

# Conseil communal de Lausanne

---

## Rapport de la Commission n° 100

chargée de l'examen du Rapport-préavis 2026/12 – Réponse à huit postulats et à deux pétitions sur la mobilité et les espaces publics au centre-ville et autres objets divers.

---

Présidence :	Mme Alexandra GERBER (Les Verts)
Membres présents :	M. Olivier THORENS (Les Verts) ; M. Valéry BEAUD (Les Verts) ; Mme Karine BEAUSIRE BALLIF (soc.) ; M. Pedro MARTIN (soc.) ; M. Robert JOOSTEN (remp. Mme Sarah NEUMANN) (soc.) ; M. Roland PHILIPPOZ (soc.) ; M. Jacques PERNET (PLR) ; Mme Eliane AUBERT (remp. Mme Coralie DUMOULIN) (PLR) ; M. Mathias PAQUIER (v'lib.) ; M. Jean-Luc MASSON (remp. Mme Patrizia MORI) (UDC)
Membres excusés :	Mme Marlène BERARD (PLR) ; Mme Franziska MEINHERZ (EàG) ;
Municipale :	Mme Florence GERMOND, Municipale en charge de FINANCES ET MOBILITE.
Invité-e-s :	M. Patrick ETOURNAUD, Chef du Service de la mobilité.

---

Lieu : Chauderon 9, salle de Conférence FIM 1<sup>er</sup> étage

Date : 12 mai 2026

Début et fin de la séance : 12h30 – 14h00

---

### Liaison piétonne entre la Gare du Flon et la Gare CFF

(discussion sur les réponses au postulat de Valery Beaud et consorts, à la pétition de Bruno Corthésy et à la pétition du groupement pour une liaison piétonne Gare-Flon)

**Le postulat et les deux pétitions** demandent à la Municipalité d'examiner l'opportunité de réaliser une liaison piétonne efficace entre la gare du Flon et la gare CFF et d'examiner les différents cofinancements possibles. Le **préavis** répond que le Canton a mandaté une **étude de faisabilité**. Elle est arrivé au résultat que le tracé du tunnel devrait se situer à l'est du m2, entre le bas des escaliers de Sainte-Luce et la Place de l'Europe, avec un diamètre de 8.5 m et une longueur entre 280 et 350 m ; le tunnel devrait être équipé de quatre tapis roulants, d'un couloir pour la circulation à pied dans les deux sens et d'au minimum deux ascenseurs. Le Grand Conseil a voté un **crédit d'étude** d'environ CHF 2.3 millions pour poursuivre les études sur la liaison.

# Conseil communal de Lausanne

---

**Mme la Municipale** explique que cela permettra à la Ville de Lausanne de se positionner d'ici quelque temps sur la pertinence du projet. Elle imagine qu'il y aura alors des négociations entre l'État et la commune sur le financement de l'infrastructure.

**Le postulant** note que l'avancée présentée aujourd'hui ne signifie pas que la galerie sera réalisée, mais qu'au moins l'objet sera sérieusement étudié. Pour lui, le projet constitue **une évidence** ; il rappelle que le postulat avait été signé par tous les partis sauf un et, qu'en 15 ans au Conseil communal, il a rarement vu un projet qui suscitait autant d'enthousiasme dans la population. Il rappelle que la gare du Flon est la troisième gare de Suisse romande et qu'il serait logique de la relier en sous-sol avec la gare CFF pour en faire une **seule interface de transports publics**. Ceci d'autant plus que le m3 ne passe plus au Flon et qu'il est donc plus que jamais nécessaire de soulager le m2, qui est fréquemment saturé. Il remarque que les **coûts projetés** pour une liaison piétonne n'ont cessé de monter, de 14 millions dans la première version à 20 millions lors des premières discussions en 2020 à 40-50 millions dans le présent rapport-préavis. Il estime qu'il faudrait **simplifier l'ouvrage** pour rester dans des coûts raisonnables. Il questionne notamment la nécessité d'équiper la galerie de 4 tapis roulants (2 dans chaque sens) et pense qu'il suffirait d'avoir simplement une bande utilisable par les piétons telle qu'elle existe dans divers aéroports ou le tunnel de Champel. Il faudra espérer ensuite l'inscription dans le **PALM** afin d'avoir un cofinancement fédéral.

**Un.e commissaire** rappelle qu'à Paris, les utilisateurs de métro ou de RER marchent parfois jusqu'à une dizaine de minutes pour un changement de ligne. A Lausanne, il s'agit de créer **une seule grande gare** sous la colline de Montbenon ; dans ce contexte, une galerie piétonne fait évidemment sens. Il se dit très déçu que le tracé du m3 ne fait plus parti de l'interface du Flon. Il remarque qu'un ascenseur au bout de la galerie risque de déplacer l'embouteillage du quai du m2 au pied de l'ascenseur et qu'il faudrait prévoir des **escalators**. Contrairement à ce que laisse entendre le préavis, une liaison piétonne contribuera à **décharger le m2**, car un grand nombre de personnes préféreront marcher quelques minutes plutôt que d'attendre trois ou quatre mètres pour rejoindre le centre-ville en une minute.

**Le chef du Service de la mobilité** pense également que des escalators seront nécessaire pour franchir une différence de niveau finale. Il explique que le **dénivelé du tunnel** devra tenir compte des normes sur les personnes en situation de handicap qui stipulent que les pentes ne doivent pas excéder 6%. Il estime que la surcharge du m2 sera solutionnée par la modernisation du métro qui aura lieu avant que le passage piéton souterrain soit réalisé.

Un.e commissaire s'étonne que, dans le chapitre « **impact sur l'accessibilité des personnes en situation de handicap** » on estime qu'il n'y a pas d'impact, alors qu'il est précisément question de cette thématique concernant la galerie piétonne, notamment pour la pente limitée à 6%.

Sur demande d'un.e commissaire, Mme la Municipale confirme qu'il faudrait prévoir des mesures contre les **déprédations**, comme c'est le cas dans d'autres tunnels piétons. Elle dit qu'à sa connaissance, le projet n'est pas prévu pour les **cyclistes**.

Elle prend note de la demande du postulant de joindre **l'étude de faisabilité** aux notes de séance et en fera la demande au Canton.

# Conseil communal de Lausanne

---

Le postulant demande comment la Ville de Lausanne sera intégrée dans le **suivi de l'étude**. Mme la Municipale répond que la Ville est actuellement représentée à tous les échelons, tant au niveau technique, qu'au niveau politique, et le sera également à l'avenir avec la société des métros, autant dans la phase d'étude que dans la phase de réalisation.

Interrogé sur **l'évolution et le calendrier des métros**, le chef du Service de la mobilité indique que le Canton a fixé l'horizon 2035-36 pour une mise en exploitation du m3 et une modernisation du m2 à partir de 2031-32. Face à l'augmentation des coûts et aux risques techniques identifiés, le projet a été modifié pour séparer les tracés et l'exploitation du m2 et du m3. Le m2 conservera son tracé actuel, avec la réalisation d'un double tunnel sous la gare de Lausanne. Le m3 sera réalisé sur un tracé distinct vers l'ouest, entièrement à double voie, avec six stations entre Lausanne-Gare et la Blécherette, notamment à Chauderon et Beaulieu, sans passer par le Flon.

---

## Réponse au postulat d'Anouck Saugy « Grand Pont et TIM : on va s'aimer ? »

Le **postulat** demandait une nouvelle étude au sujet de la structure du trafic au centre-ville, en prenant compte des effets de la fermeture du Grand-Pont. Le **préavis** relate les études de mobilité réalisées pour le projet de tram et leurs mises à jour, notamment suite à la fermeture pour rénovation du Grand-Pont. Pour monitorer l'évolution de la circulation, une première série de comptages a été réalisé en mai 2025 et une seconde campagne sera organisée 6 mois après la mise en service du tram.

**Mme la Municipale** estime qu'il est important d'analyser finement l'évolution et la gestion de la circulation de toutes les mobilités au Centre-ville.

Un.e commissaire demande si le **Grand-Pont** sera bien fermé à la circulation lorsque le tram sera en activité. Mme la Municipale répond que cela est prévue dans la PAP (procédure d'approbation des plans), c'est-à-dire la procédure fédérale. Le pont sera donc **fermé à la circulation automobile**, vraisemblablement en début de l'année 2027, mais restera ouvert pour toutes les autres formes de mobilité (bus, vélos, piétons). La Ville a déjà pu expérimenter la fermeture (alors totale) du Grand Pont lors de sa rénovation et se prépare dès maintenant à sa fermeture aux TIM.

Un.e commissaire demande pourquoi le préavis n'intègre pas les réponses aux postulats **De Vargas** sur la fermeture du Grand Pont<sup>1</sup> et **Meinherz** sur l'axe Chauderon-Terreux-Bel-Air<sup>2</sup>. Mme la Municipale répond que le présent préavis a été terminé début mars et qu'à ce moment, on ne connaissait pas encore le calendrier exact pour l'arrivée du tram.

Concernant la **piétonnisation de la Rue Centrale**, Mme la Municipale dit que c'est un grand souhait de la Municipalité d'aller de l'avant avec ce projet. Il s'agit toutefois d'un projet complexe, car le Canton souhaite se positionner sur l'ensemble du futur **schéma de circulation** de la Ville. Il faut donc intégrer dans les réflexions non seulement la piétonnisation de la Rue Centrale, mais également la suppression des TIM sur la place de la Riponne et sur le Grand Pont, par exemple. La Ville est en discussion depuis deux ans avec le Canton et espère qu'une publication pourra être effectuée ces prochains mois. Mme la Municipale

---

<sup>1</sup> POS22/48 « un centre qui s'adapte aux mobilités d'aujourd'hui et du futur ». 28.03.2022

<sup>2</sup> POS22/49 « « Un concept cohérent pour la zone Chauderon – Terreux – Bel-Air : créons un lieu de passage et de séjour attractif, écologique et accueillant ! ». 17.05.2022

# Conseil communal de Lausanne

---

indique que, selon les spécialistes trafic, il faut au moins trois mois d'écart entre la fermeture du Grand Pont et la fermeture de la Rue Centrale pour façonner des habitudes.

Un.e commissaire ajoute que **le marché** s'est déplacé à la Rue Centrale à la satisfaction générale et demande s'il va y demeurer après la réouverture de la Riponne. Mme la Municipale répond que la Municipalité va prochainement communiquer sur cette question.

---

## **Réponse au postulat de Jean-Daniel Henchoz et consorts « Pour l'aménagement d'une place majeure et centrale à Chauderon**

Le **postulat** demande à la Municipalité de lancer des études pour la transformation de la place Chauderon en vue de la mise en service du m3. Le **préavis** rappelle l'histoire de la place et évoque son évolution future, avec la fermeture à la circulation générale, la mise en exploitation du tram, puis la réalisation du m3. Il s'agira de repenser l'ensemble des espaces publics de la place, dans le but de la transformer en un véritable **pôle d'échange** entre les différents transports publics (bus, métro, tram, LEB), offrant des espaces agréables et des connexions piétonnes de qualité. Un mandat d'étude (**MEP**) a été lancé en juillet 2025 ; les résultats devraient être présentés à l'automne 2026. Toutefois, le **chantier du m3** va occuper un vaste espace au nord de la place (vers l'actuel abri-bus); la transformation de la place ne sera possible qu'après la libération de ces surfaces.

Un.e commissaire relève qu'il faudrait également une **galerie piétonne** entre le m3-Chauderon et le m1-Vigie, pour faciliter le transit pour les piétons, sans détours par la Gare ou le Flon. Mme la Municipale répond qu'il y aura effectivement un tunnel piéton qui débouchera vers l'entrée du parking de la Migros et arrivera dans l'interface à Chauderon du LEB, du M3 et des BHNS. Au bout de cette galerie piétonne, il suffira d'arpenter quelques mètres à Vigie afin de rejoindre le m1.

---

## **Réponse au postulat de Françoise Piron « Pour en finir avec le macaron de stationnement papier »**

Le **postulat** invite la Municipalité à étudier le remplacement de l'actuel macaron de stationnement papier par une version électronique. Le **préavis** répond que la Ville poursuit une politique de dématérialisation des titres de stationnement. La nécessité de remplacer le programme informatique offre l'opportunité de passer à un système entièrement numérique d'octroi des macarons. Il devrait être mis en œuvre courant 2026. Le préavis précise que les macarons papier déjà octroyés jusqu'ici resteront valables.

Un.e commissaire demande si les macarons en papier vont disparaître entièrement et ajoute que la fracture numérique est une problématique qui lui tient à cœur. Mme la Municipale dit qu'elle ne peut pas encore apporter de réponse, mais que la Municipalité prêtera attention à cette problématique.

---

## **Réponse au postulat de Samson Yemane « Pas à pas vers une énergie durable : pavés connectés et parcs énergétiques pour une Lausanne innovante »**

Le **postulat** propose l'installation dans les espaces publics de pavés connectés capables de produire de l'électricité grâce à la pression exercée par les pas des passant.e.s. La **Municipalité** ne souhaite pas entrer en matière sur cette proposition à cause des coûts très

# Conseil communal de Lausanne

---

importants des pavés connectés, leur brève durée de vie et la faible quantité d'électricité produite.

Un.e commissaire pense que le postulant acceptera la réponse telle qu'argumentée.

---

## **Réponse au postulat d'Olivier Marmy « Faciliter l'intervention des artisans en leur permettant l'usage des places de livraison »**

Le **postulat** propose de permettre aux artisans de se parquer sur certaines places de livraison et/ou de proposer d'autres mesures pour faciliter leur stationnement. Le **préavis** rappelle l'existence du « **macaron multizone entreprise** » qui permet aux entreprises établies sur le territoire lausannois de stationner pour une durée illimitée sur toutes les places bleues et payantes sur le domaine public lausannois pour un tarif annuel de CHF 600.-- pour les véhicules thermiques et CHF 500.-- pour les véhicules électriques. De plus, le 11 mars 2026, la Municipalité a annoncé la création d'un « **macaron entreprise intercommunal** » sous forme de projet pilote pour une durée de deux ans, pour les entreprises des communes membres de Lausanne Région. Les places de livraisons doivent par contre rester accessibles en tout temps aux véhicules qui effectuent des livraisons ; leur occupation prolongée ne serait donc pas souhaitable.

Un.e commissaire rapporte la **réponse du postulant**. Celui-ci refusera la réponse à son postulat, car il estime qu'elle n'adresse pas le problème qu'il a évoqué, à savoir le manque de places à proximité immédiate des lieux d'intervention des artisans. Il relate les témoignages d'artisans qui s'étaient arrêtés deux minutes en double-file ou sur une place jaune pour décharger leur matériel et qui ont été amendés. Contrairement à ce que dit la Municipalité, il ne s'agirait pas d'occupations longues ou indéfinies.

**Mme la Municipale** estime que les macarons entreprise permettent aux artisans du second œuvre de se parquer sur l'ensemble des places bleues et blanches de toute la Ville à un tarif tout à fait exceptionnel. Avec l'extension de ce macaron aux artisans de la région, elle peine à comprendre la position du postulant. Malgré la suppression récente de certaines places de parc, il existe encore un nombre important de places bleues et blanches. En tout, il y a environ 100'000 places de parc à Lausanne. Le fait que la police soit quelquefois trop pointilleuse constitue un autre problème.

Le **chef du Service de la mobilité** précise qu'il est possible pour les artisans de stationner sur les places de livraison pour une courte durée, pour effectuer une livraison, mais pas pour une intervention plus longue. Il rappelle que, selon la législation, il n'est pas nécessaire de stationner sur une place de parc pour décharger du matériel, pour autant que les mobilités globales ne soient pas gênées. Il admet que c'est potentiellement dans ce cadre-là que la police amende trop rapidement.

---

## **Réponse au postulat de Mathilde Maillard « TGV Lausanne – Paris : maintenir la cadence »**

En raison de travaux entre Genève et La Plaine, l'offre TGV est réduite en 2026, avec seulement trois liaisons quotidiennes entre Lausanne et Paris via Vallorbe. La **postulante**

# Conseil communal de Lausanne

---

demande à la Ville d'entreprendre toute démarche utile pour maintenir les liaisons TGV entre Lausanne et Paris. La **Municipalité** répond qu'elle soutient le développement de toutes les relations ferroviaires internationales. S'agissant des TGV Lausanne-Paris, elle considère – avec le Canton - que la priorité doit rester l'augmentation de la desserte via Vallorbe.

La discussion n'est pas demandée.

---

## Réponse au postulat Panchard « utilisation nudges dans l'espace public » :

Le **postulat** invite la Municipalité à recourir davantage à l'utilisation de nudges, des outils permettant de sensibiliser et inciter à des actions souhaitées, pour renforcer l'action publique et améliorer les vivre-ensemble. Le **préavis** donne des exemples d'outils de communication et de sensibilisation déjà utilisés dans l'espace public (prévention du littering, indicateurs de vitesse, campagne « mollo »), mais estime qu'il ne faut pas trop surcharger de messages l'espace public.

Un.e commissaire rapporte l'**avis du postulant** qui va refuser la réponse. Il estime que les exemples donnés sont connus et déplore l'absence d'une réflexion globale sur le sujet au sein de l'ensemble des Services.

Mme la Municipale répond que la Ville prend toutes les bonnes idées proposées. Elle affirme qu'en termes de déploiement et de nombre, il existe des nudges importants, notamment les **indicateurs de vitesse** que la Municipalité a déployés de manière massive. Elle estime que ceux-ci sont indispensables pour accompagner la stratégie globale de la mise à 30 km/h de la Ville. La Municipalité en dispose désormais de plus d'une centaine (au lieu de seulement deux indicateurs itinérants au début). Cela constitue donc un nudge marquant de l'espace public qui a des impacts extrêmement positifs.

Un.e commissaire rapporte qu'elle a demandé au postulant de lui livrer des **exemples** de nudges qu'il souhaiterait voir installés. Il a donné l'exemple d'utiliser des assiettes plus petites dans la restauration collective afin d'éviter le gaspillage.

Un.e autre commissaire estime que c'est **contradictoire** de la part des Vert.e.s de vouloir interdire la publicité dans les lieux publics, mais de demander davantage de nudges.

---

## Vote des conclusions :

**conclusion 1** (Réponse au postulat de Valery Beaud et consorts « Pour une liaison piétonne efficace entre la Gare du Flon et la Gare CFF ») **10 OUI, 0 NON, 1 ABST**

**conclusion 2** (Réponse à la pétition de Bruno Corthésy « Pour la réalisation d'un passage piéton direct entre la gare du Flon et la gare CFF parallèle au tunnel du M2 ») **10 OUI, 0 NON, 1 ABST**

**conclusion 3** (Réponse à la pétition du groupement pour une liaison piétonne Gare-Flon « Pour une liaison piétonne souterraine directe entre la Gare CFF et la Gare du Flon ») **10 OUI, 0 NON, 1 ABST**

**conclusion 4** (Réponse au postulat de Anouck Saugy « Grand-Pont et TIM : on va

# Conseil communal de Lausanne

---

s'aimer ? ») **9 OUI, 0 NON, 2 ABST**

**conclusion 5** (Réponse au postulat de Jean-Daniel Henchoz et consorts « Pour l'aménagement d'une place majeure et centrale à Chauderon ») **10 OUI, 0 NON, 1 ABST**

**conclusion 6** (Réponse au postulat de Françoise Piron « Pour en finir avec le macaron de stationnement papier ») **10 OUI, 0 NON, 1 ABST**

**conclusion 7** (Réponse au postulat de Samson Yemane et consorts « Pas à pas vers une énergie durable : pavés connectés et parcs énergétiques pour une Lausanne innovante ») **10 OUI, 0 NON, 1 ABST**

**conclusion 8** (Réponse au postulat de Olivier Marmy « Faciliter l'intervention des artisans en leur permettant l'usage des places de livraison ») **8 OUI, 1 NON, 2 ABST**

**conclusion 9** (Réponse au postulat de Mathilde Maillard « TGV Lausanne - Paris : maintenir la cadence ») **unanimité OUI, 0 NON, 0 ABST**

**conclusion 10** (Réponse au postulat de Ilias Panchard et consorts « Pour une utilisation accrue des "nudges" dans l'espace public ») **7 OUI, 0 NON, 4 ABST**

---

Lausanne, le ...

La rapportrice :

Alexandra Gerber