

Les Rencontres du Développement Durable

Trois soirées axées sur l'urgence climatique et ses enjeux sur le territoire renenais

Synthèse de l'atelier sur la mobilité

Ce document compile les discussions échangées lors de la 3ème Rencontre, qui a eu lieu le 25.11.2020 sous forme de visioconférence, et les résultats du sondage rempli par les citoyen.ne.s.

Conférence sur la mobilité

Par Laurent Guidetti (TRIBU Architecture)



La Suisse émet actuellement environ 130 millions de tonnes de CO₂-éq par an. 16 millions d'entre elles proviennent de la consommation d'énergies liée à la mobilité individuelle. Les trajets en avion, quant à eux, totalisent 25 millions de tonnes de CO₂-éq par an. A eux deux, ils sont responsables de 31% des émissions de notre pays. En effet, les Suisses bougent toujours plus, vont toujours plus loin et toujours plus vite. Cet état de fait implique une **hausse constante des consommations de carburants** et des émissions de CO₂ qui en découlent, car 96% de cette mobilité est assurée par des énergies fossiles.

Ce comportement se retrouve au niveau de la **mobilité individuelle**. La hausse des consommations s'explique aussi par le poids des véhicules, qui a augmenté de 30% ces 20 dernières années. Ce phénomène n'est hélas pas compensé par l'amélioration de la performance des moteurs. Le nombre de voitures immatriculées continue d'augmenter, alors qu'elles ne sont occupées en moyenne que par 1,6 personne. Précisons encore qu'un Suisse parcourt aujourd'hui en moyenne 24'849 km par an pour ses trajets quotidiens, dont 44% sont dédiés aux loisirs.

L'utilisation de la voiture prédomine sur tout autre moyen de transport pour la mobilité individuelle. Cela engendre, particulièrement dans les villes, une forte **pollution atmosphérique et sonore**. La voiture confisque aussi énormément de place dans l'espace urbain, pour ses axes de circulation et pour le stationnement. Dans les quartiers lausannois par exemple, entre 57 et 87% des espaces extérieurs sont consacrés à la voiture. Ces **espaces bituminés** ne permettent pas d'accueillir de végétation, ni d'infiltrer les eaux de pluie, et ils réverbèrent la chaleur. Ils augmentent ainsi clairement les effets du réchauffement en ville. L'utilisation de la voiture provoque de plus une **ségrégation spatiale** au sein d'une ville, au détriment des espaces verts, des espaces de jeu ou des espaces de rencontres.

La meilleure façon de réduire l'impact de la mobilité individuelle est de remplacer l'emploi de la voiture par le recours aux **transports en commun** et à la **mobilité douce**. Pour les cas où une voiture reste

nécessaire, il s'agit de recourir à des véhicules moins lourds et ayant une motorisation alternative (voiture électrique ou à hydrogène), tout en augmentant le nombre d'occupants par véhicule (mobilité partagée, Mobility,...).

La voiture occupe un rôle central dans notre imaginaire et constitue un signe important de statut social. Il sera nécessaire de faire évoluer cette perception pour que les mesures susmentionnées puissent se réaliser.

Au niveau des **aménagements urbains**, des améliorations peuvent être amenées par des équipements modérant la vitesse, des zones à 30 km/heure, 20km/heure ou piétonnes, et une politique de stationnement adaptée.

Propositions du public sur la mobilité

68 participant.e.s ont suivi cet atelier et ont proposé de nombreuses idées et pistes d'actions. 272 personnes ont répondu au questionnaire envoyé à la population. Ces propositions sont toutes restituées ci-dessous telles qu'elles ont été exprimées, sans aucun filtre par rapport à leur éventuelle faisabilité technique, financière ou par une administration communale.

1. Subventionner les abonnements des transports publics.
2. Offrir la gratuité des transports publics aux jeunes/jeunes en formation.
3. Proposer des AG ou des autres abonnements à l'essai (par exemple sur 2 mois) pour que chacun puisse tester ce que ça fait.
4. Faire des cartes famille à bas prix pour les transports publics.
5. Maintenir le service de bus Flexibus.
6. Donner aux personnes qui font l'effort de venir en transports publics un « crédit temps », par exemple pour les personnes de l'administration.
7. Mettre en place des pistes dédiées aux bus sur les routes, afin qu'ils ne soient pas pris dans la circulation.
8. Mettre en place les bus BHNS.
9. Créer un métro entre Renens Nord et Renens Sud.
10. Mettre en place plus de pistes cyclables de bonne qualité et sécurisées.
11. Améliorer le passage nord-sud des voies pour les cyclistes. Le passage de la gare est notamment assez dangereux.
12. Rendre les espaces pour la mobilité douce plus agréables (arbres, bancs, moins de trafic/bruit).
13. Séparer les pistes cyclables des routes et des trottoirs.
14. Mettre en place un atelier de vente et de réparation de vélos.
15. Assurer des places de vélos adaptées (pas d'accroches au sol, mais au cadre) et couvertes.
16. Créer des places sécurisées pour les vélos à la gare.
17. Enlever les obstacles pour les cyclistes, notamment les feux qui ne réagissent pas aux cyclistes et les sens uniques non cyclables. Les équipements pour réduire la vitesse des voitures sont parfois dangereux pour les cyclistes.
18. Revoir certains équipements pour limiter le trafic de voitures, qui ont malheureusement un effet négatif sur la mobilité douce (blocs de béton sur les pistes cyclables).
19. Mettre en place des stations-vélo sécurisées contre le banditisme.
20. Créer des parcs à vélo fermés/sécurisés à proximité des garderies/APEMS pour inciter les enfants à utiliser leur vélo.

21. Réduire le temps d'attente à chaque feu de circulation de gros croisement pour les piétons et les vélos.
22. Améliorer le service de PubliBike.
23. Mettre en place un délégué pour le vélo à la Commune.
24. Proposer des locations de vélo utilitaires sur de longues durées, car les besoins et formats changent au fur et à mesure que les enfants grandissent.
25. Laisser les trottoirs pour les piétons et les séparer des trottinettes et vélos.
26. Eduquer les cyclistes aux lois de la circulation.
27. Améliorer la place du piéton et du cycliste dans les zones à 30 km/heure et garantir la vitesse réduite des automobilistes.
28. Diminuer le temps d'attente aux feux de circulation pour les piétons et les cyclistes.
29. Prioriser la perméabilité piétonne.
30. Assurer des chemins piétonniers dans des endroits sans voiture et autre véhicule.
31. Favoriser les possibilités de passage à pied dans certains quartiers.
32. Créer davantage de rues piétonnes.
33. Créer plus de zones de rencontres.
34. Améliorer la sécurité de certains passages piétons.
35. Mettre plus de passages piétons.
36. Prendre en compte les personnes à mobilité réduite.
37. Mettre en place des stations de recharge pour les véhicules électriques dans les immeubles locatifs.
38. Développer le réseau de bornes électriques pour les voitures.
39. Mettre une station de recharge pour les véhicules à gaz.
40. Construire des routes en gravillons, donc limitées à 30 km/h avec des trottoirs et pistes cyclables bien goudronnées, séparées et végétalisées.
41. Débétonner la majorité des routes jusqu'ici empruntées par les voitures.
42. Réduire les parkings et la taille des routes.
43. Enlever du béton et rajouter de nombreux arbres et arbustes, tout le long des routes, ce qui permettrait d'absorber la chaleur et l'eau lors de fortes pluies. Il est dommage de ne voir un arbre que tous les 20 mètres.
44. Transformer le grand parking du Censuy en parc ou en potager communautaire.
45. Proposer aux habitants d'imaginer ce qu'ils pourraient faire dans 10m² de parking transformé en espace libre.
46. Mettre en place le « parking day », où on transforme momentanément les places de parc en potagers ou en espaces de culture temporaire ou d'agriculture, ou de séjour et de plaisir.
47. Réduire le nombre de places de parc pour voitures en ville et augmenter le nombre d'emplacements Mobility.
48. Mettre en place des quartiers où la possession de la voiture n'est pas permise, mais dans le prix du loyer est compris un abonnement général. Ces quartiers auront par contre des places de style Mobility.
49. Expérimenter des voitures en prêt par immeuble/quartiers.
50. Garantir l'accès à une coopérative de partage de voitures.
51. Soutenir les véhicules à hydrogène pour tous ceux qui ont vraiment besoin d'un véhicule.
52. Limiter la vitesse sur certaines routes, les véhicules font trop de bruit.
53. Abaisser la limite générale de vitesse en ville à 25 km/h.
54. Interdire l'axe Rue Mèbre-Midi à la circulation.

55. Mettre en place une bonne politique de stationnement, où la collectivité publique maîtrise l'ensemble des places de parcs sur le domaine public et sur le domaine privé.
56. Augmenter le nombre de zones "Riverains seuls autorisés" hors des grands axes.
57. Privilégier l'habitat sans voiture via les baux : limiter la possibilité d'accéder à un logement aux personnes qui n'ont pas de voiture et qui s'engagent, par le bail qu'elles signent à leur propriétaire, à ne pas avoir de voiture, sur domaine privé ou public.
58. Construire des bâtiments ou nouveaux quartiers sans prévoir des nouvelles places de parc.
59. Interdire la construction de parking souterrains.
60. Mettre en place des places de parking éco-participatives : mettre au centre-ville une série de places de parc identifiées comme telles, facturer CHF 10.- l'heure de parking et avoir un partenariat avec la police pour des amendes salées en cas de non-respect. La totalité des recettes serait reversée à un projet environnemental à Renens.
61. Supprimer les cartes de parking pour les habitants et rendre toutes les places de parking payant 24h/24 et 7j/7.
62. Entreprendre une démarche pour que les collaborateurs du champ de la santé fassent toutes leurs activités à travers la mobilité douce.
63. Exploiter le levier des plans de mobilité pour les entreprises.
64. Encourager les employeurs à organiser le co-voiturage de leurs employés.
65. Mettre l'accent sur l'avantage économique énorme de se libérer de la voiture.
66. Faire payer le véritable coût de la mobilité individuelle motorisée.
67. Interdire des gabarits de voitures privés au-delà d'un certain poids dans la zone urbaine.
68. Instaurer un péage urbain.
69. Contrôler/amender les personnes avec des voitures très bruyantes.
70. Mettre des détecteurs sonores aux carrefours très empruntés (musique des automobilistes, bruits de pots d'échappement...).

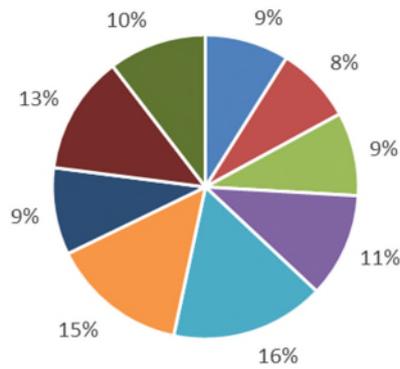
En complément des 70 propositions d'actions susmentionnées, 6 participant.e.s au sondage se sont prononcé.e.s pour l'augmentation du nombre de places de parc pour les voitures-motos. 2 autres participant.e.s ont proposé d'augmenter la fluidification du trafic, en enlevant les zones à 30 km/heure et les ralentisseurs de vitesse.

Résultats du sondage sur la mobilité

Ce sondage a été mis à disposition des citoyen.ne.s entre le 02.12.2020 et le 15.01.2021. Anonyme, il pouvait être retourné à la Commune en format papier via les pages dédiées du Carrefour Info ou en répondant sur Internet. 272 personnes ont participé (70 sur papier et 202 en ligne), ce qui représente un bon taux de participation et a permis de compléter avec les informations ci-dessous les réflexions liées à la mobilité. Les réponses sont toujours exprimées selon les pourcentages de personnes qui ont choisi une réponse par rapport aux 272 participants.

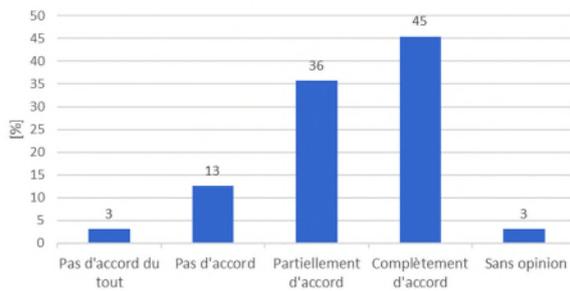
Seules les personnes intéressées à exprimer leur opinion ont participé ; ce sondage n'est pas représentatif de toute la population renanaise.

Dans quel quartier de Renens habitez-vous ?

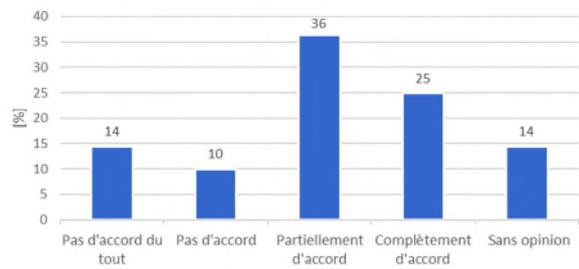


- Sur-la Croix – Mont-Robert
- Biondes-Baumettes
- Saugiaz-Centre
- Verdeaux-Borjod
- Village
- Florissant
- Censuy
- Gare
- Longemalle - Lac

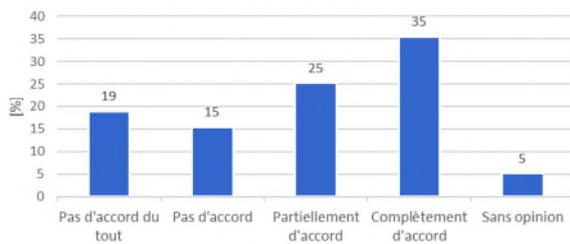
Je pense que le bruit du trafic en ville est excessif



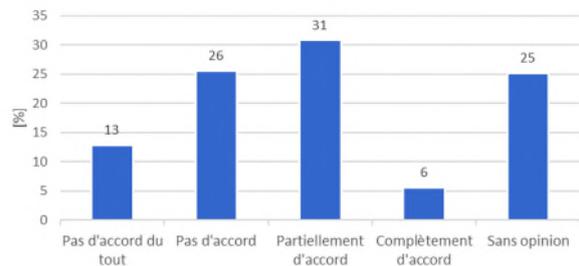
Je serais intéressé.e à acheter une voiture électrique la prochaine fois que je changerai mon véhicule



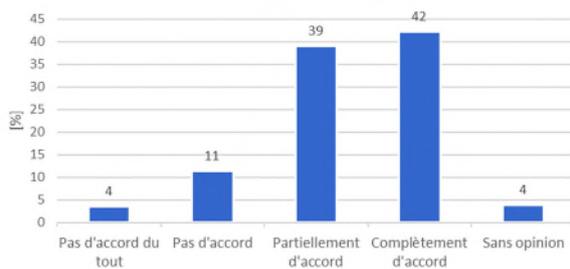
Je soutiendrais une augmentation raisonnable du prix des places de parking si cet argent était investi dans le développement durable de la ville



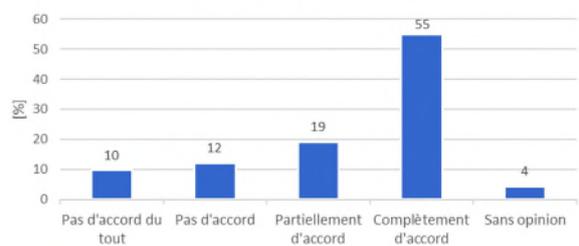
Le réseau cyclable de Renens me permet de me rendre facilement et en sécurité où je veux



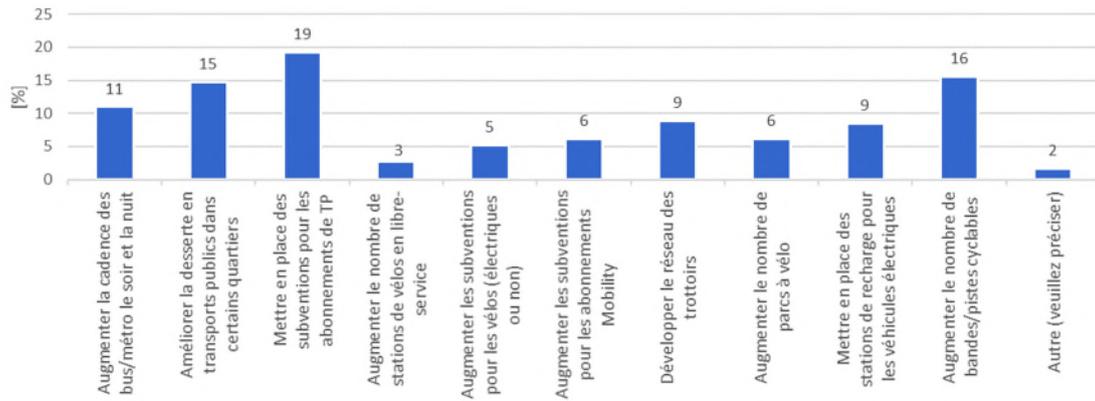
Le réseau piétonnier de Renens me permet de me rendre facilement et en sécurité où je veux



Je suis favorable au développement de plus d'espaces dédiés à la mobilité douce (vélos, piétons, trottinettes) en réduisant l'espace dédié à la voiture



Quelles sont les 3 actions qui vous semblent les plus importantes pour limiter l'impact environnemental de la mobilité?



Les propositions indiquées sous « Autre » ont été incorporées dans l'énumération des propositions du public.