



GRAND CONSEIL

## **Motion - 25\_MOT\_20 - David Raedler et consorts au nom Aurélien Demaurex et Xavier de Haller - Les différentes formes de mobilités ne sont pas de simples à-côtés des travaux : tenons-en donc compte spécifiquement lors de leur réalisation**

### Texte déposé :

Cela ne sera une surprise pour personne : les travaux affectant la circulation et les différentes formes de mobilité sont fréquents. Et donnent, subjectivement, souvent l'impression d'être perpétuels dans les environnements citadins. Qu'ils prennent place sur les voies de circulation directement ou sur des parcelles – en mains privées ou publiques – tout en débordant en tout cas partiellement sur les routes, ces travaux impactent quasiment systématiquement la circulation. Parmi les exemples les plus notables et récents, l'on peut évoquer les travaux liés au tram T1 ainsi qu'au BHNS, de même que les travaux entourant la gare de Lausanne depuis plusieurs années. Sur un plan plus limité, l'on peut aussi évoquer en exemple la construction d'un immeuble à la Rue Sera-Biasini, à proximité du Grand conseil, qui a entraîné la fermeture complète de la rue sur une période de plusieurs mois.

Dans tous ces cas, l'une des contraintes principales qui se pose consiste à préserver autant que possible la circulation sur les pans routiers concernés tout en permettant l'exécution des travaux la plus efficiente et rapide possible. Quelque chose qui, naturellement, s'avère complexe lorsque les travaux entraînent une réduction de la chaussée ou des déviations de trafic. Les exemples cités ci-dessus tendent toutefois à démontrer que la planification n'est pas toujours réfléchie en avance et formalisée, ce qui entraîne des problèmes et risques concrets pour chacune des formes de mobilité impactées, dont la mobilité active et celle des personnes à mobilité réduite. L'on peut sur ce point par exemple mentionner les modifications très fréquentes des voies routières intervenues sur la Route de Cossonay (devenant la Route de Prilly dès Crissier) en lien avec les travaux du T1, qui ont fortement compliqué la mobilité cycliste et piétonne, pour ces derniers y compris dans l'identification des arrêts de transports publics. De même, lors des travaux du BHNS, la coupure complète de la Rue du Léman à hauteur de la Rue de Lausanne et l'itinéraire piéton complexe y ayant été fait a concrètement empêché les personnes à mobilité réduite d'emprunter ce tronçon durant plusieurs semaines. Enfin, le giratoire liant la Place de la Gare de Lausanne et l'Avenue Ruchonnet est un exemple typique d'itinéraire piéton de remplacement menant à prolonger de façon disproportionnée le cheminement piéton, ce qui a pour effet à la fois de fortement péjorer la situation des personnes à mobilité réduite (dont les personnes âgées) et à pousser un nombre important de personnes à ne pas suivre l'itinéraire de remplacement et créer ainsi des risques pour la sécurité.

Dans l'ensemble, les autorités compétentes appelées à se prononcer sur les demandes d'autorisation intégrant des travaux affectant la voie publique examinent en principe également leur impact sur les

flux de mobilité et les alternatives possibles. Cet examen n'est toutefois pas toujours structuré ni organisé, de sorte qu'il peut parfois n'être appliqué que partiellement. En outre, il n'est pas nécessairement évolutif, en ce sens que des modifications intervenues sur le *planning* de travaux n'amènent pas toujours à revoir un éventuel plan de mobilité qui aurait été établi.

Ces constats amènent à retenir qu'une mention explicite à la nécessité de prévoir un plan de mobilité en cas de travaux affectant la voie publique devrait être intégré à la législation en matière de routes.

**A la lumière de ce qui précède, les signataires demandent respectueusement au Conseil d'Etat de modifier l'art. 28 LRou – ou toute autre disposition lui paraissant plus adaptée – afin d'y prévoir explicitement la nécessité pour toute demande d'autorisation touchant des travaux sur la voie publique et aux abords d'intégrer un plan de mobilité formel visant à réduire au maximum l'impact des travaux sur les différentes formes de mobilité (y compris en prévoyant spécifiquement un plan lié à la mobilité active et au déplacement des personnes à mobilité réduite) et, lorsqu'un tel impact n'est pas évitable, à prévoir spécifiquement les alternatives les plus adaptées à ceux-ci.**

Conclusion : Renvoi à une commission avec au moins 20 signatures

Cosignatures :

1. Alberto Mocchi (VER)
2. Aurélien Demaurex (V'L)
3. Blaise Vionnet (V'L)
4. Carine Carvalho (SOC)
5. Cédric Echenard (SOC)
6. Claude Nicole Grin (VER)
7. Cloé Pointet (V'L)
8. Denis Corboz (SOC)
9. Didier Lohri (VER)
10. Elodie Golaz Grilli (PLR)
11. Felix Stürner (VER)
12. Géraldine Dubuis (VER)
13. Hadrien Buclin (EP)
14. Jacques-André Haury (V'L)
15. Jean-Claude Favre (V'L)
16. Jean-Louis Radice (V'L)
17. Jerome De Benedictis (V'L)
18. Laure Jatton (SOC)
19. Martine Gerber (VER)
20. Monique Ryf (SOC)
21. Muriel Thalmann (SOC)
22. Nathalie Vez (VER)
23. Oleg Gafner (VER)
24. Patricia Spack Isenrich (SOC)
25. Philippe Germain (PLR)
26. Romain Pilloud (SOC)

27. Sébastien Humbert (VL)
28. Sébastien Kessler (SOC)
29. Stéphane Balet (SOC)
30. Sylvie Podio (VER)
31. Théophile Schenker (VER)
32. Valérie Zonca (VER)
33. Vincent Keller (EP)
34. Xavier de Haller (PLR)
35. Yannick Maury (VER)