Blanche

Modification de l'offre et de la gestion

A venir, horizon de réalisation : en fonction de la situation

La modification de l'offre et de la gestion du parking dépend de l'avenir de ce secteur dans le cadre de la révision du plan d'affectation « Croix-Blanche ».

A court terme, il n'est pas prévu de modifier la gestion du stationnement. Toutefois, la Municipalité observera attentivement le fonctionnement du parking après la mise en service de l'accès depuis la route de Berne. Si le fonctionnement du parking n'est plus assuré, notamment en terme de rotation des stationnements des véhicules, une tarification généralisée du stationnement sera envisagée sur le site. Cette mesure devra être accompagnée de solution adaptée notamment pour les employés du secteur, par exemple par la mise à disposition de macarons.

En termes d'offre de stationnement, il est envisagé de déplacer, à la descente sur la route de la Croix-Blanche, la voie utilisée pour du stationnement lors de grandes manifestations. Celle-ci est indispensable pour éviter la saturation du parking communal lors des pics de fréquentation. Parallèlement, il est envisagé de supprimer la voie bus sur la route de la Croix-Blanche à la montée et de la remplacer par une bande cyclable.

T15 PQ « Le Cloalet »

Aménagement d'un accès au quartier

A venir, horizon de réalisation : après 2024

Le nouveau projet de plan d'affectation « Le Cloalet » prévoit un accès unique pour les véhicules depuis la route de Berne, en « patte d'oie ». L'accès secondaire prévu initialement depuis le Chemin de Montéclard n'est plus envisagé.

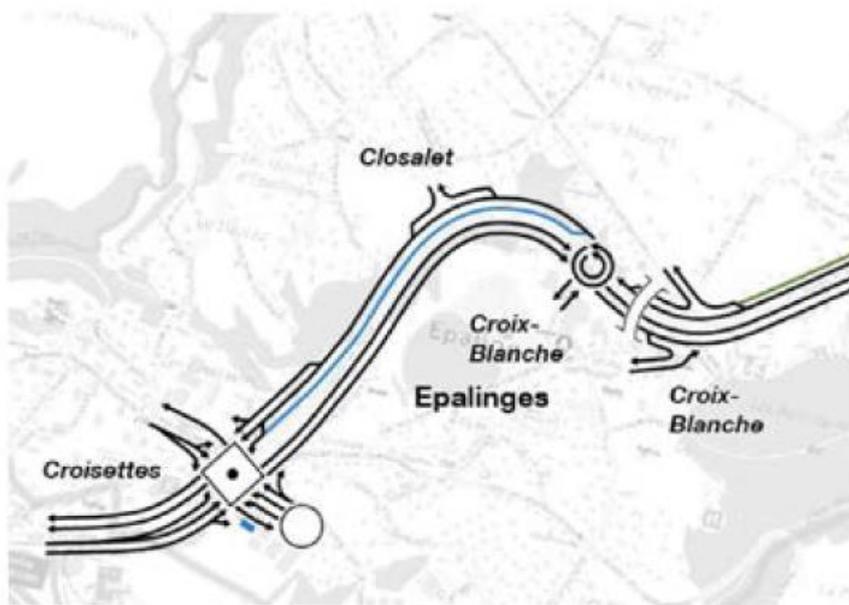


Figure 17 : Plan d'accès au futur quartier du Cloalet

T16 Biopôle / CLE

Aménagement des accès

A venir, horizon de réalisation : après 2025

Le Biopôle projette de réaménager la route de la Corniche en espace de type « zone de rencontre » à 20 km/h. S'agissant d'une route privée, l'espace de la zone de rencontre ne sera en principe pas délimité comme c'est le cas usuellement sur du domaine public.

Ces travaux sont prévus après 2025, lorsque les derniers bâtiments du PAC Vennes seront construits.

TP1 Ligne 45

Augmentation de la fréquence à 10 minutes

A venir, horizon de réalisation : 2028

En décembre 2013, la fréquence de la ligne 45 – de 15 minutes aux heures de pointe et de 30-40 minutes aux heures creuses, le soir et le weekend – est passée à une cadence de 15 minutes sept jours sur sept de 05h30 à 00h30 environ.

La combinaison des lignes 45-46 permet d'offrir une fréquence de 7,5 minutes en tout temps, entre Bois-Murat – Croisettes – Croix-Blanche.

Selon les informations communiquées par les TL en 2021, des réflexions sont en cours sur une augmentation de la fréquence à 10 minutes aux heures pleines ou même en journée pour les lignes 45-46. Ce projet pourrait se réaliser à l'horizon 2028 et doit encore être précisé d'ici-là.



Figure 18 : Lignes de bus TL 45, 46, 62 et métro m2

TP2 Ligne 46

Augmentation de la fréquence à 10 minutes

A venir, horizon de réalisation : 2028

La fréquence de la ligne 46 a suivi la même évolution que la ligne 45 (voir ci-dessus). Des réflexions sont également en cours afin d'en augmenter la fréquence à l'horizon 2028.



Figure 19 : Plan des lignes de bus TL, avec la ligne 44 à venir (bleu clair)

TP3 M2

Augmentation de la fréquence à 3 minutes

A venir, horizon de réalisation : inconnu, dépend des TL

La fréquence du métro M2 est de 4 à 5 minutes aux heures de pointe. L'augmentation de la fréquence du métro M2 dépend du projet d'arrière-gare mentionné précédemment (AM3).

En 2020, la fréquence *vacances* de 6 minutes aux heures creuses a été remplacée par une fréquence à 4 minutes et 20 secondes.

Dans le cadre des travaux à Croisettes et la construction d'une arrière-gare qui permettrait de faire monter la fréquence du petit carrousel jusqu'à Croisettes, il est envisagé une fréquence à 2 minutes 10, voire 2 minutes à plus long terme.

A ce jour, des améliorations à court terme sont prévues sur les fréquences du soir et du week-end. La première étape devrait se dérouler en 2022 en passant d'une fréquence minimale de 6 minutes à 4 minutes et 45 secondes. La deuxième étape en 2023 devraient encore augmenter la fréquence à 4 minutes et 20 secondes. Durant ce même temps, la fréquence du samedi devrait passer de 3 minutes 45 secondes à 3 minutes 15 secondes.

TP4 Hôpital Sylvana

Desserte éventuelle de l'hôpital en transport à la demande

Réalisée

Le service de transport à la demande par les Transports publics Lausannois (TL) comprend plusieurs arrêts non desservis par les lignes de bus usuelles, dont l'hôpital Sylvana. L'arrêt du Taxibus « Epalinges, Sylvana » a été déplacé du cimetière (ch. De Mon-Repos) à l'entrée de l'hôpital de Sylvana en 2016.

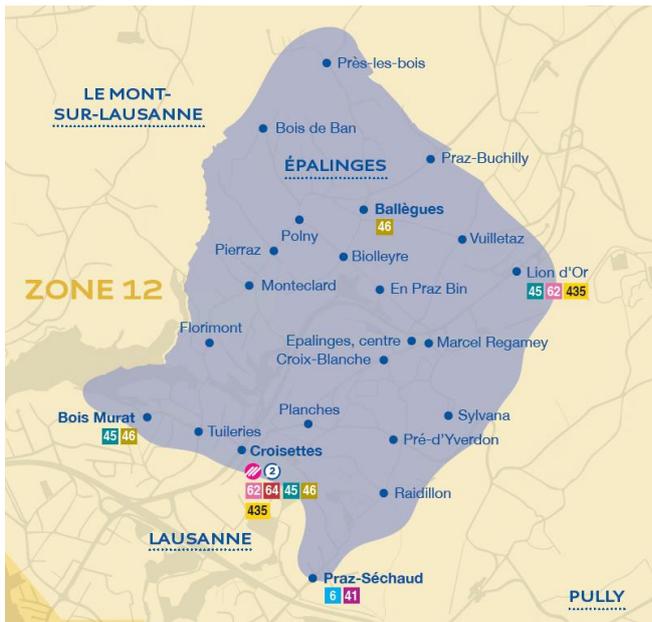


Figure 20 : Service de transport à la demande des TL



Figure 21 : Arrêt taxibus « Sylvana »

MD1 Liaison PQ « Le Cloislet » - Croix-Blanche

Aménagement d'une passerelle piétons / vélos

A venir, horizon de réalisation : après 2023

Le projet de passerelle de mobilité douce depuis le quartier du Cloislet est lié à l'aboutissement du plan d'affectation du même nom. Après le refus en référendum du plan de quartier initialement prévu, un nouveau projet a été étudié entre autorités et propriétaire. Le projet de passerelle est inchangé dans le nouveau projet de plan d'affectation, mis à l'enquête du 27 mars au 25 avril 2021.



Figure 22 : projet de passerelle, RDR architectes



Figure 23 : Projet de passerelle, RDR architectes

Une étude doit encore être menée pour étudier la faisabilité des accès mobilité réduite (pente) jusqu'à la Croix-Blanche. Elle sera lancée dès que le PA aura été accepté.

MD2 Ch. Ruisseau-Martin/Praz-Buchilly

Aménagement d'une bande cyclable à la montée

En cours, horizon de réalisation : 2021

Le chemin du Ruisseau-Martin ayant été aménagé en partie en sens unique dans le sens de la montée, excepté pour les cyclistes, une bande cyclable a été aménagée à la descente. Il est toutefois prévu de marquer des bandes cyclistes dans les deux sens sur la totalité du chemin du Ruisseau-Martin (voir MD12).

Une bande cyclable sera marquée sur le chemin de Praz-Buchilly, dans le sens de la montée, au cours de la campagne de marquage de 2021.



Figure 24 : Chemin de Praz-Buchilly



Figure 25 : Sens unique, excepté vélo.
Chemin du Ruisseau-Martin

MD3 Route de Montblesson

Aménagement de bande cyclable

Réalisée

Une bande cyclable a été aménagée à la Route de Montblesson en 2016. Il est toutefois prévu de marquer également la bande cyclable de l'autre côté de la route (voir MD12).



Figure 26 : Bande cyclable à la Route de Montblesson

MD4 Chemin du Bois-de-Menton

Liaison Planches – Montblesson

A venir, horizon de réalisation : 2021-2022

Le gabarit de la chaussée est insuffisant pour la création d'un trottoir et d'une bande cyclable, qui n'est de toute façon pas possible en zone 30km/h. Ainsi, un marquage au sol (vélo) est envisageable.



Figure 27 : chemin du Bois-de-Menton (domaine public)

MD5 Place/Route de la Croix-Blanche

Aménagement d'un parc à vélos

A venir, horizon de réalisation : 2022

Il est envisagé d'installer deux parcs à vélos dans le secteur de la Croix-Blanche à l'horizon 2022. Cette thématique est traitée dans la réponse au postulat de M. Golay, à la suite de ce rapport.

Il est envisagé de remplacer prochainement tous les supports à vélos par des arceaux permettant de fixer le cadre et la roue du vélo. Les détails concernant les parkings à vélos sont explicités dans la deuxième partie de ce rapport.

MD6 Centre sportif/Salle de gym Croix-Blanche

Aménagement d'un parc à vélos

A venir, horizon de réalisation : 2022

A nouveau, il est envisagé à l'horizon 2022 de remplacer tous les supports de vélos par des arceaux permettant de fixer le cadre et la roue du vélo. Les détails concernant les parkings à vélo font l'objet de la deuxième partie de ce rapport.

MD7 Chemin des Croisettes

Aménagement d'un ou plusieurs parcs à vélos

A venir, horizon de réalisation : 2022

Une étude réalisée dans le cadre du PDL « Les Croisettes » préconise d'aménager 20 places couvertes sur la parcelle communale n°2888 (n°1 sur le plan ci-après). En effet, à court terme et pour des raisons foncières, la variante n°1 ci-dessous est la plus opportune. Etant donné que cette parcelle ne se situe pas directement sur l'axe du chemin des Croisettes, il conviendra de veiller à la visibilité de cette installation.



Figure 28 : Emplacements potentiels pour le stationnement bike and ride à court terme (1), étude Transitec (PDL « Les Croisettes »), p.26

Il est prévu dès 2024 d'effectuer des aménagements au Chemin des Croisettes pour réaliser une zone 20 ou 30 km/h. Des aménagements ou infrastructures pour l'utilisation du vélo seront également aménagés à cette occasion.



Figure 29: Etude de faisabilité, requalification du chemin des Croisettes, l'Atelier du paysage Sàrl – Bureau Team +

2.1.4 Mesures envisagées hors PDCMob 2014

En dehors des mesures préconisées par le PDCMob, d'autres mesures ont été réalisées, sont en cours de réalisation ou en réflexion.

N°	Localisation	Avancement	Réalisée	En cours	A venir
AM9	Pont de la Girarde	Les travaux de réfection du Pont de la Girarde sont en cours.		X	
AM10	Commune d'Epalinges	Développer des stations de partage de véhicules de type mobility, carvelo2go, Publibike, etc.		X	
T17	Commune d'Epalinges	Installation de bornes de recharge pour véhicules électriques	X		
TP5	Ligne 44	La ligne de bus 44 reliera le secteur des Croisettes à celui du Village en empruntant le Chemin du Polny. Mise en service prévue en septembre 2022.		X	
TP6	Commune d'Epalinges	Remplacement des abribus		X	
MD8	Chemin des Croisettes	Construction d'un ascenseur pour améliorer le franchissement de la route de Berne pour la mobilité douce	X		
MD9	Commune d'Epalinges	Remplacement et installation de parcs et abris à vélo			X
MD10	Commune d'Epalinges	Installation de pompes à vélo			X
MD11	Commune d'Epalinges	Aménagements de pistes/bandes cyclables			X
MD12	Commune d'Epalinges	Mise en place d'une vélostation sécurisée aux Croisettes			X

AM9 Pont de la Girarde

Travaux de réfection favorisant la multimodalité

En cours, échéance 2022

L'assainissement et l'élargissement du Pont de la Girarde a fait l'objet du [préavis n°26/2019](#) pour la demande d'un crédit de construction.

Les travaux de réfection du Pont de la Girarde ont démarré en 2020. Ainsi, sont prévus les murs de soutènement, les passerelles et l'assainissement du tablier. La réfection permettra d'aménager un trottoir à la descente et une piste mixte (piétons/cyclistes) à la montée. Les arrêts de bus existants (ligne 45 / 46) seront repositionnés en haut du pont, permettant une meilleure proximité avec l'EMS et les futurs appartements protégés de la Girarde. Un abribus sera construit dans le sens de la descente. Les quais des deux arrêts seront mis en conformité pour l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite. L'éclairage public sera également modifié (LED) et permettra d'augmenter la sécurité routière et la mobilité douce.

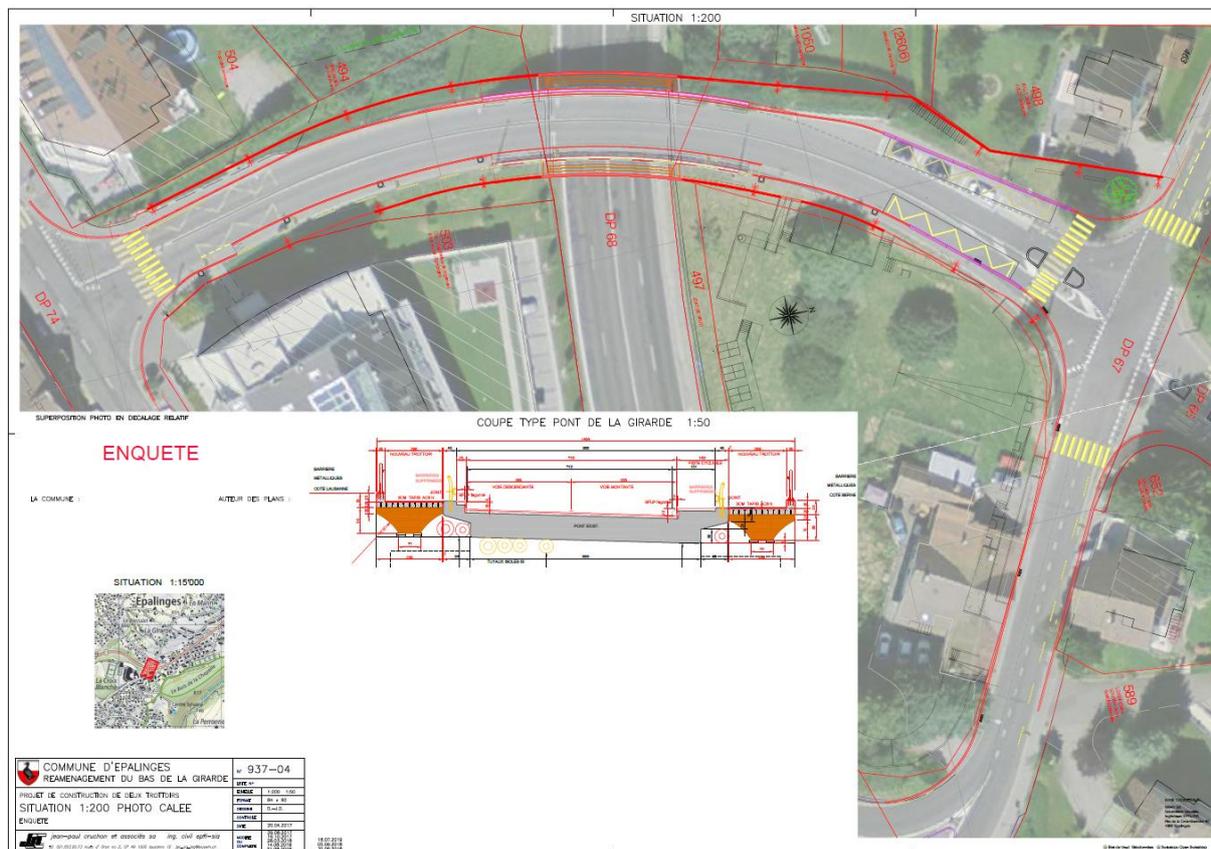


Figure 30 : Plan de l'enquête publique, 2019

AM10 Commune d'Epalinges

Développer le service de partage de véhicules

En cours, horizon de réalisation 2021-2022

Publibike : 2021

Mobility : 2022

Carvélo2go : 2022

Publibike

Publibike est une entreprise proposant des vélos, mécaniques ou électriques, en libre-service. Un projet est en cours afin de proposer un réseau de stations qui suivrait la ligne du M2 jusqu'à Epalinges. Le Biopôle est intéressé à installer au moins deux stations, l'une à Vennes (subventionnée par la Ville de Lausanne) et l'autre à Croisettes (subventionnée par la Commune d'Epalinges). Dans l'idée de créer un réseau, il est également prévu d'installer une station à la Croix-Blanche. La Municipalité a donné son accord de principe en juin 2021 pour la mise en place de ces deux stations sur le territoire palinzard. Il existe un fort potentiel de développement comme on peut le voir sur la carte ci-après.

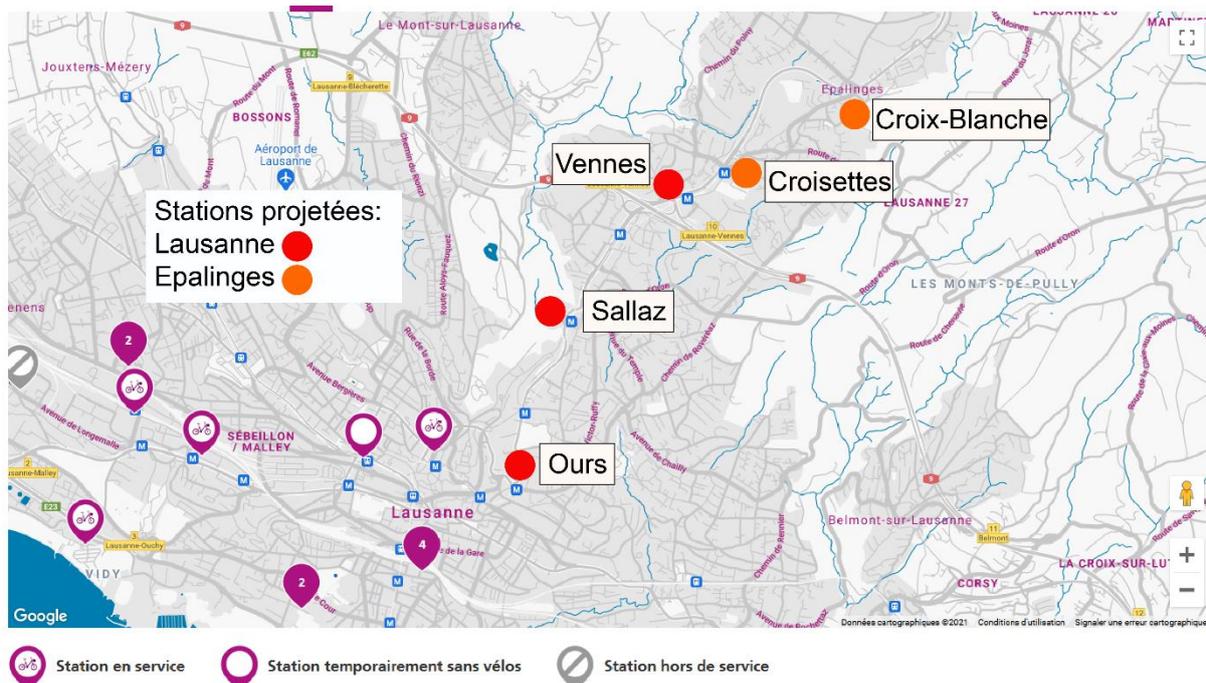


Figure 31 : Carte Publibike entre Lausanne et Epalinges

Mobility

Mettre à disposition un ou des véhicules Mobility fait partie des éléments d'obtention du label « Cité de l'énergie ». A ce jour, Epalinges compte deux voitures Mobility à disposition de la population, l'une située au Chemin de l'Arzillier à Croisettes et l'autre au Biopôle.

Certains plans d'affectation en cours de réalisation prévoient également d'offrir aux nouveaux habitants des places dédiées aux véhicules Mobility, notamment comme mesure d'accompagnement, lorsque le nombre de places de stationnement est inférieur aux normes en vigueur (PA « Tuileries 1 » par exemple).

Dans le Fonds FEEDD, une aide communale existe déjà pour la souscription à un abonnement d'essai ou pour la première année d'abonnement.

Il est envisagé de mettre à disposition un autre véhicule Mobility à Croix-Blanche. Il semble judicieux de choisir une voiture hybride ou électrique. En plus des frais annuels demandés par Mobility, comprenant la voiture électrique, la borne et la consommation électrique, la commune doit prendre à sa charge les travaux de raccordement électrique (y compris la taxe de raccordement), la fouille et le socle. Cela en fait une solution plus onéreuse. La voiture hybride ne nécessite pas l'installation d'une borne.

		Par an
	Budget VW up! (ou similaire)	CHF 12'650
	Micro Smart Twinamic (ou similaire)	CHF 12'900
	Economy Renault Clio (ou similaire)	CHF 13'500
	Combi VW Golf Variant (ou similaire)	CHF 14'950
	Minivan VW Sharan (ou similaire)	CHF 21'600
	Transporter Mercedes Vito (ou similaire)	CHF 24'500
	Electro Renault Zoe (ou similaire)	CHF 13'700

Figure 32 : Tarif annuel selon véhicule

Les coûts pour bénéficier d'une voiture Mobility sont précisés dans la figure 32. Le prix dans le tableau indique un prix forfaitaire par véhicule et par an. Mobility reverse ensuite à la commune 75% du chiffre d'affaires des trajets de la population (tarif horaire et au kilomètre) et 100% du chiffre d'affaires des trajets des employés communaux. Plus le véhicule est utilisé, plus le montant reversé à la commune est élevé.

Carvelo2go

Carvelo2go est une plateforme de partage de vélos-cargos en Suisse. Un vélo-cargo est mis à disposition par une entité commerciale, telle qu'un restaurant ou un hôtel, à des heures étendues. Les usagers utilisent leur smartphone pour voir la disponibilité des vélos-cargos pour les emprunter. Il est envisagé de développer cette offre sur le territoire palinzard. Au préalable, des contacts seront pris avec des entités ayant mis à disposition des vélos cargos, afin de recueillir leurs expériences et évaluer le potentiel pour la commune d'Epalinges. Une autre entité que Carvelo2go pourrait donc être proposée à Epalinges.

T17 Commune d'Epalinges

Installation de bornes de recharge pour véhicule électrique

Réalisée en 2018

Dans une volonté de promotion à l'électromobilité, deux bornes doubles ont été installées en 2018 à Croisettes et Croix-Blanche. Les bornes sont de plus en plus utilisées.

Au vu du développement de l'électromobilité, et dans le cadre du chantier de Bois-Murat, il est prévu d'installer une troisième borne de recharge avec deux places de parcs adjacentes.

Par ailleurs, les nouveaux quartiers, légalisés par l'intermédiaire de plans d'affectation, prévoient ce genre de dispositif à titre privé.



Figure 33 : Borne installée à Croix-Blanche



Figures 34 : Bornes à Croix-Blanche et à Croisettes

TP5 Ligne 44

Création de cette nouvelle ligne de bus

En cours, horizon de réalisation : 2022

La création de cette nouvelle ligne a fait l'objet d'un [rapport au Conseil communal](#) en 2019 (préavis n° 11/2019).

La ligne de bus 44 reliera le secteur des Croisettes à celui du Village en empruntant le Chemin du Polny. Celle-ci aura une fréquence de 20 minutes aux heures de pointe grâce au recours à un deuxième véhicule. Cette nouvelle ligne permettra de soulager en partie la ligne 46. En effet, ces lignes desservent les trois mêmes arrêts en fin de parcours (Polny, Ballègue, Biolleyre). La ligne 44 nécessite de réaliser quatre nouveaux arrêts de bus : Florimont, Montéclard, Tuileries et Polny. L'enquête publique de ces aménagements aura lieu à la fin de l'année 2021 en vue de soumettre au Conseil communal un préavis pour un crédit de construction au printemps 2022. La mise en service de la ligne est prévue en septembre 2022.

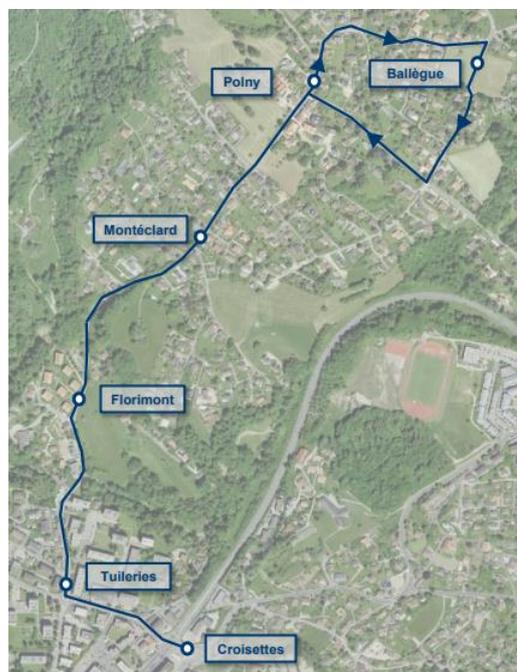


Figure 35 : Tracé de la ligne de bus 44

TP6 Commune d'Epalinges

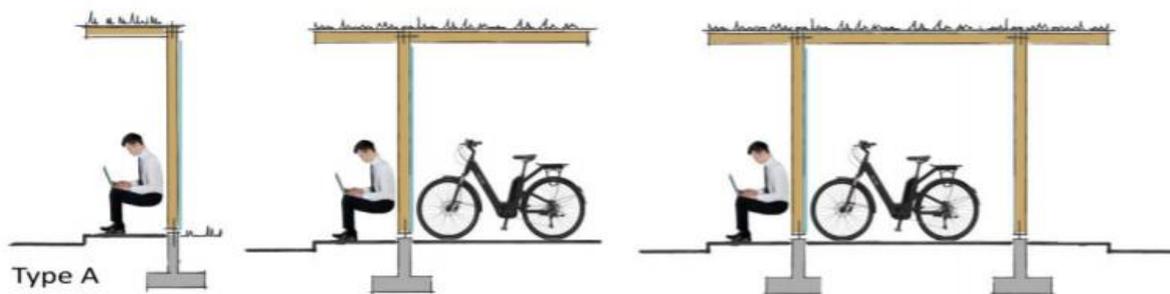
Remplacement des abribus

A venir, horizon de réalisation : 2022 et au-delà

Le [Préavis n° 7/2021](#) intitulé « Préavis pour la présentation et la mise en place de nouveaux abris de bus TL » adopté par le Conseil communal le 4 mai 2021, présente un concept d'abribus et la gestion de leurs remplacements. Le Service UAE a dessiné un modèle en bois avec toiture végétalisée.

Le premier remplacement est prévu en 2021 à la Croix-Blanche dans le sens montant. Les arrêts Planches, Girarde, Lion d'Or (2x) seront réalisés à la suite. Les remplacements se feront selon l'état de dégradation des anciens abribus et selon les éventuels travaux de voirie.

Selon les emplacements, les abribus pourront être adaptés afin de servir de couverts à vélos.



Figures 36 : Coupes des abribus adaptables avec toiture végétalisable et maquette

MD8 Chemin des Croisettes
Faciliter le franchissement piéton
Réalisée

La construction d'un ascenseur en 2018 a permis d'améliorer le franchissement de la Route de Berne pour la mobilité douce.



Figure 37 : Ascenseur des Croisettes

MD9 Commune d'Épalinges
Remplacement et installation de parcs et abris à vélo
A venir, horizon de réalisation : 2022-2023

Il est envisagé de remplacer les anciens supports à vélo et d'installer un style particulier de parcs et abris à vélo afin de donner une identité et une cohérence au territoire communal. Les parcs à vélo qui permettent de fixer le cadre seront privilégiés et certains bénéficieront d'un abri. Les parkings à vélo font l'objet de la réponse au second postulat de ce rapport.



Figure 38 : Type de support envisagé (Noventis)

MD10 Commune d'Epalinges

Installation de pompes à vélo

A venir, horizon de réalisation : 2022



Les pompes à vélo permettent de favoriser et de rendre plus agréable la conduite cycliste. Il est donc envisagé d'installer des pompes à vélos, notamment aux Croisettes, à la Croix-Blanche et à Bois-Murat.

Figure 39 : Exemple d'une pompe à Renens

MD11 Commune d'Epalinges

Aménagement de bandes/pistes cyclables

A venir, horizon de réalisation : 2021-2026

Aménagements de bandes/pistes cyclables à des endroits stratégiques :

- Chemin du Vaugueny* : Le PDCMob de 2014 préconise le marquage d'une bande cyclable à la montée sur le Chemin du Vaugueny. Celle-ci n'était toutefois pas inscrite en tant que mesure à part entière, raison pour laquelle elle est expliquée ici. L'illustration ci-contre proposait un profil type pour ce tronçon. Une réflexion sera menée dans le cadre de la création de la ligne 44 et des nouveaux aménagements qui devront être mis en place. Il est toutefois prévu d'aménager des bandes cyclables dans les deux sens.

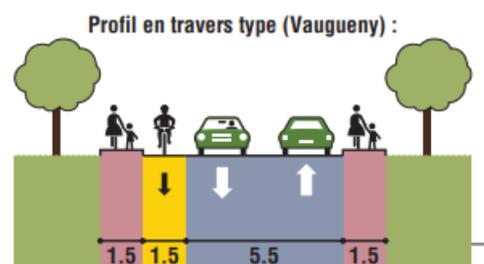


Figure 40 : Profil suggéré par le PDCMob 2014

- Chemin du Polny* : l'opportunité de créer une bande cyclable sera évaluée lors des études en lien avec la création de la ligne TL n°44.
- Chemin du Ruisseau-Martin : prolongement de la bande cyclable existante et marquage d'une bande cyclable dans l'autre sens, du village en direction de Praz-Buchilly.
- Route de Montblesson : marquage d'une bande cyclable dans le sens manquant, de Montblesson en direction de la rte de la Croix-Blanche.

-
- Pont de la Girarde : une piste cyclable sera créée dans le cadre des travaux de réfection du pont. Ces travaux sont inclus dans le préavis n°26/2019 (voir mesure AM9).
 - Route du Village : une bande cyclable sera marquée en sortie de la route de Berne jusqu'au carrefour dans le cadre des travaux de mise en séparatif des collecteurs communaux.
 - Route de Berne : voir mesure T11.
 - Chemin de Praz-Buchilly : une bande cyclable sera marquée à l'automne 2021 dans le sens de la montée (voir mesure MD2).
 - Grand-Chemin : voir mesure AM7.
 - Route de la Croix-Blanche : création d'une bande cyclable à la montée, de l'intersection de la Route de Montblesson au plat de la Croix-Blanche (à étudier : déplacer les places de parc en cas de manifestations du côté de la descente et suppression de la voie bus).
 - Chemins de la Girarde et de la Vulliettaz : création d'une bande cyclable à la montée.

Ces aménagements permettront de sécuriser davantage la pratique du vélo dans la commune. Ils créeront également un sentiment de rétrécissement de la chaussée pour les automobilistes et donc une réduction des vitesses sur ces secteurs.

*Vœu de M. Patrick Assal, conseil communal du 22 septembre 2020 :

M. Patrick Assal a formulé un vœu pour améliorer la sécurité des cyclistes qui remonte le chemin du Polny. Des réflexions sont en cours à ce sujet. Les aménagements précis seront étudiés dans le cadre du projet de la ligne TL n°44 dont la mise à l'enquête est prévue pour la fin de l'année 2021 afin de soumettre un préavis pour une demande de crédit de construction au Conseil communal au printemps 2022.



Commune d'Epalinges

Bandes/pistes cyclables

Situation actuelle et projets à l'horizon 2026

Juillet 2021

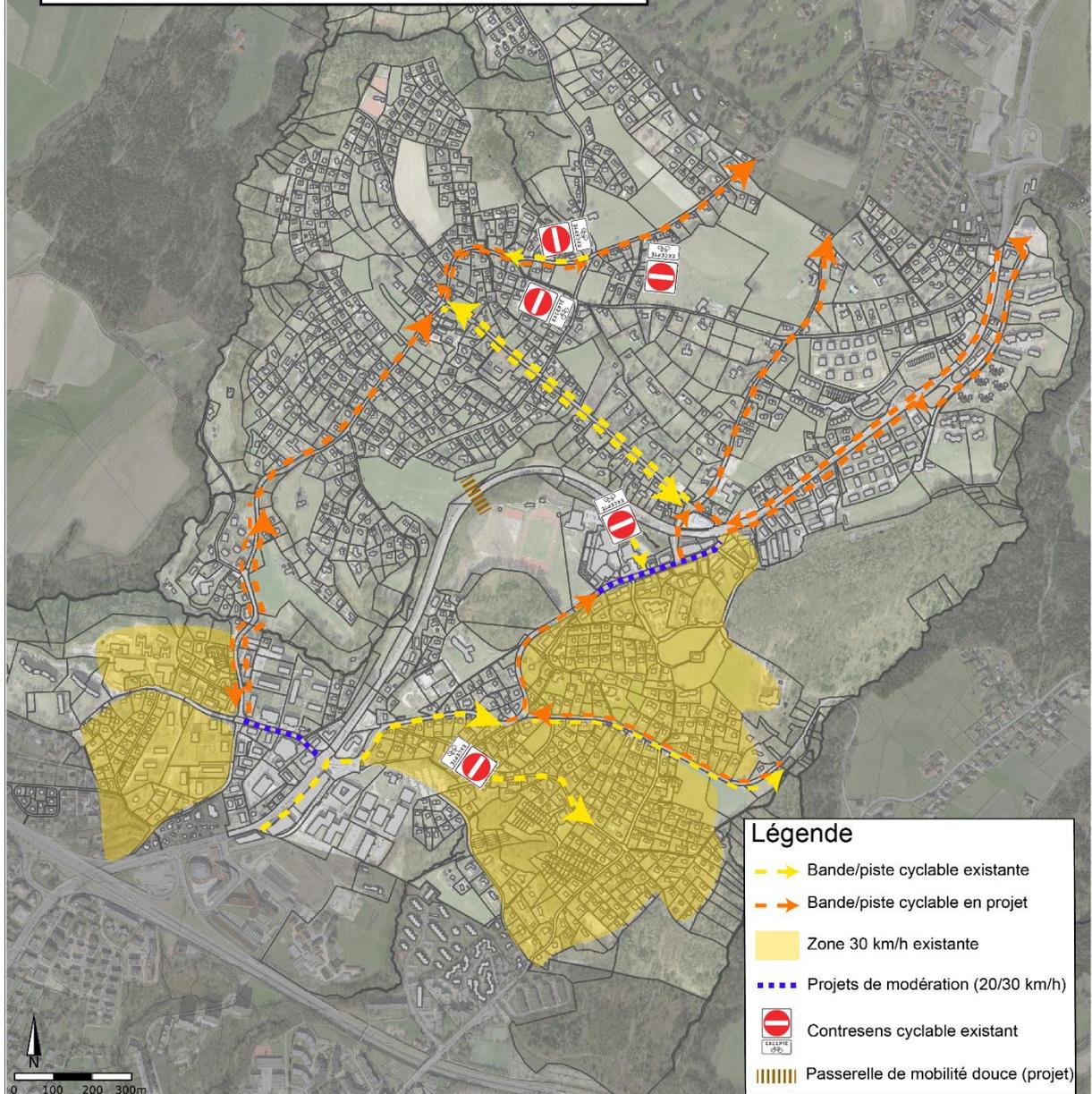


Figure 41 : Bandes/pistes cyclables, situation actuelle et projets à l'horizon 2026, juillet 2021

Contresens cyclables :

La carte ci-avant (figure 41) mentionne les contresens cyclables mis en place ces dernières années, il s'agit des chemins du Ruisseau-Martin, de la Butte, de la Côte, des Planches et la sortie du parking communal à la Croix-Blanche.

Certains chemins à sens unique ne permettent pas d'aménager des contresens cyclables pour des raisons de sécurité :

- Chemin de la Laiterie : l'étroitesse du chemin qui accueille le passage du bus TL n°46 et prochainement le n°44 ne permet pas de garantir la sécurité des usagers en cas de croisement
- Chemin des Roches : En cas de croisement, en présence d'un piéton sur la bande jaune, d'une voiture en descente et d'un vélo en montée, la sécurité ne peut pas être garantie. Une alternative par les chemins du Grand-Vennes et des Tuileries existe pour les cyclistes souhaitant remonter pour rejoindre le chemin des Croisettes et environs.

Ces réponses répondent au vœu de M. Schmidt formulé lors du Conseil communal du 12 novembre 2019.

MD12 Commune d'Epalinges/Biopôle

Installation d'une vélostation à Croisettes

A venir, horizon de réalisation : dès 2022

Une vélostation est un abri à vélos fermé avec accès sécurisé et sur abonnement. Cela permet d'éviter les vols et dégradations, surtout pour les stationnements de longue durée.

Bien qu'Epalinges ne dispose pas d'une gare ferroviaire, le terminus des Croisettes est un pôle multimodal qu'il s'agit de développer en prenant en compte les futures évolutions économiques, démographiques et de mobilité. En effet, l'installation d'une vélostation est pertinente aux interfaces de transport et dans les lieux fréquentés des centres-villes. Afin d'optimiser au mieux l'usage de cette vélostation, il est indispensable qu'elle soit visible et facilement accessible.

Le report modal du transport individuel motorisé (TIM) aux transports publics et à la mobilité douce a plusieurs avantages : amélioration de la qualité de l'air, réduction des émissions de gaz à effet de serre et encouragement à l'activité physique, notamment. La valorisation de la multimodalité active (TP, vélo, marche) permet de rendre plus attractifs les gares et terminus, de faciliter l'usage et la combinaison de ces modes de transports et de réduire le TIM en milieu péri-urbain et rural.

A Epalinges, le besoin de places de parc pour vélos, en considérant le développement à long terme, peut être estimé entre 20 et 50 places. Le coût net lié à l'exploitation de la vélostation qui, en référence aux données chiffrées moyennes des vélostations existantes, représenterait une charge nette de CHF 100.- par place et par année. En termes de coût d'exploitation, cela représenterait donc un montant de CHF 2'000.- à CHF 5'000.- par année. Il serait judicieux de prévoir des prises pour les vélos électriques. Des casiers et une pompe à vélo pourrait également être mis à disposition.

Dans l'optique d'avoir un contrôle accru des abonnements et des accès, la Commune d'Epalinges serait propriétaire de la vélostation et pourrait gérer elle-même les abonnements grâce à des badges

fonctionnant sur le même système de fonctionnement que les clés numériques de l'administration. Ainsi, les collaborateurs de la commune pourraient bénéficier d'un accès gratuit avec leur clé.

Considérant les divers travaux de voirie et chantiers prévus aux alentours du terminus M2 (parcelle 104, arrière-gare M2, ligne 44), il est difficile de déterminer une date d'installation et un emplacement fixe. Des réflexions seront toutefois menées afin d'évaluer l'opportunité de réaliser une vélostation en surface si un emplacement le permet, à l'image du Cycloparc à Ecublens. Il s'agit d'une vélostation avec partie ouverte et partie fermée et sécurisée, accessible avec un badge en souscrivant un abonnement.



Figures 42 : Vélostation « Cycloparc » pour 36 vélos, Ecublens

Selon les aménagements prévus concernant la nouvelle ligne 44, il reste une surface non négligeable à proximité du rond-point des Croisettes, d'environ 9x5m. La parcelle concernée appartient au Biopôle et est affectée dans les aires de dégagements dans le PAC Vennes (aménagements extérieurs possibles).

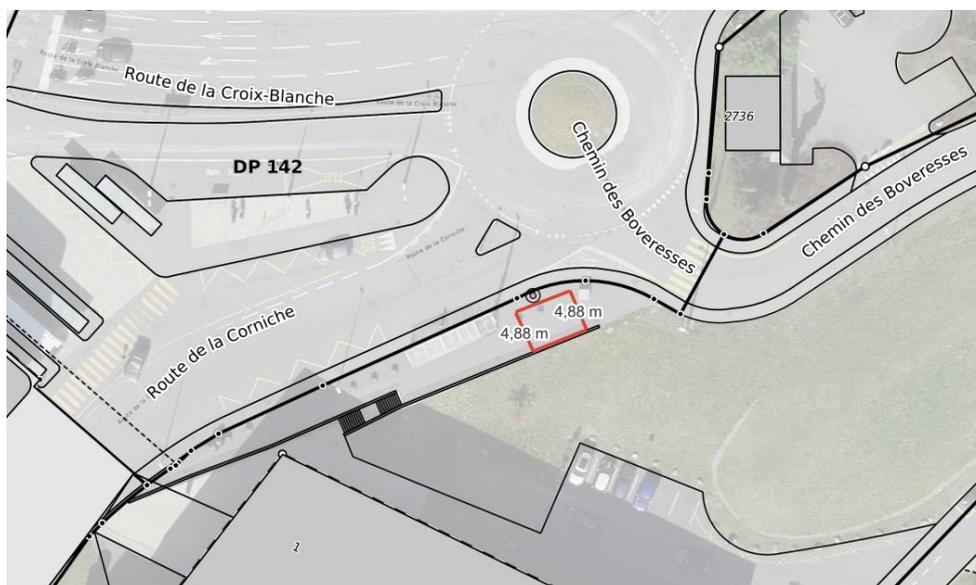


Figure 43 : Emplacement possible de la vélostation mobile

En alternative, il peut être envisagé d'installer une vélostation déplaçable, grâce à un camion-grue. Cette vélostation pourrait ainsi être déplacée lors des travaux. Un devis a été demandé à l'entreprise Kameleon-container qui propose des containers aménageables et modulables :

1 x Container type matériel double de 7m x 4.86 assemblés en openspace, équipés de :

- Porte d'accès avec un badge
- Sans fenêtre ni porte standard mais avec une porte métallique à barreaux (pourrait être personnalisé plus en détail avec par exemple des parois perforées, ou similaire)
- Sol en tôle résistant aux intempéries et aux autres atteintes mécaniques (vélo)
- Protection des parois intérieures et des coins contre les chocs (déjà suffisamment résistant d'origine)
- Pose de 12 arceaux à vélos (modèle standard)
- Electrifié (prise 32A) et lumières intérieures

Prix des 2 containers modifiés CHF 39'000.-/HT

Montage des containers CHF 1750.-/HT

Transport et pose à Epalinges CHF 1000.-/HT

Total pour 2 containers = CHF 41'750.-/HT

Ces coûts pourraient être plus élevés car l'entreprise n'est pour l'heure pas en mesure de chiffrer la fourniture et l'installation de 4 tours de charges avec casiers. Il faudrait étudier ce point plus en détail dans un avant-projet car l'entreprise doit contrôler que l'encombrement desdites tours de charge n'oblige pas à changer la dimension des containers et donc nécessite une étude de faisabilité.

2.2 Réponse au postulat de M. le Conseiller communal Richard Golay « Pour des parkings à vélos modernes et sûrs à Epalinges »

2.2.1 Objet du postulat

Le 22 septembre 2020, M. le Conseiller Communal Richard Golay déposait un postulat concernant des parkings à vélos modernes et sûrs à Epalinges. Ce postulat, dont la teneur est rappelée ci-dessous, a été pris en considération par le Conseil communal le 10 novembre 2020 et transmis à la Municipalité :

« Monsieur le Président, Messieurs les Municipaux, cher-e-s collègues,

La mobilité à vélo, avec ou sans moteur électrique, est un sujet d'actualité qui gagne toujours plus en importance dans notre société.

Plusieurs interventions ont été faites ici aux cours de ces dernières années de part et d'autre de l'échiquier politique. Notre collègue Marisa Dürst a en particulier déposé un postulat l'année passée concernant le Plon Mobilité 2014 de notre Commune. Il demande à dresser un inventaire des actions entreprises, de celles en cours et des mesures planifiées et à planifier. Il se focalisait sur les bandes et les pistes cyclables.

A travers le présent postulat intitulé "Pour des parkings à vélos modernes et sûrs à Epalinges", je souhaite ajouter la question des lieux et des types de stationnement. En effet, des développements importants ont été réalisés ces vingt dernières années dans la manière d'assurer un parking sûr et adéquat des bicyclettes.

Pour aider les communes à effectuer les bons choix parmi un ensemble de solutions, l'Office fédéral des routes a édité en 2008 un guide détaillé pour le stationnement des vélos comprenant des recommandations pour la planification, la réalisation et l'exploitation. Plus récemment et plus près de nous, la Commune de Lausanne a édité en 2017 une fiche-conseil très bien faite sur le même thème qui intègre les expériences acquises de ces dernières années en la matière. Elle présente de manière claire quelles sont les types d'installations les plus adéquates en fonction des lieux et des types d'usagers.

Ce postulat demande à notre Municipalité d'intégrer à sa réponse au postulat cité la question des lieux et des types de stationnement répondant au mieux au développement de la mobilité à vélo sur notre Commune. Il est demandé en particulier de réfléchir à la mise en place d'un parking sécurisé à la sortie de l'arrêt des Croisettes du M2 ainsi que des parkings modernes entre autres près des commerces des Croisettes et de la Croix-Blanche.

Cher-e-s collègues, je vous remercie de votre attention et vous invite à soutenir la transmission de ce postulat à la Municipalité. »

2.2.2 Développement

Des parkings à vélos *sûrs* signifient que les vélos puissent être cadencés par la roue et le cadre du cycle, que l'emplacement des parkings n'entre pas en concurrence immédiate avec les autres usages de l'espace public environnant, que les parkings soient couverts là où cela est pertinent et enfin que les accès aux parkings puissent être sécurisés, via un code ou une clé dans le cas d'un parking fermé, là où cela semble pertinent. Le PDCMob de 2014 préconise justement que toutes les zones de stationnement vélo soient équipées d'arceaux permettant d'accrocher le cadre des cycles. Le document suggère également que les places situées à proximité des arrêts de transports publics soient couvertes (stationnement longue durée), alors que pour le stationnement proche des services (courte durée), la couverture des places pourrait être réduite à 50%.

L'aspect *moderne* des parkings à vélo soulève plutôt une question de design et de durabilité quant à l'infrastructure. Plusieurs fournisseurs en Suisse proposent divers couverts pour les parcs à vélos. Dans le cadre du préavis n°7/2021, adopté par le Conseil communal en mai 2021, le modèle d'abribus présenté peut intégrer des vélos en adaptant sa typologie. Pour les abrivélos seulement, il est envisagé d'installer des couverts au design simple et épuré qui peuvent être déplacés le cas échéant en fonction des projets sur le domaine public communal.

Concernant le stationnement en tant que tel, plusieurs solutions existent. La **fiche-conseil de la Ville de Lausanne** mentionnée dans le postulat suggère divers supports selon l'emplacement, l'usage et le type d'installation. Ce document s'avère très utile pour la planification des abris de vélos. Il propose deux tableaux explicitant le type d'installation et le type de support le plus approprié à la situation.

Figure 44 :
Types d'installation
(Ville de Lausanne)

1 Définir l'utilisation générale		2 Identifier les usagers et la durée de stationnement		3 Choisir le type d'installation le plus adéquat		
Utilisation	Usagers	Durée de stationnement	Non couvert, à l'extérieur	Couvert, à l'extérieur	Locaux fermés	
Logement	Habitants	⓪ ⓪ ⓪	✗	✓	✓	
		⓪	✓	✓	✗	
	Visiteurs	⓪	✓	✓	✗	
Services, commerces, industries, restaurants	Clientèle	⓪ ⓪ ⓪	✓	✓	✗	
	Personnel	⓪ ⓪ ⓪	✗	✓	✓	
Gares, arrêts TP, P+R	Passagers	⓪ ⓪ ⓪	✗	✓	✓	
	Personnel	⓪ ⓪ ⓪	✗	✓	✓	
Enseignements	Élèves	⓪ ⓪ ⓪	✗	✓	✗	
	Étudiants	⓪ ⓪ ⓪	✗	✓	✓	
	Enseignants	⓪ ⓪ ⓪	✗	✓	✓	
Loisirs, sports et culture	Clientèle	⓪	✓	✓	✗	
	Personnel	⓪ ⓪ ⓪	✗	✓	✓	

⓪ Courte durée (< 4h) ⓪ ⓪ ⓪ Longue durée (> 4h) ✓ Approprié ✗ Inapproprié

Type d'installation	Système de support		
	Arceaux	Glissière (ou râtelier) avec support	Etrier de roue avant avec support
Non couvert, à l'extérieur	✓	(✓)	(✓)
Couvert, à l'extérieur	✓	(✓)	(✓)
Locaux fermés	(✓)	✓	✓

✓ Approprié (✓) Acceptable ✗ Inapproprié

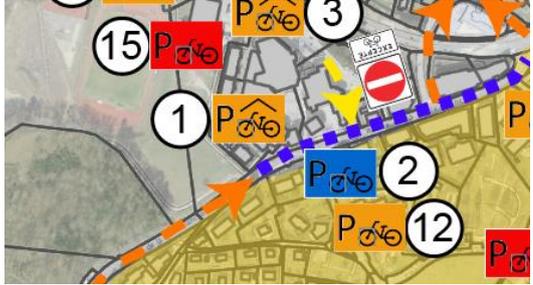
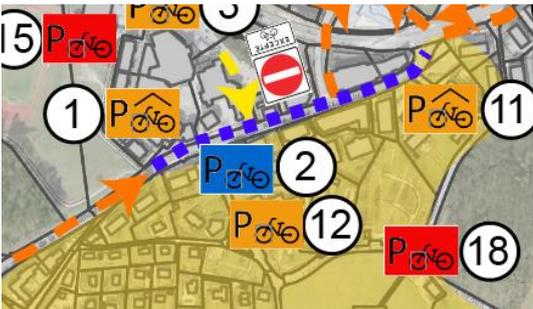
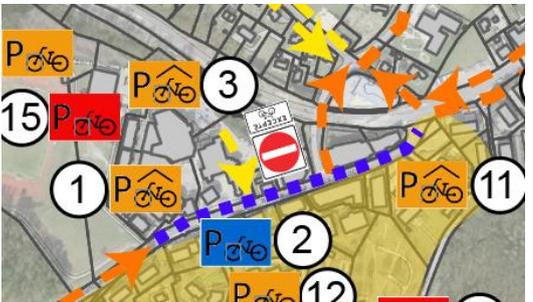
Figure 45 : Types de support (Ville de Lausanne)



Figure 46 : Types de supports non appropriés (Ville de Lausanne)

Pour débiter cette réflexion sur les parkings à vélos, un recensement des parkings existants a été effectué. Une carte de synthèse est également présente à la suite du recensement.

Recensement des places et abrivélos existants en septembre 2021 et mesures envisagées et mises en discussion avec la future commission de la mobilité :

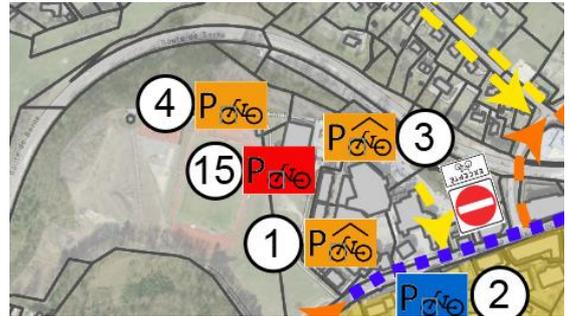
N°1 Plat de la Croix-Blanche	
Photo	Situation
Secteur Croix-Blanche	 
<u>Etat actuel</u>	<u>Mesures envisagées</u>
<ul style="list-style-type: none"> - Support pour roue avant uniquement - 20 places - Non couvert - Espace annexe pour véhicules à deux roues motorisés 	<ul style="list-style-type: none"> - 10 arceaux pour roue et cadre - 20 places - Création d'un couvert - Maintien des places pour véhicules deux-roues motorisés
N°2 Devant la Maison de Commune	
Photo	Situation
Secteur Croix-Blanche	 
<u>Etat actuel</u>	<u>Mesures envisagées</u>
<ul style="list-style-type: none"> - Support pour roue et cadre - 3 arceaux - Non couvert 	<ul style="list-style-type: none"> - Aucune, situation satisfaisante
N°3 Centre sportif Croix-Blanche	
Photo	Situation
Secteur Croix-Blanche	 
<u>Etat actuel</u>	<u>Mesures envisagées</u>
<ul style="list-style-type: none"> - Support pour roue avant uniquement - 10 places - Couvert par la structure du bâtiment (pas de couvert installé) 	<ul style="list-style-type: none"> - 3 arceaux pour roue et cadre - 6 places

N°4 Terrain de sport Croix-Blanche

Photo

Situation

Secteur Croix-Blanche



Etat actuel

- Support pour roue uniquement
- 5 places
- Non couvert

Mesures envisagées

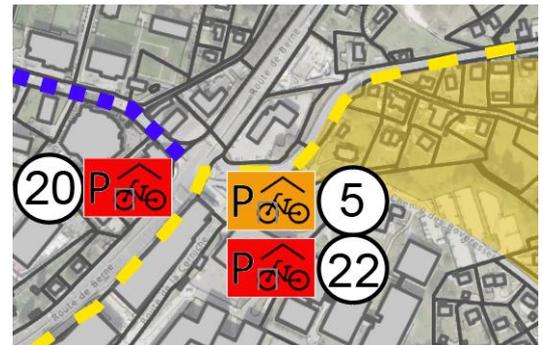
- 5 arceaux pour roue et cadre
- 10 places
- Non couvert

N°5 Station TP Croisettes/Biopôle

Photo

Situation

Secteur Croisettes



Etat actuel

- Support pour roue avant uniquement
- 25 places
- Couvert

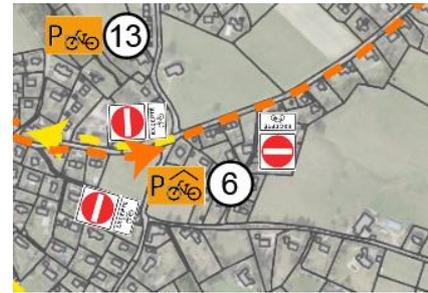
Mesures envisagées

- 10-15 arceaux pour roue et cadre
- 20-30 places
- Couvert
- Etudier la possibilité d'installer des casiers en lien avec le m2
- Etudier la possibilité de créer les nouvelles places de stationnement en lien avec le nouvel abribus pour la ligne 44

N°6 Arrêt TP Ballègue
Photo

Situation

Secteur Ballègue



Etat actuel

- Support pour roue avant uniquement
- 10 places
- Couvert
- A proximité immédiate de l'arrêt de bus Ballègue (couvert)

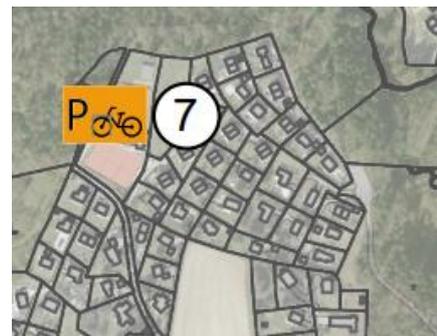
Mesures envisagées

- Remplacement de l'abribus et donc de l'abrivélo dans le cadre de la création de la ligne 44
- 5 arceaux pour roue et cadre
- 10 places

N°7 Tennis club du Chaugand
Photo

Situation

Secteur Chaugand



Etat actuel

- Support pour roue avant uniquement
- 10 places (2x5 places)
- Non couvert

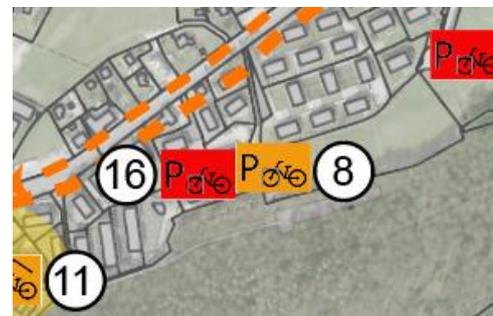
Mesures envisagées

- 8 arceaux pour roue et cadre
- 16 places
- Non couvert

N°8 Terrain de sport Bois-de-la-Chapelle
Photo

Situation

Secteur Bois-de-la-Chapelle



Etat actuel

- Support pour roue uniquement
- 5 places
- Non couvert

Mesures envisagées

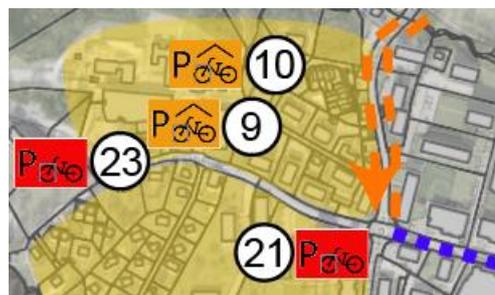
- 5 arceaux pour roue et cadre
- 10 places
- Non couvert

N°9 Collège de Bois-Murat

Photo

Situation

Secteur Bois-Murat



Etat actuel

- Support pour roue avant uniquement
- 10 places
- Non couvert

Mesures envisagées

- 60 places vélos
- 20 places trottinettes
- Couvert devant la piscine

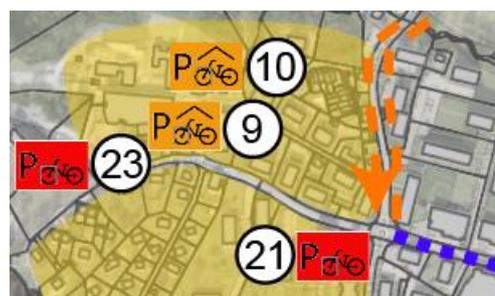
Selon planification du chantier de Bois-Murat
En discussion avec la Direction des Ecoles

N°10 Collège de Bois-Murat 2

Photo

Situation

Secteur Bois-Murat



Etat actuel

- Support pour roue avant uniquement
- 10 places
- Non couvert

Mesures envisagées

- 60 places vélos
- 20 places trottinettes
- Couvert devant la piscine

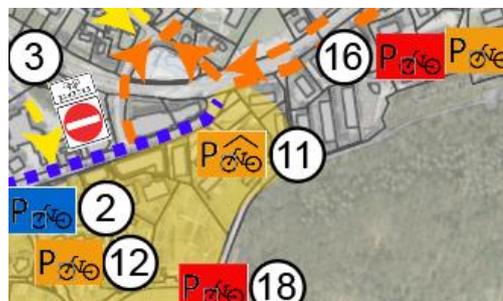
Selon planification du chantier de Bois-Murat
En discussion avec la Direction des Ecoles

N°11 Collège de la Croix-Blanche

Photo

Situation

Secteur Croix-Blanche



Etat actuel

- Support pour roue avant uniquement
- 20 places (10 roues – 10 cadres)
- Couvert

Mesures envisagées

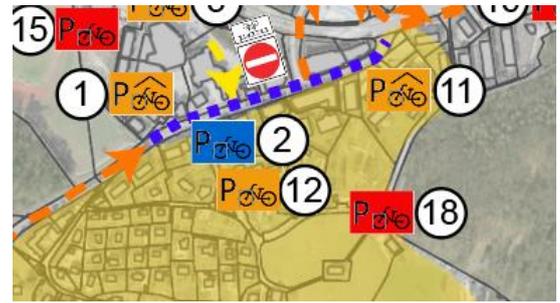
- 8 arceaux pour roue et cadre
- 16 places
- Conservation du couvert

N°12 Collège de l'Ofréquaz

Photo

Situation

Secteur Croix-Blanche



Etat actuel

- Support pour roue avant uniquement
- 20 places
- Non couvert

Mesures envisagées

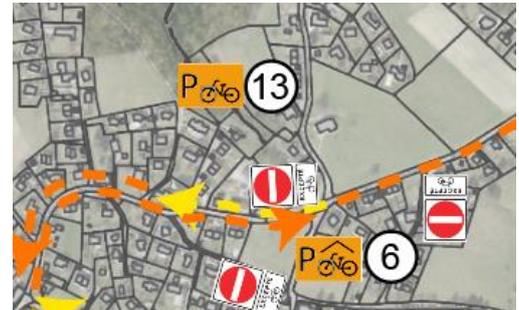
- 5 arceaux pour roue et cadre
- 10 places
- Arceaux à trottinettes

N°13 Pavillon scolaire du Chaugand

Photo

Situation

Secteur Chaugand



Etat actuel

- Support pour roue avant uniquement
- 10 places
- Non couvert

Mesures envisagées

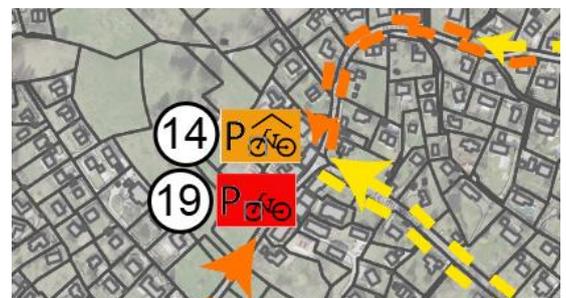
- 3 arceaux pour roue et cadre
- 6 places

N°14 Collège du Village

Photo

Situation

Secteur Village



Etat actuel

- Support pour roue avant uniquement
- 15 places
- Couvert (H= environ 1,4 – 1,5 m)

Mesures envisagées

- 5 arceaux pour roue et cadre
- 10 places

N°15

Centre sportif de la Croix-Blanche

Photo

Situation

Secteur Croix-Blanche



Etat actuel

- Aucun

Mesures envisagées

- 4 arceaux pour roue et cadre
- 8 places

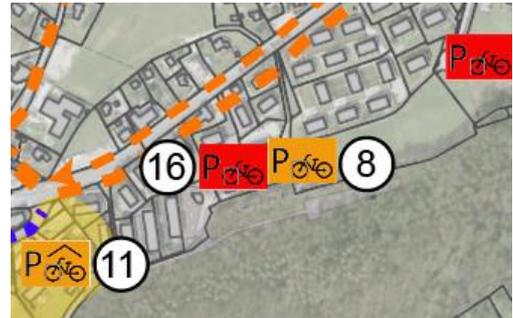
N°16

Bâtiment de la Voirie

Photo

Situation

Secteur Bois-de-la-Chapelle



Etat actuel

- Aucun

Mesures envisagées

- 3 arceaux pour roue et cadre
- 6 places
- Couvert par le bâtiment

A préciser dans le cadre du projet de réaménagement du bâtiment de la voirie

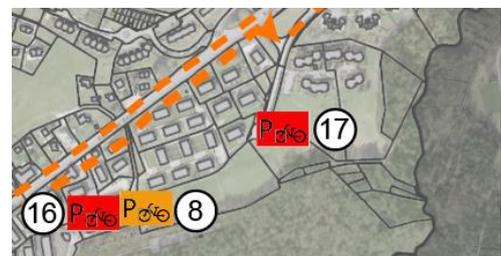
N°17

Pavillon scolaire du Grand-Chemin

Photo

Situation

Secteur Grand-Chemin



Etat actuel

- Aucun

Mesures envisagées

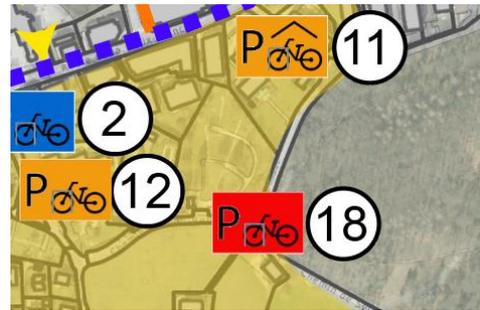
- 3 arceaux pour roue et cadre
- 6 places

N°18 Maison de Paroisse/Cimetière/Eglise

Photo

Situation

Secteur Eglise



Etat actuel

- Aucun

Mesures envisagées

- 5 arceaux pour roue et cadre
- 10 places

N°19 Village (Unité d'accueil)

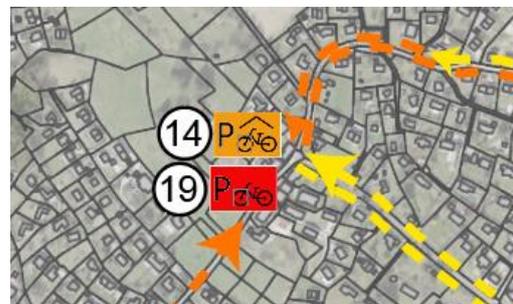
Photo

Situation

Secteur Village



Image - place villageoise



Etat actuel

- Aucun

Mesures envisagées

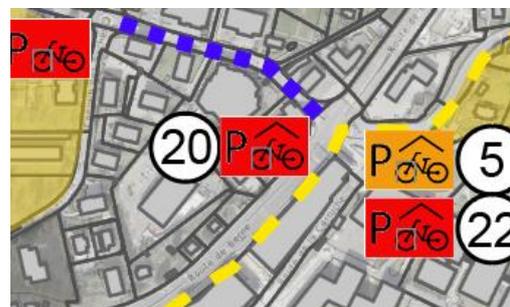
- 5 arceaux pour roue et cadre
- 10 places
- Espace pour dépose (vélo-cargo) à étudier (UAPE)

N°20 Parc des Croisettes

Photo

Situation

Secteur Croisettes



Etat actuel

- Aucun

Mesures envisagées

- 10 arceaux pour roue et cadre
- 20 places
- Couvert

Accès public à vérifier

N°21 Parc des Tuileries

Photo

Situation

Secteur Bois-Murat



Etat actuel

- Aucun

Mesures envisagées

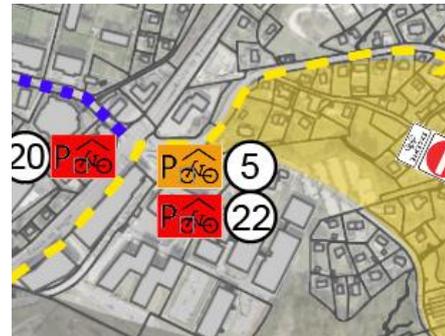
- 2 arceaux pour roue et cadre
- 4 places

N°22 Terminus M2 – Vélostation (MD13)

Photo

Situation

Secteur Croisettes



Etat actuel

- Aucun

Mesures envisagées

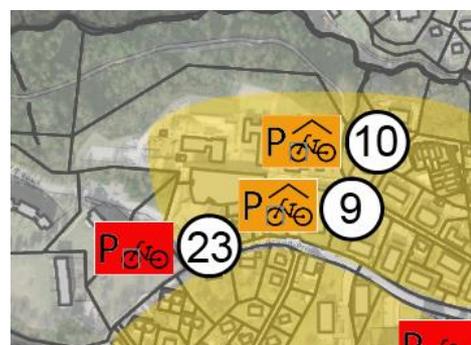
- Vélostation sécurisée
- 50 places

N°23 Arrêt de bus TL n°44/45/46 – Bois-Murat

Photo

Situation

Secteur Collège Bois-Murat



Etat actuel

- Aucun

Mesures envisagées

- 10 arceaux pour roues et cadre
- 20 places

A étudier selon chantier de Bois-Murat et la Direction des écoles

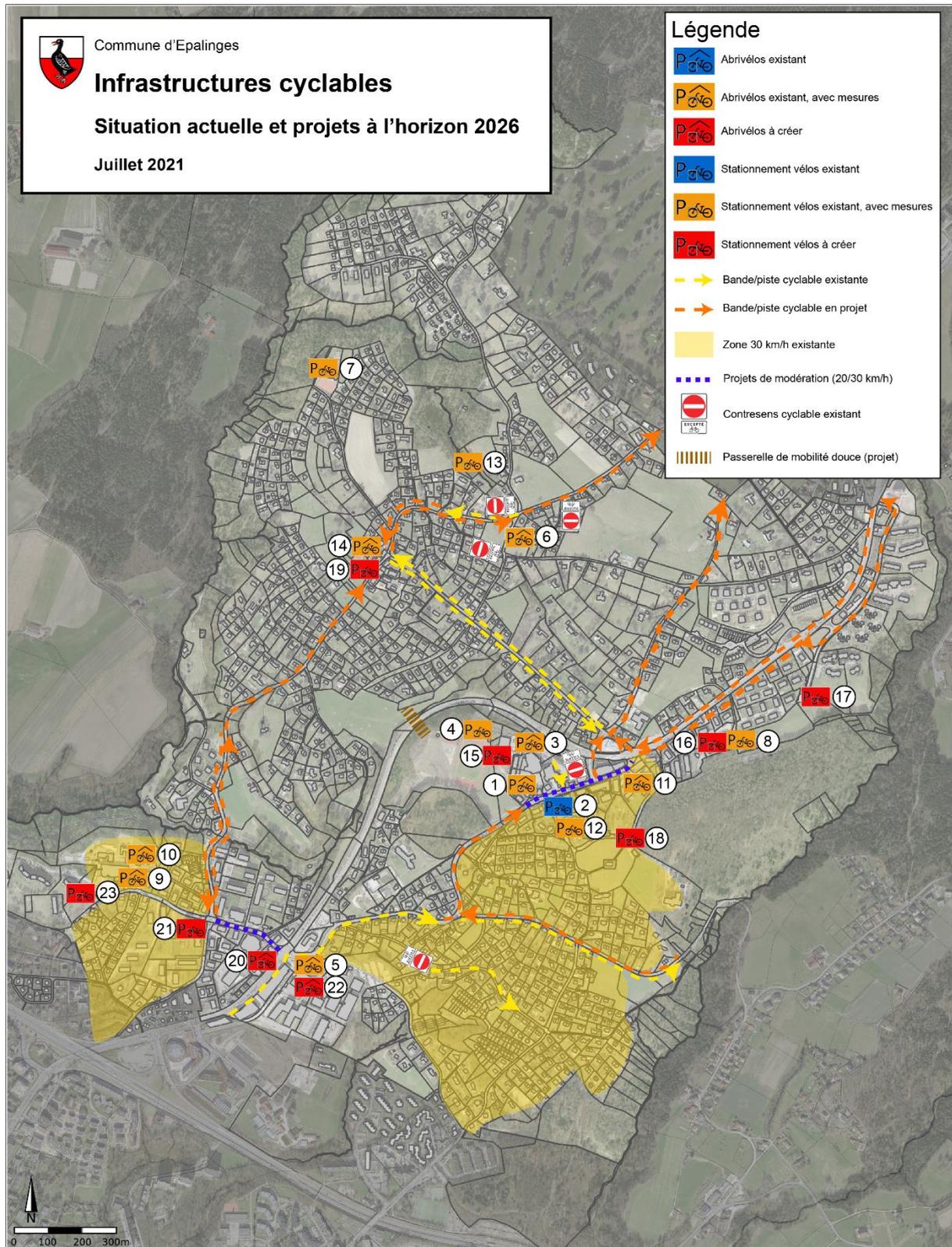
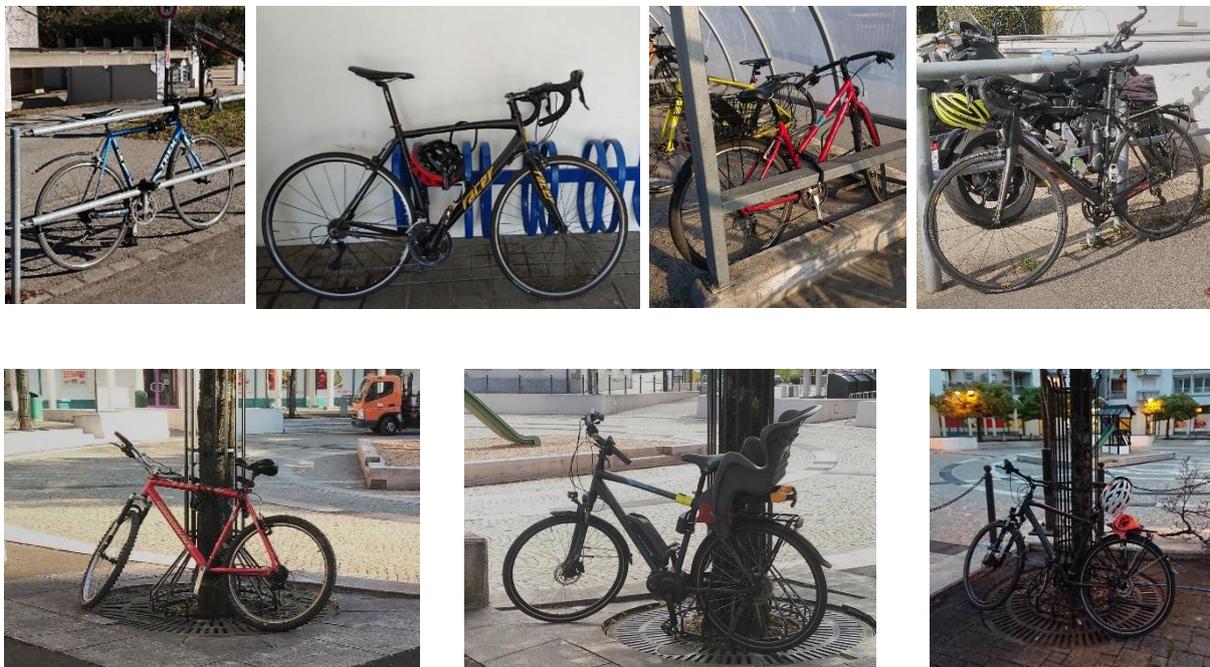


Figure 47 : Infrastructures cyclables, situation actuelle et projets à l'horizon 2026, juillet 2021

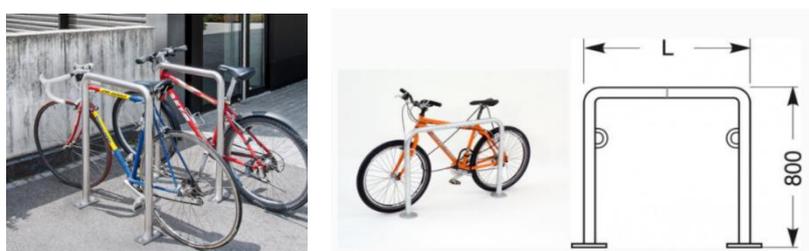
Le recensement effectué permet de remarquer que toutes les installations, exceptée celle devant la Maison de Commune, ont des supports qui ne permettent pas de cadenasser la roue et le cadre du vélo. Ce genre d'installation est déconseillé, car cela ne permet pas une fixation adéquate des vélos, facilitant ainsi les dégradations et les vols. D'ailleurs, il a été remarqué que certains cyclistes cadennaient leur vélo différemment ou à d'autres supports afin de sécuriser le vélo. Voici quelques exemples en photo ci-dessous :



Figures 48 : Les supports non adaptés laissent place à d'autres types de « solutions » pour sécuriser les vélos

Ce constat est également relayé par le site www.bikeable.ch qui permet aux usagers de recenser les bonnes ou moins bonnes infrastructures cyclistes. Trois figurent sur le territoire palinzard. Les arceaux devant la Maison de commune sont salués, tandis que le parc à vélo des Croisettes et celui de la Croix-Blanche sont décriés pour les raisons ci-dessus.

Concernant les supports à vélos, nous suggérons des arceaux simples, tels que proposés dans la fiche-conseils de la Ville de Lausanne. La simplicité permet de réduire les coûts et le design favorise leur utilisation et un sentiment de confiance. Les arceaux en forme de U inversé permettent d'accrocher le cadre et la roue du vélo afin de limiter les dégradations ou les vols. D'un design indémodable, ils s'intègrent aisément dans n'importe quel environnement. La fiche-conseils de la Ville de Lausanne indique que le coût moyen oscille entre CHF 250.- et CHF 300.- par arceau (matériel et installation compris) pour une place non couverte.



Figures 49 : Type d'arceaux envisagés

3 Aspects financiers

Sur la base du travail effectué, la Municipalité sollicite un crédit-cadre pour la législature 2021-2026 afin de pouvoir concrétiser les mesures précitées et ainsi améliorer fortement les infrastructures cyclables sur le territoire communal.

Afin de se doter d'une vision globale des projets et de leur coût estimé durant cette période, un tableau du planning des réalisations envisagées a été créé. Ce tableau est joint en annexe au présent rapport.

Budget arceaux

Le budget pour les arceaux comprend les remplacements et nouvelles installations. Les coûts mentionnés ci-après ne contiennent toutefois pas les arceaux pour les couverts mentionnés ci-dessous (n°1, 5, 6, 9, 10 et 20) car ils sont prévus dans les différents préavis relatifs à ces aménagements ou dans le cadre de la demande pour la création des couverts (n°1 et n°20). Ainsi, **79 arceaux sont à remplacer et à créer**. Selon le coût annoncé dans la fiche-conseils de la Ville de Lausanne (CHF 300.- par unité), cela représenterait donc un budget d'environ CHF 25'000.-- pour la mise en place de tous les arceaux explicités plus haut (matériel et installation compris).

Nombre d'arceaux	Prix à l'unité (matériel et installations compris)	Coûts estimés
79 à remplacer et à créer	CHF 300.--	CHF 23'700.— Arrondi à CHF 25'000.--

Budget couverts à vélos

Numéro et emplacement	Coûts estimés (y compris arceaux et installation)
1 : Croix-Blanche : création d'un couvert 15x2m Matériau à déterminer	CHF 35'000.--
5 : Croisettes : création d'un couvert, intégré au futur abribus de la ligne 44	Sera inclus dans le préavis relatif à la ligne TL n°44
6 : Arrêt TP Ballègue	Sera inclus dans le préavis relatif à la ligne TL n°44
9-10 : Collège de Bois-Murat : création de couverts	Prévus dans le cadre des travaux en cours
20 : Parc des Croisettes : création d'un couvert 15x2m Matériau à déterminer	CHF 35'000.--
22 : Terminus m2 – Vélostation	CHF 70'000.-
Total : 2 couverts + 1 vélostation	CHF 140'000.--

Budget bandes cyclables (les chemins non mentionnés ont un budget prévu dans d'autres préavis)

Emplacement	Prix : CHF 7.— par m linéaire	Coûts estimés
Route de Montblesson	660 m * 7	CHF 4620.--
Chemin du Vaugueny	280m* 2 * 7	CHF 3920.--

Chemin du Polny	1000 m * 7	CHF 7000.--
Chemin du Ruisseau-Martin	250m + 450m * 7	CHF 4900.--
Chemin de la Girarde	500m * 7	CHF 3500.--
Chemin de la Vulliettaz	280m * 7	CHF 1960.--
Route de la Croix-Blanche	400m * 7	CHF 2800.--
Total	4100m * 7	CHF 28'700.-- Arrondi à CHF 30'000.--

A ces 3 éléments s'ajoute la volonté de développer les stations de partage de véhicules :

	Coût annuel	Coût 2022-2026
Publibike	CHF 15'000.— (parrainage des stations)	CHF 75'000.--
Mobility	CHF 12'000.--	CHF 60'000.--
Carvelo2go	CHF 7'000.--	CHF 35'000.--
Total	CHF 34'000.--	CHF 170'000.--

Pompes à vélos :

Renseignement pris auprès des villes de Lausanne et de Renens, le prix par pompe s'élève à 1500 euros, pose comprise. Un montant de CHF 10'000.-- est demandé afin de permettre d'installer environ cinq pompes à vélos sur le territoire communal.

Récapitulatif

Arceaux	CHF 25'000.--
Deux couverts à vélos	CHF 70'000.--
Vélostation	CHF 70'000
Bandes cyclables	CHF 30'000.--
Stations de partage de véhicules	CHF 170'000.--
Pompes à vélos	CHF 10'000.--
Divers et imprévus, (≈10%)	CHF 40'000.--
Total	CHF 415'000.--

4 Création de la Commission consultative de la mobilité

La mobilité est un enjeu important et est le sujet de nombreuses initiatives émanant du Conseil communal. Il est désormais nécessaire de se saisir de cette problématique et d'y consacrer davantage de temps, d'énergie et d'argent.

Ce rapport permet d'avoir une vue globale des aspects de mobilité sur le territoire communal et la demande de crédit-cadre devrait permettre la réalisation des mesures envisagées dans le temps imparti. Afin de concrétiser au mieux cet engagement envers une mobilité durable, la Municipalité propose de créer la Commission consultative de la mobilité.

La Commission consultative de mobilité doit permettre l'établissement d'une stratégie de mobilité cohérente, axée sur le long terme et sur la sécurité et le bien-être des habitants.

Elle est chargée :

- de proposer à la Municipalité l'utilisation du crédit-cadre alloué à la mobilité ;

-
- de définir la stratégie de mobilité, d'examiner les possibilités d'encouragement aux mobilités actives, de proposer des actions de sensibilisation ;
 - d'en juger la pertinence et la cohérence par rapport au développement urbanistique, aux aspects techniques et de voirie, à la sécurité et à la durabilité ;
 - d'assurer la continuité de la stratégie de mobilité au fil des législatures.

La commission, présidée par le représentant de la Municipalité en charge du dicastère de la mobilité, est constituée de :

- deux ou trois membres de la Municipalité ;
- de trois conseillers communaux désignés par le Conseil ;
- le chef de service de l'urbanisme ;
- le chef de la police administrative ;
- le chef de service travaux et environnement ;
- le collaborateur urbaniste-géographe ;
- le collaborateur travaux/routes ;
- la déléguée à la durabilité et à la mobilité.

Le fonctionnement de la Commission ainsi que les autres aspects y relatifs sont détaillés dans le règlement de la commission, en annexe du présent rapport.

5 Aspects du développement durable

Dimension économique

La mise en place d'aménagements et d'installations de mobilité douce représente évidemment un coût. Toutefois, cette orientation est désormais reconnue comme indispensable, et intégrer dès aujourd'hui ces considérations permettra de faire des économies à l'avenir. Certains projets représentent d'ailleurs parfois un coût relativement faible, tels que des signalisations au sol ou la communication autour des projets réalisés par la Commune. Enfin, encourager la mobilité douce permet de favoriser la santé de la population, et ainsi de réduire les coûts de santé publique.

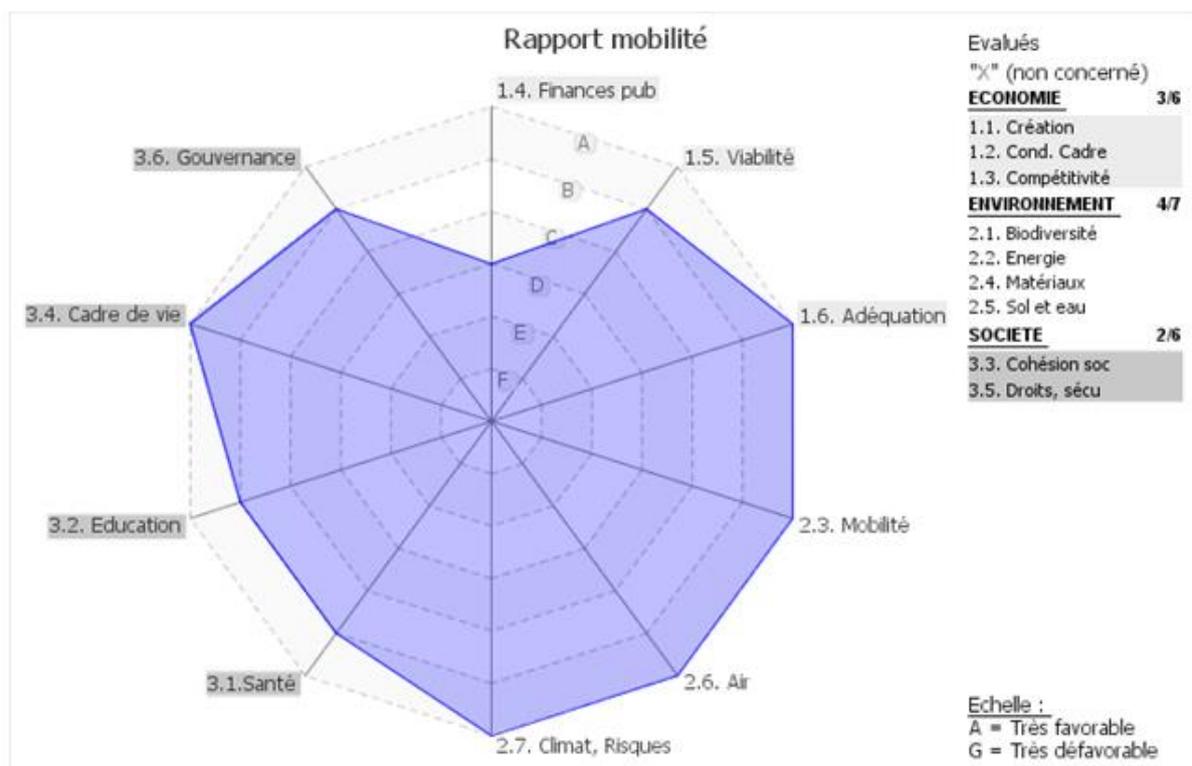
Dimension sociale

Les aménagements pour la mobilité cycliste permettent d'améliorer le cadre de vie des habitants et la qualité de l'espace public. Ils favorisent également l'échange et la rencontre sur le domaine public et permettent d'améliorer la cohabitation avec les autres modes de transport. Les infrastructures et aménagements dédiés aux vélos font partie intégrante de la thématique de l'aménagement du territoire qui s'oriente justement vers plus de partage et de convivialité dans l'environnement urbain. Il s'agit également d'une activité sportive ou de loisirs propice à la santé.

Dimension environnementale

Dans un contexte de transition énergétique où les émissions de polluants générés par les véhicules à essence se doivent d'être fortement réduites, l'amélioration de la praticabilité de la mobilité douce permet de favoriser un report modal, réduisant ainsi les impacts négatifs à l'échelle locale, par exemple par une amélioration de la qualité de l'air.

Évaluation de chaque critère



Échelle de notation

A	Très favorable
B	Favorable
C	Favorable avec quelques réserves
D	Moyen
E	Défavorable avec quelques points favorables
F	Défavorable
G	Très défavorable
X	Pas concerné

6 Conclusion

Au vu de ce qui précède, la Municipalité demande au Conseil communal de bien vouloir prendre la décision suivante :

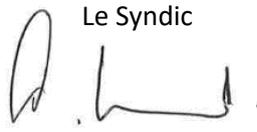
LE CONSEIL COMMUNAL D'EPALINGES

- vu le rapport-préavis n°22/2021 de la Municipalité du 30.08.2021 ;
- entendu le rapport de la Commission nommée pour examiner ce dossier, incluant les conclusions du rapport de la Commission des finances ;
- considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour ;

décide

1. D'approuver la réponse au postulat de Mme Marisa Dürst, Conseillère communale ;
2. D'approuver la réponse au postulat de M. Richard Golay, Conseiller communal ;
3. D'octroyer à la Municipalité un crédit de construction d'un montant de CHF 415'000.—TTC (quatre cent quinze mille francs) destiné à la mise en œuvre des mesures de mobilité douce prévues pour la législature 2021-2026 ;
4. D'autoriser la Municipalité à prélever la somme nécessaire sur les liquidités courantes ou alors, si ces dernières n'étaient pas suffisantes, à recourir à l'emprunt aux meilleures conditions auprès d'un établissement financier et dans le cadre du plafond d'endettement;
5. D'autoriser la Municipalité à porter cette dépense à l'actif du bilan, son amortissement intervenant selon la législation en vigueur ;
6. De prendre acte de la création de la Commission consultative de la mobilité.

Au nom de la Municipalité

Le Syndic

Alain Monod



La Secrétaire municipale a.i.

Sylvie Guggenheim

Annexes :

- Fiche conseil de la Ville de Lausanne
- Tableau du planning des mesures prévues pour la législature 2021-2026
- Règlement de la Commission consultative de la mobilité

Places de stationnement vélos

Conseils pour une réalisation adaptée aux besoins

Introduction

Les nouvelles constructions doivent être équipées de stationnement pour les vélos selon l'annexe du règlement du Plan général d'affectation (PGA) de 2006. [1] La présente fiche-conseils a pour but d'aider les propriétaires, maîtres d'ouvrage et maîtres d'œuvre à équiper les nouvelles constructions de stationnement vélos répondant aux besoins des cyclistes.

Des installations inadaptées risquent de rester vides et de donner une impression d'inutilité. Des vélos stationnés à des endroits inadéquats encombrant l'espace et peuvent être gênants pour les autres usagers, particulièrement les personnes à mobilité réduite. L'absence d'une solution de stationnement appropriée peut amener certaines personnes à renoncer à l'utilisation du vélo.

Définition du besoin

En fonction des besoins, le type d'installation doit être adapté à l'aide du tableau [tab.1]:

- définir l'utilisation générale du bâtiment;
- identifier les usagers et la durée du stationnement;
- choisir le type d'installation le plus adéquat.

Définition de l'emplacement

Les places de stationnement vélos doivent être placées le plus proche possible du lieu de destination finale. La distance acceptable ne devrait pas excéder 30 m pour un stationnement de courte durée et 100 m pour celui de longue durée. L'idéal est de placer l'aménagement de stationnement entre la voie d'accès et l'entrée. [2]

Les petits aménagements de stationnement décentralisés raccourcissent les distances à pied jusqu'aux destinations. Ils seront donc, en règle générale, préférés aux grands aménagements groupés. [2] Les exigences pour une bonne accessibilité d'un stationnement vélos sont les suivantes [3]:

- entrées et sorties pratiques et possibles sans conflit avec les autres usagers de la route;
- visibilité des accès pour tous les usagers de la route;
- abaissement des bordures et des bords de trottoirs pour tourner sans danger;
- signalisation des grandes installations;
- accès sans obstacle de plain-pied ou par une rampe douce.

[tab.1] Détermination du type d'installation le plus approprié (basé sur [3] et [4])

1 Définir l'utilisation générale	2 Identifier les usagers et la durée de stationnement		3 Choisir le type d'installation le plus adéquat		
			Non couvert, à l'extérieur 	Couvert, à l'extérieur 	Locaux fermés 
Utilisation	Usagers	Durée de stationnement			
Logement	Habitants	⌚ ⌚ ⌚	✗	✓	✓
		⌚	✓	✓	✗
	Visiteurs	⌚	✓	✓	✗
Services, commerces, industries, restaurants	Clientèle	⌚ ⌚ ⌚	✓	✓	✗
	Personnel	⌚ ⌚ ⌚	✗	✓	✓
Gares, arrêts TP, P+R	Passagers	⌚ ⌚ ⌚	✗	✓	✓
	Personnel	⌚ ⌚ ⌚	✗	✓	✓
Enseignements	Élèves	⌚ ⌚ ⌚	✗	✓	✗
	Étudiants	⌚ ⌚ ⌚	✗	✓	✓
	Enseignants	⌚ ⌚ ⌚	✗	✓	✓
Loisirs, sports et culture	Clientèle	⌚	✓	✓	✗
	Personnel	⌚ ⌚ ⌚	✗	✓	✓

⌚ Courte durée (< 4h)

⌚ ⌚ ⌚ Longue durée (> 4h)

✓ Approprié

✗ Inapproprié

Choix de l'équipement

Toutes les places de stationnement vélos devraient être équipées d'un support permettant de maintenir le cadre du vélo et d'attacher au moyen d'un cadenas le cadre et la roue avant. Le choix du type de support est primordial: un équipement inadapté ne sera que peu, voire pas du tout, utilisé par les cyclistes.

Coût

Le coût moyen oscille entre CHF 250.– et CHF 300.– la place (matériel et installation compris) pour une place non couverte.

A éviter

Les systèmes de fixation avec un étrier pour la roue avant sans support pour le cadre et ceux maintenant le vélo par le guidon doivent impérativement être évités car il existe des risques de chute et d'endommagement du vélo. Les systèmes permettant de suspendre les vélos sont à proscrire car ils ne permettent généralement pas d'attacher le cadre à un point fixe et sont difficiles à utiliser pour une partie de la population (d'autant plus dans le cas d'un vélo électrique).

Dispositions

D'une manière générale, tous les systèmes permettent de stationner un vélo environ tous les 50 cm. Dans la pratique, les aménagements avec des espaces trop réduits ne sont pas complètement exploités parce que les manœuvres de stationnement peuvent endommager les câbles [4].

Dans le cas d'un couvert extérieur ou d'un local fermé, un éclairage commandé par un détecteur de mouvement doit être prévu.

[tab. 2] Détermination du système de support le plus approprié à chaque type d'installation

		Système de support		
		Arceaux	Glissière (ou râtelier) avec support	Etrier de roue avant avec support
Type d'installation	Non couvert, à l'extérieur			
	Couvert, à l'extérieur			
	Locaux fermés			

 Approprié
  Acceptable
  Inapproprié



[fig.1] Arceaux vélos couverts, station m2 Délices | © Ville de Lausanne



[fig. 2] Râtelier à vélos avec support pour cadre, place de la Riponne | © Ville de Lausanne



Documents de référence

- [1] RPGA annexe 1
- [2] Norme VSS – SN 640 065
- [3] OFROU – Stationnement des vélos
- [4] Norme VSS – SN 640 066



Règlement de la Commission consultative de la mobilité

Art. 1 – Objet

La Municipalité désigne, au début de chaque législature, une Commission consultative de la mobilité composée au minimum de 10 membres dont le mandat est renouvelable.

Art.2 – Définition, objectifs et champs d'application

La Commission consultative de Mobilité doit permettre l'établissement d'une stratégie de mobilité cohérente, axée sur le long terme et sur la sécurité et le bien-être des habitants.

Elle est chargée :

- de proposer à la Municipalité l'utilisation du crédit-cadre alloué à la mobilité ;
- de définir la stratégie de mobilité, d'examiner les possibilités d'encouragement aux mobilités actives, de proposer des actions de sensibilisation ;
- d'en juger la pertinence et la cohérence par rapport au développement urbanistique, aux aspects techniques et de voirie, à la sécurité et à la durabilité ;
- d'assurer la continuité de la stratégie de mobilité au fil des législatures.

Art. 3 – Composition

La commission, présidée par le représentant de la Municipalité en charge de la mobilité, est constituée de :

- deux ou trois membres de la Municipalité ;
- de trois conseillers communaux désignés par le Conseil ;
- le chef de service de l'urbanisme ;
- le chef de la police administrative ;
- le chef de service travaux et environnement;
- le collaborateur urbaniste-géographe ;
- le collaborateur travaux/routes ;
- la déléguée à la durabilité et à la mobilité.

Art. 4 – Fonctionnement

La déléguée à la mobilité coordonne la stratégie de mobilité, en collaboration étroite avec les autres services concernés. La déléguée et les collaborateurs concernés élaborent la stratégie de mobilité, en consultation avec leur chef de service et le municipal en charge de la mobilité. Les Municipaux sont informés régulièrement de l'avancée de la stratégie et de sa réalisation.

La Commission se réunit à la demande, mais au moins 2 fois par an, afin de présenter les réflexions et le travail réalisés et de consulter les membres.

La Commission s'adresse au Conseil communal pour toute proposition d'étude ou pour donner son préavis sur des questions relevant de son domaine d'activité. Elle renseigne régulièrement le Conseil communal sur les affaires traitées. Le Conseil communal peut requérir l'avis de la commission.

Art. 5 – Convocation

Le Président convoque les membres aux séances par courriel, en observant un délai d'au moins 7 jours. L'ordre du jour de la séance est joint à la convocation.

Art. 6 – Procès-verbal

Chaque séance de commission fait l'objet d'un procès-verbal rédigé par la déléguée ou les collaborateurs. Le PV dans la précédente séance doit être approuvé au début de chaque séance.

Art. 7 – Participation de tiers

La Commission peut inviter des tiers à venir apporter des compléments d'information ou débattre d'affaires particulières lors de ses séances, notamment :

- des spécialistes internes ou externes à la commune ;
- des membres de la Municipalité ;
- des membres du Conseil communal ;
- des membres du personnel communal.

Les membres de la Commission peuvent s'adjoindre les services d'un spécialiste technique de cas en cas. Dans ce cas, le financement des prestations sera assuré par le crédit-cadre alloué à la mobilité.

Art. 8 – Dissolution

La dissolution de la commission peut être décidée par la Municipalité.

En cas de dissolution de la Commission, la déléguée à la mobilité conserve tous les documents réalisés et un bilan doit être effectué et présenté au Conseil communal.

Art. 9 – Autorité compétente

La Municipalité est chargée de l'exécution du présent règlement.

Art. 10 – Entrée en vigueur

La Municipalité fixe la date d'entrée en vigueur du présent règlement après adoption par le Conseil communal. L'article 94, alinéa 2 de la loi du 28 février 1956 sur les communes est réservé.

Adopté par la Municipalité, dans sa séance du xx septembre 2021.

Le Syndic

La Secrétaire a.i.

Alain Monod

Sylvie Guggenheim

Adopté par le Conseil communal, dans sa séance du 9 novembre 2021.

Le Président

La Secrétaire

Laurent Balsiger

Fabienne Gheza