

## Rapport de la Municipalité

sur le

Postulat du 30 mai 2017 de Marc Maillard et consorts intitulé

*« Pour une mobilité innovante dans la zone d'activité d'En Budron »*

et sur le

Postulat du 25 août 2017 d'Antoine Chamot et consorts intitulé

*« Pour une mobilité acceptable depuis les zones périphériques de notre commune vers les lignes des transports publics 8, 60, 22 et 23 »*

### Table des matières

<b>1</b>	<b>Préambule.....</b>	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>Problématique et enjeux .....</b>	<b>2</b>
<b>3</b>	<b>Analyse territoriale.....</b>	<b>3</b>
3.1	Situation actuelle.....	3
3.1.1	Structure urbaine et socio-économique.....	3
3.1.2	Accessibilité .....	5
3.2	Situation future .....	8
3.2.1	Structure urbaine et socio-économique.....	8
3.2.2	Accessibilité .....	10
3.3	Synthèse .....	11
<b>4</b>	<b>Proposition.....</b>	<b>13</b>
<b>5</b>	<b>Conclusion.....</b>	<b>14</b>

## 1 Préambule

Le postulat du 30 mai 2017 de M. Marc Maillard et consorts intitulé "*Pour une mobilité innovante dans la zone d'activité d'En Budron*" demande à la Municipalité d'étudier, en collaboration avec tous les acteurs concernés, la possibilité de tester sur le territoire communal, au niveau de sa zone d'activité d'En Budron, un nouveau mode de transport par navette autonome et d'intégrer cette nouvelle technologie dans les études/projets en cours.

Le postulat du 25 août 2017 de M. Antoine Chamot et consorts intitulé "*Pour une mobilité acceptable depuis les zones périphériques de notre Commune vers les lignes des transports publics 8, 60, 22 et 23*" demande à la Municipalité de proposer une ou plusieurs solutions de mobilité depuis les zones périphériques de notre commune (Les Planches, Hameau de Penau, Maillefer, Rionzi, Pré-Marin et nord de la Clochette) vers les lignes des transports publics 8, 60, 22 et 23, afin de répondre aux besoins ponctuels et professionnels de la population montaine.

Au vu de l'interconnexion des thématiques exposées, la Municipalité répond, par le biais du présent rapport, aux deux postulats.

## 2 Problématique et enjeux

La problématique globale consiste à traiter la gestion et le développement de la mobilité relative à des zones résidentielles et/ou d'activités jugées mal desservies essentiellement autrement qu'en transports individuels motorisés (TIM). L'enjeu consiste dès lors à satisfaire les besoins de couverture du dernier/premier kilomètre en utilisant le moyen de transport le plus adapté. Il s'agit donc de mettre en évidence le potentiel de chaque mode de déplacement depuis les différentes zones périphériques en lien avec l'offre existante et planifiée ; ceci dans le cadre de l'approfondissement du potentiel de mise en œuvre d'un moyen de transport innovant au niveau de la zone En Budron, comme, par exemple, un système de navettes autonomes.

De manière générale, il s'agit ainsi d'assurer une accessibilité multimodale acceptable depuis les zones périphériques, avec, dans le respect de la vision de la société à 2000 watts de la Municipalité, la priorité aux transports publics (TP) et aux modes doux (MD, vélos/piétons).

Cependant, il semble toutefois utopique de vouloir desservir toutes les zones de la commune de la même manière et avec la même qualité étant donné, d'une part, l'hétérogénéité du territoire, et, d'autre part, la diversité de la demande à satisfaire, au vu de la différence des profils socioprofessionnels et démographiques des résidents/actifs des zones périphériques. Dans une telle situation, il semble que la complémentarité entre modes de déplacement doit être recherchée afin que toutes les zones résidentielles soient desservies de manière, non pas optimale, mais *acceptable*. Dans ce contexte, tout dépend de la définition de cette acceptabilité et de la présence d'une réelle demande à ce niveau, tout en sachant que si cette dernière est présente, la mise en œuvre d'une offre adaptée doit être économiquement supportable pour les finances communales et respectueuse de l'environnement.

Les secteurs touchés par ce *dernier/premier kilomètre* peuvent être définis comme périphériques, dans le sens où ils sont relativement éloignés par rapport à un centre, se caractérisent par une densité d'habitants/emplois relativement faible (<30 hab.empl/ha) et sont situés à une certaine distance<sup>1</sup> d'un arrêt de transport public.

---

<sup>1</sup> La distance théorique est de 300m.

Afin de répondre de manière circonstanciée à cette problématique de dessertes des zones dites périphériques, l'étude initiée en 2016 par le Service de l'urbanisme et du développement durable (SUDD) dans le cadre d'un plan de mobilité En Budron a été complétée par une analyse territoriale couvrant l'ensemble des zones de la commune. L'objectif était de tirer un éventuel profit d'une solution à créer/renforcer pour la zone En Budron, dont la partie sud-ouest peut être aussi considérée comme périphérique (cf. critères ci-dessus).

Le concept multimodal territorial ainsi établi à l'échelle de la commune a permis de vérifier l'opportunité et la pertinence de la mise en place d'une solution innovante de mobilité du premier et du dernier kilomètre pour la desserte des zones périphériques de la commune. Pour cela, il a été tenu compte, à l'horizon 2035, de l'évolution attendue des infrastructures (TIM (transport individuel motorisé), TP) et du développement probable de l'urbanisation (secteurs à bâtir, plans d'affectation). Les possibilités suivantes ont été évaluées, à savoir :

- relier les zones périphériques au réseau de transport public et le centre,
- relier la zone En Budron et le centre,
- mettre à disposition de l'ensemble de la population de la commune un réseau complet pour les modes doux,
- assurer le rabattement vers le réseau de transport public existant, en intégrant un réseau de navettes à même de répondre aux besoins des habitants des zones périphériques.

Les éléments contenus dans le présent rapport sont basés sur diverses études concernant la mobilité menées par le SUDD jusqu'en 2018, et plus particulièrement celles relatives au plan de mobilité de la zone industrielle En Budron (2016-17), complétée par un concept territorial multimodal d'accessibilité (2018).

## 3 Analyse territoriale

### 3.1 Situation actuelle

#### 3.1.1 Structure urbaine et socio-économique

La Commune du Mont-sur-Lausanne compte, à fin 2017, une population d'un peu plus de 8'000 habitants<sup>2</sup> et quelque 7'600 emplois<sup>3</sup> ; ce qui représente un ratio emploi/habitant exceptionnel de 0.95.

Historiquement, et jusqu'à la deuxième guerre mondiale, Le Mont-sur-Lausanne est une commune essentiellement agricole avec des fermes dispersées sur tout son territoire et une concentration d'habitations villageoises en deux endroits : Grand-Mont et Petit-Mont. Depuis, en continuité de ces centres et le long des voies de communication se sont développés des quartiers résidentiels, principalement de villas, et parallèlement des secteurs d'activités artisanales/industrielles sortant du centre de la ville vers sa banlieue.

Dans les années 70, le plan des zones de la commune est assez particulier avec un habitat presque exclusivement individuel et plusieurs zones artisanales/industrielles dont les entreprises n'emploient pas -ou très peu- d'habitants de la commune. Ce sont ainsi près de 135 hectares de territoire qui ont été affectés en zone de villas. Différentes mesures d'aménagement du territoire au début des années 80 ont permis de geler cet étalement du bâti de très faible densité, qui mitait progressivement le territoire.

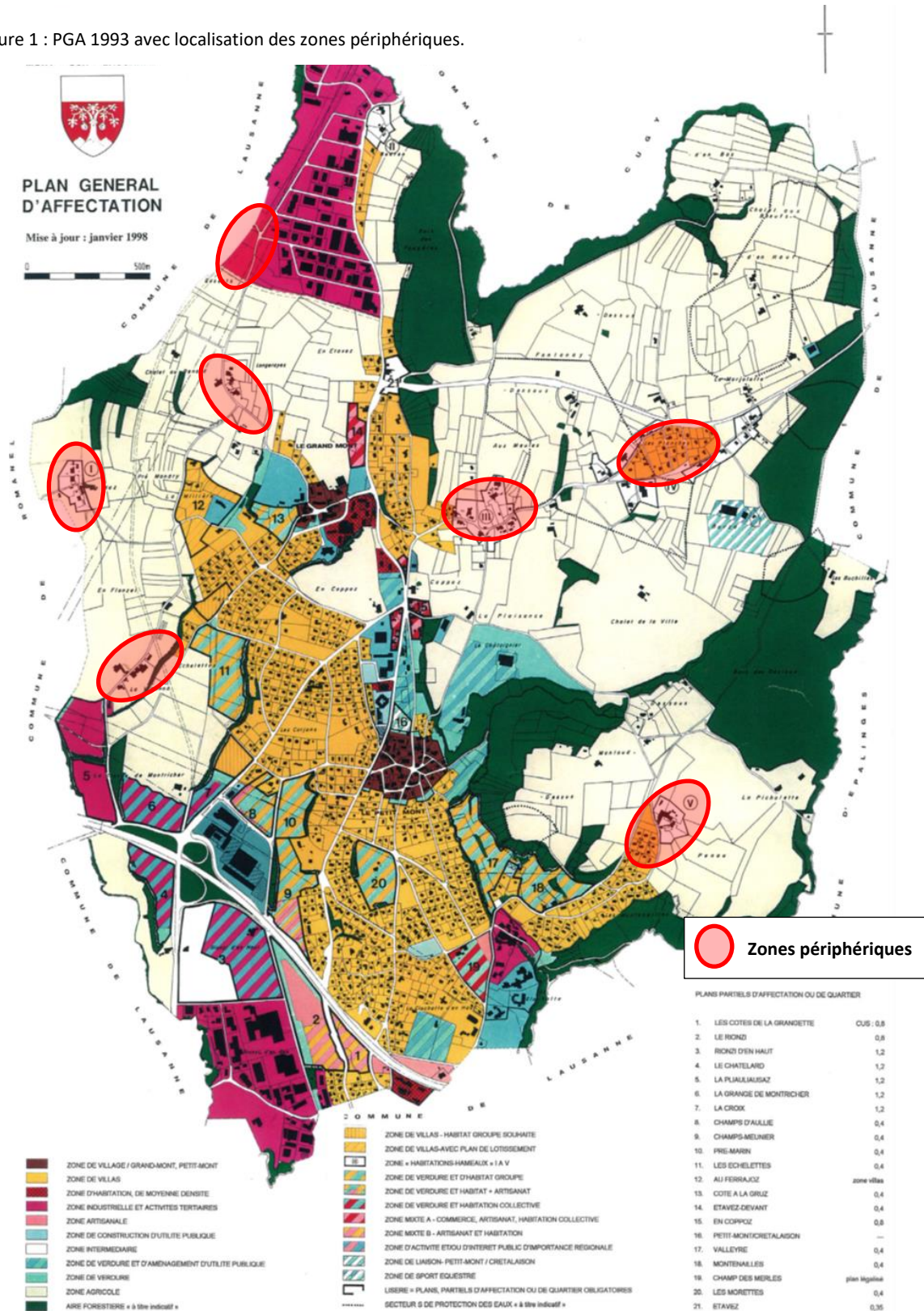
---

<sup>2</sup> Source : Service communal de la population (SPOP).

<sup>3</sup> Source : statistique communale des entreprises effectuée en 2016 et 2017.

Une utilisation mesurée du sol a alors été promue. C'est sur cette base, avec la conduite en parallèle d'un syndicat d'améliorations foncières, que le territoire communal tel que nous le connaissons aujourd'hui a été façonné. La volonté de l'évolution d'un habitat individuel vers un habitat groupé développé dans les actuels quartiers a été mise en œuvre via le PGA de 1993 ; qui spatialise les zones périphériques concernées dans le présent rapport (cf. figure 1).

Figure 1 : PGA 1993 avec localisation des zones périphériques.



Aujourd'hui, l'armature urbaine de la commune se caractérise donc par les éléments structurants suivants :

- Trois centralités distinctes : Grand-Mont, Petit-Mont et Coppoz-Praz-Prévôt ;
- Un tissu résidentiel de faible densité (zone de villas) étalé de part et d'autre des routes cantonales ;
- Des hameaux excentrés peu connectés aux centralités principales : La Naz, La Viane, Longeraie, Budron, Les Meules, Les Planches et Penau ;
- De l'habitat dispersé : lieux-dits liés à des exploitations agricoles actuelles ou passées (Les Buchilles, La Marjolatte, Chalet-aux-Bœufs, La Pichollette, etc.) ;
- Trois grands secteurs d'activités ; Budron, Rionzi et Clochatte<sup>4</sup>.

Les principaux développements urbains denses récents se sont faits, pour l'habitat, au sud de la commune de part et d'autre de l'autoroute et, pour les emplois, dans la zone d'activités En Budron au nord, originellement artisanale et industrielle, mais qui s'est fortement tertiarisée ces dernières années.

### 3.1.2 Accessibilité

Le système global d'accessibilité et des déplacements dans la commune est articulé autour de modes de transports décrits ci-dessous.

L'accessibilité en **transports individuels motorisés** (TIM) est structurée principalement de la manière suivante (cf. annexe 1, plan directeur des circulations (1989)) :

- La route de Cugy, appartenant au réseau cantonal de base, relie Coppoz à la zone urbanisée de Cugy en traversant la commune dans sa partie nord ;
- La route de la Blécherette relie Coppoz à la jonction autoroutière de la Blécherette ;
- La route de Lausanne relie Coppoz aux quartiers nord de Lausanne ;
- La jonction autoroutière Lausanne-Blécherette, située au sud-ouest de la commune assure l'accessibilité à l'autoroute A9 par la route de la Blécherette, au nord, et par celle du Châtelard, au sud ;
- La route du Chalet-à-Gobet assure l'accessibilité routière à Epalinges et relie en même temps la zone d'habitat à faible densité des Planches avec la route de Cugy.

L'accessibilité TIM aux zones périphériques est assurée par un réseau hiérarchisé de routes et chemins qui est de très bonne qualité.

En ce qui concerne l'offre en **transports publics** (TP), celle-ci est structurée de la manière suivante :

- La desserte TP de la commune est principalement assurée par les lignes urbaine t1 8 et régionale 60 qui la traversent du nord au sud (routes de Lausanne et de Cugy) ;
- De plus, les lignes t1 22 et 23 desservent respectivement les quartiers au sud-est et sud de la commune, en lien direct avec Lausanne ;

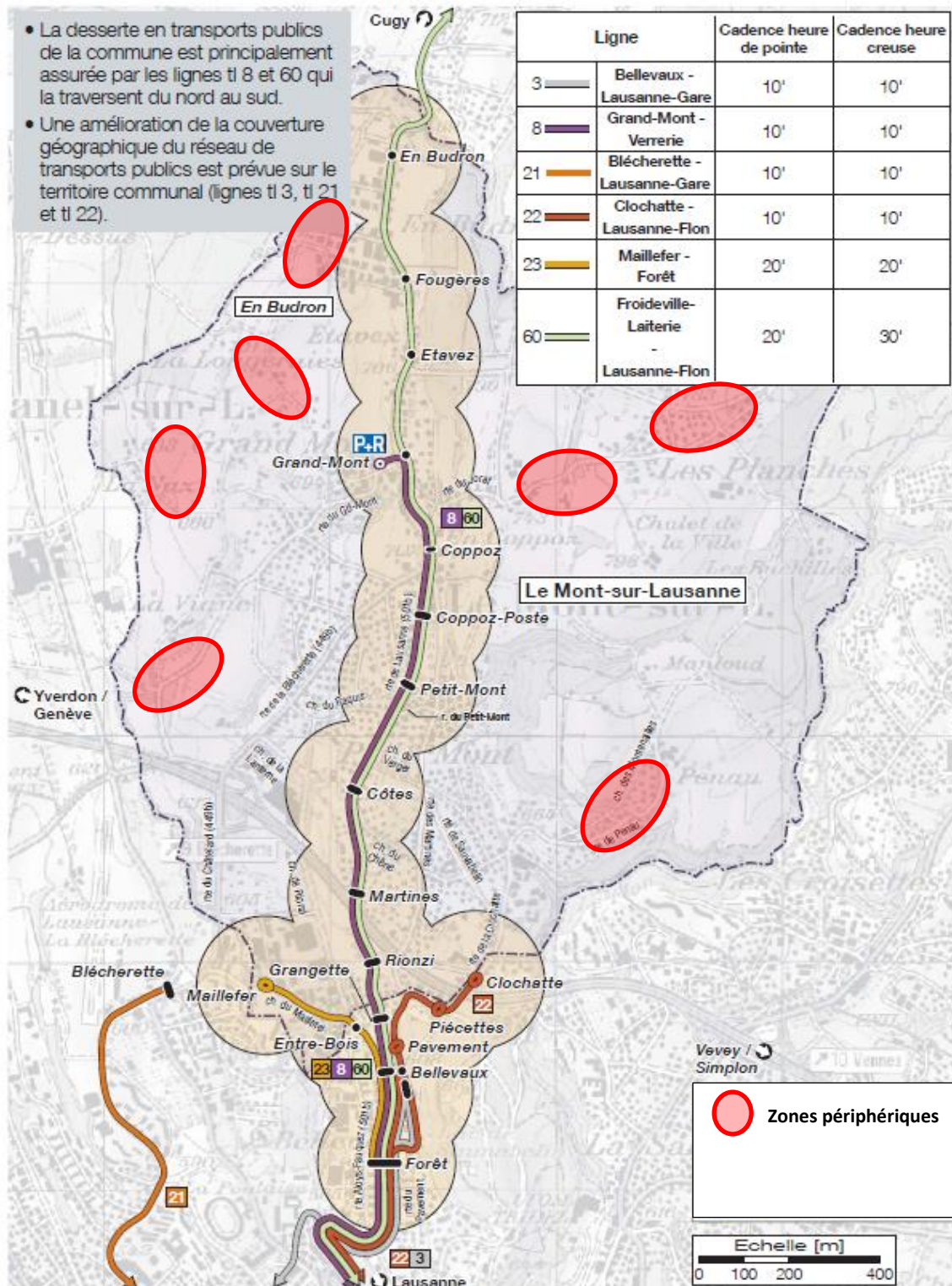
La desserte TP de la commune est de bonne qualité le long de la colonne vertébrale constituée par les deux lignes principales 8 et 60, de même que le long des lignes 22 et 23 (cf. figure 2). Cette offre dessert actuellement environ 5'400 habitants (68% de la population totale) et environ 5'150 emplois (68% du total).

---

<sup>4</sup> Ce secteur fait actuellement l'objet d'une reconversion en zone mixte logements/activités.



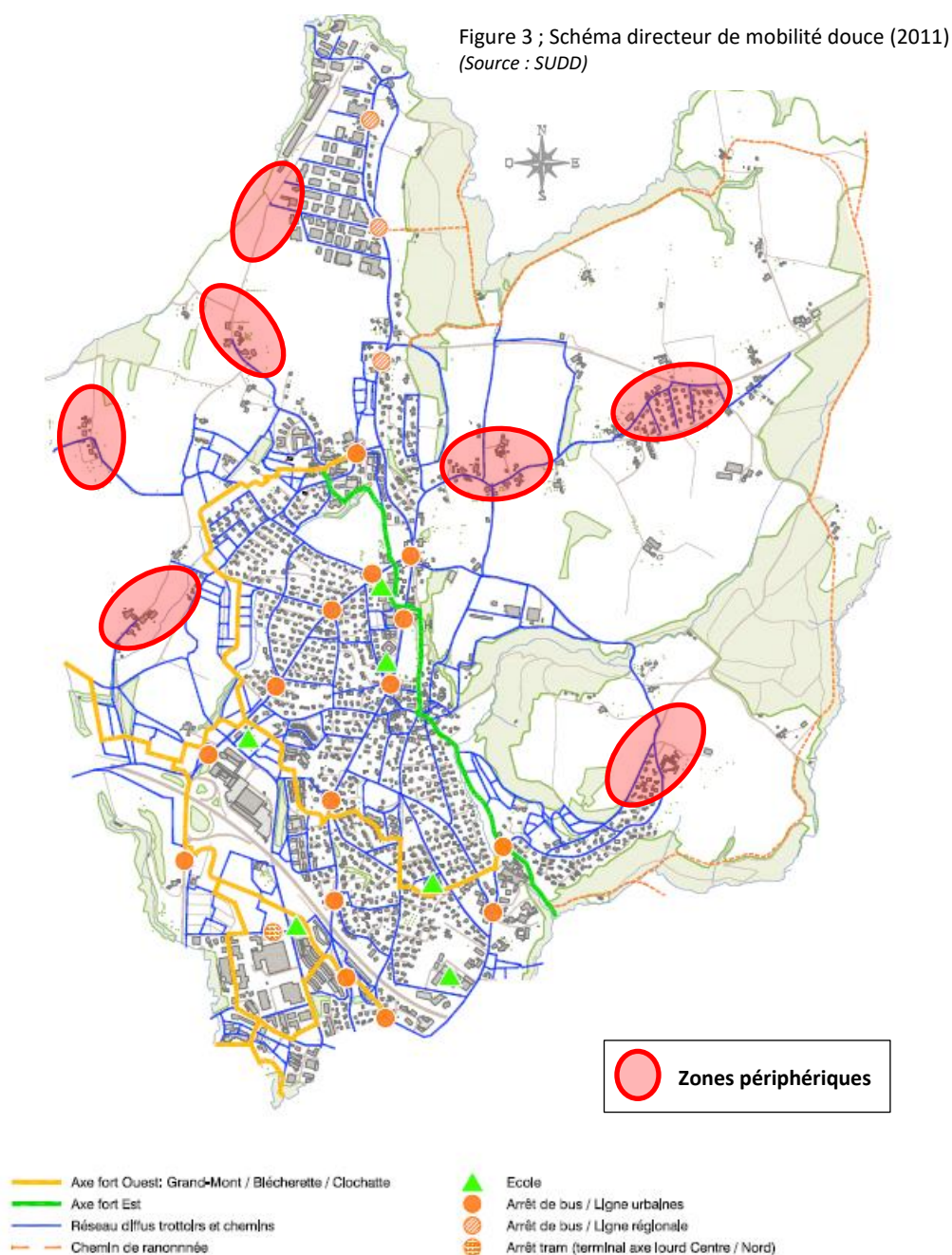
Figure 2 : Offre TP en 2017 (Source : Transitec)



Les principales liaisons manquantes en TP concernent celles vers les zones périphériques et celle en cours d'étude vers le terminus de la ligne tl 21, qui nécessitera une requalification de la route de la Blécherette. Ainsi, la population mal desservie représente environ 2'600 habitants (32%) et pour les emplois un nombre d'environ 2'430 (32%).

En complément, l'analyse du système des **bus scolaires** montre que les caractéristiques de l'offre et de la demande sont très variables (âges, horaires, collèges de destination, etc.). L'évolution de la population en nombre et en âge rend l'optimisation de l'offre totalement dépendante de la demande et de sa variabilité. De plus, les bus sont conçus pour ne transporter que des enfants, ce qui rend leur utilisation à d'autres fins impossible.

Au niveau de l'offre pour les déplacements à **vélo**, il existe une bande cyclable seulement en montée entre Etavez et Les Planches et le long de la route de Cugy. Il faut aussi signaler que tous les arrêts de TP dans le sens Grand-Mont - Lausanne de la ligne 8, respectivement 60, sont équipés de parcs à vélos. Pour le solde du potentiel, l'offre fait actuellement défaut, sauf pour les établissements scolaires. Les infrastructures situées à l'est seront progressivement complétées, là où les conditions le permettent, via les propositions de l'étude des aménagements cyclables réalisée en 2018 par le SUDD. A ce propos, il est important de signaler que dans les futures zones de modération de trafic (zones dites 30km/h), aucun aménagement cyclable n'est autorisé.





Au niveau de l'offre pour les déplacements à **pied**, celle-ci reste globalement bonne. Elle est progressivement mise en œuvre via la planification établie dans le schéma directeur de mobilité douce (cf. figure 3), qui traduit en projets le Plan directeur - Réseau piétons de 1995 (cf. annexe 2). Cependant, on constate encore que quelques aménagements pour piétons manquent, comme notamment celui le long du chemin du Châtaignier, le chemin de Jorattez, le chemin de la Naz, le chemin de Longeraie au-delà de la Paix du Soir ou encore celui de Montenailles, couplé de plus à une pente importante vers le hameau de Penau.

A titre d'exemple de réalisation (cf. figure 4), on peut citer la desserte des zones périphériques des Meules et des Planches au centre et aux transports publics par un chemin de mobilité douce en site propre. Ce type de réalisation est amené à se reproduire ces prochaines années en fonction des projets d'urbanisation.

Figure 4 : Exemple de réalisation  
Cheminement combiné en site propre  
le long de la route du Jorat.  
(Source photo : SUDD)



De manière générale, en ce qui concerne la **mobilité douce**, les zones périphériques sont encore peu aisément accessibles sauf par endroits comme l'illustre l'exemple ci-dessus.

## 3.2 Situation future

L'appréciation de la situation future est basée sur des hypothèses de développement relativement plausibles au vu de l'évolution récente des projets d'urbanisation et notamment de l'aboutissement du syndicat d'améliorations foncières (SAF). Il ne s'agit ici cependant que de prévisions sommaires réalisées pour les besoins de l'exercice et non de projections scientifiquement approuvées. Le développement envisagé dans les divers volets de ce rapport aux échéances 2025 et 2035 doit donc être analysé avec une certaine prudence.

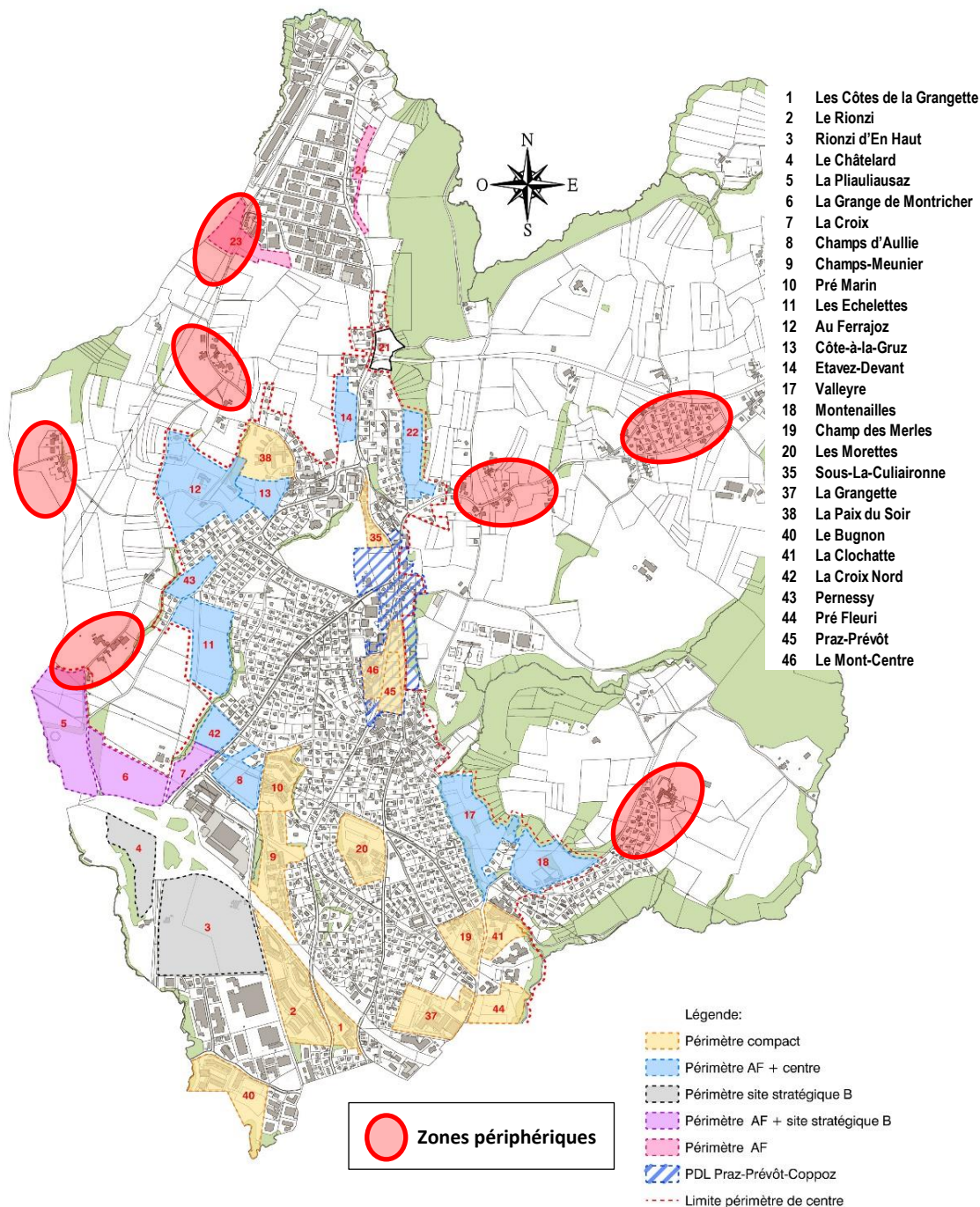
### 3.2.1 Structure urbaine et socio-économique

A l'horizon 2035, la structure urbaine concerne plusieurs dizaines de secteurs de développement d'une surface totale de près de 70 ha, y compris les secteurs à bâtir du SAF (cf. figure 5). Ils sont déjà tous presque légalisés aujourd'hui soit par plans d'affectation, soit par voie réglementaire. La majorité



d'entre eux sont planifiés au sud-ouest et à l'ouest de la commune, notamment en relation avec le site stratégique B du PALM (Projet d'agglomération Lausanne-Morges), où un programme mixte est prévu.

Figure 5 : Secteur de développement à bâtir selon PGA 1993.  
(Source : SUDD)



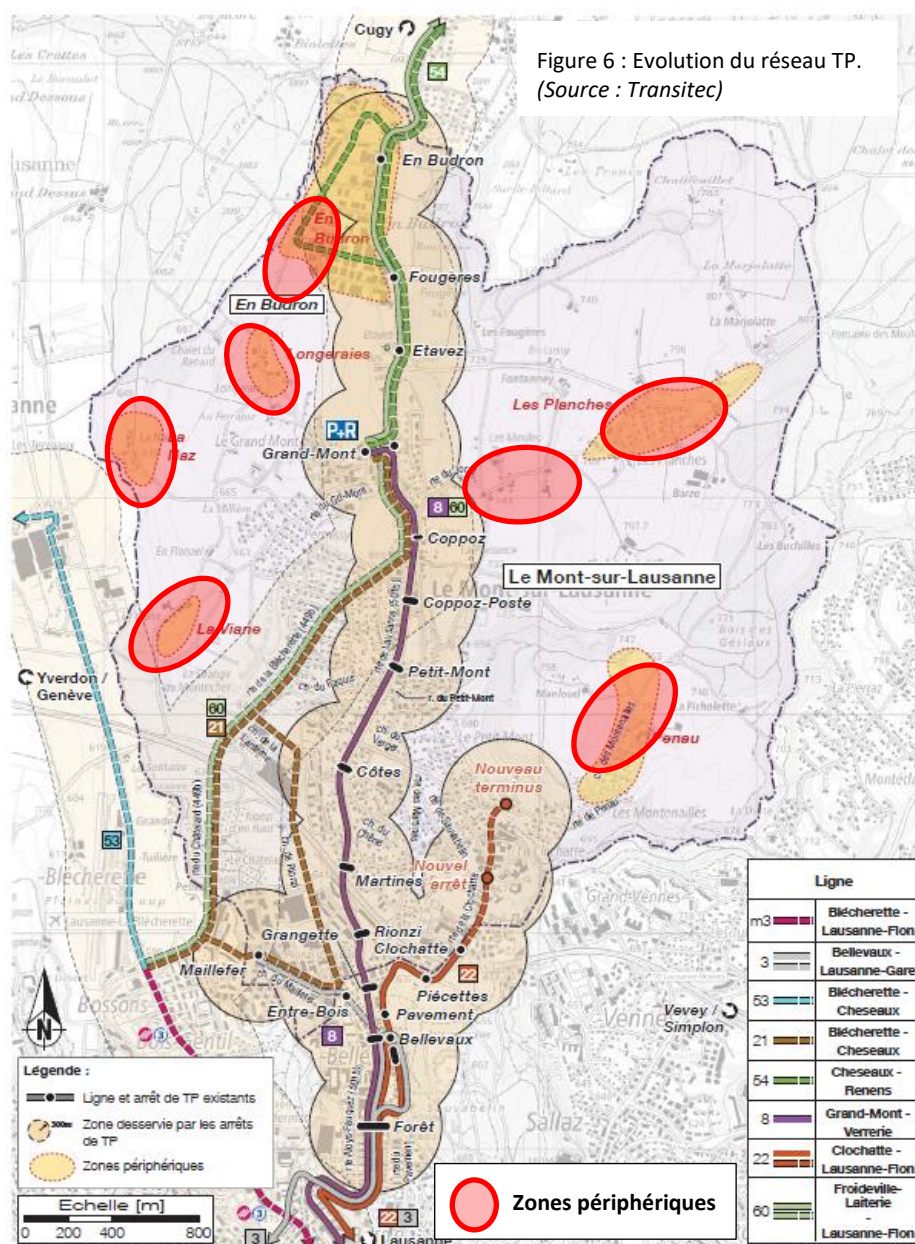
Les secteurs sans développement supplémentaire jusqu'en 2035, soit les zones périphériques, sont Penau, Les Meules, Les Planches, La Viane, La Naz et Longeraie. Il s'agit des zones déjà identifiées comme périphériques aujourd'hui.

En termes socio-économiques, à l'horizon 2035, la population résidente pourrait atteindre les 13'000 habitants (+60% par rapport à 2017) et 12'000 pour les emplois (+58% par rapport à 2017).

## 3.2.2 Accessibilité

A l'horizon 2035, le développement du **réseau routier** ne devrait pas subir de changements. Il sera en principe le même qu'actuellement, cependant avec des améliorations conséquentes en termes d'aménagements. La liaison planifiée de longue date relative à la route de contournement (RC451), qui tendrait à soulager le centre et relier la zone En Budron au carrefour du Solitaire dans le cadre de l'éclatement de la jonction de la Blécherette ne se réalisera vraisemblablement pas dans un proche avenir<sup>5</sup>. Sans cette route, les zones périphériques bénéficieront de la même accessibilité qu'actuellement, quoique améliorée en termes d'aménagements au gré des projets de réfection des chaussées.

Au même horizon, le développement du réseau **TP** sera certainement complété (cf. figure 6) au sud-ouest de la Commune avec le probable détournement de la ligne tl 60 vers le terminus du m3 et l'extension de la ligne tl 21 depuis ce même terminus jusqu'au Grand-Mont avec la requalification de la route de la Blécherette.



<sup>5</sup> Une étude d'opportunité est actuellement en cours en lien avec l'abandon du Plan directeur localisé intercommunal Romanel-Lausanne.

Ce dernier verra aussi certainement l'arrivée de la ligne t1 54 après son passage à travers la zone En Budron. Au sud-est, le prolongement de la ligne 22, en lien avec le plan d'affectation de la Clochette, devrait amener une plus-value pour le secteur y compris Penau, malgré la pente.

Les secteurs actuellement mal desservis verront progressivement leur accessibilité améliorée. En effet, à l'horizon 2025, avec 10'500 à 11'000 habitants, en termes de desserte par les TP, quelque 8'000 habitants pourraient être desservis (80%) et quelques 6'100 emplois également (61% de 9'500 à 10'000). La population mal desservie serait alors d'environ 1'200 (11%) habitants et les emplois mal desservis d'environ 1'750 (17%).

A l'horizon 2035, en fonction de la densité humaine, l'offre **TP** ne desservira toujours pas certaines poches qui représentent 3'000 habitants/emplois, soit environ 20% de la population totale. En effet, les secteurs tant à l'ouest qu'à l'est (Penau, Les Planches, la Naz, Longeraie, La Viane, Les Meules) resteront isolés et ne semblent pas pouvoir faire l'objet d'une amélioration de l'offre urbaine. Les résidents de ces secteurs s'y sont d'ailleurs installés conscients des conditions particulières intrinsèques de chaque site.

Par contre, l'offre en **mobilité douce** sera certainement améliorée et renforcée en fonction des projets d'aménagements planifiés via notamment la mise en œuvre du schéma directeur piétons (2011) et le schéma directeur des aménagements cyclables (2018).

### 3.3 Synthèse

Comme on peut le constater, même avec le développement projeté de l'urbanisation en lien avec celui des réseaux de mobilité, les zones périphériques resteront toujours relativement éloignées des systèmes de transports collectifs mis à disposition de la population montaine.

Les bus à la demande et scolaires ne peuvent être développés aujourd'hui. En effet, les premiers, qui pourraient compléter l'offre de transport des lignes régulières durant les périodes non desservies, ne sont possibles qu'en milieu rural et ne peuvent prendre des passagers qu'aux arrêts TP déjà existants. Cependant, les demandes à titre privé sont toujours possibles (taxis, etc.). Quant aux seconds, ils ne sont pas compatibles avec la variabilité de la demande. Ils offrent cependant un potentiel pour une réponse de type navette qui pourrait être intéressante à condition que le système puisse offrir un niveau de flexibilité très important et que les véhicules soient adaptés à tous les types de transports de personnes (adultes, handicapés, etc.). Dans ce contexte, l'aménagement des arrêts devrait également totalement être revu. Cette situation rend par conséquent leur utilisation impossible à cette fin actuellement.

Dès lors, une alternative possible pour couvrir de manière acceptable tout le territoire, y compris la zone En Budron, semble être la mise en place d'un système de navettes internes (transport (para)public) en complément des améliorations infrastructurelles de mobilité douce déjà planifiées (cf. figure 7).

Afin de simuler le fonctionnement du dispositif de navettes, une modélisation a été effectuée dont le but était de :

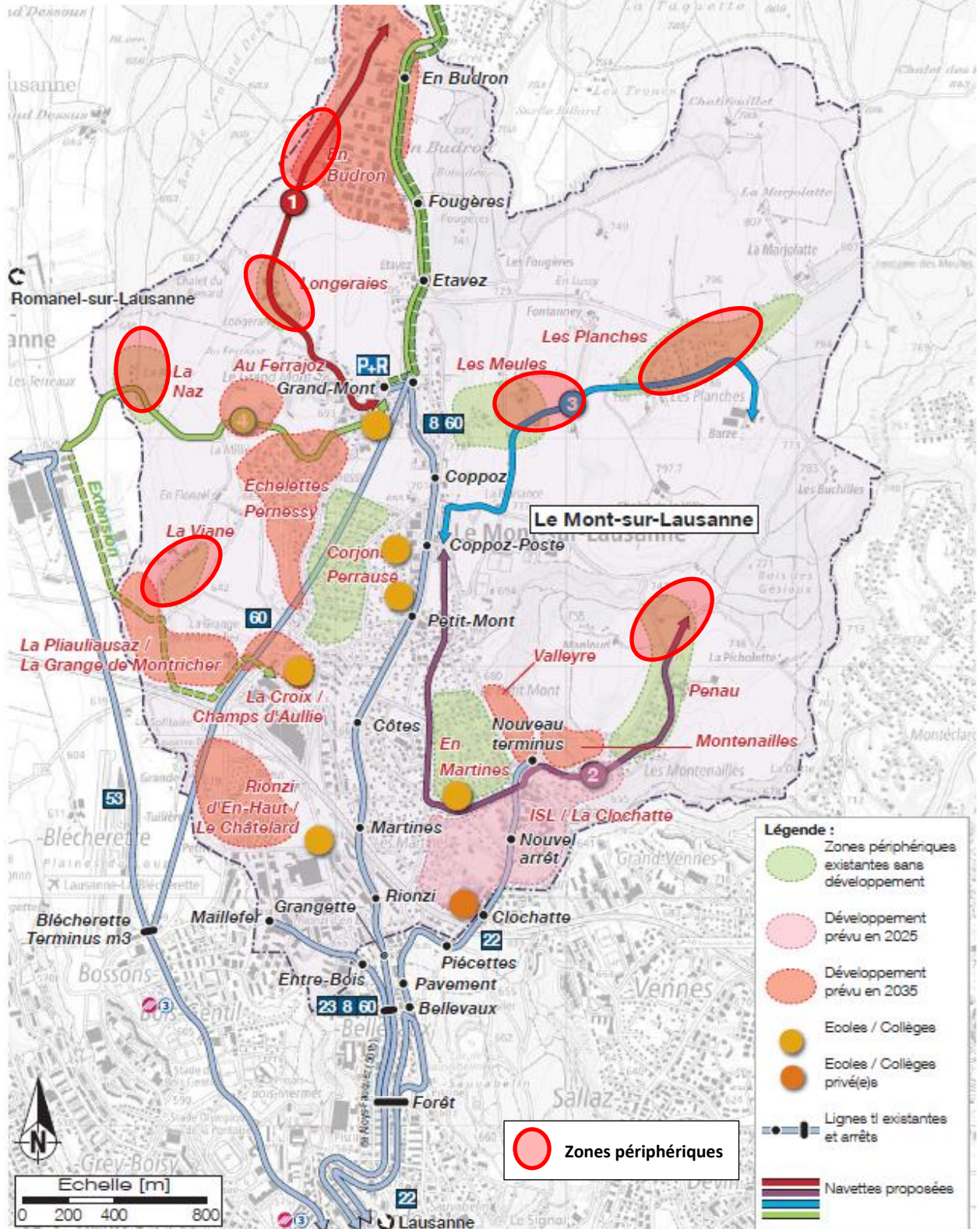
- renforcer les liaisons vers le centre et vers le réseau TP structurant (rabattement),
- créer un maillage entre les quartiers périphériques à l'ouest,
- désenclaver les zones périphériques à l'est.

Ce réseau de navettes, traditionnelles ou novatrices si elles sont autonomes ou autres, ne semble aujourd'hui malheureusement pas réalisable compte tenu des coûts, non seulement dus aux aménagements routiers et arrêts à réaliser, mais aussi au nombre de navettes à acquérir pour faire fonctionner le système. De plus, le manque de place pour stationner cette flotte de véhicules est



patent ; ce à quoi il faudra encore ajouter des frais d'exploitation et d'entretien relativement conséquents.

Figure 7 : Modélisation du système de navettes interne.  
(Source : Transitec - GEA)



La modélisation a permis d'évaluer le nombre de navettes qui pourraient être en service par lignes en fonction de l'évolution de l'urbanisation et socio-économique, à savoir :

- Situation actuelle : 15-18 (avec réserve 17-21),
- Situation 2025: 17-20 (avec réserve 19-23),
- Situation 2035: 17-22 (avec réserve 19-26).

Vu le coût unitaire annuel de chaque navette d'env. CHF 100'000.-, le système tel que proposé semble, aujourd'hui, disproportionné par rapport au bénéfice qui peut en être tiré, compte tenu du nombre d'habitants/emplois concernés, à savoir 15-20% d'habitants/emplois. Or ce pourcentage est bien inférieur, car au moins 50% n'en a pas l'utilité. Ce sont donc environ 10% de la population qui est concernée, soit environ 1'000 habitants. Sans entrer dans des calculs savants, on comprend aisément que le coût/habitant desservi est démesuré.

De plus, actuellement, la technologie adoptée pour ce type de navette autonome semble encore balbutiante au regard des expériences effectuées à Sion et Cossonay, voire même à Marly. A chaque fois, de nombreux problèmes ont été rencontrés et leur résolution, pour en faire un moyen de transport fiable, devrait encore prendre de nombreuses années.

Par ailleurs, l'étude du plan de mobilité En Budron a clairement mis en évidence que la solution à court et moyen terme est le développement du réseau TP existant par une offre supplémentaire en termes de lignes et/ou de cadence. La future ligne 54 devrait pouvoir répondre à cette demande et désenclaver toute la zone En Budron, à condition que son passage soit possible sur le chemin de Longeraie dans la zone industrielle. Cette option est à l'étude et semble parfaitement réalisable.

Le renforcement du système de navette de la société Assura constitue une autre alternative, à laquelle les entreprises ayant participé à l'étude ne sont pas prêtes à participer pour des raisons notamment financières et de ressources humaines. Mais, seules 5% des entreprises ont répondu aux sondages, ce qui laisse penser qu'il y a un manque d'intérêt certain.

## 4 Proposition

Sur la base des considérations ci-dessus, la Municipalité est confortée dans ses axes de réflexion et d'action qui sont le développement du réseau TP et de celui relatif à la mobilité douce, comme elle le préconise, d'ailleurs, dans sa vision de la société à 2000 watts.

La priorité de la Municipalité est clairement mise sur une accessibilité de qualité à la majorité de la population et des emplois en considérant la mobilité de manière multimodale. Dans ce cadre, sachant que les zones périphériques le resteront, notamment en termes de desserte TP, celles-ci doivent néanmoins pouvoir bénéficier de conditions d'accès améliorées, notamment via les modes doux.

En termes de TP, la ligne 54 est à l'étude pour pouvoir passer dans la zone d'En Budron. Le renforcement des dessertes sud-ouest en lien avec la future urbanisation des secteurs à bâtir du SAF et du site stratégique B (lignes tl 21 et 60) sera mis en œuvre en lien avec la réalisation de l'éclatement de la jonction autoroutière de la Blécherette et de l'arrivée du m3 à la Tuilière.

La ligne tl 22, quant à elle, améliorera sensiblement, dès l'arrivée des premiers habitants du quartier de la Clochatte, la desserte située à l'est en complément d'autres mesures de gestion des flux TIM et MD.

La politique de stationnement adoptée en 2018 par la Municipalité sera également mise en œuvre avec, en principe, la mise à disposition de places de courte durée au centre et le report de celles de longue durée en dehors.

La mobilité douce sera également renforcée avec la mise en œuvre progressive du schéma directeur de mobilité douce, dont certaines réalisations sont inscrites comme mesures infrastructurales dans le PALM 2007, déjà. Celles-ci sont toutes situées sur des routes collectrices ou de dessertes et sont conformes à un réseau à l'échelle communale.

L'étude des aménagements cyclables et sa mise en œuvre permettra d'aménager, là où c'est possible, des conditions propres à faciliter l'usage du vélo, en complément à l'utilisation par les piétons.

A terme, le concept communal de mobilité multimodale se traduira par la mise en place d'un réseau structurant de transports publics, complété par des cheminements de mobilité douce axés sur des accès directs, continus et sécurisés aux lieux centraux. Subsidiairement, l'accessibilité TIM devra être adaptée à l'offre en stationnement tout en limitant le trafic de transit.

## 5 Conclusion

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

### LE CONSEIL COMMUNAL DU MONT-SUR-LAUSANNE

- Vu le rapport de la Municipalité du 7 janvier 2019 ;
- Ouï le rapport de la Commission ad hoc désignée pour examiner cette affaire ;
- Considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour ;

#### décide

de prendre acte du rapport de la Municipalité et de classer les postulats du 30 mai 2017 de Marc Maillard et consorts intitulé « *Pour une mobilité innovante dans la zone d'activité d'En Budron* » et sur le postulat du 25 août 2017 d'Antoine Chamot et consorts intitulé « *Pour une mobilité acceptable depuis les zones périphériques de notre Commune vers les lignes des transports publics 8, 60, 22 et 23* ».

Au nom de la Municipalité

  
Le syndic  
Jean-Pierre Sueur



  
Le secrétaire  
Sébastien Varrin

Le Mont-sur-Lausanne, le 7 janvier 2019.

Annexes :

1. Plan directeur des circulations (1989).
2. Plan directeur – Réseau piétons (1995).



## Annexe 1 : Plan directeur des circulations (1989).

