

# Conseil communal de Lausanne

---

**Initiative :** postulat LPOS

**Titre :** Voies vertes et rues cyclables 2.0 : pour que la municipalité n'avance pas plus doucement que les modes doux

**Initiant-e(-s) :** franziska meinherz

---

**Résumé :** pour atteindre l'objectif d'une part modale du vélo de 15 % jusqu'en 2030 fixé dans le Plan climat, et étant donné la nouvelle législation suisse sur les rues cyclables, le présent postulat invite la Municipalité à mettre en place un réseau de rues cyclables au centre-ville de Lausanne, ainsi qu'un réseau de voies vertes qui créent le lien entre les agglomérations lausannoises et le réseau de rues cyclables.

\*\*\*

En premier lieu, rappelons-nous pourquoi le développement de voies vertes et de rues cyclables est crucial pour réaliser les objectifs en termes de mobilité du Plan climat :

Selon les objectifs fixés dans le Plan climat, la part modale du vélo doit passer des 2 % actuels à 15 %. Un tel saut dans l'utilisation du vélo nécessite le recrutement de nombreux·euse·x·s nouvelles·eaux utilisateurs·trice·x·s du vélo. L'expérience des pays nordiques, en premier lieu des Pays-Bas, a montré que pour cela, il est crucial de mettre en place des infrastructures qui assurent la sécurité et le confort de tou·t·e·x les cyclistes, quel que soit leur âge ou leur niveau d'expertise dans la pratique de la petite reine. L'expérience des Pays-Bas a démontré qu'il y a principalement deux types d'infrastructure qui minimisent le risque d'accident tout en maximisant le niveau de confort : d'un côté, là où l'espace à disposition ainsi que l'aménagement urbain le permettent, des voies cyclables séparées, qui offrent des chemins courts et directs vers les lieux d'intérêt d'une agglomération. De l'autre côté, là où l'espace à disposition ou l'aménagement urbain ne permettent pas l'aménagement de voies cyclables séparées, la diminution de la vitesse du trafic automobile et la priorisation des vélos et des piéton·ne·x·s.<sup>1</sup> Ces deux types d'aménagement correspondent donc à des voies vertes et des rues cyclables.

Dans le rapport-préavis rédigé en réponse au postulat de Johann Dupuis et consorts, qui demandait que la Ville de Lausanne participe à des expériences pilotes pour les rues cyclables coordonnées par l'OFROU, la Municipalité explique que tandis que la Ville de Lausanne ne remplissait pas les critères pour participer aux expériences pilotes, elle les suivait néanmoins avec attention, et qu'elle attendait avec impatience la publication du bilan de cette expérience. Elle sera sûrement ravie d'apprendre que ce bilan a été publié en 2018 déjà, et donc deux ans avant la rédaction dudit rapport-préavis.<sup>2</sup>

---

1 Source : Dutch Cycling Vision (2018), rédigée par la Dutch Cycling Embassy. Lien : [https://www.dutchcycling.nl/images/downloads/Dutch\\_Cycling\\_Vision\\_FR.pdf](https://www.dutchcycling.nl/images/downloads/Dutch_Cycling_Vision_FR.pdf)

2 Liens vers les documents de bilan publiés par l'OFROU : <https://www.astra.admin.ch/dam/astra/fr/dokumente/langsamverkehr/bericht-auswertung-velostrassen.pdf.download.pdf/Pilotversuch%20Velostrassen%20%E2%80%93%20Bericht%20Auswertung.pdf> et <https://www.astra.admin.ch/dam/astra/fr/dokumente/langsamverkehr/faktenblatt-velostrassen.pdf.download.pdf/Fiche%20d'information%20rues%20cyclables.pdf>

# Conseil communal de Lausanne

---

Le bilan conclut que la courte durée et la petite échelle des projets pilotes n'a pas permis de constater une augmentation significative du nombre de cyclistes. Cependant, ces projets n'ont pas non plus eu de conséquences négatives sur le trafic, et resteront en place. Les expériences à l'étranger, plus étendues et en place depuis des années, montrent cependant un effet positif sur la sécurité des cyclistes très net, ainsi qu'une attractivité pour des cyclistes plus vulnérables (enfants, personnes avec peu d'expérience, personnes âgées).

En Suisse, les rues cyclables ont été légalisées en janvier 2021. Il semblerait donc que rien ne devrait empêcher la Municipalité d'aller de l'avant et de mettre en place un réseau bien connecté de rues cyclables, qui permet aux cyclistes de rejoindre les différents points d'intérêt du centre lausannois sans devoir passer par des points noirs.

Pour ce qui est des voies vertes, à Lausanne, pour l'instant, le seul projet qui existe est la voie verte d'agglomération entre St. Prex et Pully, qui est actuellement en construction. C'est certes un début, mais s'en arrêter là c'est se résigner à rater les objectifs du Plan climat. Pour augmenter la part modale du vélo à Lausanne, il est impératif de planifier un réseau d'agglomération de voies vertes cohérent, qui rejoint un réseau de rues cyclables au centre-ville et qui facilite ainsi le développement du vélo comme moyen de transport à part entière. C'est crucial pour atteindre l'objectif d'une part modale du vélo de 15 % jusqu'en 2030 fixé dans le Plan climat.

## Conclusions :

Le présent postulat invite la Municipalité à étudier l'opportunité de favoriser une augmentation substantielle de la part modale du vélo jusqu'en 2030 en mettant rapidement en place un réseau interconnecté de rues cyclables au centre-ville de Lausanne, ainsi qu'un réseau de voies vertes qui créent le lien entre les agglomérations lausannoises au réseau de rues cyclables du centre-ville.

Lausanne, le 1er novembre  
2022

Signataire(s) :

franziska meinherz

Manon Zecca

