

Conseil communal de Lausanne

Rapport de la commission N° 32

chargée d'examiner les postulats de

Vincent Rossi et consorts « Circuler au pas - ou pas : une stratégie pour piétonner la Ville de Lausanne »

Johann Dupuis et consorts "Au galop vers la ville sans voitures"

Membres de la commission présents :

Rapporteur	M.	Philipp	STAUBER	PLC
Membres	Mme	Caroline	ALVAREZ HENRY	PS (pour Mme Coppe)
	M.	Sébastien	KESSLER	PS (pour M. Brayer)
	M.	Didier	LAMBERT	PS
	M.	Louis	DANA	PS (pour Mme Lavanderos)
	M.	Matthieu	CARREL	PLR
	Mme	Françoise	PIRON	PLR
	M.	Vincent	ROSSI	Les Verts
	Mme	Sima	DAKKUS	Les Verts (pour Mme Gnoni)
	Mme	Johann	DUPUIS	EàG (pour M. Pain)
	Mme	Christiane	SCHAFFER	Le Centre
	Mme	Anita	MESSERE	UDC

Membres de l'administration

- M. Patrick ETOURNAUD, Chef du Service des routes et de la mobilité
- M. Pierre CORAJOURD, Délégué piétons
- M. Ludovic SAULET, Administration routes et mobilité

Postulat de Vincent Rossi et consorts « Circuler au pas - ou pas : une stratégie pour piétonner la Ville de Lausanne »

Le Président ouvre la séance le 1^{er} mars 2021 à 11 heures et invite **M. Rossi** à présenter son postulat.

Avec son postulat, **M. Rossi** invite la Municipalité à élaborer une stratégie de piétonisation et à l'inclure dans le Plan Climat. Il estime qu'il serait judicieux de s'y intéresser dès maintenant afin de pouvoir anticiper les changements que ladite stratégie engendrerait au niveau du PDcom et du PAcom. Il affirme être convaincu que la crise climatique et ses conséquences impliquent des changements à moyen terme dans l'organisation du trafic urbain, dont l'abandon des véhicules motorisés. Selon lui, l'amélioration de la qualité de vie en ville est liée à cette transition vers des modes de déplacement plus doux. Mais malgré les nombreux avantages de la piétonisation, il reconnaît que certains déplacements en véhicule restent nécessaires ; les services d'urgence, les livraisons, les professionnels dont le métier nécessite un véhicule, les personnes handicapées, les proches aidants. Outre la volonté de maintenir des aménagements pouvant permettre aux catégories précitées de se déplacer en voiture, le postulat est volontairement ouvert à d'autres définitions, ceci afin de permettre le développement d'une stratégie la plus efficace et réaliste possible.

Concernant le périmètre visé par son postulat, il précise que ce sont uniquement les parties urbaines qui sont visées, excluant ainsi les zones foraines et les forêts. Il souligne que son

postulat n'a pas pour but de forcer les gens à abandonner leur voiture mais plutôt de les faire prendre conscience du fait qu'un jour, l'utilisation des véhicules ne sera plus possible. Afin d'accompagner ce changement, il propose de faire la place à la mobilité active dans toutes ces composantes et d'en permettre une cohabitation.

Il souhaite aussi aborder brièvement l'intégration des communes voisines. Selon lui, Lausanne se doit de prendre les devants, mais reconnaît que cela s'avérera compliqué sans une coordination entre le Canton et les communes. Il estime que la réussite d'un plan climat dépend de son intégration à tous les niveaux institutionnels.

Deux commissaires se disent sceptiques au sujet de la liste des personnes qui seraient exemptes de la piétonisation et évoquent un risque de stigmatisation, une interprétation que le postulant espère dissiper en répondant à toutes les questions ce concernant.

Au sujet du périmètre de piétonisation, **un commissaire** estime qu'il serait plus judicieux de se demander quels axes du régime de circulation actuel nous souhaitons conserver, puis de considérer que les autres tronçons deviendraient piétons. Par ailleurs, des zones de rencontre seraient plus appropriées et permettraient à tout un chacun de se déplacer tout en laissant la priorité aux piétons. **Un autre commissaire** estime que la zone de rencontre est trop souvent oubliée dans la confrontation « voitures-piétonisation ». Il trouve cela regrettable car, en centre-ville, ce régime de circulation s'adapte très bien aux quartiers d'habitation. Il aborde aussi la question des parkings de la petite ceinture lausannoise et demande si le postulat vise à les fermer progressivement, ce qui aurait un fort impact sur l'accessibilité au centre-ville. Pour finir, **une commissaire** estime que de nombreux quartiers résidentiels pourraient également être exclus de la piétonisation.

M. Rossi explique que le but de son postulat n'est pas de déployer quelques zones 20, mais bien de piétoniser tout le territoire et ainsi pouvoir diviser par dix le nombre de véhicules à Lausanne, ceci tout en gardant environ 10'000 places de parc. Par conséquent, les parkings et les immenses structures qu'ils arborent deviendront caducs et donneront lieu à des projets de requalification tout en gardant un accès aux places de parc résiduels.

Cette intervention suscite une série de questions de la part de **commissaires** :

- Comment feront les Lausannois qui ont actuellement un véhicule et l'utilisent régulièrement ?
- Quel serait l'accès des riverains véhiculés à leur domicile ?
- Ne risque-t-on pas que les seniors se sentent rejetés du centre-ville avec des mesures d'une telle ampleur ?
- Comment feront les parents qui souhaitent amener leurs enfants en garderie avant de se rendre au travail, si ces lieux sont plutôt éloignés les uns des autres ?

Une commissaire constate que tout est fait aujourd'hui pour faciliter la circulation automobile alors que la nécessité de marcher est encore plus forte qu'à l'époque, notamment vis-à-vis des métiers où l'on passe toute la journée derrière un écran. Il y a donc ici une question de santé publique qui justifie de voir tout cela à long terme. Elle évoque aussi le manque d'assises et explique que pour les seniors qui se déplacent à pied, ce type d'aménagement est primordial. **Une autre commissaire** craint que cette piétonisation peut s'avérer compliquée pour des gens à mobilité réduite.

Les commissaires abordent ensuite la question de l'impact de la piétonisation sur l'économie lausannoise. Certains craignent que cette mesure nous fasse perdre des habitants ayant un fort rendement contributif. En effet, ces citoyens pourraient être tentés d'aller vivre dans des communes voisines avec le risque réel que Lausanne devienne une ville-musée. Par ailleurs, une personne ayant pour habitude de faire ses courses en voiture sera tentée de les faire dans les centres commerciaux à la périphérie si elle ne peut plus les faire en ville. La position opposée fait valoir qu'au contraire, une ville avec moins de nuisances attirera plus facilement de forts potentiels contributifs.

Un commissaire relève le fait que le postulat manque de mesures quant aux transports en commun, notamment pour les personnes à mobilité réduite. À ce titre, il évoque le « car sharing¹ » qui peut compléter ou remplacer certains grands axes de transports en commun, l'idée étant que chaque riverain puisse avoir, à proximité de son domicile, un service à la carte incluant un maximum de solutions.

Un autre commissaire estime que les scénarios concernant la mobilité individuelle évoquée par la commission sont relativement optimistes et invite M. Etournaud à informer la commission sur les projets que la Ville développe à ce titre. En réponse, **M. Etournaud** cite les objectifs de la Municipalité liés au Plan Climat : réduire la part modale des déplacements en véhicule de 35% en 2015 à 15% en 2030. Pour répondre à cet objectif, les développements suivants sont envisagés :

- sécurisation des piétons et des cyclistes ;
- mise en œuvre d'infrastructures sécuritaires ;
- réduction des vitesses sur certains tronçons ;
- amélioration des transports publics notamment en termes de cohérence et de capacité.

La discussion n'étant plus demandée, le Président procède au vote. La commission recommande la prise en compte du postulat par **7 oui, 5 non et 0 abstentions**.

Postulat de Johann Dupuis et consorts "Au galop vers la ville sans voitures"

Le Président ouvre la séance et invite **M. Dupuis** à présenter son postulat.

M. Dupuis explique que les buts visés par le plan climat de la Municipalité sont insuffisants en ce qui concerne la mobilité individuelle et que le report sur des solutions électriques n'est pas forcément souhaitable, autant sur le plan de la santé que sur celui environnemental. Il précise qu'il ne tient pas un discours anti-électrification, mais qu'il lui semble important de rappeler que le transport individuel, qu'il soit thermique ou électrique, produit des nuisances et implique une emprise disproportionnée de la voiture sur l'espace public. Il préconise une ville sans voitures, à savoir une entité territoriale libérée de l'emprise du transport individuel motorisé. Si l'on applique ce concept, il ne devrait plus y avoir de véhicules ne transportant qu'un seul usager dans le futur en ville de Lausanne. Afin de promouvoir l'acceptation par la population, il lui semble nécessaire de mettre à disposition des habitants des solutions de mobilité active, de transports publics ainsi que des infrastructures de stationnement à l'extérieur de l'agglomération. Il insiste sur le fait que le concept de ville sans voiture n'exclut pas tous les véhicules mais qu'il en réduit l'utilisation en milieu urbain au minimum, que les livraisons par des véhicules électriques ou des « cargos-bike » via des « hubs² » seraient toujours possibles de même que des services de « car sharing¹ » ou de « mobility as a service³ » qu'il considère comme moyens de transports collectifs. Côté bénéfice, il évoque la requalification d'une partie de l'espace actuellement dévolu aux voitures par exemple pour le développement de la mobilité active, le logement, le développement de la biodiversité ou encore l'augmentation de structures d'accueil pour la petite enfance. Il est conscient de la radicalité de sa proposition mais conclut en disant que sa proposition permet une approche globale de la mobilité du futur et invite tous les commissaires à renvoyer ce postulat à la Municipalité afin que cette dernière se positionne sur ladite mobilité du futur et y apporte des réponses.

1/ Service de partage de véhicules en libre-service

2/ Plateformes de rabattement et redistribution de marchandises par région

3/Service numérique permettant aux utilisateurs de réserver et payer pour plusieurs types de services de mobilité.

Un commissaire trouve ce postulat plus intéressant que le précédent car il témoigne d'une plus grande ouverture. Il souhaite souligner le premier point du postulat qui évoque le fait que les interfaces doivent être proches des lieux de domicile. À ce titre, il signale qu'à la campagne, pour pouvoir atteindre une interface de transports publics, il est nécessaire d'utiliser sa voiture.

Une commissaire aimerait rappeler que les transports publics actuels roulent, pour la plupart, au diesel et qu'il est nécessaire de pallier ce problème avant 2030. **Le Président** informe la commission que les tl prévoient leur remplacement par des bus électriques à l'échéance de leur cycle de vie.

La discussion n'étant plus demandée, **le Président** procède au vote.

La commission recommande la prise en compte du postulat par **7 oui, 1 non et 4 abstentions.**

Lausanne, le 17 mai 2021



Le rapporteur
Philipp Stauber