

À Lausanne, les roues tournent sans moteur

- 22.01.2025
- 24 heures
- Bernard Nicod

Le regard de... Depuis 2015, Lausanne a supprimé plus de 2500 places de stationnement sur son domaine public, une tendance qui s'est fortement accélérée ces dernières années. Si ce chiffre s'inscrit dans une dynamique nationale, il prend à Lausanne une ampleur des plus inquiétantes, avec une réduction de plus de 10% du parc de stationnement en surface. Sous couvert de «mobilité durable», cette politique s'apparente à une attaque frontale contre les automobilistes, conduite par une Municipalité déconnectée des réalités quotidiennes de ses citoyens. Un déséquilibre au nom d'un rééquilibrage Sous prétexte de «rééquilibrer l'espace public à la faveur des modes de transport durables», la Ville s'engage dans des suppressions massives, sans proposer d'alternatives viables. Contrairement à Genève ou Zurich, qui fixent des objectifs précis dans leurs plans directeurs, Lausanne agit sans aucune stratégie.

L'absence de données consolidées sur les compensations en matière de stationnement privé ou public met en lumière le manque de cohérence de cette approche. L'exemple criant de Montétan La situation au carrefour de Montétan, entre le futur ex-Hôpital de l'Enfance et le parc de Valency, illustre parfaitement les dérives de cette politique. Là où deux présélections distribuaient autrefois efficacement la circulation, un trottoir surdimensionné et un espace mixte (vélos et quelques arbustes) ont pris la place des voies existantes. Résultat? Une seule voie de circulation dans chaque sens. Les conséquences sont prévisibles et désastreuses: aux heures de pointe, des files considérables s'accumulent, causant jusqu'à dix minutes d'attente.

Ironie du sort, ce sont les bus - comme la ligne 9, élément phare du réseau de transports publics - qui se retrouvent pris au piège, alors que des millions ont été investis par les communes voisines pour leur créer des voies spécifiques. Cet exemple soulève une question légitime: la priorité des autorités lausannoises est-elle vraiment d'encourager les transports en commun, ou simplement de se muer en «antibagnolistes»? On est en droit de douter. Coup dur pour l'économie locale Les répercussions économiques sont désastreuses. Les commerçants du centre-ville n'arrivent tout simplement plus à attirer des clients, étouffés par une politique communale qui rend le stationnement quasi impossible. La rue de Bourg, autrefois emblématique et florissante, est aujourd'hui méconnaissable, avec des vitrines désertées à un rythme alarmant.

L'exemple le plus consternant de cette débâcle est la fermeture annoncée de l'enseigne Olivier François Ausoni à la place Saint-François, une institution qui incarnait l'élégance depuis des décennies. Cette désolation est le symbole criant d'une politique communale qui pousse sans vergogne les commerces de qualité à fermer leurs portes ou à fuir vers des villes plus accueillantes. Le dynamisme économique de Lausanne est en péril, tandis que la Municipalité persiste dans une vision dogmatique. À titre de comparaison, Zurich prévoit une réduction de 30% du trafic motorisé, mais accompagne cette politique d'infrastructures solides, telles que des parkings-relais aux abords de la ville. À Lausanne, ces mesures restent largement insuffisantes, la ville s'enfonçant inexorablement dans un déclin commercial alarmant.

Aggravation du chaos urbain Loin de réduire le trafic, la suppression des places de stationnement a exacerbé le problème. Les automobilistes tournent inlassablement dans les quartiers résidentiels, à la recherche de places inexistantes. Le président de l'Automobile Club Suisse, Thomas Hurter, souligne dans un récent article que cette situation génère un trafic inutile et évitable. Ironie du sort, cette politique antivoiture crée les embouteillages qu'elle prétend combattre. Appel à la raison Il est temps que Lausanne sorte de cette impasse idéologique.

Réduire les places de stationnement sans alternative crédible revient à marginaliser une partie importante de la population: familles, seniors, commerçants et même certains visiteurs, qui ne peuvent compter sur des transports publics toujours fiables. La Municipalité doit cesser de brandir le prétexte de la durabilité pour imposer des mesures aussi radicales qu'inefficaces. Une

ville dynamique ne se construit pas en excluant, mais en intégrant. En l'état, Lausanne se dirige vers un modèle de ville où la qualité de vie est sacrifiée sur l'autel d'une utopie écologique mal pensée. Pour paraphraser l'expert en mobilité Vincent Kaufmann, la clé n'est pas de supprimer de manière systématique, mais de proposer des solutions concrètes qui facilitent réellement la transition.

Aux responsables politiques lausannois de prouver qu'ils sont à la hauteur de cet enjeu... ce qui, soyons honnêtes, paraît plus ambitieux encore que de trouver une place de stationnement au centre-ville un samedi après-midi. Patron du groupe Bernard Nicod www.bernard-nicod.com.

bernard-nicod.com.