

## Postulat

### Rééquilibrons les emprises sur le domaine public en faveur de la mobilité douce et de la convivialité

Ces dernières années, plusieurs initiatives ont été déposées au Conseil communal de Lausanne pour repenser l'espace consacré aux différents usagers du domaine public, notamment dans le but d'augmenter la proportion des rues qui est dédiée aux piétons, aux vélos, aux terrasses, à l'arborisation, etc<sup>1</sup>.

La mise en œuvre de ces initiatives se voit toutefois souvent opposer l'argument que la largeur disponible de façade à façade dans une rue ne permettrait pas d'offrir une place suffisante à la mobilité douce, à la convivialité ou à la lutte contre les îlots de chaleur urbains. En effet, dans une habitude qui continue d'être la règle, les voies dédiées à la circulation et au stationnement des voitures, voire des bus, occupent la majeure partie de l'espace disponible.

Pourtant, des solutions existent pour revoir la répartition de la rue entre les différents usagers. C'est d'autant plus important que l'on sait que l'existence d'aménagements sécurisés pour la mobilité douce en accroît fortement la part modale.

Si la suppression de places de stationnement en bordure de chaussée peut être une voie intéressante à suivre dans certains cas, ce postulat propose d'explorer des pistes complémentaires, soit l'instauration de sens unique automobile dans certaines rues, la suppression de certaines présélections, voire la fermeture de certaines rues au trafic individuel motorisé.

De manière générale, hors des axes fréquentés par des lignes de bus bidirectionnelles qui n'ont pas de voies dédiées, la mise en sens unique de la circulation automobile permet de gagner une largeur d'environ 3 m, qui devient alors disponible au cas par cas pour élargir un trottoir, créer des pistes cyclables, aménager ou agrandir une terrasse, offrir des espaces de rencontre, planter des arbres, etc. Une circulation automobile unidirectionnelle permet également de diminuer les nuisances sonores, de renforcer la sécurité, de réduire le nombre de conflits entre les usagers de la rue, de faciliter les traversées piétonnes et d'améliorer la convivialité.

Dans le même sens, plusieurs routes aujourd'hui ouvertes au trafic automobile pourraient être fermées et converties, de même que certaines présélections raccourcies ou supprimées.

Il ne s'agit toutefois bien sûr pas là de solutions miracles pour toutes les situations, car elles peuvent engendrer un allongement des distances automobiles parcourues ou un report de trafic sur d'autres tronçons si elles ne sont pas accompagnées de mesures adéquates. Il s'agit toutefois d'une contribution à la limitation du trafic de transit.

---

<sup>1</sup> notamment postulat de Vincent Rossi et crts « Infrastructures cyclables à Lausanne : pour un Plan Vélo » (2015), postulat de Valéry Beaud « Pour une véritable stratégie de requalification de l'espace public » (2016), postulat de Denis Corboz et crts « De nouveaux destins pour nos places de parking » (2018), postulat de Vincent Brayer et crts « De la route à la rue » (2018), etc.

Si cette proposition vise en premier lieu à donner plus de place à la mobilité douce (piétons et vélos) et aux espaces publics générateurs de rencontre, de convivialité et de socialisation, elle pourrait aussi dans certains cas permettre d'augmenter l'efficacité des transports publics, notamment sur des tronçons où les bus sont fréquemment bloqués dans le trafic automobile.

Tout en continuant à développer le réseau des rues dont la vitesse est limitée à 20 ou 30km/h, pour lesquelles la différence de vitesse limitée entre les usagers permet un partage des voies de circulation, la mise en sens unique automobile constitue donc un outil parmi d'autres pour rééquilibrer l'utilisation du domaine public, qui peut s'avérer le plus pertinent dans certains cas.

Sur la base des différents éléments exposés ci-dessus, **le présent postulat demande donc à la Municipalité d'étudier l'opportunité d'instaurer des sens unique automobiles dans certaines rues, de supprimer certaines présélections, voire de fermer certains axes au trafic individuel motorisé, afin d'offrir à la mobilité douce et à la convivialité la place dont elles ont besoin.**

Lausanne, le 16 mai 2020



Valéry Beaud (Verts)



David Raedler (Verts)



Daniel Dubas (Verts)



Anne Decollogny (PS)



Denis Corboz (PS)



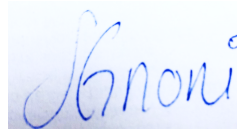
Vincent Brayer (PS)



Claude Calame (E à G)



Laura Manzoni (E à G)




Sara Gnoni (Verts)



Vincent Rossi (Verts)



Jean-Michel Bringolf (Verts)



Sima Dakkus (Verts)