

Pétition : une zone à trafic limité à Lausanne

Argumentaire

En Suisse, les autorités cherchent depuis des décennies à réduire, en ville, les nuisances dues au trafic individuel motorisé (TIM). Pour ce faire, elles prennent des mesures incitatives et dissuasives. Ainsi, à Lausanne, les transports publics (TP) ont été bien développés, ainsi que les infrastructures vélos et les cheminements piétons. De plus, l'autoroute A9 permet au transit motorisé de contourner notre ville par le nord.

En ce qui concerne les mesures dissuasives, de plus en plus de zones piétonnes, zones de rencontre et zones 30 sont mises en place à Lausanne pour la plus grande satisfaction des habitants. Dans certaines rues importantes, la vitesse maximale a aussi été abaissée la nuit à 30 km/h. De plus, pour garantir le bon fonctionnement du futur tram et des nouveaux bus, il est prévu de fermer certains axes aux TIM.

Selon le nouveau plan directeur communal, la politique lausannoise de modération des TIM va se poursuivre, s'appuyant essentiellement sur les mêmes mesures. Malheureusement les zones piétonnes, de rencontre et 30 ne peuvent comprendre que des axes routiers secondaires. Elles ont donc comme effet de concentrer les TIM sur les axes principaux au détriment des TP et de la mobilité douce.

Dans de nombreuses villes italiennes et dans quelques autres villes européennes, dont Nantes et Grenoble en France, on utilise une mesure dissuasive supplémentaire : les zones à trafic limité (ZTL). Il s'agit, dans une fraction de la ville, de n'autoriser l'utilisation des TIM qu'à certains usagers. Les TIM considérés comme non essentiels ne peuvent y accéder. L'avantage des ZTL par rapport aux zones piétonnes, de rencontre et 30, c'est qu'elles touchent aussi les axes routiers importants. Ces axes sont libérés d'une partie des TIM et, en conséquence, les TP et la mobilité douce peuvent s'y renforcer.

En Italie et en France, ce sont les villes qui ont pris l'initiative de créer des ZTL sans disposer, au début en tout cas, d'un cadre légal sur le plan national. En Italie, alors que les premières ZTL ont été mises en place dans les années 70, ce n'est qu'en 1989 qu'une loi a été adoptée au niveau national. A Nantes et Grenoble, le dispositif se base sur un arrêté de la Métropole. Dans ces deux pays, ce sont aussi les villes qui ont décidé du contour des ZTL, de la réglementation et de la mise en œuvre. Les ZTL peuvent s'y combiner avec d'autres mesures de modération du trafic. Une ZTL, par exemple, peut comprendre une zone piétonne ; elle peut être complétée par une zone à faibles émissions (la plupart des villes italiennes, Grenoble) ; le gabarit des véhicules peut y être limité (Nantes) et la vitesse plafonnée à 30 km/h (Nantes et Grenoble).

Jusqu'à maintenant, on instaurait des ZTL dans les villes avant tout pour limiter les nuisances liées aux TIM et optimiser la mobilité. A ces considérations, s'ajoute aujourd'hui la question du climat : ce dispositif devrait être introduit rapidement dans les villes suisses, car c'est un moyen relativement simple de réduire nos émissions de CO₂. D'ailleurs, cela même devrait pousser la ville de Lausanne à s'intéresser aux ZTL. Dans son plan climat, notre commune s'est en effet donné un objectif ambitieux en matière de mobilité : zéro émission directe dès 2030.

Sources (que l'on peut obtenir sur le site de l'association « Rue de l'Avenir » (<https://rue-avenir.ch>)/ZTL : le succès italien) :

- ZTL : une réglementation massivement adoptée par les villes italiennes, RdA, 4/2011
- Les ZTL italiennes ... et Nantes
- Les zones à trafic limité (ZTL) en Europe, ADEME 2019