



**Réponse à huit postulats et à deux pétitions sur la mobilité et les espaces publics au centre-ville et autres objets divers**

**Réponse au postulat de Valery Beaud et consorts**

« Pour une liaison piétonne efficace entre la Gare du Flon et la Gare CFF »

**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 »

**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 »

**Réponse au postulat de Anouck Saugy**

« Grand-Pont et TIM : on va s'aimer ? »

**Réponse au postulat de Jean-Daniel Henchoz et consorts**

« Pour l'aménagement d'une place majeure et centrale à Chauderon »

**Réponse au postulat de Françoise Piron**

« Pour en finir avec le macaron de stationnement papier »

**Réponse au postulat de Samson Yemane et consorts**

« Pas à pas vers une énergie durable : pavés connectés et parcs énergétiques pour une Lausanne innovante »

**Réponse au postulat de Olivier Marmy**

« Faciliter l'intervention des artisans en leur permettant l'usage des places de livraison »

**Réponse au postulat de Mathilde Maillard**

« TGV Lausanne - Paris : maintenir la cadence »

**Réponse au postulat de Ilias Panchard et consorts**

« Pour une utilisation accrue des "nudges" dans l'espace public »

Rapport-préavis N° 2026/12

Lausanne, le 19 mars 2026

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs,

**1. Résumé**

Avec le présent rapport-préavis, la Municipalité répond à huit postulats et à deux pétitions sur le thème de la mobilité et de l'aménagement des espaces publics. Le document permet de faire le point sur l'état d'avancement de plusieurs projets majeurs qui concernent le périmètre du centre-ville. De plus, ce rapport-préavis permet d'apporter la réponse de la Municipalité à d'autres objets en lien avec la mobilité, comme l'introduction du macaron de stationnement numérique.

Ce document s'inscrit dans la continuité de l'application des principes présents dans le Programme de législature 2021-2026, le Plan climat ainsi que les programmes Rues vivantes et Mobilité durable. Ces principes visent à accompagner l'évolution des pratiques de mobilité et des espaces publics de la Ville.

Le rapport-préavis s'articule en quatre parties thématiques.

La première partie présente les évolutions récentes du projet de tunnel piétonnier permettant de relier l'interface de la gare CFF avec l'interface de la gare du Flon. Le Canton de Vaud ayant présenté la demande de crédit pour l'étude de cette liaison piétonnière, le projet peut aller de l'avant, tout en garantissant que sa réalisation n'aura pas d'impacts négatifs sur la réalisation des projets d'augmentation des prestations de la gare CFF et de nouvelle ligne de métro m3. Cela permet de répondre au postulat de Valery Beaud et consorts, ainsi qu'aux pétitions de Bruno Corthésy et du Groupement pour une liaison piétonne Gare-Flon qui demandent la réalisation de cette infrastructure piétonne.

La deuxième partie du document présente l'état de la conception et de planification de la réalisation du projet d'évolution de la mobilité et de réaménagement des espaces publics du secteur couvrant la place Chauderon et le Grand-Pont. Les intentions présentées dans cette partie permettent à la Municipalité de répondre au postulat d'Anouck Saugy sur les effets pour la circulation suite à la fermeture du Grand-Pont, au postulat de Jean-Daniel Henchoz et consorts portant sur la requalification de la place Chauderon.

La troisième partie présente les réponses de la Municipalité à six postulats liés à la mobilité. Les sujets abordés concernent la limitation de vitesse à 30 km/h, le macaron de stationnement numérique, les pavés connectés, le stationnement des artisans, les liaisons TGV vers Paris et l'application de la théorie des nudges.

Le présent rapport-préavis participe à la mise en œuvre des objectifs suivants du programme de législation :

3. Vers une mobilité active & apaisée
4. Des espaces publics transformés & agréables

## **2. Objet du rapport-préavis**

Par le présent rapport-préavis, la Municipalité répond aux postulats de :

- Valery Beaud et consorts : « Pour une liaison piétonne efficace entre la Gare du Flon et la Gare CFF »
- Anouck Saugy : « Grand-Pont et TIM : on va s'aimer ? »
- Jean-Daniel Henchoz et consorts : « Pour l'aménagement d'une place majeure et centrale à Chauderon »
- Françoise Piron : « Pour en finir avec le macaron de stationnement papier »
- Samson Yemane et consorts : « Pas à pas vers une énergie durable : pavés connectés et parcs énergétiques pour une Lausanne innovante »
- Olivier Marmy : « Faciliter l'intervention des artisans en leur permettant l'usage des places de livraison »
- Mathilde Maillard : « TGV Lausanne - Paris : maintenir la cadence »
- Ilias Panchard et consorts : « Pour une utilisation accrue des "nudges" dans l'espace public »

Ainsi qu'aux pétitions 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 »
- Groupement pour une liaison piétonne Gare-Flon : « Pour une liaison piétonne souterraine directe entre la Gare CFF et la Gare du Flon »

### 3. Projet de liaison piétonne entre l'interface de la gare CFF et l'interface du Flon

#### 3.1 Historique du projet

L'idée de relier le Flon à la gare par un tunnel piétonnier n'est pas nouvelle. Un premier projet appelé Tripôle avait été présenté en 2007 dans le cadre du programme d'agglomération Lausanne-Morges (PALM). Une branche permettant d'atteindre la place Saint-François donnait un tracé en Y, réalisant ainsi une connexion piétonnière directe entre les trois principales interfaces des transports en commun. Par la suite, le projet Tripôle a été abandonné au profit du métro m3. Les analyses effectuées à l'époque aboutissaient à la conclusion qu'une deuxième ligne de métro était la solution la plus efficace pour assurer une capacité de transport performante et suffisante.

Malgré l'abandon officiel du projet, l'idée d'un tunnel piétonnier a été évoquée régulièrement, tant au niveau communal que cantonal. En particulier, le tunnel a été proposé en tant que liaison alternative durant la longue coupure du service du m2 qui était prévue dans le premier projet de développement des métros. Toutefois, les longues procédures de planification, mise à l'enquête et réalisation de ce tunnel (estimées entre huit et dix ans) rendaient irréaliste une mise en service avant les travaux des métros. De plus, ce projet n'étant plus intégré au PALM, un co-financement de la part de la Confédération n'était pas assuré. N'étant ni un projet ferroviaire ni une mesure d'accompagnement pour faciliter la réalisation du métro, le Canton n'avait pas d'obligation légale de participer à ce financement. Par conséquent, la réalisation du projet aurait été entièrement à la charge de la Ville, comportant une dépense chiffrée à plusieurs dizaines de millions.

Les difficultés qui ont émergé durant le démarrage du chantier de la gare CFF ont induit un important report des délais de mise en service. ~~Les évolutions intervenues dans la planification des projets ferroviaires et de transports publics ont conduit à une réévaluation globale des calendriers et des priorités. Dans ce contexte, et dans le but d'optimiser le rapport coûts/qualité de ses projets, le Canton a mandaté une commission de trois experts pour en réaliser la revue. avec des conséquences sur les projets connexes de développement des métros. En raison de ce report et dans le but d'optimiser le rapport coûts/qualité de ses projets, le Canton a mandaté une commission de trois experts pour en réaliser la revue.~~ Le mandat de cette expertise comprenait explicitement un questionnement du tracé du m3 et la pertinence de réaliser une liaison piétonnière entre la gare et le Flon. Au printemps 2024, les experts mandatés ont confirmé la pertinence de réaliser le m3 de la gare CFF jusqu'à la Blécherette, sans toutefois passer par le Flon. Dès lors, il devenait possible de réaliser le métro m3 sans interrompre la circulation du m2 entre la gare et les Croisettes. De plus, le projet de développement des prestations du m2 (double voie intégrale permettant un rebroussement des rames en aval de la station de la gare ; achat de nouvelles rames ; nouveaux automatismes permettant des cadences à 1 minute et 40 secondes) et une répartition des flux de la clientèle avec le m3 permettent d'atteindre des capacités de transport suffisamment amples pour absorber la croissance du nombre de personnes souhaitant se rendre de la gare au centre-ville et inversement.

#### 3.2 L'étude cantonale de faisabilité

Réalisée dans le cadre de la revue du projet des métros, cette étude de faisabilité a identifié et comparé plusieurs aspects : tracé, configuration intérieure, coûts de réalisation et exploitation, temps de parcours et capacités de transport. De plus, la réalisation de cette liaison ne devait en aucun cas empiéter sur les projets de modernisation de la gare et des métros.

Cette étude a permis de délimiter les principes du projet à développer durant les prochaines phases d'étude. Le tracé du tunnel se situerait idéalement à l'est du m2, à titre indicatif entre le bas des escaliers de Sainte-Luce et la place de l'Europe (espace situé en face des locaux de Citycable). Il serait nécessaire de réaliser un tunnel de 8,5 mètres de diamètre et d'une longueur évaluée entre 280 et 350 mètres. Pour assurer un temps de parcours attractif, le tunnel devrait être équipé de quatre tapis roulants, ainsi qu'un couloir pour la

circulation à pied dans les deux sens. Toutefois, afin d'assurer l'accessibilité des personnes à mobilité réduite (PMR), la pente du tunnel doit être limitée à 6%, ce qui ne permet pas de relier directement la place de la Gare au Flon. À titre de comparaison, le tunnel du m2 présente une pente d'environ 12%. Pour franchir les 15 derniers mètres de dénivelé, au sommet du tunnel il sera nécessaire d'installer à minima deux ascenseurs (pour les PMR). Idéalement, des escalators devraient compléter ce dispositif.

Le devis estimatif d'une telle réalisation se situe entre 40 et 50 millions. En raison des conditions de réalisation, de la géométrie de l'ouvrage et des contraintes imposées par la nécessité de rendre le tunnel accessible à toutes et tous, les coûts de génie civil sont identiques à ceux d'un métro. Le temps de parcours moyen est toutefois plus long que l'utilisation du métro : les PMR immobiles sur le tapis roulant mettraient environ 8 minutes, auxquels il faut ajouter 1 à 2 minutes pour l'attente et la montée en ascenseur au bout du tunnel.

Enfin, il est estimé que cette liaison piétonnière ne représente pas une solution à la surcharge actuelle du m2 : ses capacités et performances de transport restent plus faibles et moins attrayantes. La réalisation de projets améliorant les performances du m2 et la réalisation du m3 restent les meilleures solutions pour répondre aux futurs besoins en mobilité. Toutefois, en raison de l'abandon de la desserte du Flon par le m3, une liaison piétonnière présente tout de même des potentialités et une complémentarité intéressante au système de métros : elle peut servir de soupape lors de fortes surcharges, d'alternative lors d'éventuelles pannes ou, notamment à la descente, d'alternative au métro pour les personnes qui souhaitent rejoindre à pied la gare depuis le Flon ou la rue Centrale. Le Canton a ainsi présenté au Grand Conseil une demande de crédit de CHF 2,3 millions pour financer la poursuite des études de cette liaison piétonnière.

#### **4. Réponse au postulat de Valery Beaud et consorts : « Pour une liaison piétonne efficace entre la Gare du Flon et la Gare CFF »**

##### **Rappel du postulat**

Déposé le 27 avril 2020 et renvoyé à la Municipalité pour étude et rapport en date du 9 mai 2021, le postulat demande à la Municipalité d'étudier l'opportunité de réaliser une liaison piétonne efficace entre la gare du Flon et la gare CFF et d'examiner les différents co-financements possibles. Les signataires du postulat estiment que cette liaison relève de l'évidence, tant la distance qui sépare les deux pôles de mobilité est courte. Sa réalisation permettrait selon eux d'offrir une alternative lors de la coupure du m2. De plus, son utilisation gratuite inciterait la population à la marche. Il serait également intéressant d'analyser une liaison plus courte, reliant le Flon au bas du chemin du Petit-Chêne, à la rue du Midi ou au chemin de Mornex.

##### **Réponse de la Municipalité**

La Municipalité a pris acte de la décision du Canton de Vaud de poursuivre les études du tunnel piétonnier. Même si certains arguments avancés par les personnes postulantes soient devenus caducs suite à la révision du projet des métros (alternative à la coupure du m2), les potentialités de ce projet demeurent intéressantes. Bien que la liaison souterraine soit un genre d'alternative de mobilité active à l'usage du m2, il faudra tout de même veiller à ce que cette liaison souterraine soit aménagée avec soin, dotée d'un éclairage de qualité et d'une décoration des murs permettant d'inspirer un sentiment de sécurité et de rendre agréable son usage.

La Municipalité estime que le tracé indicatif retenu est le meilleur et qu'il est préférable à une variante plus courte, reliant le Flon à la rue du Midi ou à l'avenue Sainte-Luce. En effet, les coûts de réalisation d'un tel projet réduit resteraient très élevés et généreraient des bénéfices moindres et de portée éminemment locale. Le Canton souhaite poursuivre les études d'un tunnel partant depuis la gare, car cela pourrait bénéficier à l'ensemble des personnes qui arrivent à Lausanne en train : pour cette clientèle, un tunnel qui partirait

depuis le milieu du chemin du Petit-Chêne ne représenterait pas une alternative intéressante à l'utilisation des métros. Dès lors, il est préférable de soutenir le projet complet, tel que poursuivi par le Canton.

Au sujet du financement de cet ouvrage, la Municipalité préfère ne pas se prononcer à ce stade. Le projet est encore dans une phase initiale d'étude et de nombreuses questions doivent encore être clarifiées : tracé exact, méthode de construction, gestion des matériels, équipements de sécurité à prévoir (notamment pour la gestion d'incendie et des fumées), embellissements, etc. Les coûts de réalisation ne sont pas encore établis avec un degré de certitude suffisant et l'obtention d'un co-financement fédéral n'est pas encore assurée. Il conviendra le moment venu d'évaluer l'insertion de cette liaison dans un futur programme d'agglomération.

La Municipalité estime avoir ainsi répondu au postulat de Valery Beaud et consorts.

#### **5. 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. »**

##### **Rappel de la pétition**

Munie d'une signature, cette pétition a été déposée le 30 janvier 2018 et renvoyée à la Municipalité pour étude et rapport le 28 mai 2019. Le pétitionnaire demande à la Municipalité d'étudier la réalisation d'un passage piéton direct entre la gare du Flon et la gare CFF, parallèle au tunnel du m2.

##### **Réponse de la Municipalité**

En guise de réponse, la Municipalité renvoie aux chapitres précédents. Les informations présentées permettent de répondre aux différents points soulevés par le pétitionnaire. Pour rappel, la Municipalité a pris acte de la décision du Canton de poursuivre les études de cette liaison piétonnière et suivra avec attention leurs résultats.

La Municipalité estime avoir ainsi répondu à la pétition de Bruno Corthésy.

#### **6. 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 »**

##### **Rappel du postulat**

Déposée le 27 mars 2024 et munie de 1'048 signatures, la pétition a été renvoyée à la Municipalité pour étude et à rapport en date du 8 mai 2025. Les pétitionnaires estiment que la réalisation rapide de cette liaison piétonnière permettra de pallier les retards encourus dans la réalisation du m3, retards engendrés par les difficultés qu'a connu le projet de modernisation de la gare de Lausanne. Les pétitionnaires estiment qu'il est possible de profiter de synergies de travaux et financements avec les travaux des métros. À la séance de la commission des pétitions, elles et ils ont présenté un projet de tunnel reliant le côté ouest de la place de la Gare et la station du m1 au Flon, dont les coûts seraient de l'ordre de CHF 20 à 30 millions.

##### **Réponse de la Municipalité**

En guise de réponse, la Municipalité renvoie aux chapitres précédents. La Municipalité souhaite rappeler qu'il est préférable de déconnecter les projets des métros de celui de la liaison piétonnière, notamment en raison des différents états d'avancement des études des projets. De plus, la modification du tracé du m3 réduit fortement les possibles synergies entre les deux projets. Afin d'éviter d'engendrer des retards supplémentaires dans le dossier de la gare CFF, le Canton a préféré effectuer une séparation des projets et étudier une liaison piétonnière du côté est de la place de la Gare.

Il convient également de séparer les procédures de mise à l'enquête, afin d'éviter qu'une éventuelle opposition à un projet puisse bloquer la validation des autres. De même, il n'est pas possible de coupler les co-financements fédéraux ou de transférer le financement fédéral entre différents projets. La différence dans l'estimation des coûts est expliquée notamment par la nécessité d'équiper avec des tapis roulants la totalité du tunnel, ainsi que par les mesures liées à la sécurité incendie. En ce qui concerne une réalisation rapide de l'ouvrage, il convient de préciser que, selon les estimations effectuées par le Canton, il faudrait compter entre 7 à 10 ans pour pouvoir réaliser cette infrastructure. Sa mise en service interviendrait de toute façon après l'achèvement de la modernisation du m2, agendée à ce stade pour 2031, et qui permettra d'augmenter de façon importante les capacités de transport du m2.

La Municipalité estime avoir ainsi répondu à la pétition du Groupement pour une liaison piétonne Gare-Flon.

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

### **Rappel du postulat**

Partant du constat que les derniers chiffres disponibles datent de 2008, la postulante demande qu'une nouvelle étude soit effectuée au sujet de la structure du trafic au centre-ville, notamment pour le trafic de transit, en prenant compte les effets de la fermeture du Grand-Pont à la circulation générale.

### **Réponse de la Municipalité**

La fermeture à la circulation d'une rue implique forcément des impacts sur la circulation des modes concernés. Des études de mobilité sont toujours réalisées afin d'évaluer la portée de ces impacts, notamment pour les reports de la circulation sur d'autres rues et le fonctionnement des carrefours. Ces prévisions permettent d'identifier les mesures nécessaires pour assurer le fonctionnement de la circulation, par exemple en adaptant la régulation des feux des carrefours ou en modifiant des présélections ou la signalisation routière. De telles évaluations avaient été réalisées, dans le cadre du projet du tramway, pour évaluer les impacts de la fermeture du dernier tronçon de la rue de Genève et du Grand-Pont. Toutefois, les prévisions formulées dans le projet original ont dû être revues dans le cadre de la mise à l'enquête complémentaire en lien avec la non-réalisation de la rampe Vigie – Gonin, ceci afin de prendre en compte les importantes évolutions des pratiques de mobilité qui sont intervenues entre-temps. Une mise à jour des études a été nécessaire en raison de la baisse générale de la circulation automobile en ville de Lausanne et l'essor de la pratique du vélo, des facteurs qui ont déjà contribué à diminuer les effets des reports de la circulation automobile sur d'autres axes routiers. Ainsi, une prévision des charges de trafic à l'horizon de mise en service du tramway et de la fermeture du Grand-Pont est déjà disponible dans les documents de mise à l'enquête de ce projet.

Par la suite, les expériences acquises lors de la fermeture pour rénovation du Grand-Pont ont été intégrées dans les mises à jour des prévisions ; même si des précautions doivent être adoptées car cette fermeture concernait l'ensemble des modes (y compris les transports publics et les vélos), ce qui ne sera pas le cas après la mise en service du tramway.

Il convient de préciser que, pour les transports individuels motorisés, l'axe routier entre la place Chauderon et la place Saint-François a une fonction exclusivement de transit. En effet, déjà aujourd'hui, les voitures ne peuvent que transiter, sans possibilité de stationner ou d'emprunter une rue latérale. La circulation qui aujourd'hui transite par l'hypercentre sera ainsi reportée sur d'autres axes à proximité, voire à une plus grande échelle sur le contournement autoroutier. Pour rappel, l'actuel Plan directeur communal préconise le principe de la dissuasion systématique du trafic de transit au centre.

Afin d'aboutir à une meilleure vue d'ensemble, la mise à jour des études prend en compte d'autres projets de modification des schémas de circulation dans le secteur du centre-ville, comme la piétonisation de la rue Centrale.

À cette étude s'ajoute un monitoring de l'évolution de la circulation suite à l'arrivée du tram. Celui-ci fait partie de la convention de levée des dernières oppositions au projet du tram et consistera à comparer une première série de comptages multimodaux réalisée en mai 2025, avec une seconde campagne de comptages qui sera organisée 6 mois après la mise en service du tram. Les résultats de ce monitoring permettront notamment d'évaluer les effets de la fermeture à la circulation générale du Grand-Pont et seront rendus publics.

La Municipalité estime avoir ainsi répondu au postulat d'Anouck Saugy.

## **8. Réponse au postulat de Jean-Daniel Henchoz et crts : « Pour l'aménagement d'une place majeure et centrale à Chauderon »**

### **Rappel du postulat**

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. Selon les personnes postulantes, cette place majeure a les potentialités pour devenir un moteur de développement économique et social et une redynamisation de ces espaces publics est plus que nécessaire.

### **Réponse de la Municipalité**

Depuis le XV<sup>e</sup> siècle, la place Chauderon représente la porte d'accès occidentale à la ville de Lausanne. Cet espace a été remodelé au fil des siècles, contraint d'un côté par l'extension de la ville et la création du faubourg du Maupas et de l'autre par les escarpements de la vallée du Flon. Ancien espace de marché, la place Chauderon a évolué en important carrefour après la réalisation du Grand-Pont en 1844 et du pont Chauderon en 1905, infrastructures qui ont mené à la réalisation de l'actuelle rue des Terreaux et à la création de l'avenue de France en 1910 et de l'avenue de Beaulieu en 1912. Les évolutions des pratiques des mobilités ont laissé une forte empreinte dans cet espace, d'abord par l'essor des tramways et ensuite par l'essor de la voiture avec les trémies souterraines routières qui ont pris une place prépondérante dans cet espace en 1964. Le 28 mai 1995 a ensuite été inaugurée la gare souterraine du LEB, entraînant la disparition du terminus « provisoire » de 1873 sis au parc de la Brouette. La réalisation des bâtiments emblématiques comme celui du Crédit Foncier, la Maison du Peuple, les bâtiments de l'administration et la tour Galfetti marquent aujourd'hui le visage et le périmètre de la place Chauderon.

L'évolution de la place Chauderon se poursuivra notamment par la fermeture à la circulation générale dans le cadre de la mise en exploitation du tram et par la réalisation du m3, dont Chauderon sera la principale station qui permettra de desservir l'ensemble du centre-ville lausannois. La Municipalité saisit donc l'opportunité 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 et LEB), offrant des espaces agréables, conviviaux, végétalisés et permettant une connexion piétonne de qualité vers le reste de l'hypercentre et de la plateforme du Flon. Afin de mener à bien un tel projet d'envergure, un mandat d'étude parallèle (MEP) a été lancé en juillet 2025 et de nombreux dossiers de candidatures ont été déposés à la Ville. Actuellement les quatre équipes retenues lors de la présélection ont commencé la phase d'étude. La présentation au public des projets retenus, ainsi que l'annonce du projet lauréat sont prévues à l'automne 2026. L'enjeu de ce mandat est d'imaginer le nouveau visage de ce site au cœur de Lausanne. Le projet à élaborer comporte le respect des principes du Plan climat, du Plan Canopée et du Plan Lumière.

La réalisation du projet de réaménagement de la place est toutefois dépendante du chantier d'envergure du m3. En effet, afin de réaliser la nouvelle station du m3 et une partie des

tunnels du nouveau métro, une vaste emprise de chantier occupera l'espace Nord de la place, où est actuellement situé l'abribus. Ce n'est qu'après la libération de ces surfaces de chantier qu'il sera possible de procéder à la réalisation de l'aménagement en surface et d'achever la transformation de la place Chauderon en une interface majeure de transports publics.

La Municipalité estime avoir ainsi répondu au postulat de Jean-Daniel Henchoz et crts.

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

### **Rappel du postulat**

La postulante remarque que l'utilisation du macaron de stationnement pour les personnes qui résident en ville de Lausanne n'est plus au goût du jour. Si le précieux sésame glisse de sa pochette ou n'est pas visible lors d'un contrôle, la personne qui le détient risque d'être amendée. Citant l'exemple de l'introduction d'une version numérique de la vignette autoroutière, le postulat invite la Municipalité à étudier l'opportunité de remplacer l'actuel macaron de stationnement papier par une version électronique.

### **Réponse de la Municipalité**

Le programme informatique qui est utilisé pour gérer l'ensemble des autorisations de stationnement arrive actuellement à la fin de son cycle de vie. En plus d'assurer l'octroi des macarons pour les personnes résidentes, le même programme gère également l'octroi des macarons multizones pour les entreprises et des autres typologies d'autorisations spéciales de stationnement (par exemple pour les prestataires de soins à domicile). Le remplacement du programme vieillissant par un nouveau système est une nécessité impérieuse afin d'assurer le bon fonctionnement de cette importante prestation auprès de la population lausannoise.

Après avoir introduit la possibilité de payer le stationnement sur voirie par le biais d'applications, la Ville de Lausanne souhaite poursuivre sa politique de dématérialisation des titres de stationnement. La nécessité de procéder au remplacement du programme informatique offre à la Municipalité l'opportunité de passer à un système exclusivement numérique d'octroi des macarons et des autres autorisations de stationnement. Cela simplifiera tant l'octroi du macaron que les contrôles du stationnement et enlèvera définitivement aux personnes concernées le souci de perdre la version papier du macaron.

À ce stade du projet de macaron numérique, il n'est pas encore possible de communiquer un calendrier précis de sa mise en œuvre. Durant le 2<sup>e</sup> semestre 2025, un appel d'offres pour un nouveau logiciel a été mené par le Service de la mobilité, le Corps de police et le Service de l'organisation informatique. En janvier 2026, la Municipalité a adjugé le développement de cette nouvelle solution. Sous réserve d'un recours suite à l'adjudication, la mise en œuvre sera réalisée courant 2026. Enfin, la Municipalité souhaite préciser que les macarons papier octroyés avant l'introduction du nouveau système informatique resteront valables jusqu'à leur échéance naturelle et qu'aucune action ne sera requise de la part des personnes détentrices.

La Municipalité estime avoir ainsi répondu au postulat de Françoise Piron.

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

### **Rappel du postulat**

Le postulant propose d'étudier l'installation dans les espaces publics des pavés connectés, capables de produire de l'électricité grâce à la pression exercée par les pas des piétons et des piétons. Cela permettrait de produire de l'électricité de façon durable et générer des économies d'énergie.

## Réponse de la Municipalité

La Municipalité a analysé avec intérêt la proposition d'installer ces équipements qui génèrent de l'électricité par la simple pression des piétonnes et des piétons. Toutefois, il n'est pas souhaitable de procéder à une utilisation à large échelle de ces dalles dans les espaces publics. Il y a, en effet, d'une part des considérations économiques à avoir : le coût d'achat d'un seul pavé s'élève à quelque 400 francs, auquel il faut ajouter les frais liés à l'installation et au branchement sur le réseau. La durée de vie de chaque pavé, estimée à environ cinq ans, est aussi très brève. En ce qui concerne la quantité d'énergie effectivement produite, celle-ci est estimée entre 4 et 7 Watts, ceci dépendant principalement du poids de la personne qui marche et de la force de pression exercée. Il est ainsi estimé qu'il faudrait 10 dalles pour générer une quantité d'électricité suffisante pour alimenter un lampadaire durant une nuit. L'électricité produite par ce moyen n'est donc pas avantageuse pour la Ville. Des questions se posent également au niveau de l'insertion esthétique de tels équipements dans les zones pavées du centre-ville, ainsi que la façon de brancher ces dalles au réseau électrique existant.

Par ailleurs, ces pavages ont certes été installés dans de nombreuses villes du monde, mais jamais de façon extensive, ni dans le but de développer une production alternative d'électricité. De nombreuses installations ont été réalisées à l'intérieur, dans des lieux à forte fréquentation piétonne (par exemple des aéroports, des centres de congrès ou des boîtes de nuit) et dans un objectif principalement ludique, notamment pour recharger un smartphone.

Les mêmes constats s'appliquent relativement à la demande d'équiper les places de jeux avec des installations similaires. L'énergie produite par ces jeux demeure anecdotique et ne permet pas de compenser les coûts d'achat et d'installation. De plus, il faudrait vérifier la compatibilité de ces équipements avec le principe d'utiliser des éléments écologiques. La Ville souhaite privilégier la pose d'équipements dont l'actionnement mécanique génère des effets ludiques, par exemple, des jets d'eau actionnés par des manivelles ou pédaliers. En l'état du développement actuel de la technologie, l'opération n'est pas économiquement viable et l'énergie générée reste trop modeste pour être considérée comme une alternative viable et durable de production d'énergie.

Pour ces raisons, la Municipalité ne souhaite pas entrer en matière sur la proposition du postulat. Cela dit, la porte ne sera pas fermée à des tests de projets issus de start-ups de la région, permettant de vérifier dans des conditions réelles l'efficacité de la solution proposée.

La Municipalité estime avoir ainsi répondu au postulat de Samson Yemane et consorts.

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

### Rappel du postulat

S'inspirant d'un projet pilote de la Ville de Bienne, le postulant propose à la Municipalité de mettre en place un système permettant aux artisans et artisanes de se parquer sur certaines places de livraison et/ou proposer d'autres mesures facilitant leur stationnement

### Réponse de la Municipalité

La Municipalité souhaite rappeler l'existence du « macaron multizone entreprise ». Celui-ci permet aux entreprises établies sur le territoire lausannois et qui en font la demande de stationner pour une durée illimitée sur toutes les places bleues et payantes sises sur le domaine public lausannois. Il est proposé au tarif de CHF 600.-/an ou CHF 500.-/an pour véhicules électriques ou véhicules avec autres sources d'énergie présentant un bilan environnemental équivalent. Il est destiné aux entreprises établies sur le territoire lausannois qui doivent assurer des livraisons lourdes ou des prestations nécessitant un outillage technique encombrant justifiant un véhicule.

De plus, en date du 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. Ce macaron est destiné aux entreprises des communes membres de Lausanne Région. Il devrait ainsi permettre de faciliter les interventions professionnelles de ces entreprises, au bénéfice de leurs clients lausannois et ainsi de soutenir l'activité économique régionale. Ce nouveau titre de stationnement est proposé au tarif de CHF 700.-/an ou de CHF 650.-/an pour un véhicule n'émettant pas de CO<sub>2</sub>.

Étant donné que ce macaron permet un stationnement de durée illimitée, l'extension de son application aux places de livraison pourrait provoquer d'importants conflits d'usages. Ces places réservées aux livraisons doivent, en effet, rester le plus possible libres afin d'être accessibles en tout temps aux véhicules qui effectuent des livraisons ou, du moins, permettre d'assurer une rotation rapide. Une occupation prolongée, voire illimitée n'est aucunement souhaitable.

Il convient de préciser que le projet pilote de la Ville de Bienne consiste en la transformation de 7 places de livraisons du centre-ville en places de stationnement réservées aux artisanes et artisans. Cette catégorie professionnelle pouvait déjà acquérir un macaron multizone similaire au lausannois et dispose maintenant de sept places qui leur sont exclusivement attribuées. Bienne a ainsi créé une nouvelle catégorie de places de stationnement en les réservant à une catégorie bien définie. Après analyse, la Municipalité ne souhaite pas entrer en matière sur la proposition du postulant. Elle estime que le macaron multizone pour les entreprises offre déjà de très importantes facilitations de stationnement en voirie et qu'il est plus adapté pour répondre aux besoins spécifiques du personnel effectuant des interventions à domicile.

La Municipalité estime avoir ainsi répondu au postulat de Olivier Marmy.

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

### **Rappel du postulat**

Au mois de mai 2025, les CFF ont annoncé que l'offre TGV sera réduite durant l'année 2026 en raison de travaux. Par conséquent, seules les trois liaisons quotidiennes via Vallorbe permettront de relier directement Lausanne à Paris. La postulante estime que cela va nuire à l'attractivité de la ville et qu'il y a un véritable risque de report modal vers la voiture. Ainsi, elle demande à la Ville d'entreprendre toutes démarches utiles, cas échéant en prenant contact avec le Canton et la Confédération, pour s'opposer à la suppression de la moitié des liaisons TGV directes entre Lausanne-Paris.

### **Réponse de la Municipalité**

La Municipalité relève que la suppression des liaisons TGV en question est déterminée principalement par la saturation dont est victime la ligne Lausanne-Genève. Les travaux qui auront lieu entre Genève et La Plaine font que les trains arriveront quelques minutes plus tard en gare de Cornavin. Par conséquent, ils ne pourront pas utiliser les créneaux horaires (dits également sillons) qui leur sont normalement réservés. En raison de la saturation de la ligne lémanique, les TGV devraient attendre 45 minutes avant de pouvoir poursuivre en direction de Lausanne, ce qui rend inintéressante leur utilisation par la clientèle.

La Municipalité estime qu'afin de garantir le développement des relations internationales directes depuis Lausanne et en direction de la France, il est nécessaire de soutenir la réalisation d'une nouvelle ligne entre Lausanne et Genève. Elle se réjouit de l'ajout du tunnel Morges-Perroy (première étape de cette nouvelle ligne) dans le programme fédéral de développement de l'infrastructure ferroviaire, mais déplore les importants délais d'étude et de réalisation pour l'instant annoncés.

La Municipalité souligne qu'elle soutient le développement de toutes les relations ferroviaires, non seulement en direction de Paris, mais également en direction du Sud de la

France et de l'Espagne et celles en direction de l'Italie. Elle se réjouit également de la possible réintroduction des trains de nuit permettant de rejoindre ces destinations. Tout comme les destinations du nord de l'Europe.

Elle soutient la démarche des Cantons de Bâle-Campagne, Bâle-Ville, Genève, Tessin, Valais et Vaud qui ont déposé une résolution auprès du Conseil fédéral demandant une extension rapide du réseau ferroviaire, notamment pour les liaisons internationales.

S'agissant des TGV Lausanne–Paris, le Canton continue de considérer que la priorité doit rester l'augmentation de la desserte via le Jura, position partagée par la Ville. Le trajet ferroviaire le plus court et le plus efficient entre Paris et Lausanne passe par Vallorbe et Dijon. L'objectif est dès lors d'augmenter l'offre sur cet axe, ainsi que l'étude d'une nouvelle liaison vers Lille, qui faciliterait les trajets vers Londres. Ce qui bride aujourd'hui l'augmentation de l'offre Lyria est principalement le nombre de rames TGV disponibles. L'annonce des CFF d'achat en leasing de 40 rames roulant à grande vitesse et destinées au trafic international mérite un fort soutien car il s'agit du seul levier d'action à court et moyen terme.

La Municipalité tient à préciser que la Ville ne dispose pas de compétence propre dans le domaine des infrastructures ferroviaires. Elle est toutefois alignée avec le Canton pour défendre les liaisons internationales. Elle est également représentée au sein des associations Ouest Rail et Trans Europe TGV qui agissent pour le développement des offres ferroviaires régionales, nationales ou internationales. Ces actions de lobby s'inscrivent dans la politique de mobilité de la Municipalité, qui prône le report modal vers les transports publics et le développement de la mobilité active. Elles permettent également de soutenir l'attractivité de la Ville au niveau touristique et économique.

La Municipalité estime avoir ainsi répondu au postulat de Mathilde Maillard.

### **13. Réponse au postulat de Ilias Panchard et consorts : « Pour une utilisation accrue des "nudges" dans l'espace public »**

#### **Rappel du postulat**

Le postulant invite la Municipalité à recourir davantage à l'utilisation de nudges, des outils permettant d'attirer l'attention, sensibiliser et inciter certaines actions. Leur utilisation permet d'illustrer et renforcer l'action publique dans différents domaines et d'améliorer le vivre-ensemble.

#### **Réponse de la Municipalité**

La Municipalité utilise déjà des outils de communication et sensibilisation dans l'espace public, notamment en ce qui concerne la prévention du littering. Par exemple, avec des poubelles « à cibles » installées durant les manifestations sportives. Des campagnes de sensibilisations sont, par ailleurs, régulièrement lancées notamment par le Service de la propreté urbaine et le Service de la mobilité et de l'aménagement des espaces publics. Un exemple de nudges utilisés par la Ville de Lausanne a été d'équiper des grilles d'évacuation des eaux claires sur le domaine public d'un clou en laiton portant l'inscription « Le lac commence ici. Ne rien jeter dans les grilles ». Ces clous permettent d'attirer l'attention de la population et de rappeler que, contrairement aux idées reçues, ces grilles ne sont pas toutes systématiquement connectées à la station d'épuration de Vidy. Ces déchets risquent de finir dans le lac Léman et le polluer.

En matière d'apaisement du trafic, la présence d'indicateurs de vitesse indiquant la vitesse accompagnée d'un smiley servent eux à encourager les usagères et usagers de la route à adopter la vitesse adéquate, sans les sanctionner en cas de non-respect.

Dans l'aménagement des espaces publics, les nudges trouvent une application via l'apposition de marques au sol, qui permettent de délimiter des espaces, fournir des indications, signaler des équipements, etc. Un nouveau concept de marquage des zones de

rencontres vient d'être élaboré, dans le but de systématiser ces espaces et de les rendre mieux identifiables par les personnes qui conduisent. Des disques de différentes couleurs sont apposés sur l'ensemble de la zone de rencontre, en se densifiant aux endroits sensibles (importants flux piétonniers, croisements avec mauvaise visibilité, etc.) pour suggérer une prudence accrue de la part des automobilistes.

Également dans un but d'améliorer la cohabitation entre les usagères et usagers des espaces publics, au mois de septembre 2025 a été lancée la campagne « Mollo ». En plus de poser des panneaux d'information à l'entrée de zones sensibles, des marques au sol et des panneaux accrochés aux lampadaires permettent de renforcer visuellement l'incitation à l'adaptation des comportements.

Il convient toutefois de veiller à ne pas trop surcharger de messages l'espace public. En effet, la superposition ou la systématisation des nudges comporte le risque d'annuler l'effet souhaité qui consiste à attirer le regard et de faire passer un message bien précis et ciblé. Il est ainsi souhaitable d'appliquer une proportionnalité dans le déploiement de ces campagnes et, dans la mesure du possible d'éviter une superposition de celles-ci. Par conséquent, la Municipalité continuera à utiliser les nudges, considérés comme efficaces et ayant des effets positifs, en veillant toutefois à en faire un usage proportionné

La Municipalité estime avoir ainsi répondu au postulat de Ilias Panchard et consorts.

#### **14. Impact sur le développement durable**

La réalisation des projets de fermeture à la circulation générale des espaces publics entre la place Chauderon et la place Saint-François, ainsi que la piétonisation de la rue Centrale contribuent à diminuer les nuisances engendrées par la circulation routière dans le secteur du centre-ville. Cela permet d'améliorer des aspects comme la qualité de l'air et apporte un bénéfice pour l'ensemble de la population.

#### **15. Impact sur l'accessibilité des personnes en situation de handicap**

Ce rapport-préavis n'a pas d'incidence sur l'accessibilité des personnes en situation de handicap.

#### **16. Aspects financiers**

Ce rapport-préavis n'a pas d'incidence sur le budget d'investissement de la Ville.

#### **17. Conclusions**

Eu égard à ce qui précède, la Municipalité vous prie, de bien vouloir prendre les résolutions suivantes :

Le Conseil communal de Lausanne,

vu le rapport-préavis N° 2026/12 de la Municipalité, du 19 mars 2026 ;

ouï le rapport de la commission nommée pour examiner cette affaire ;

considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

décide :

1. d'adopter la réponse de la Municipalité au postulat de Valery Beaud et consorts : « Pour une liaison piétonne efficace entre la Gare du Flon et la Gare CFF »
2. d'adopter la réponse de la Municipalité 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 »

3. d'adopter la réponse de la Municipalité à la pétition de Groupement pour une liaison piétonne Gare-Flon : « Pour une liaison piétonne souterraine directe entre la Gare CFF et la Gare du Flon »
4. d'adopter la réponse de la Municipalité au postulat d'Anouck Saugy : « Grand-Pont et TIM : on va s'aimer ? »
5. d'adopter la réponse de la Municipalité au postulat de Jean-Daniel Henchoz et consorts : « Pour l'aménagement d'une place majeure et centrale à Chauderon »
6. d'adopter la réponse de la Municipalité au postulat de Françoise Piron : « Pour en finir avec le macaron de stationnement papier »
7. d'adopter la réponse de la Municipalité au postulat de Samson Yemane et consorts : « Pas à pas vers une énergie durable : pavés connectés et parcs énergétiques pour une Lausanne innovante »
8. d'adopter la réponse de la Municipalité au postulat de Olivier Marmy : « Faciliter l'intervention des artisans en leur permettant l'usage des places de livraison »
9. d'adopter la réponse de la Municipalité au postulat de Mathilde Maillard : « TGV Lausanne - Paris : maintenir la cadence »
10. d'adopter la réponse de la Municipalité au postulat de Ilias Panchard et consorts : « Pour une utilisation accrue des "nudges" dans l'espace public »

Au nom de la Municipalité

Le syndic  
Grégoire Junod

Le secrétaire  
Simon Affolter