CONSEIL COMMUNAL DE BELMONT-SUR-LAUSANNE *3 décembre 2026*

POSTULAT

Du réseau cyclable annoncé au réseau cyclable réalisé : agir dès 2027

Monsieur le Président,

Mesdames les Conseillères, Messieurs les Conseillers,

Constat

À Belmont, les aménagements cyclables et la signalisation destinés aux cyclistes restent inexistants. Le réseau routier, historiquement aménagé pour la circulation automobile, devrait désormais offrir une place sûre au vélo. Des aménagements lisibles peuvent faciliter les croisements, les dépassements et les traversées, et favoriser une cohabitation sereine entre tous les usagers de la route.

L'objectif poursuivi est d'améliorer, dès 2027, la sécurité des cyclistes et d'assurer la continuité des itinéraires cyclables.

Un cadre légal favorable et un engagement communal à poursuivre

L'inscription des voies cyclables dans la Constitution fédérale en 2018[1] et l'adoption de la loi fédérale sur les voies cyclables donnent un cadre clair au développement des réseaux cyclables. La loi prévoit leur planification d'ici à fin 2027 et leur mise en œuvre d'ici à fin 2042[2].

À l'échelle locale, Belmont, Lutry, Paudex et Pully ont élaboré ensemble l'Image directrice des mobilités actives de l'Est lausannois, en cohérence avec la Stratégie cantonale vélo 2035 et le Projet d'agglomération Lausanne-Morges. Cette étude rejoint l'action 16.3 du Plan énergie et climat communal (PECC), inscrite au programme de la précédente législature et intitulée « Sécuriser et développer les infrastructures dédiées aux cyclistes et aux piétons ».

Sur la route cantonale 773, le Canton a également relevé la nécessité d'aménagements cyclables entre Pully et Belmont[3]. En novembre 2025, dans le cadre du suivi du PECC, la Municipalité a indiqué qu'une bande cyclable était à l'étude sur cet axe[4].

La Commune a déjà consenti un effort substantiel en faveur du vélo électrique. Son préavis n° 11/2024 fait état de 489 vélos subventionnés, pour un montant total de 146'700 francs[5].

L'assistance électrique offre aujourd'hui une véritable possibilité de déplacement quotidien, y compris dans une commune au relief marqué comme Belmont.

Sécuriser les trajets à travers tout le territoire communal permettrait de prolonger cet engagement et d'encourager bien davantage ce mode de déplacement.

---

[1] Arrêté fédéral du 13 mars 2018 concernant les voies cyclables et les chemins et sentiers pédestres, accepté en votation le 23 septembre 2018.

[2] Loi fédérale sur les voies cyclables, entrée en vigueur le 1er janvier 2023.

[3] État de Vaud, exposé des motifs et projets de décrets 24_LEG_17, mai 2024, ch. 1.7.5, p. 23.

[4] Commune de Belmont-sur-Lausanne, présentation du suivi du Plan énergie et climat communal, 19 novembre 2025, volet mobilité.

[5] Commune de Belmont-sur-Lausanne, préavis municipal n° 11/2024 du 15 août 2024, p. 3.

Une ambition financièrement raisonnable

Le présent postulat propose de privilégier des **mesures légères et peu coûteuses** sur le réseau communal et sur la RC 773. Il s'agirait essentiellement de tracer des bandes cyclables, d'apposer des pictogrammes et des flèches au sol, de marquer des présélections ou des sas cyclables aux carrefours. Une signalisation verticale pourrait compléter ces aménagements.

Demandes à la Municipalité

Par le présent postulat, j'invite la Municipalité à présenter au Conseil communal les aménagements légers envisageables dès 2027 sur le réseau communal.

Concernant la RC 773, le rapport préciserait l'état d'avancement de l'étude relative à la bande cyclable. Il indiquerait également, en concertation avec le Canton, quels marquages au sol ou autres aménagements légers pourraient être réalisés dans le même délai.

Le rapport pourrait aborder les points suivants :

1. **Identifier les besoins.** S'appuyer sur les études existantes et les observations de terrain pour préciser les tronçons et intersections à sécuriser.
2. **Localiser les aménagements.** Présenter sur un plan de Belmont les mesures envisageables dès 2027 et préciser leur nature pour chaque tronçon et chaque intersection concernés.
3. **Privilégier le marquage sur les voies.** Examiner où tracer des bandes cyclables, apposer des pictogrammes ou mettre en place toute autre forme de signalisation horizontale.
4. **Étudier les contresens cyclables.** Examiner dans quelles rues à sens unique un contresens cyclable permettrait de réduire les détours.
5. **Examiner les possibilités de cheminement partagé.** Dans les secteurs difficiles, étudier si certains cheminements peuvent accueillir des cycles en préservant la priorité et la sécurité des piétons.
6. **Poursuivre la coordination avec Paudex, Pully et Lutry.** Rechercher des itinéraires continus aux limites communales, convenir de priorités communes et examiner les possibilités de financement conjoint.
7. **S'inspirer d'autres communes.** Examiner les démarches entreprises et les aménagements réalisés, notamment à Saint-Prex, Bussigny, Savigny et Lausanne, pour identifier les solutions adaptées à Belmont.
8. **Préciser les coûts et les conditions de réalisation.** Donner un ordre de grandeur du coût des interventions envisagées et examiner les possibilités de financement communal, cantonal ou d'agglomération. Distinguer les interventions légères qui peuvent être réalisées par un simple marquage au sol de celles qui nécessitent des travaux de génie civil.
9. **Profiter des travaux d'entretien programmés.** Examiner quelles mesures pourraient être réalisées lors d'une réfection de chaussée ou du renouvellement des marquages, afin de limiter les coûts et de faciliter leur mise en œuvre.
10. **Constituer un groupe de travail d'habitants.** Associer des personnes qui se déplacent à pied, à vélo, en voiture ou en transports publics afin de repérer les difficultés sur le terrain. Avec l'appui des services communaux, le groupe pourrait proposer à la Municipalité une liste de secteurs prioritaires. Les exploitants de transports publics pourraient compléter ce travail.

Un calendrier de réalisation

Le rapport préciserait quels aménagements pourraient être entrepris le plus rapidement possible et présenterait un calendrier indicatif de leur réalisation.

Conclusion

Afin de mieux protéger les cyclistes et d'encourager l'usage quotidien du vélo, la Municipalité pourrait s'appuyer sur les études disponibles et les observations des habitants pour engager, sans attendre, de véritables aménagements à coût modéré.

Sur les tronçons et intersections qui s'y prêtent, il s'agit, en somme, **de simplement peindre la route.**

Je prie le Conseil communal de prendre le présent postulat en considération et de le renvoyer à la Municipalité pour étude et rapport, conformément au règlement communal.

Ronan Le Cann



Autres documents de référence — Stratégie cantonale vélo 2035, Projet d'agglomération Lausanne-Morges, Plan énergie et climat communal de Belmont (action 16.3), avant-projet vaudois de loi sur la mobilité (juin 2026) et OFROU, Gestion des cycles aux carrefours, DGMR, Faciliter les déplacements à vélo, pour une mobilité multimodale durable, 2e éd., avril 2021.