

# Conseil communal de Lausanne

---

<b>Initiative :</b>	Postulat
<b>Titre :</b>	Au galop vers la <i>Ville sans voitures</i>
<b>Initiant-e(-s) :</b>	Johann Dupuis

---

Considérant l'évolution du réchauffement climatique et les objectifs de la stratégie municipale en matière de réduction des gaz à effet de serre visant la neutralité carbone en 2030, il reste moins de 10 ans à la ville de Lausanne pour réduire ses émissions de gaz à effet de serre issues du trafic routier à 0.

Considérant également que le remplacement complet du parc des transports individuels motorisés par des véhicules électriques ne constituerait pas une solution satisfaisante (maintien de la congestion routière, report vers d'autres formes de pollution, poids des batteries, et coûts des véhicules électriques pour les revenus modérés) et constatant par ailleurs que près de la moitié des ménages lausannois ne possèdent pas de voitures.

Considérant enfin qu'aucune initiative législative ou aucune intention claire de la Municipalité n'aborde explicitement le sujet d'une *Ville sans voitures*, pourtant seule solution à moyen terme pour atteindre l'objectif d'émissions de gaz à effet de serre nulles, **la présente initiative invite la Municipalité à étudier l'opportunité, dans le cadre de son plan climat, d'élaborer et de mettre une œuvre une feuille de route visant à créer une *Ville sans voitures* à l'horizon 2030.**

Une *Ville sans voitures* peut être définie comme une entité territoriale libérée de l'emprise des transports individuels motorisés et de ses nuisances sur l'entièreté de son périmètre grâce à un ensemble cohérent d'infrastructure de transports publics et d'offres de mobilités douces ainsi que par diverses restrictions du trafic routier. Une ville sans voitures n'est pas une ville sans automobilistes ni sans trafic, mais celui-ci doit être rationalisé et réduit au minimum. La ville sans voiture n'est pas seulement nécessaire du point de vue la protection du climat, mais également sous l'angle de la protection de l'environnement en général, de la protection contre le bruit, de la santé humaine, de la réduction des risques d'accidents et enfin du dynamisme de l'économie régionale.

D'après une étude récente sur les pratiques et les motivations de ménages vivant déjà sans automobiles privées, le renoncement à la voiture n'est pas nécessairement vécu comme un sacrifice et peut être adéquatement remplacé par : des moyens de transport doux ou collectifs, des services de mobilité partagée ainsi que la proximité des services.<sup>1</sup> Dans la mesure des possibilités offertes par la juridiction supérieure, et en collaboration avec le Canton et les communes voisines, des solutions doivent donc être trouvées pour :

- Permettre aux automobilistes de trouver des places de parcs en longue durée dans des interfaces de transport situées en dehors de l'agglomération, mais au plus proche de leur domicile ;
- S'assurer que les transports publics soient suffisamment rapides, efficaces, non polluants et bon marché, voire gratuits, et que les infrastructures de mobilité douce soient suffisamment performantes pour remplacer complètement les transports individuels motorisés et desservir les parkings longue durée en dehors de la ville ;
- Centraliser les livraisons en ville par la constitution d'une ou des infrastructures de dépôts aux portes de la ville et la livraison en son sein par des véhicules utilitaires électriques ou par des vélos cargos ;
- D'utiliser l'espace libéré de la voiture pour améliorer sensiblement le réseau de transports publics, les réseaux de mobilité douce ou, lorsque cela est possible, de mener des requalifications du sol en vue d'améliorer la qualité de vie en ville par la création d'espaces verts, de loisirs ou toute autre infrastructure utile à la population et à son environnement ;

---

<sup>1</sup> Bachler Daniel, *Living in a car-free housing development. Motivations and mobility practices of residents in nine developments in Switzerland and Germany*, Université de Lausanne, 2019.

# Conseil communal de Lausanne

---

- De développer davantage des offres plus agiles et légères (taxibus) ou tout autre service de mobilité partagée là où la demande pour des liaisons fixes par bus classiques serait insuffisante ;
- De favoriser l'émergence d'offres de mobilité de type « mobility as a service » en ville de Lausanne ;
- De développer des liaisons de type voies vertes, voies vélo express ou rues cyclables en dehors ou à l'intérieur de l'agglomération pour interconnecter les centres urbains entre eux ;
- De renforcer l'observatoire de la mobilité pour qu'il soit capable de mesurer l'atteinte vers l'objectif de ville sans voitures ;
- De mener auprès du Canton et de la Confédération les démarches nécessaires pour obtenir toutes subventions publiques possibles pour aller vers l'objectif de ville sans voitures ou pour négocier tous changements de politiques publiques nécessaires qui ne seraient pas de la compétence directe de la Municipalité ;

Pour qu'une feuille de route vers une ville sans voitures soit scientifiquement robuste et concrètement applicable, il est nécessaire de réaliser : (1) les études nécessaires (reports modaux, dimensionnements, volumes logistiques, etc.) ; (2) une planification des principales étapes et mesures vers la ville sans voitures ; (3) un concept de monitoring ; (4) des démarches participatives au niveau des quartiers afin de consulter les habitants et usagers sur les offres alternatives de mobilité et les projets de requalification devant remplacer l'espace dévolu à la voiture.

Lausanne, le 24 septembre 2020

L'initiant:



Valéry Beaud  
Les Verts

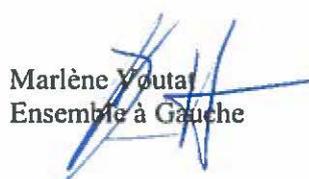


Vincent Brayer  
Groupe Socialiste



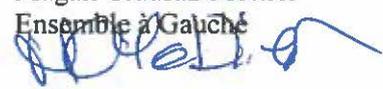
Johann Dupuis  
Ensemble à Gauche

Magali Crausaz-Mottier  
Ensemble à Gauche

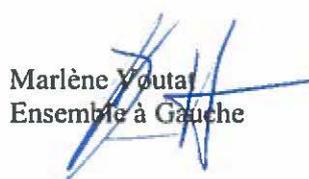


Marlène Youta  
Ensemble à Gauche

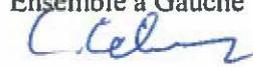
Claude Calame  
Ensemble à Gauche



Johan Pain  
Ensemble à Gauche



Sara Gnoni  
Les Verts



Vincent Rossi  
Les Verts



Laura Manzoni  
Ensemble à Gauche



Pierre Boncinelli