

Rapport de la Municipalité

sur le

Postulat du 18 juin 2020 de Mme Ariane Annen Devaud et consorts
intitulé

«Installation de bancs-bus dans les zones périphériques au Mont-sur-Lausanne»

Table des matières

1	Préambule.....	2
2	Problématique et enjeux	2
3	Analyse territoriale.....	3
3.1	Dessertes actuelles et projetées en transports publics	3
3.2	Emplacement proposé	5
3.3	Proposition de décision	6
4	Conclusion.....	6

1 Préambule

Le postulat demande à la Municipalité d'étudier d'une part l'installation de bancs-bus sur notre commune, d'autre part de communiquer à la population montaine le concept afin de le faire connaître.

Une réflexion globale sur le territoire a donc été menée par les services techniques en automne 2020.

2 Problématique et enjeux

Historiquement, la commune a connu un développement urbain par petits hameaux. Depuis les années septante, la voiture individuelle a permis d'habiter des lieux reculés grâce aux nombreux avantages qu'elle présente : indépendance, organisation personnelle simplifiée, modèle de réussite sociale, transport d'objets facilité, etc. C'est également une conséquence d'un régime d'urbanisation ciblant la séparation des fonctions, en éloignant les nuisances des lieux habités. Mais à l'heure actuelle, les paradigmes ont changé, tout comme les modes de vie. La voiture individuelle motorisée peut paraître encombrante, chère, bruyante ou encore polluante, en particulier pour les déplacements quotidiens. La prise de conscience est bien plus large que l'individu lui-même et la mobilité durable devient une thématique prise en compte dans son entièreté en aménagement du territoire. À l'heure actuelle, l'urbanisation doit se coordonner avec les transports publics (LAT, PALM, Stratégies régionale et communales).

Le Mont-sur-Lausanne développe continuellement l'offre en transports publics. A l'heure actuelle, cinq lignes de bus traversent la commune : la TL 8, TL 60, TL 54, TL 23 et TL 22. La TL 3 ainsi que la TL 22 doivent cependant être prolongées afin d'améliorer la desserte des secteurs sud de la commune à court-moyen terme. Parallèlement, une nouvelle ligne de bus desservant le secteur ouest de la commune et concordant avec l'arrivée des plans d'affectation du Syndicat d'Améliorations Foncières doit se créer afin de relier le Grand-Mont à la Blécherette (M3). La temporalité, le tracé et encore la fréquence doivent encore être affinés et coordonnés. Quand bien même l'offre se développe, les planifications de transports publics découlent de compétences intercommunales, régionales, voire cantonales. En effet, il s'agit d'une planification à grande échelle, menée par l'entreprise semi-publique des Transports Lausannois. Les communes voisines sont consultées selon leur implication ainsi que les services de l'Etat et le Schéma Directeur du Nord Lausannois (SDNL).

La problématique des hameaux tient du fait qu'ils sont éloignés des axes principaux d'une part et que la concentration d'habitants y est moindre d'autre part. Il avait par ailleurs déjà été étudié la possibilité de créer une navette intra communale permettant de rabattre ces habitants sur les lignes TL lors d'une réponse à de précédents postulats, mais les coûts étaient démesurés.

Le présent postulat présente l'avantage d'amener une idée novatrice, peu coûteuse, et qui de plus permet de créer du lien social et de la solidarité entre les habitants, de plus en plus importante pour une commune se transformant en ville.

3 Analyse territoriale

3.1 Dessertes actuelles et projetées en transports publics

La question de la mobilité, plus particulièrement de dessertes en transport public, est une thématique complexe, notamment en regard du contexte historique communal. Le présent postulat cerne en effet la problématique de desserte des zones périphériques, qui est récurrente.

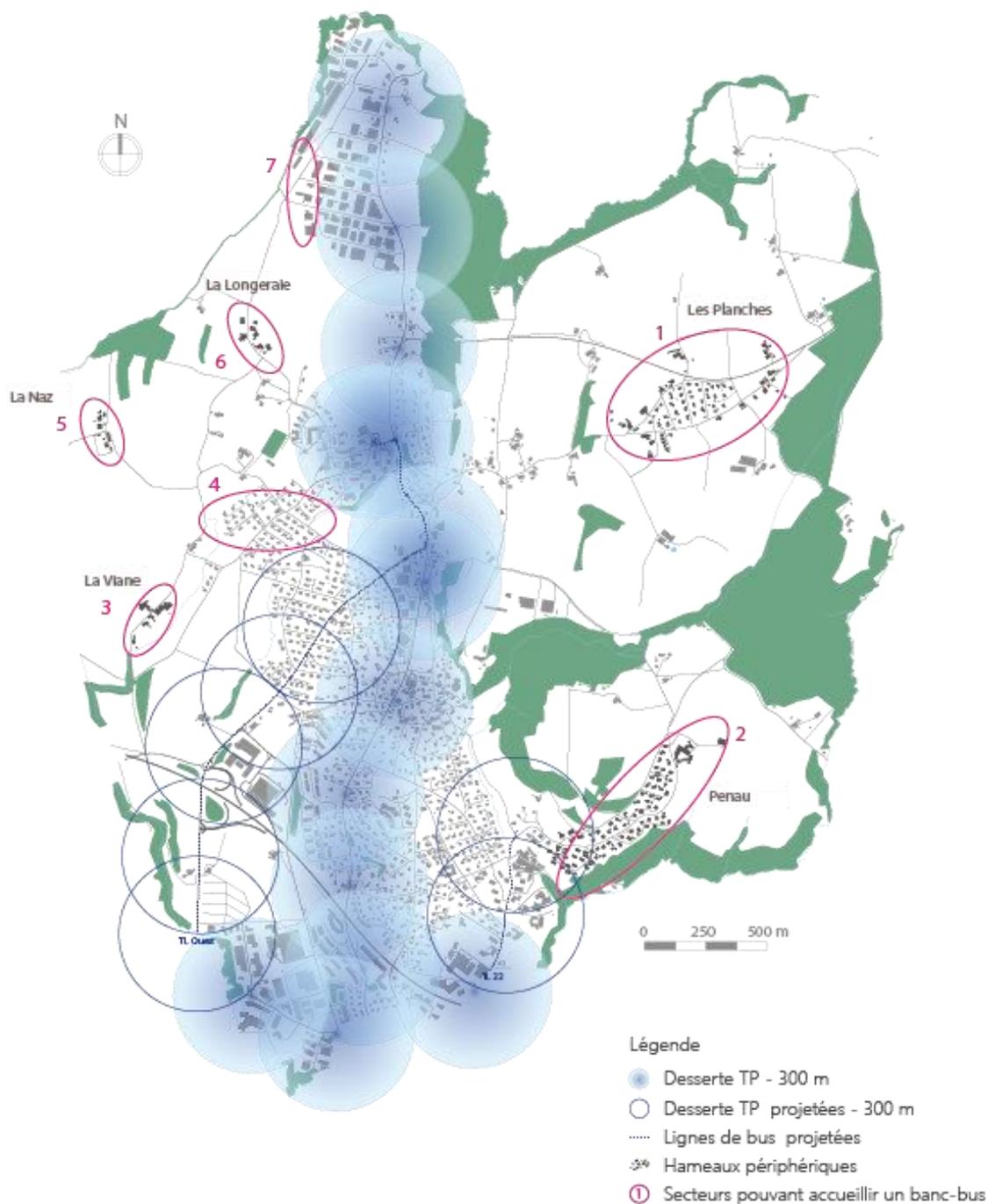
Les postulats « *Pour une mobilité innovante dans la zone d'activités en Budron* » et « *Pour une mobilité acceptable depuis les zones périphériques de notre Commune vers les lignes de transports publics 8, 60, 22 et 23* », tous deux datant de 2017, soulignent en effet le manque de desserte dans certaines portions du territoire communal. C'est la raison pour laquelle une étude territoriale avait été commandée en 2018 afin d'y répondre en cherchant un moyen d'assurer une accessibilité en transports publics dans les zones périphériques. Il était notamment ressorti l'idée fort coûteuse d'instaurer des navettes communales qui permettent de rabattre les habitants des hameaux sur les lignes TL.

En fonction de ces données et des connaissances des services techniques, la carte « Mobilité durable. Analyse et situation de bancs-bus » permet de se rendre compte des niveaux de desserte actuelles et attendues d'ici la prochaine législature. Pas moins de sept zones apparaissent comme mal desservies après le développement des lignes projetées à court-moyen termes. Le manque de desserte est et restera flagrant pour les différents hameaux dans les quinze prochaines années étant donné que les investissements financiers et infrastructurels ne pourront permettre de développer le réseau en transport public pour une portion du territoire à très faible densité.

L'installation de bancs-bus paraît donc être une idée intéressante qui complète parfaitement la volonté d'instaurer une mobilité plus durable sur la commune dans le court, moyen et long terme.

MOBILITÉ DURABLE

Analyse et situation de bancs-bus



SURB, 3 février 2021

3.2 Emplacement proposé

Dans l'optique de cibler la demande et de la façonner selon les usages réels, la Municipalité propose de tester l'installation d'un premier banc-bus aux Planches, hameau le plus densément peuplé et le plus éloigné. En fonction du succès de ce dernier, la pose de bancs-bus pourrait se généraliser dans les autres hameaux de manière pérenne.

Le périmètre des Planches devrait soudainement voir le trafic évoluer. Il est en effet prévu d'y instaurer des sens uniques, comme le démontre la carte « Mobilité durable. Plan de situation d'un banc-bus ».

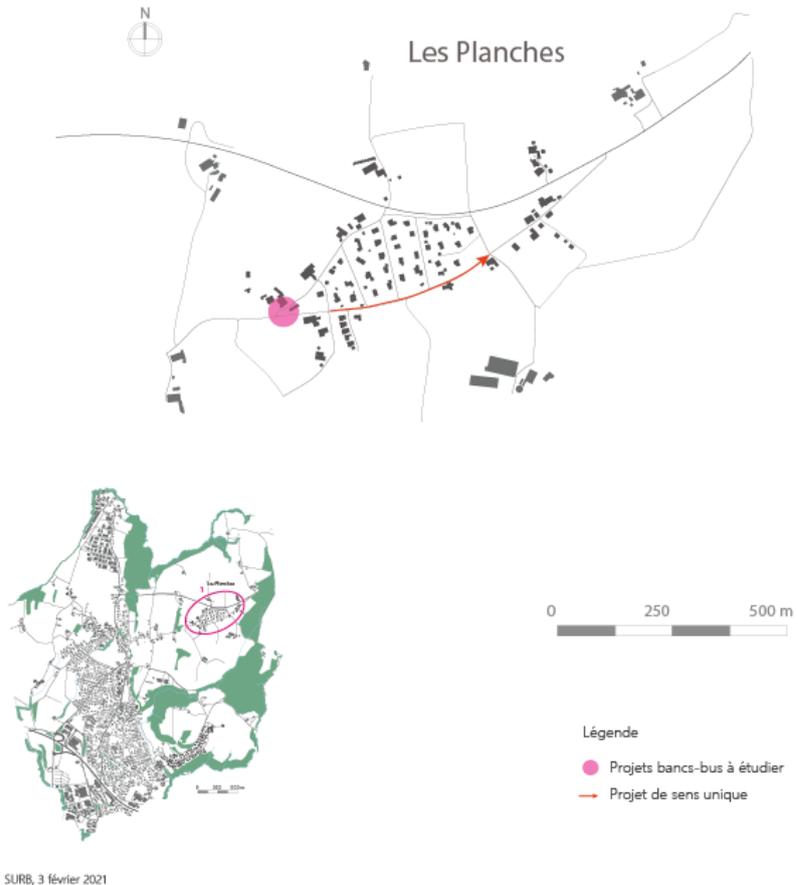
L'endroit le plus opportun pour y installer un banc-bus se situe au sud-ouest du hameau, comme le démontre le plan ci-après. La route cantonale du Golfe ne permet en effet pas d'y accueillir une telle infrastructure, notamment en vue de la limitation de vitesse haute (80 km/h) et des risques sécuritaires que cela engendrerait. Il est prévu d'y installer un panneau de signalisation environ 30 mètres

avant le banc-bus. Aussi, comme l'explique ce projet, un trottoir est prévu d'être marqué cette année. Ainsi, pour que la déneigeuse puisse convenablement accéder à ce trottoir, le banc devra être installé sur le domaine privé (parcelle n°667). C'est la raison pour laquelle ce projet repose en grande partie sur cette négociation qui devra se faire rapidement. Il faudra également prendre en compte et deviser le mobilier qui résiste aux intempéries et au climat, dans un budget raisonnable (banc + signalisation)

Concernant la communication, une autre demande du postulat, il est prévu de communiquer d'une part dans le journal communal. Il est également prévu d'annoncer cette nouvelle mise en place sur l'espace public. Concernant le hameau lui-même, les services techniques enverront un tout-ménage aux habitants des Planches, pour d'une part leur annoncer la mise en place et le but de cette installation, et d'autre part qu'une enquête de satisfaction leur parviendra d'ici une année, afin de définir dans quelle mesure une telle installation répond à une demande et pourrait être reconduite dans les autres hameaux. Le coût total pour cette installation unique, comprenant la communication, devrait être d'environ CHF 1000.-.

MOBILITÉ DURABLE

Plan de situation d'un banc-bus aux Planches



Au nom de la Municipalité


Le syndic
Jean-Pierre Sueur




Le secrétaire
Sébastien Varrin

Le Mont-sur-Lausanne, le 15 février 2021