

Préavis N° 205

Lausanne, le 15 mars 2001

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs,

1. Objet du préavis

Suite aux expériences menées dans plusieurs villes d'Europe en 1999, la Municipalité a organisé, le 22 septembre 2000, une journée « En ville, sans ma voiture ! ». A cette fin, le 31 mai 2000, elle a ouvert un compte d'attente de 100'000 francs. Le but du présent préavis est de demander au Conseil communal d'accepter le renouvellement de cette journée d'action et d'allouer à la Municipalité un crédit de 150'000 francs pour financer les journées 2000 et 2001. Les crédits nécessaires au financement des éditions suivantes seront demandés en temps opportun par le budget de fonctionnement.

2. Préambule

Les problèmes de mobilité urbaine, la pollution de l'air, le bruit préoccupent de plus en plus les Européens. Pourtant, si la plupart des grandes villes subissent de fortes atteintes du fait de la circulation motorisée (dégradation de la qualité de vie et de la santé des citoyens, bruit, pollution de l'air, envahissement des espaces publics, stress, ...), le parc automobile et le trafic urbain ne cessent d'augmenter en Europe. La mise en œuvre de mesures destinées à en limiter les effets devient ainsi une nécessité assez généralement reconnue par les responsables techniques ou politiques, alors que la modification des comportements reste extrêmement lente. La mise en place de dispositifs contraignants est d'autant plus mal supportée que la prise de conscience de leur nécessité n'a pas eu lieu.

C'est dans ce contexte qu'après des expériences encourageantes en France et en Italie, en 1998 et 1999 (ainsi qu'à Genève en 1999), la Commission européenne a décidé d'instituer, le 22 septembre, une journée « En ville, sans ma voiture ! ». Cette journée de sensibilisation, qui se déroule simultanément dans toutes les villes volontaires, poursuit trois objectifs principaux :

- encourager le développement de comportements compatibles avec un développement durable et en particulier avec la protection de la qualité de l'air et la réduction de l'effet de serre ;
- offrir aux citoyens une possibilité d'utiliser des moyens de transports alternatifs à la voiture particulière ;
- permettre aux citoyens de redécouvrir leur ville et leur patrimoine.

L'universalité de ces objectifs, l'interdépendance des villes dans ces domaines et leur adéquation avec le Plan directeur communal (PDC) ont conduit la Municipalité à décider, le 13 avril 2000, que Lausanne participerait à la manifestation du 22 septembre 2000.

En effet, dans le chapitre du PDC consacré aux déplacements, les objectifs généraux sont décrits ainsi :

24. Définir une vue d'ensemble qui vise à économiser le sol et l'énergie ainsi qu'à limiter les atteintes à l'environnement.
25. Améliorer le système des transports en :
 - développant la complémentarité entre transports collectifs et transports individuels ;
 - favorisant le transfert d'un mode de transport à l'autre.
26. Inciter à renoncer à l'automobile pour certains usages.

L'ensemble des mesures qui en découlent est défini pour chacun des domaines d'intervention suivants : transports collectifs, transports individuels motorisés, sécurité routière, stationnement, deux-roues légers, déplacements à pied. Toutes les mesures se rattachent à l'un ou l'autre des objectifs attribués à la journée du 22 septembre et à la nouvelle mobilité urbaine qu'elle encourage.

D'autre part, le PDC énonce également des objectifs généraux sur la pollution, en particulier :

20. Améliorer les conditions d'environnement en réduisant les nuisances (pollution de l'air).
21. Améliorer les conditions d'environnement en réduisant les nuisances (sonores).

Aux 857 villes d'Europe¹ qui, en 2000, se sont inscrites comme Lausanne auprès des initiateurs, il faut ajouter toutes les communes qui, d'une manière ou d'une autre, ont participé à la journée sans formellement signer la Charte (annexe) proposée par Bruxelles. Près de nous, ce sont celles de Bussigny-près-Lausanne, Chavannes-près-Renens, Crissier, Ecublens, Renens, Saint-Sulpice et Villars-Sainte-Croix.

Un groupe de travail rassemblant des représentants des principaux services concernés dans l'administration communale a été chargé de mettre sur pied la manifestation.

Par une communication du 31 mai 2000, la Municipalité a informé le Conseil communal de la participation de la Ville à la journée du 22 septembre 2000 et de l'ouverture d'un compte d'attente de 100'000 francs pour couvrir les frais d'organisation et de promotion.

3. La journée du 22 septembre 2000

La Charte européenne qui réunit les villes participantes prévoyait la fermeture « d'un ou plusieurs périmètres » à la circulation automobile et la réservation de ces espaces aux piétons, vélos, véhicules électriques, transports publics, etc. A Lausanne, les rues Centrale et Sainte-Beuve ont fait l'objet de restrictions de circulation, de 07 h 00 à 20 h 00. Dans le cas de la première, le choix de cette rue s'est imposé car elle constitue la coupure que l'on sait entre les deux zones piétonnes principales de la ville. De plus, par sa situation centrale et sa topographie, elle se prêtait naturellement à des expositions de sensibilisation et aux essais de véhicules alternatifs. Quant à la rue Sainte-Beuve, sa mise en sens unique descendant avait pour but d'y supprimer le trafic de transit pour le reporter sur le réseau principal et tester de ce fait la capacité du réseau à absorber ce surcroît de trafic.

¹ Pour la Suisse : Bâle, Berne, Carouge, Genève, La Chaux-de-Fonds, Lancy, Lausanne, Le Locle, Meyrin, Morat, Morges, Neuchâtel, Thônex, Vernier, Zurich.

Le programme de la manifestation comportait d'une part, un volet « communication » et, d'autre part, des événements répartis sur le site de la rue Centrale et une série de sites annexes, le tout étant accompagné d'actions promotionnelles des transports publics.

3.1 Evénements

Le site principal de la rue Centrale était réservé aux stands des associations, entreprises de transports, commerçants et autorités, ainsi qu'à une piste d'essais pour des véhicules alternatifs. Si le public présent semble avoir apprécié le programme proposé, le bilan de cette partie de l'expérience est mitigé, en raison d'une fréquentation peu importante.

Aux Faverges, l'Association de quartier a distribué aux automobilistes un tract les incitant à respecter la limitation de vitesse.

A la rue Sainte-Beuve, le sens montant de la circulation a été interdit pendant la journée pour empêcher le transit sur le tronçon supérieur de la rue Marterey. Au vu des résultats positifs de l'essai (réserve de capacité suffisante sur le réseau principal pour absorber le trafic supplémentaire), la mise en place de ce régime de circulation sera proposée dans le cadre de la réorganisation globale des circulations pour le secteur Marterey – Tribunal-Fédéral – Langallerie – Caroline.

Dans les parkings-relais (sauf celui du Vélodrome en raison de son statut particulier lors du Comptoir suisse, réservé uniquement aux clients mensuels des P+R et aux exposants de la foire), les usagers ont été accueillis avec la distribution de 800 paquets-cadeaux contenant notamment une carte Cash, dont 200 étaient chargées d'un montant de 20 francs.

A proximité de plusieurs garderies, des petites manifestations de sensibilisation des automobilistes ont été l'occasion de distribuer un document incitant les conducteurs à la prudence. Ces actions ont été complétées dans le cadre des écoles par une incitation des parents des classes primaires à accompagner leurs enfants à pied. Ils ont reçu une proposition de signer une charte de bon conducteur s'engageant à rouler prudemment.

Des promenades ou visites accompagnées, à pied ou en bus, ont été proposées au départ de la rue Centrale, de la Palud ou à la Cathédrale.

Enfin, pour la journée du 22 septembre, les entreprises de transports ont proposé une communauté tarifaire permettant de voyager sur le réseau d'agglomération des TL, sur les lignes CFF régionales et le LEB avec un seul billet. Les TL ont par ailleurs distribué des pochettes-surprises et fait de la promotion pour la carte « galaxy ».

3.2 Communication

Une campagne de communication destinée à faire connaître la manifestation et à encourager les usagers à ne pas utiliser leurs véhicules motorisés a été mise sur pied. Le choix s'est porté sur un principe multi-supports, l'expression graphique et visuelle était fournie par les organisateurs européens. Le public a ainsi pu prendre connaissance de l'événement par des affiches lumineuses aux arrêts de bus, des annonces dans et sur les bus, dans le LEB, dans le journal 24 Heures, à la radio (Lausanne FM) et à la télévision (TVRL), par un papillon distribué dans plus de 140'000 ménages de la région. Des banderoles-fanions aux couleurs de la manifestation en rappelaient l'existence dans les quartiers tout en balisant des aménagements récents en faveur des piétons ou des cyclistes.

3.3 Coût de la manifestation

Le compte d'attente ouvert par la Municipalité en vue de la mise sur pied de la manifestation s'élevait à 100'000 francs. Ce montant a été estimé en fonction de quelques budgets comparables, notamment le coût de la première journée « En ville, sans ma voiture ! » à Genève en 1999².

La dépense effective s'est élevée finalement à 49'034.75, somme qui fait l'objet de la présente demande de crédit. Ceci a été rendu possible grâce à une très importante participation des bénévoles qui ont représenté les diverses associations ou proposé des animations, principalement à la rue Centrale, ainsi qu'à la participation de sponsors qui ont contribué par leurs prestations et apports financiers à abaisser la facture de 28'641 francs. Sans eux, le coût global eut été de 77'675.72.

3.4 Bilan

Au-delà des quelques domaines où une évaluation quantitative et chiffrée permet un bilan clair de l'opération, il existe une multitude de critères pour lesquels il n'y a pas d'autre instrument que l'appréciation subjective. Dans tous les cas, c'est par rapport à ce qu'on pouvait attendre de cette première qu'il faut tirer des conclusions. Trois objectifs principaux pouvaient être attendus de la journée « En ville, sans ma voiture ! » :

1. un renoncement à utiliser sa voiture ce jour-là et le transfert modal en faveur des transports publics ;
2. la présence du public à la manifestation de la place Centrale et le succès des autres animations ;
3. la poursuite du débat sur les effets de la motorisation individuelle sur la ville.

3.4.1 Transfert modal

L'ensemble des indicateurs analysés tant pour les transports individuels (comptages routiers, parkings) que pour les transports publics montre que seule une proportion très marginale d'usagers a choisi de modifier son comportement modal le 22 septembre 2000. Le bilan écologique est comparable, la pollution de fond de la ville n'a pas été modifiée. Par contre, la relation trafic-pollution a été particulièrement bien mise en évidence puisque les mesures effectuées à la rue Centrale pendant la fermeture au trafic font apparaître des diminutions de 47 % pour les oxydes d'azote (NOx) et de 85 % pour le monoxyde de carbone (CO). Pour ce qui concerne la pollution sonore, on observe une réduction de 80 % du niveau énergétique (correspondant à une baisse de 7 db(A)), mais c'est principalement l'ambiance sonore qui a été modifiée, les bruits des activités du jour (manutentions, éclats de voix, etc.) ayant remplacé le bruit constant des moteurs et du roulement des pneus.

3.4.2 Participation aux événements

La participation du public sur le site de la rue Centrale est restée modeste, le bilan effectué par les associations et commerces étant assez contrasté. La relative désaffection du public est expliquée en partie par une méconnaissance de l'événement parmi la population, par une mauvaise exploitation du site et un manque de convivialité dans le programme.

Pour leur part, les responsables des animations en milieu scolaire ou de quartiers ont tiré un bilan positif de l'expérience.

² Montant porté à 300'000 francs pour l'édition 2000.

3.4.3 *Le débat sur la motorisation individuelle en ville*

Le relais médiatique de la manifestation a quantitativement correctement fonctionné après le 22, mais a été très faible avant. L'effet d'annonce a donc été escamoté. Pourtant, le très fort engagement des bénévoles des associations ou groupement intéressés par le thème donne une bonne indication de la nécessité et de la vivacité du débat.

4. Le 22 septembre 2000... et suivants

4.1 *Participer*

La première participation de Lausanne à la journée européenne « En ville, sans ma voiture ! » se solde finalement par un bilan mitigé. Si plusieurs voix se sont fait entendre pour critiquer tel ou tel choix ou proposer de nouvelles pistes en vue de prochaines éditions, très peu ont mis en cause le principe même de la participation.

Examinée sous l'angle des avantages/inconvénients qui en résulteraient, la question de la participation de Lausanne à la journée du 22 septembre 2001 reçoit pour la Municipalité une réponse positive.

Les justifications de la journée 2000 (cf. point 2, préambule) restent évidemment pertinentes. On rappellera simplement :

- la nécessité de transmettre en permanence par des moyens complémentaires un message clair sur les transports urbains ;
- la possibilité de profiter de la synergie européenne, suisse et régionale ;
- l'adéquation des objectifs avec ceux du plan des mesures d'assainissement de l'air (OPair) ;
- la cohérence avec les mesures peu à peu mises en place dans l'agglomération (P+R, métro, actions en faveur des piétons et des cyclistes).

Les principaux inconvénients sont, en regard, supportables :

- le coût est à mettre en relation avec celui d'une campagne publicitaire moyenne ;
- les perturbations sur le commerce qui peuvent être minimisées, notamment avec un choix judicieux des lieux de la manifestation (ce qui peut même contribuer à lui donner un intérêt commercial) ;
- les effets négatifs de surcharge de prestations pour la police et les TL en raison de la simultanéité peuvent être limités par le recours à des prestataires complémentaires.

La question de la pérennité de la journée du 22 septembre doit également être posée. S'agissant d'une date fixe, on constate qu'après le vendredi de l'an 2000, ce sera un samedi en 2001, un dimanche en 2002, un lundi en 2003... Les deux prochains 22 septembre tomberont ainsi pendant le week-end. La qualité de l'expérience « sans ma voiture » en sera donc particulière et pour toucher au moins une fois les usagers pendant un jour de semaine, il est logique de poursuivre l'exercice au moins jusqu'en 2003. C'est ce que propose le présent préavis.

Le fait que la manifestation tombe un samedi cette année sera pris en compte. Le thème sera orienté selon deux axes très étroitement associés à ce jour de la semaine : les déplacements liés aux loisirs et aux achats.

A cette fin, la collaboration entamée en 2000 avec les TL, le LEB et les CFF sera développée, ainsi qu'avec les autres entreprises de transports publics de la région.

4.2 Demande de crédit

L'expérience du 22 septembre 2000 a montré qu'une dépense de l'ordre de 80'000 francs avait permis l'organisation de la manifestation. Ce chiffre doit être cependant revu dans l'hypothèse de nouvelles éditions de la manière suivante :

- La communication doit être certainement développée, notamment sur la durée (pré-annonces ou pré-événements). Un supplément estimé à 20'000 francs serait nécessaire pour la financer.
- Certains services communaux ont dû faire face à une surcharge de travail importante, dont une partie devrait être sous-traitée à des privés (aides de police, graphisme, etc.). Un montant de 20'000 francs environ devrait y être affecté.

Au montant global de quelque 120'000 francs, il conviendra de retrancher les participations de sponsors (28'600 francs en 2000). C'est pourquoi la Municipalité propose qu'une enveloppe de 100'000 francs soit consacrée chaque année pour cette opération.

Le montant demandé, par crédit spécial de fonctionnement 2001, pour les manifestations 2000 et 2001, s'élève donc à 150'000 francs, tandis que les crédits nécessaires aux éditions suivantes seront inscrits au budget de fonctionnement, à raison de 100'000 francs par édition.

4.3 Compte d'attente

Le compte d'attente de 100'000 francs, ouvert le 21 juin 2000 conformément à la communication municipale adressée le 31 mai 2000 à votre Conseil, sera balancé par prélèvement sur le crédit sollicité dans le présent préavis.

5. Agenda 21 – Développement durable

Par leur essence même, les objectifs du présent préavis sont en parfaite conformité avec l'agenda 21 et le développement durable.

6. Conclusions

Fondée sur ce qui précède, la Municipalité vous prie, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, de bien vouloir prendre la résolution suivante :

Le Conseil communal de Lausanne,

vu le préavis N° 205 de la Municipalité, du 15 mars 2001 ;
où le rapport de la Commission désignée pour étudier cette affaire;
considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

décide :

1. d'allouer à la Municipalité un crédit spécial de fonctionnement de 150'000 francs, aux rubriques 4300.331 (50'000 francs) et 4300.319 (100'000 francs) de la Direction des travaux, pour la participation de Lausanne à la journée du 22 septembre « En ville, sans ma voiture ! » en 2000 et 2001 ;

-
2. de balancer le compte d'attente ouvert pour couvrir les frais de la journée 2000 par prélèvement sur le crédit prévu sous chiffre 1 ci-dessus ;
 3. d'admettre le principe de renouveler l'expérience pour les années 2002 et suivantes, les crédits nécessaires étant portés au budget de fonctionnement des années considérées.

Au nom de la Municipalité :

Le syndic :

Jean-Jacques Schilt

Le secrétaire :

François Pasche