

tl: nouvelle grille tarifaire et concertation avec les usagers

Réponse aux motions de MM. Grégoire Junod et Alain Faucherre ainsi qu'à une pétition du POP

Rapport-préavis N° 228

Lausanne, le 2 août 2001

Monsieur le président, Mesdames et Messieurs,

Objet du rapport-préavis

Dans un souci de simplification et de rationalisation, les Transports publics de la région lausannoise (tl) mettent un nouveau tarif en vigueur au 1^{er} octobre 2001. Devant cette perspective, le Conseil communal a pris en considération deux motions et une pétition, auxquelles la Municipalité répond de manière groupée pour respecter le principe d'unité de matière, en y joignant sa réponse à une pétition concernant la ligne tl N° 13. Il s'agit des motions et pétitions suivantes:

- Motion Grégoire Junod et consorts pour des baisses de tarifs ciblées dans les Transports publics de l'agglomération lausannoise
- Motion Alain Faucherre demandant une meilleure concertation entre les Transports publics de la région lausannoise et les associations d'usagers
- Pétition des Jeunesses Popistes contre la hausse des tarifs des tl
- Pétition du POP lausannois et Gauche en mouvement pour l'élargissement des horaires de la navette N° 13.

Sommaire

	page
1. Motion Grégoire Junod et consorts: <i>pour des baisses de tarifs ciblées dans les Transports publics de l'agglomération lausannoise</i>	2
1.1 <i>Contenu de la motion</i>	2
1.2 <i>La nouvelle grille tarifaire des tl</i>	3
1.3 <i>Les aides particulières de la commune de Lausanne aux personnes à bas revenu</i>	5
1.4 <i>Réponse de la Municipalité</i>	5
2. Motion Alain Faucherre: <i>pour une meilleure concertation entre les transports publics de la région lausannoise et les associations d'usagers</i>	6
2.1 <i>Contenu de la motion</i>	6
2.2 <i>Réponse de la Municipalité</i>	7
2.3 <i>Commission consultative d'usagers des transports publics de la région lausannoise</i>	8
2.3.1 <i>Principes directeurs</i>	8
2.3.2 <i>Composition et effectif</i>	8
2.3.3 <i>Fonctionnement</i>	9
3. Pétition des Jeunesses Popistes: <i>contre la hausse des tarifs tl</i>	9
3.1 <i>Contenu de la pétition</i>	9
3.2 <i>Réponse de la Municipalité</i>	10
4. Pétition du POP lausannois et Gauche en mouvement: <i>pour l'élargissement des horaires de la navette N° 13</i>	10
4.1 <i>Contenu de la pétition</i>	10
4.2 <i>Réponse de la Municipalité</i>	11
5. Conclusions	11

1. Motion Grégoire Junod et consorts

Pour des baisses de tarifs ciblées dans les Transports publics de l'agglomération lausannoise

1.1 *Contenu de la motion*

Déposée le 23 mai 2000, la motion a été développée et renvoyée à la Municipalité pour étude et rapport-préavis le 26 septembre 2000¹.

¹ BCC 2000, tome II, N° 11, p. 196

Les motionnaires relèvent que la nouvelle grille tarifaire des tl (entrée en vigueur le 1.10.2001) implique des augmentations de prix pour les usagers dans une fourchette allant de 5,5% à 11,5%. Dans l'optique de poursuivre une politique d'encouragement aux transports publics, les motionnaires demandent à la Municipalité de prendre des mesures qui permettraient de réduire le prix des transports publics pour les catégories d'usagers suivantes: les personnes à bas revenu, les familles, les détenteurs de macarons.

1.2 La nouvelle grille tarifaire des tl

La Municipalité partage, avec les motionnaires, le souci d'encourager le recours aux transports publics et applique, depuis de nombreuses années déjà, une politique de la mobilité allant dans ce sens. Toutefois, il convient de relever que, contrairement à une légende tenace, les tarifs des transports publics de la région lausannoise figurent parmi les plus avantageux de Suisse et le resteront en dépit de la nouvelle grille tarifaire. Les augmentations de prix que certaines catégories d'usagers subiront dès le 1^{er} octobre prochain sont amplement justifiées par l'évolution de l'indice des prix ces dernières années² et par l'amélioration constante de l'offre des tl (simplification de la grille tarifaire, nouveaux véhicules, amélioration des fréquences, nouvelles lignes, etc.). A titre indicatif, on peut signaler que, en moyenne, les détenteurs d'abonnements effectuent 70 courses par mois. Le futur détenteur d'un abonnement mensuel à Fr. 53.- paiera donc chaque course Fr. 0,75, ce qui ne paraît pas excessif.

Par ailleurs, les enquêtes menées auprès des usagers démontrent que les voyageurs attachent une bien plus grande importance à la qualité de l'offre, particulièrement aux fréquences et à l'absence de transbordement, qu'au prix des courses. Il en découle logiquement que l'encouragement au transfert modal en faveur des transports en commun doit en premier lieu passer par l'accroissement de la qualité des prestations, donc par l'amélioration de la compétitivité et de l'attrait des transports publics.

Il n'en reste pas moins que la nouvelle grille tarifaire des tl – dite Galilée - offre une grande souplesse et de nombreux avantages nouveaux à la majorité des catégories d'usagers porteurs d'abonnements. De plus, le système de l'abonnement bleu-blanc, qui était inégalitaire puisque réservé aux seuls usagers des communes qui adhéraient à ce système, est remplacé par un calcul des tarifs destiné à avantager une large majorité d'usagers, quelle que soit leur commune de résidence. En voici quelques aperçus:

a) Avantages non financiers (clauses de validité à la carte)

- Création d'un abonnement hebdomadaire
- Durée de validité à choix entre une semaine et une année: par exemple, 1 mois et une semaine ou trois mois et deux semaines
- Renouvellement de la validité à n'importe quelle date (l'abonnement peut démarrer n'importe quel jour du mois)
- Possibilité de modifier, lors de chaque renouvellement, le nombre d'espaces de validité de l'abonnement (par exemple deux espaces au lieu d'un seul ou inversement)
- Points d'achat et de renouvellement des abonnements: 25 automates seront installés sur le réseau en plus des lieux de vente actuels, ce qui évitera de faire la queue au guichet. De plus, 15 nouveaux dépositaires seront autorisés.

² A ce sujet, il faut signaler que la dernière augmentation des tarifs tl date du 1^{er} janvier 1995 et avait été en grande partie imposée par l'introduction de la TVA (6,5%). Depuis cette date, l'indice suisse des prix à la consommation est passé de 95,7 (base mai 2000 = 100) en janvier 1995 à 102,0 en juin 2001 (même base), soit une augmentation de 6,3 points. Or, au cours de la même période, les salaires versés par les tl ont été systématiquement indexés tandis que les tarifs n'étaient pas modifiés.

- Choix entre abonnement transmissible et non transmissible
- Chaque abonné reçoit une carte Galilée correspondant au type d'abonnement choisi (Galilée Élite, Galilée Avantage, etc.) qui donnera droit à divers avantages non liés au transport proprement dit (rabais théâtre et cinéma par exemple).

b) Tableaux de quelques avantages financiers

Type d'abonnement pour 1 espace* (les prix entre parenthèses correspondent au même type d'abonnement mais pour 2 espaces)	Prix hebdomadaire (Fr.)	Prix mensuel (Fr.)	Prix annuel (Fr.)	Coût mensuel réel de l'abonnement annuel (prix annuel divisé par 12)
Élite (adulte)	22.- (28.-)	53.- (67.-)	530.- (670.-)	44,20** (55,80)
Avantage (étudiant-e, apprenti-e, AVS, AI)	20.- (25.-)	48.- (60.-)	480.- (600.-)	40.- (50.-)
Écolier (6-16 ans) et Mascotte (chien)	16.- (21.-)	39.- (49.-)	312.- (392.-)	26.- (32,70)
Témoin (transmissible)	27.- (34.-)	64.- (80.-)	640.- (800.-)	53,30 (66,70)

*Par exemple, l'espace 10 correspond grosso modo à l'actuel réseau urbain.

**L'actuel abonnement bleu-blanc coûte Fr. 49.- par mois.

	Court parcours Fr.	1 espace Fr.	2 espaces Fr.	3 espaces Fr.	4 espaces et plus Fr.
Billet enfant	1,30	1,30	2,20	3,10	4,10
Billet adulte	1,50	2,40	4,30	6,20	8,20
Billet prix réduit	1,50	2.-	2,20	3,10	4,10
Carte 24 heures adulte prix réduit enfant		7,20 6.- 4.-			

--	--	--	--	--	--

1.3 Les aides particulières de la commune de Lausanne aux personnes à bas revenu

Les abonnements tl du réseau d'agglomération sont valables dans 11 communes. Il est dès lors techniquement difficile d'instituer des abonnements à prix réduit pour les personnes à bas revenu d'une seule commune, en l'occurrence celle de Lausanne. En revanche, il est techniquement faisable d'accorder un subside spécial directement à ces personnes. La Municipalité relève que certaines catégories de personnes à bas revenu résidant sur la commune de Lausanne se trouvent déjà au bénéfice d'actions d'abaissement du prix des abonnements tl. Il s'agit des personnes et abonnements suivants:

- Personnes au bénéfice de prestations complémentaires AVS/AI: la commune de Lausanne leur verse actuellement une contribution pour abaissement du prix des abonnements tl. Par bénéficiaire et par année, les prestations de la commune s'étagent de Fr. 120.- à Fr. 300.- suivant le genre d'abonnement.
- En outre, les personnes gravement handicapées de la vue (résidu visuel inférieur à 10%) peuvent bénéficier, ainsi que leur accompagnant, de la gratuité des transports publics sur les lignes urbaines des tl.
- De plus, la commune verse une subvention directement aux tl pour l'abaissement du prix des abonnements Senior A et Senior B.

Au total, la commune a versé, pour l'exercice 2000, Fr. 135'558.- à ces titres, dont Fr. 120'044.- directement aux personnes concernées (bénéficiaires de prestations complémentaires AVS/AI) et Fr. 15'514.- aux tl.

1.4 Réponse de la Municipalité

Compte tenu des éléments qui précèdent, la Municipalité répond de la manière suivante aux demandes des motionnaires.

➤ **Réductions pour les personnes à bas revenu:**

- Personnes au bénéfice de prestations complémentaires AVS/AI : suite au remplacement par l'abonnement "Avantage" (étudiant-e, apprenti-e, AVS, AI) des divers abonnements "Senior A", "Senior B", etc, une subvention unique de Fr. 10.- par mois (Fr. 100.- pour l'abonnement annuel) sera accordée sur présentation de la carte d'abonnement et de la quittance de paiement.
- Personnes au bénéfice de l'Aide sociale vaudoise (ASV) ou du Revenu minimum de réinsertion (RMR): une subvention de Fr. 5.- par mois (Fr. 50.- pour l'abonnement annuel) pour l'abonnement "Elite" (adulte) sera accordée sur présentation de la carte d'abonnement et de la quittance de paiement. Cette subvention correspond au rabatement prévu par les tl pour les familles (cf. ci-dessous). Les communautés bénéficiaires de l'ASV ou du RMR seront incitées à faire usage de la réduction pour les familles.
- Compte tenu de la suppression de la subvention versée directement aux tl pour l'abaissement du prix des abonnements "Senior A" et "Senior B" (Fr. 15'000.-), d'une estimation des bénéficiaires potentiels PC AVS/AI de 1'400 personnes et de 500 à 600 bénéficiaires ASV ou RMR, l'estimation de la charge financière annuelle pour la commune se monte à Fr. 200'000.-, soit une augmentation par rapport au budget 2002 de Fr. 50'000.-.

- **Réductions pour les familles:** la Municipalité relève que la nouvelle grille tarifaire des tl maintient plusieurs systèmes de réduction de prix pour les familles. 1) La carte junior (Fr. 20.- par année) permet aux enfants de 6 à 16 ans de voyager gratuitement sur la quasi-totalité des transports publics suisses lorsqu'ils sont accompagnés de l'un de leur parent. 2) Les tl sont pratiquement la seule entreprise de transport public en Suisse à proposer l'abonnement annuel écolier au prix de 8 abonnements mensuels. L'abonnement écolier des tl est ainsi l'un des plus avantageux du pays.

Pour compléter la palette des prestations à la famille, la Municipalité a demandé au conseil d'administration des tl d'instituer une troisième catégorie de réduction familiale. Le conseil d'administration ayant fait droit à cette demande, un rabais "famille" est accordé dès le 1^{er} octobre 2001 selon les modalités suivantes:

- achat ou renouvellement groupé et pour une même durée de validité de 3 abonnements au moins à l'un des points de vente tl
 - rabais de 10% pour chaque abonnement concerné
 - le terme famille recouvre tout regroupement de parents et d'enfant(s) vivant à la même adresse (présentation d'un livret de famille ou d'un permis de résidence); les enfants font partie de la famille jusqu'à 16 ans révolus, respectivement jusqu'à 25 ans pour autant qu'ils soient apprentis ou étudiants.
- **Abonnement combiné macaron-tl:** les motionnaires demandent à la ville d'émettre des bons de transport à l'intention des résidents détenteurs de macarons de stationnement, ces bons permettant d'obtenir des réductions lors de l'acquisition d'abonnements tl. Il faut relever à ce sujet que les macarons de stationnement ont été institués en faveur des habitants de la commune détenteurs de véhicules privés, non pas dans l'optique de favoriser la possession d'une voiture, mais dans le but de protéger les résidents contre les mesures destinées à limiter le stationnement des pendulaires en ville (limitation du stationnement de longue durée en faveur du stationnement de courte et moyenne durée). Ces macarons sont délivrés à titre onéreux (Fr. 200.- pour 6 mois, Fr. 360.- pour une année). Instituer un rabais tl pour leurs détenteurs reviendrait tout simplement à diminuer le prix du macaron et à encourager la possession d'un véhicule privé en ville. De plus, les résidents lausannois non détenteurs de véhicules privés n'auraient pas droit à ce rabais tl et pourraient légitimement trouver la mesure arbitraire. La Municipalité ne souhaite donc pas entrer en matière sur cette question.
- **Système d'offres promotionnelles:** les motionnaires préconisent la mise sur pied d'un système d'offres tl promotionnelles destiné à capter de nouveaux clients. Ils souhaitent, entre autres, l'instauration d'un prix de faveur de l'abonnement pendant trois mois offert à tout nouveau client des tl. Ce genre de mesure relève du marketing de l'entreprise de transport et, de ce fait, dépend exclusivement du conseil d'administration des tl. La direction des tl présentera des offres promotionnelles que l'unification de la base tarifaire rendra plus attractives.

2. Motion Alain Faucher du 26 septembre 2000

Pour une meilleure concertation entre les transports publics de la région lausannoise et les associations d'usagers

2.1 Contenu de la motion

Déposée le 23 mai 2000, la motion a été développée et renvoyée à la Municipalité pour étude et rapport-préavis le 26 septembre 2000³.

Partant du constat que les résidents sont les propriétaires du réseau de transport public de leur agglomération, le motionnaire relève qu'ils n'en ont pas toujours clairement conscience et, surtout, qu'il existe une certaine dichotomie entre les besoins et souhaits des usagers d'une part et les options techniques et managériales des gestionnaires et décideurs d'autre part. Or un réseau de transport public efficace et répondant aux souhaits des usagers constitue la seule réponse possible aux divers problèmes soulevés par l'explosion de la mobilité. Un début de solution consisterait à rapprocher les usagers des gestionnaires du réseau et des autorités politiques concernées. Le motionnaire suggère deux pistes se complétant mutuellement: 1) la création d'une commission des transports publics réunissant deux ou trois fois par an des délégués des autorités cantonales et communales, des entreprises de transport et des principales associations d'usagers; 2) une modification des statuts des tl dans le but de permettre à un représentant des associations d'usagers de siéger au conseil d'administration de l'entreprise.

2.2 Réponse de la Municipalité

Il est indéniable que le client doit être au centre des actions des transports publics. Ce qui est déjà le cas aux tl via le nouveau plan d'entreprise, le concept marketing et la planification. Depuis 1995, plus de quinze enquêtes ont été menées auprès d'échantillons représentatifs de la clientèle et de la population. Le développement de l'offre des tl s'appuie sur des éléments statistiques d'une part (dont le recensement fédéral de la population et des mouvements pendulaires) et sur des enquêtes de terrain ciblées. Les instruments de contact avec la clientèle dont les tl disposent ou disposeront sous peu sont essentiellement les suivants:

- **Enquêtes d'image et de satisfaction globales:** menées auprès d'un échantillon représentatif de la population (1'200 personnes), ces enquêtes sont périodiquement renouvelées (1996, 2000, prochaine en 2002) et fournissent des renseignements sur la fréquence et les motifs des déplacements, sur la sensibilité par rapport au prix, sur les composantes principales de l'offre et du service, sur l'information, la communication et l'image de l'entreprise.
- **Enquêtes spécifiques:** elles sont menées pour chaque développement impliquant un changement des habitudes de la clientèle (tarifs, abris, système de vente, etc.) et permettent aux tl de s'assurer que leurs projets correspondent aux attentes des usagers.
- **Qualité du service rendu:** depuis cette année, la direction des tl mesure mensuellement les éléments objectifs (quantitatifs) et subjectifs (perception par la clientèle) de la qualité du service rendu. Ces deux indicateurs permettront d'adapter régulièrement l'offre aux attentes de la clientèle.
- **Synthèse de la perception du client:** à des fins stratégiques et de contrôle, une synthèse trimestrielle des indicateurs mentionnés ci-dessus est établie avec communication au comité de direction et au conseil d'administration.
- **Informations quantitatives:** l'entreprise dispose de données quantitatives fiables sur la population, les emplois, les commerces et les déplacements des habitants de la région. Le cas échéant, des enquêtes sectorielles sont menées directement auprès du segment de clientèle concerné. La plus importante de ces dernières années a porté sur la création du nouveau réseau du Jorat. Ces données permettent aux tl

³ BCC 2000, tome II, N° 11, p. 197

de tenir à jour ses indicateurs chiffrés et graphiques de qualité de desserte (corrélation entre population/emploi et desserte notamment).

- **Organismes divers:** les tl agissent en liaison avec un certain nombre d'associations défendant entre autres les intérêts des usagers. On peut citer la CITRAP (Communauté d'intérêt pour les transports publics), le CAT (Comité action transports) et l'ATE (Association transports et environnement). En outre, divers organismes s'occupent plus ou moins spécifiquement de transport au sein des collectivités publiques de la région lausannoise. Même s'ils ne sont pas directement en contact avec les usagers, ils permettent de peaufiner la circulation de l'information dans ce domaine. Il s'agit, entre autres, du comité des espaces publics (CEP), du groupe technique lausannois des transports (GTLT), de la commission consultative urbanisme et transports (CCUT), du groupe transports de la Corel, etc.

Ces éléments démontrent que la direction des tl attache une importance fondamentale au rapprochement avec la population et les usagers. Les pistes suggérées par le motionnaire vont dans le même sens mais présentent quelques inconvénients majeurs. Les délégués dans un conseil d'administration ou dans une commission des transports sont trop peu nombreux pour être véritablement représentatifs d'une importante population d'usagers. Dès lors, les outils énumérés ci-dessus restent indispensables. Par ailleurs, il paraît difficile de fixer les critères permettant de sélectionner la personne apte à représenter les usagers de manière satisfaisante pour tous les acteurs en présence. Enfin, un représentant n'assumant aucune responsabilité financière court le risque d'être souvent mis en minorité.

Dans ces conditions, le principe d'une représentation des usagers dans le conseil d'administration des tl n'a pas été retenu. En revanche, dans sa séance du 25 avril 2001, le comité de direction des tl s'est montré favorable à la mise sur pied d'un canal d'information réciproque supplémentaire avec les usagers et s'est prononcé pour la création d'une commission consultative d'usagers selon les modalités et critères suivants⁴.

2.3 Commission consultative d'usagers des transports publics de la région lausannoise

2.3.1 Principes directeurs

Pour éviter de traiter de cas particuliers, une commission consultative d'usagers des transports publics doit se situer en amont du service quotidien et apporter la vision des clients dans le développement de l'offre de transport et du service. Dans ces conditions, il paraît souhaitable qu'elle soit:

- une tribune d'expression des différentes catégories de clients par l'intermédiaire de leurs représentants
- une tribune d'expression de l'entreprise tl vers ses publics
- une tribune de sondage pour l'entreprise qui pourra "tester" ses intentions
- une tribune d'échange dans laquelle les deux parties mettront en commun leur vision du futur.

⁴ La Municipalité rappelle en outre, pour les cas de conflits entre usagers et entreprises de transports publics, la récente création d'un office de conciliation neutre et indépendant dit ombudsman des transports publics. En fonction depuis le 1^{er} mai 2001, ce bureau fournit ses services gratuitement. Placé sous la direction de Mme Cornelia Füeg, avocate, ex-conseillère nationale et ex-conseillère d'Etat du canton de Soleure, il est représenté en Suisse romande par Mme Rose-Marie Ducrot, ancienne conseillère nationale du canton de Fribourg. Adresse: Ombudsman des transports publics, Mme Rose-Marie Ducrot, route de Fruence, 1618 Châtel-Saint-Denis, tél. 021/948 00 87, fax 021/948 06 61, messagerie rm.ducrot@ombudsstelle.ch.

La commission consultative devra permettre aux usagers de faire connaître leurs problèmes et à l'entreprise de présenter les solutions envisageables, dans leur contexte environnemental, financier, légal et de procédure. Pour ménager du temps à la réflexion, les réponses – prise en compte, lancement d'études, non entrée en matière – seront systématiquement données avec au minimum le décalage d'une séance.

2.3.2 Composition et effectif

- **Représentation de l'entreprise tl:** les représentants de l'entreprise tl au sein de la commission consultative seront les membres du comité de direction, appuyés par une délégation de la direction.
- **Représentation des usagers:** les données statistiques en main des tl fournissent quelques pistes basées sur les motifs des déplacements. Il paraît ainsi judicieux que les milieux suivants soient représentés au sein de la commission consultative:
 - les associations de consommateurs, les groupes de défense des usagers des transports publics, les groupes d'intérêt pour les transports
 - les groupes de clients spécifiques (personnes à mobilité réduite par exemple)
 - les entreprises utilisatrices et les associations de commerçants (trajets liés à l'emploi et à la consommation)
 - les sociétés de développement (offre de transport dans les quartiers)
 - les milieux touristiques, essentiellement Lausanne Tourisme
- **Effectif:** dans l'optique de lui assurer un fonctionnement efficace et une bonne représentativité des milieux concernés, la commission consultative doit comprendre de 15 à 20 membres au maximum.

2.3.3 Fonctionnement

Présidence: cette fonction est assurée par le président du conseil d'administration des tl ou un membre du comité de direction, le cas échéant avec l'appui d'un animateur externe connaissant bien le domaine des transports publics.

Secrétariat: cette fonction est assurée par le secrétariat de direction des tl.

Périodicité et durée de réunion: le conseil d'administration des tl a opté pour une périodicité semestrielle et une durée de réunion d'environ deux heures, sur la base d'un calendrier fixe (par exemple le deuxième mercredi de chaque semestre).

Ordre du jour: le secrétariat prépare l'ordre du jour de chaque séance sur propositions des membres de la commission. L'ordre du jour est bouclé et envoyé aux membres de la commission au plus tard un mois avant la séance.

3. Pétition des Jeunesses Popistes

Contre la hausse des tarifs des tl

3.1 Contenu de la pétition

La pétition a été renvoyée à la Municipalité le 12 juin 2001 pour étude et rapport-préavis, en vertu de l'article 65 lit. a du Règlement du Conseil communal, en priant cette dernière de bien vouloir joindre la présente pétition à la motion de M. Grégoire Junod intitulée *Pour des baisses de tarifs ciblées dans les transports publics de l'agglomération lausannoise*⁵.

Estimant que le nouveau système tarifaire des tl pénalise lourdement les jeunes, les milieux modestes et les personnes résidant dans la périphérie de l'agglomération, les pétitionnaires exigent que les tl en reviennent aux tarifs d'avant le 1^{er} octobre 2001, en attendant que les communes de la région lausannoise passent un accord avec l'entreprise pour parvenir à la gratuité des transports publics.

3.2 Réponse de la Municipalité

Parmi les questions liées aux transports publics, celle de la gratuité a probablement suscité en Europe la plus grande quantité d'études et d'essais sur le terrain. Dans son rapport-préavis N° 232 du 13 mars 1997 en réponse à une motion de M. Bernard Métraux (demandant l'étude des conséquences financières pour la ville de Lausanne d'une baisse du prix des transports publics ou même de leur gratuité sur son territoire)⁶, la Municipalité a longuement commenté cette question et s'abstient dès lors de développer à nouveau l'argumentaire lié à ce thème complexe. Elle en rappelle toutefois quelques éléments principaux.

- Toutes les expériences de gratuité générale ou de baisse importante des tarifs des transports publics menées dans le monde se sont soldées par des échecs. L'augmentation du nombre de voyageurs (transfert modal) n'est pas intervenue au niveau escompté; il a fallu reculer devant la croissance insupportable des déficits; de plus, par un effet de symbole (ce qui est gratuit n'est pas digne de respect), la gratuité encourage le vandalisme, donc la baisse de la qualité de l'offre. Pour prendre un exemple concernant le réseau tl, les baisses importantes de tarif intervenues dans les communes de Mézières et de Moudon et dans les zones foraines lausannoises – qui ont atteint jusqu'à 60% - n'ont pas amené un voyageur supplémentaire.
- Le transfert modal est encouragé essentiellement par les éléments suivants:
 - amélioration de l'offre (vitesse, fréquence, accessibilité, suppression des ruptures de charge, confort, sécurité, image, etc.). A titre d'exemple, on peut rappeler que, sans changement de tarif, l'importante amélioration de l'offre représentée par le TSOL (M1) a permis de doubler la consommation de transports publics sur cet axe entre 1991 et 2000.
 - tranquillisation de la circulation motorisée privée et politique du stationnement privilégiant le stationnement de courte durée;
 - articulation entre l'aménagement du territoire et les transports collectifs (privilégier le développement urbain le long des axes des transports collectifs et non pas en fonction des axes routiers et autoroutiers).

⁵ BCC à paraître.

⁶ BCC 1997, tome II, N° 15/II, p. 259 et suivantes. La réponse de la Municipalité a été adoptée par le Conseil communal lors de sa séance du 30 septembre 1997 avec quatre abstentions et sans avis contraire.

En ce qui concerne les catégories d'usagers qui seraient pénalisées par la nouvelle grille tarifaire, la Municipalité ne peut que reprendre les termes de sa réponse à la motion de M. Grégoire Junod (p. 2 et suivantes du présent rapport-préavis).

4. Pétition du POP lausannois et Gauche en mouvement

Pour l'élargissement des horaires de la navette N° 13

4.1 Contenu de la pétition

La pétition a été renvoyée à la Municipalité le 21 mars 2000 pour étude et communication au Conseil, selon l'article 65a) du Règlement du Conseil communal⁷.

Résidants du quartier de Montelly, les pétitionnaires demandent que le nombre de courses de la ligne N° 13 soit étoffé et que l'horaire soit prolongé en soirée. Ils proposent d'introduire des courses aux heures suivantes: 10h, 12h, 15h, 17h30 et 18h.

4.2 Réponse de la Municipalité

La Municipalité a transmis cette pétition aux tl pour étude de faisabilité. La direction de l'entreprise accueille positivement la demande des pétitionnaires et y donnera suite en 2002. La Municipalité estime que cette réponse constitue la communication attendue d'elle.

5. Conclusions

Fondée sur ce qui précède, la Municipalité vous demande, Monsieur le président, Mesdames et Messieurs, de bien vouloir prendre les résolutions suivantes:

Le Conseil communal de Lausanne,

vu le rapport-préavis N° 228 de la Municipalité, du 2 août 2001;

ouï le rapport de la commission nommée pour examiner ce préavis;

considérant que l'objet a été porté à l'ordre du jour,

décide:

d'approuver les réponses de la Municipalité aux motions et à la pétition suivantes:

⁷ BCC 2000, tome I, N° 4, p. 317

- ◆ Motion Grégoire Junod et consorts pour des baisses de tarifs ciblées dans les Transports publics de l'agglomération lausannoise
- ◆ Motion Alain Faucherre pour une meilleure concertation entre les transports publics de la région lausannoise et les associations d'usagers
- ◆ Pétition des Jeunesses Popistes contre la hausse des tarifs des tl

Au nom de la Municipalité

Le syndic:
Jean-Jacques Schilt

Le secrétaire:
François Pasche