

MOBILITÉ : TL, MOBILIS et Péage urbain

Réponse à 3 motions, 4 postulats et 3 pétitions

Rapport-préavis N° 2009/7

Lausanne, le 18 février 2009

Monsieur le président, Mesdames et Messieurs,

1 Objet du rapport-préavis

L'entrée en vigueur de la Communauté tarifaire vaudoise Mobilis ainsi que la publication du réseau tl 08 (refonte du réseau routier des tl en liaison avec la mise en service du m2) ont suscité divers postulats, motions et pétitions. La Municipalité y répond par le présent rapport-préavis. Par souci d'unité de matière, elle y joint ses réponses au postulat Charles-Denis Perrin « Enfin, en bus, en famille à Lausanne, ensemble », aux motions Alain Hubler/Evelyne Knecht « Un péage urbain pour financer la gratuité des tl » et Florence Germond et Jean-Christophe Bourquin « Des tl remonte-pente pour les vélos » et à la pétition de Carl Kyril Gossweiler « Pour favoriser l'utilisation des tl par les citoyens qui se rendent à l'administration communale lausannoise ». Il s'agit des objets suivants :

- Postulat Charles-Denis Perrin du 17 janvier 2006¹ : *Enfin, en bus, en famille à Lausanne, ensemble !*
- Motion Diane Gilliard du 6 décembre 2006² : *Pour le maintien de la ligne 3 en 2008*
- Pétition Connexion Bellevaux du 3 octobre 2006³ : demandant aux autorités communales d'intervenir afin que *la ligne N° 3, indispensable au quartier Pontaise – Bellevaux, soit maintenue dans son intégralité*
- Postulat Serge Segura du 2 mai 2006⁴ : *Blécherette – Bellevaux, une nouvelle ligne de bus*
- Postulat Elisabeth Müller du 15 mai 2007⁵ : *En route pour l'Hermitage et Sauvabelin, durablement*

¹ BCC N° 12/II, 2006, pp. 330 ss

² BCC N° 9, 2006, pp. 882 ss

³ BCC N° 4, 2006, pp. 261 ss

⁴ BCC N° 17, 2006, pp. 904 ss

⁵ BCC N° 4/I, 2007, pp. 266 ss

- Pétition de la société de développement Boveresses – Eterpeys – Grangette – Praz-Séchaud du 6 décembre 2005⁶ : *demandant la réintégration du quartier en zone Mobilis 11*
- Postulat Jean-François Cachin et consorts du 16 octobre 2007⁷ : *demandant l'égalité de traitement en matière de tarifs de transports publics pour les habitants des zones foraines de Lausanne*
- Motion Alain Hubler et Evelyne Knecht du 7 juin 2005⁸ : *Un péage urbain pour financer la gratuité des tl : étude d'une solution écologique et sociale pour Lausanne*
- Motion Florence Germond et Jean-Christophe Bourquin du 16 septembre 2003⁹ : *Des tl remonte-pente pour vélos*
- Pétition de M. Kyril Carl Gossweiler du 15 juin 2003¹⁰ : *demandant de favoriser l'utilisation des tl par les citoyens qui se rendent à l'administration communale lausannoise.*

Par ailleurs, deux objets importants sont en cours de traitement en matière de transports. Il s'agit de la question des conditions de gratuité des transports pour les élèves de la scolarité obligatoire et de la réponse au postulat Grégoire Junod du 7 novembre 2006 portant sur la gratuité des transports pour les enfants et les jeunes de moins de 20 ans. Ces deux objets feront l'objet d'un préavis spécifique soumis au Conseil d'ici au printemps 2009.

2 Table des matières

1	Objet du rapport-préavis.....	1
2	Table des matières.....	2
3	Motion Diane Gilliard et pétition Connexion Bellevaux.....	3
	<i>Pour le maintien de la ligne 3 en 2008</i>	<i>3</i>
	3.1 Contenu de la motion et de la pétition.....	3
	3.2 Réponse de la Municipalité	4
4	Postulat Serge Segura	4
	<i>Blécherette – Bellevaux, une nouvelle ligne de bus</i>	<i>4</i>
	4.1 Contenu du postulat.....	4
	4.2 Réponse de la Municipalité	4
5	Postulat Elisabeth Müller	6
	<i>En route pour l'Hermitage et Sauvabelin, durablement</i>	<i>6</i>
	5.1 Contenu du postulat.....	6
	5.2 Réponse de la Municipalité	6
6	Pétition de la société de développement Boveresses – Eterpeys – Grangette – Praz-Séchaud	8
	<i>Demandant la réintégration du quartier en zone Mobilis 11.....</i>	<i>8</i>
	6.1 Contenu de la pétition.....	8
	6.2 Réponse de la Municipalité	8
7	Postulat Jean-François Cachin et consorts	10
	<i>Demandant l'égalité de traitement en matière de tarifs de transports publics pour les habitants des zones foraines de Lausanne</i>	<i>10</i>
	7.1 Contenu du postulat.....	10

⁶ BCC N° 10/I, 2005, pp. 109 ss

⁷ BCC N° 8/II, 2008, pp. 111 ss

⁸ BCC N° 2, 2005, pp. 179 ss

⁹ BCC N° 12, 2003, pp. 191 ss (prise en considération) et BCC N° 8, 2005, pp. 1013 ss (refus de la réponse de la Municipalité)

¹⁰ BCC N° 10/I, 2003, pp. 767 ss

7.2	Historique	10
7.3	Réponse de la Municipalité	10
8	Postulat Charles-Denis Perrin.....	11
	<i>Enfin, en bus, en famille à Lausanne, ensemble !</i>	<i>11</i>
8.1	Contenu du postulat.....	11
8.2	Réponse de la Municipalité	11
9	Motion Alain Hubler et Evelyne Knecht.....	12
	<i>Un péage urbain pour financer la gratuité des tl : étude d'une solution écologique et sociale pour Lausanne</i>	<i>12</i>
9.1	Contenu de la motion	12
9.2	Le péage routier.....	12
9.3	Le péage routier et urbain en Suisse.....	14
9.4	Gratuité des transports publics	15
9.5	Réponse de la Municipalité	16
10	Motion Florence Germond et Jean-Christophe Bourquin	18
	<i>Des tl remonte-pente pour vélos.....</i>	<i>18</i>
10.1	Contenu de la motion	18
10.2	Historique	19
10.3	Réponse de la Municipalité	19
11	Pétition de M. Carl Kyril Gossweiler	19
	<i>Pour favoriser l'utilisation des tl par les citoyens qui se rendent à l'administration communale lausannoise.....</i>	<i>19</i>
11.1	Contenu de la pétition.....	19
11.2	Réponse de la Municipalité	19
12	Conclusions	20

Annexe 1 : Surface du péage urbain londonien (1ère étape) appliqué à la commune de Lausanne et quelques informations sur le péage urbain londonien

3 Motion Diane Gilliard et pétition Connexion Bellevaux

Pour le maintien de la ligne 3 en 2008

Demande aux autorités communales d'intervenir afin que la ligne N° 3, indispensable au quartier Pontaise – Bellevaux, soit maintenue dans son intégralité

3.1 Contenu de la motion¹¹ et de la pétition¹²

Ces deux objets ont pour but le maintien de la ligne tl N° 3 que le projet de Réseau 08 (R08) devait supprimer en raison de la nette amélioration de la desserte Aloys-Fauquex – Borde – Flon grâce à la création de la nouvelle ligne 22. Par ailleurs, maintenir cette ligne en son état actuel dans R08 revenait à renchérir le coût annuel du futur réseau de 5 à 6 millions de francs, alors que le financement cantonal n'était pas assuré pour ce point. Dans la répartition des subventions accordées aux tl se pose également la question du cofinancement par les communes du réseau autres que Lausanne, alors que la ligne N° 3 ne dessert que le territoire de la ville.

Il faut relever que la pétition de Connexion Bellevaux est revêtue de quelque onze mille signatures.

¹¹ BCC N° 9, 2006, pp. 882 ss

¹² BCC N° 17/II, 2006, p. 875(dépôt) ; BCC N° 4, 2006, pp. 261 ss (rapport de la Commission et renvoi à la Municipalité)

3.2 Réponse de la Municipalité

Après d'importants travaux d'analyse et d'affinement du R08, la direction des tl est parvenue à la solution suivante, variante entérinée par le Conseil d'administration de l'entreprise, donc par les autres communes du réseau tl et par le canton.

La ligne N°3 est maintenue au sein du R08 sur l'intégralité de son tracé actuel.

Toutefois, afin de diminuer les coûts de la solution et d'éviter ainsi de poser la question du financement de manière trop aiguë, les fréquences sont modifiées. Le passage des bus se fait tous les quarts d'heure toute la journée, au lieu de toutes les 7 minutes de l'ancien horaire en heure de pointe.

Les bus restent de même capacité.

D'autres lignes du réseau voient également leur fréquence diminuer, particulièrement aux heures creuses, afin de compenser en partie les coûts du maintien de la ligne N° 3.

Coûts annuels d'exploitation : il en résultera un coût annuel supplémentaire d'environ CHF 300'000.- pour la Ville de Lausanne et un peu moins pour le canton et les autres communes du réseau.

Coûts d'investissement: les tl ont dû investir entre un et deux millions de francs pour des travaux d'aménagement du maintien de la ligne N° 3.

Les analyses sont en cours en vue de supprimer certains problèmes qui pourraient se poser, tels que blocages aux carrefours importants, aménagements routiers, autres modifications de lignes aériennes, etc.

Les pétitionnaires ont accueilli très favorablement la solution entérinée par le Conseil d'administration des tl et se sont déclarés satisfaits. Ces changements sont intervenus dès la mise en service du R08 le 14 décembre 2008. Depuis, un certain nombre d'usagers de la ligne regrettenet la baisse de fréquence.

4 Postulat Serge Segura

Blécherette – Bellevaux, une nouvelle ligne de bus

4.1 Contenu du postulat¹³

Ce postulat a été déposé et pris en considération alors que la question du maintien de la ligne N° 3 n'était pas encore résolue (cf. chapitre 3 ci-dessus). A ce stade, le futur R08 prévoyant de supprimer cette ligne, la connexion entre le quartier de Bellevaux et celui de la Blécherette devait disparaître. Dès lors, l'auteur du postulat se pose la question d'une liaison entre ces deux quartiers, qui comportent de nombreux logements et commerces ainsi que d'importants établissements scolaires. Il suggère donc d'intégrer dans le R08 une nouvelle ligne de bus reliant le terminus de la ligne N° 1 au terminus de la ligne N° 3, voire au collège d'Entrebois, via les chemins du Petit-Flon et de Maillefer.

4.2 Réponse de la Municipalité

Entre le moment où votre Conseil a pris ce postulat en considération et la rédaction du présent rapport-préavis, une solution a été trouvée pour la ligne N° 3, qui est maintenue sur l'intégralité de son tracé actuel (cf. chapitre 4 ci-dessus). La question de la liaison entre Bellevaux et la Blécherette ne se pose dès lors plus dans les mêmes termes. En revanche, les discussions en séance de commission ont montré l'intérêt de votre Conseil pour une future liaison circulaire au nord de la ville. A ce chapitre, la Municipalité peut répondre de la manière suivante.

¹³ BCC N° 12/II, 2006, pp. 336 (développement photocopié)

Un réseau de transports publics évolue en permanence, en fonction de la demande, des disponibilités financières, des possibilités offertes par la voirie et des nécessités de rééquilibrage induites par les évolutions démographique et urbanistique. C'est ainsi que le réseau 2008 (R08), mis en service le 14 décembre 2008, a subi de nombreuses modifications entre sa première mouture et son état actuel. Toutefois, le R08 est maintenant achevé et ne peut plus enregistrer d'augmentation, essentiellement pour des raisons financières.

En revanche, les tl sont déjà en train d'élaborer une conception directrice du réseau à l'horizon 2009-2014, dont la première étape sera mise en service en décembre 2009. La nouvelle offre a pour objectifs:

- d'apporter des réponses aux lacunes actuelles (par exemple : secteurs denses souffrant de lacunes de desserte ou saturation des lignes existantes),
- d'accompagner les secteurs en développement suivant le principe de coordination transports/urbanisme validé dans le cadre du PALM et des Schémas directeurs,
- de permettre d'amorcer le processus de report modal, indispensable en vue de la densification de l'agglomération attendue (+70'000 habitants et emplois à l'horizon 2020), des objectifs OPAIR et des besoins en termes de qualité de vie pour les secteurs existants et développés.

L'image directrice 2014 traite plus particulièrement les secteurs Ouest et Nord, connaissant actuellement des lacunes de desserte importantes et ayant des perspectives de densification et de report modal considérables. L'image proposée représente notamment une amélioration de la couverture territoriale, avec la desserte urbaine des communes de Bussigny et du Mont-sur-Lausanne, et l'amélioration de la couverture sur la commune de Chavannes et le secteur Arc-en-Ciel. Suite à une demande de la Ville de Lausanne, les tl étudient également les possibilités de desserte du quartier de Maillefer.

L'image directrice représente pour l'heure une vision schématique de l'offre en termes de fréquences et d'insertions locales. Globalement, l'image 2014 étudiée représente une augmentation de 3'400'000 véhicules.km par an, soit +43% par rapport au réseau (trolley)bus 08.

Dans cette perspective, la Municipalité et les tl ont tenu compte des besoins d'amélioration de la desserte du nord de l'agglomération ainsi que du développement d'une ceinture nord. Certains éléments d'une ceinture globale existent déjà ou seront probablement mis en service d'ici à 2014. Il s'agira donc de faire jouer ensemble les éléments suivants :

Tangentielle sud : Pully-Gare – Bourdonnette (ligne 25, créée par R08)

Tangentielle est : Pully-Gare – Valvert (ligne 47, existante), Chailly – Sallaz - Foyer (ligne 42, créée par R08)

Tangentielle ouest : Mont-Goulin – EPFL – Piccard (ligne 33, existante)

Une **Tangentielle nord, de la Blécherette vers l'ouest** : prolonger la ligne 33 en direction de la Blécherette via le Désert poserait un important problème de voirie, dont la réfection coûterait environ 20 millions de francs. Il s'agit du principal point noir auquel se heurte la création d'une ceinture globale, de l'ouest de Lausanne à l'est en passant par le nord.

Tangentielle nord, de la Blécherette vers l'est : le segment demandé par l'auteur du postulat serait à implanter le long des chemins du Petit-Flon et de Maillefer. Dans la foulée, la Commission a souhaité que les tl étudient une prolongation de la liaison en direction de la station Fourmi du m2, en passant par Sauvabelin. Ces segments présentent également quelques problèmes de capacité de voirie. Mais les études des tl en diront davantage sur ce point.

A moyen terme, en fonction du développement de l'urbanisation sur ce secteur, une prolongation du tracé du futur tram reliant le Flon à la Blécherette et au Rionzi en direction de Bellevaux sera étudiée.

Ligne urbaine en direction du Mont-sur-Lausanne : la commune du Mont prévoit l'implantation de quelque 4000 nouveaux logements sur la portion méridionale de son territoire. Dès lors, la prolongation d'une ligne urbaine (lignes 8 ou 21 du R08) est étudiée dans le cadre de l'image directrice 2014. La densification démographique au nord de Lausanne va certainement renforcer les besoins en transports publics dans cette zone et peser sur la recherche d'une tangentielle nord complète.

En conclusion, la Municipalité s'engage à encourager et à suivre les travaux des tl qui concernent la desserte à terme, de type ceinture, du nord de l'agglomération par les transports publics dans la perspective d'un nouveau rééquilibrage du réseau. De plus, elle demande une desserte des quartiers du Rionzi depuis Bellevaux à court terme.

5 Postulat Elisabeth Müller

En route pour l'Hermitage et Sauvabelin, durablement

5.1 Contenu du postulat¹⁴

Mme Elisabeth Müller revient sur un objet déjà largement discuté depuis quelques années¹⁵. Constatant que le site de Sauvabelin, y compris l'Hermitage, n'est pas valablement desservi par les transports publics pour les touristes et en période de loisirs (dimanche, soirées, vacances), alors que les possibilités d'y parquer les véhicules privés s'y multiplient, elle demande la mise en œuvre de plusieurs solutions concomitantes :

- service de navettes touristiques au départ de la Riponne dès la mise en service du m2
- limitation du nombre de cases de stationnement sur le parking du Signal et du lac de Sauvabelin
- installation de priorités sur le parking du lac de Sauvabelin (en faveur des handicapés, des personnes âgées, des personnes travaillant sur place, etc.)
- cofinancement public-privé (recherche de sponsors).

5.2 Réponse de la Municipalité

La mise en place d'un service de navettes touristiques adapté à la demande et éventuellement aux conditions météorologiques avec des horaires répondant aux besoins d'une fréquentation touristique (meilleure desserte l'après-midi, le dimanche et les jours fériés), ferait double emploi avec l'offre en transports publics actuellement disponible sur le site. De plus, bien que le site de Sauvabelin soit très prisé des Lausannois, la fréquentation du site ne justifie pas une desserte spéciale.

En effet, l'accès à Sauvabelin en transports publics est notablement amélioré avec la mise en service du réseau 08 :

- La ligne 41 (Praz-Séchaud - Montolieu via La Sallaz) qui touche la ligne 16 à Boissonnet, permet aux habitants du nord-est de la ville d'accéder à Sauvabelin depuis La Sallaz.
- L'accès à Sauvabelin depuis le centre ville est assuré par la ligne 16 (Montbenon, St-François, Bessières, Tunnel, Barre, Hermitage, Sauvabelin, Grand-Vennes), à une fréquence de 15 minutes du lundi au samedi et 30 minutes le dimanche.
- La ligne 22 (Flon, Rue Centrale, Borde, Bellevaux, Clochette ; fréquence 7,5 minutes la semaine et 12 minutes le dimanche) longe le bois de Sauvabelin et son arrêt Piécettes se situe à environ 500 mètres du lac.

¹⁴ BCC à paraître

¹⁵ Motion Roland Ostermann du 17 mars 1987 : « Création d'un transport public efficace et attractif pour atteindre l'Hermitage, le Tribunal cantonal et Sauvabelin » (rapport-préavis N° 6 du 5 février 1998, chapitre 6.3). Motion Pierre Payot du 1^{er} juillet 2002 « demandant l'étude du rétablissement d'un funiculaire place du Vallon – Signal de Sauvabelin » (rapport-préavis N° 2003/45, BCC N° 4, 2004, pp. 368 ss). Motions Fabrice Ghelfi et Elisabeth Müller du 29 juin 2004 demandant toutes deux un meilleur aménagement et une meilleure accessibilité au site de Sauvabelin (rapport-préavis 2005/82 en réponse à la motion Elisabeth Müller ; rapport-préavis 2007/37 en réponse à la motion de Fabrice Ghelfi).

- Une passerelle est prévue depuis la Sallaz avec le réaménagement de la place.

Ainsi l'accès du site en transports publics bénéficie d'une desserte globale tout à fait intéressante, la mise en place d'un service de navettes touristiques n'est dans ce contexte pas nécessaire et par conséquent, la recherche de financement par des sponsors n'a pas lieu d'être, outre qu'elle se révélerait probablement infructueuse. De plus n'oublions pas que le mode de transport le plus durable est la marche à pied et dans ce contexte, Lausanne-tourisme vient de publier une brochure « Lausanne découverte » qui propose des balades au départ de stations de transports publics. Le site de Sauvabelin fait l'objet de l'une de ces ballades.

Le postulat demande aussi une diminution des places de stationnement réservées aux pendulaires en faveur d'un nombre plus important de places prévues pour les touristes, ainsi que sur le site du lac, de ne maintenir que des places réservées aux travailleurs, aux clients du restaurant ainsi qu'aux personnes handicapées.

La question du parcage sur le site de Sauvabelin a déjà fait l'objet d'une analyse dans le cadre du rapport préavis 2007/37¹⁶ en réponse à la motion de M. Fabrice Ghelfi. Cette analyse, qui répond aux demandes formulées dans le postulat est reproduite ci-après :

Les responsables n'ont jamais nié que la circulation et le parcage aux abords du lac, dans une zone de détente, représentent un phénomène peu heureux. Ils ont donc imaginé, voire testé plusieurs scénarios, allant de la suppression totale à l'aménagement. Ainsi un projet envisageait-il la fermeture pure et simple de la Route de la Clochatte entre le Vivarium et la frontière communale avec Le Mont.

Cette option a été analysée par un groupe d'étude composé de spécialistes de la protection de la forêt et de la circulation, appuyé par un ingénieur qui a consacré son travail de diplôme à la question. La conclusion qui s'est toutefois imposée était que si cette solution limitait le transit à travers les bois, elle engendrait des reports de trafic insupportables pour le quartier de Bellevaux et ses habitants. Un autre schéma consistant à autoriser la circulation, mais en la confinant dans une "zone 30", en créant des sens uniques et en organisant le stationnement en bordure de forêt a alors été préféré. Dans la foulée, le transit et le stationnement ont été interdits devant le restaurant, mais cette mesure a dû être reportée, pour tenir compte des observations des personnes à mobilité réduite ou de leurs associations. La situation actuelle permet de concilier au mieux la protection du site et les activités humaines, qu'il s'agisse de visiter les bois, d'y accéder en véhicule privé, ou d'y transiter.(...)

Même si, dans l'idéal, la coexistence ne devrait pas être dans un tel endroit entre piétons et circulation automobile, force est d'admettre que la solution actuelle est la plus pragmatique. Elle est compatible avec la protection de la forêt et elle respecte les intérêts du plus grand nombre, permettant aux promeneurs d'évoluer dans un trafic modéré, aux conducteurs d'accéder au site et aux habitants des quartiers de ne pas subir le flux supplémentaire des véhicules qu'on aurait bannis des bois.

Les options du transport en commun, par bus ou navettes électriques sont certes séduisantes, mais elles présentent à l'examen trop d'inconvénients. Elles ont un coût, elles imposeraient la création de parkings supplémentaires (dès lors que ceux du Signal et de Boissonnet, au droit du collège I.-de-Montolieu, seraient insuffisants) et surtout, elles reviendraient à dissuader bon nombre de Lausannois de monter à Sauvabelin. Or, le propos est de gérer la coexistence entre les humains et la nature, non de l'empêcher.

¹⁶ BCC N° 13/II 2008, pp 798 qq

6 Pétition de la société de développement Boveresses – Eterpeys – Grangette – Praz-Séchaud

Demandant la réintégration du quartier en zone Mobilis 11

6.1 Contenu de la pétition¹⁷

Avec l'entrée en vigueur de la Communauté tarifaire vaudoise Mobilis, la majeure partie du territoire lausannois est colloquée en zone 11. Les résidents de cette zone, lorsqu'ils n'ont pas souscrit à un abonnement Mobilis, doivent acquérir des billets une seule zone pour se rendre au centre ville. Toutefois, certains quartiers périphériques sont colloqués en zone 12. C'est le cas, entre autres, du quartier Boveresses – Eterpeys – Grangette – Praz-Séchaud. Pour se rendre au centre ville par les tl, les résidents de ces quartiers doivent acquérir des billets deux zones, à un prix plus élevé que les billets une zone. Les porteurs d'abonnement en revanche n'ont pas ce problème, car l'abonnement deux zones coûte le même prix que pour une zone, de même les détenteurs de l'abonnement demi-tarif bénéficient du même tarif pour une ou deux zones. La société de développement du quartier Boveresses – Eterpeys – Grangette – Praz-Séchaud, tout en prenant acte des avantages amenés par Mobilis, juge que le système de découpage des zones Mobilis ne tient pas compte des situations socio-économiques des populations concernées. Il émane d'un choix technocratique dont les dimensions politiques n'ont pas été mises en discussion et que l'assemblée générale de la société estime injuste. Les pétitionnaires demandent dès lors l'intégration de leur quartier dans la zone Mobilis 11.

6.2 Réponse de la Municipalité

Ce sujet a été abordé par l'interpellation de Mme Céline Christin intitulée « Différence de tarifs tl sur la commune de Lausanne »¹⁸. La Municipalité reproduit ici la première partie de sa réponse à ladite interpellation :

A l'instar de toutes les communautés tarifaires instituées tant en Suisse qu'à l'étranger, la communauté tarifaire vaudoise Mobilis obéit aux règles suivantes :

- a) *La base tarifaire est la zone, qui doit être de dimension identique sur l'ensemble du territoire desservi. En Suisse, les zones ont un diamètre d'environ 5 kilomètres. Cette règle a contraint la Communauté tarifaire vaudoise à diviser en deux l'ancienne zone 10, à savoir en zones 11 et 12. C'est ainsi que la zone 11 s'étend sur un rayon d'environ 2,5 kilomètres comptés depuis le centre ville en direction des centres secondaires de Malley, Prilly centre, Bellevaux, la Sallaz et Pully centre. Quant aux limites extérieures de l'actuelle zone 12, elles correspondent grosso modo à celles de l'ancienne zone 10.*
Il en découle logiquement que les limites communales, d'ordre politique, ne peuvent plus être respectées, seul un découpage kilométrique faisant foi. Le diamètre de la commune de Lausanne dépassant largement 5 kilomètres, particulièrement vers le nord et l'est, certaines parties du territoire communal échappent forcément à la zone 11 pour se retrouver en zone 12.
- b) *A l'intérieur de la communauté tarifaire, il faut appliquer un tarif proche du tarif national de référence, garantissant d'une part une progression harmonieuse entre les différents niveaux de prix et, d'autre part, une relation directe entre le prix du billet (tarif de base) et celui des abonnements.*
- c) *Les communautés tarifaires ont l'obligation d'appliquer les règles nationales en ce qui concerne les catégories de clientèle et les réductions accordées.*

Par conséquent, la Communauté tarifaire vaudoise Mobilis n'est pas entièrement libre de sa tarification et la commune de Lausanne, par le biais de ses représentants au Conseil d'administration des tl, a dû se plier

¹⁷ BCC N° 2, 2005, p. 118

¹⁸ BCC N°7, 2005, pp. 899 ss (développement polycopié, réponse polycopiée de la Municipalité, discussion et résolution)

à ces contraintes générales. D'autant que les partenaires au sein de Mobilis (CFF, Car postal, LEB, TPM, BAM et tl) ne desservent pas que la commune de Lausanne, tant s'en faut.

Toutefois, il faut souligner que les tarifs Mobilis sont parmi les plus bas de Suisse lorsqu'on les compare aux prix pratiqués par des communautés tarifaires similaires. D'autre part, si les tl ont décidé d'adhérer à Mobilis, c'est que cette communauté tarifaire apporte nombre d'avantages aux voyageurs, celui de pouvoir voyager dans un vaste espace avec un seul titre de transport n'étant pas le moindre.

En ce qui concerne les zones 11 et 12, il faut par ailleurs souligner que les déplacements dans une seule zone ou dans les deux zones se font presque entièrement aux mêmes prix. Par exemple, un abonnement annuel adulte deux zones coûte la même chose qu'un abonnement adulte une zone (CHF 600.-). Parmi les billets, le billet demi-tarif à CHF 2.- (pour enfants de 6 à 16 ans révolus, pour détenteurs du demi-tarif CFF et pour les chiens) permet également de voyager sur deux zones. Seul fait exception le billet adulte (CHF 2,60 pour une zone et CHF 3,00 pour deux zones). Le billet adulte étant la référence tarifaire de base, il était impossible d'échapper à cette différence de prix.

Au total, il faut admettre qu'une très grande majorité de voyageurs acquiert soit des abonnements soit des billets demi-tarif et peut ainsi gagner le centre ville au départ de la zone 12 (ou inversement) au même tarif que ceux qui se déplacent uniquement à l'intérieur de la zone 11. De plus la différence de prix des billets plein tarif une ou deux zones peut être réduite par l'acquisition d'une carte Galaxy à CHF 50.- qui offre 5 francs supplémentaires et permet donc d'acheter les billets avec un rabais de 10% soit 30 centimes. Le billet adulte deux zones revient alors à CHF 2,70 contre CHF 2,60 pour une zone.

Votre Conseil avait adopté la réponse ci-dessus, en l'accompagnant toutefois de la résolution suivante : « Le Conseil communal souhaite que la Municipalité propose une compensation aux habitants des quartiers précités usagers des tl, par exemple par l'octroi de bons de transport. » Les habitants des quartiers précités sont ceux de la Bourdonnette et des auteurs de la présente pétition.

Aujourd'hui, la communauté tarifaire est en train de redessiner le découpage de ses zones pour intégrer les régions Vevey-Montreux, Nord et Ouest vaudois d'ici fin 2009. La Municipalité a bon espoir de résoudre le problème dans ce contexte. C'est pourquoi, elle demande au Conseil de patienter jusqu'à l'entrée en vigueur du nouveau découpage. Mais au cas où le problème lausannois ne devrait pas être résolu, la Municipalité s'engage à appliquer les dispositions ci-dessous.

En premier lieu, le préjudice subi par les Lausannois de la zone 12 a été calculé. Sachant que l'achat d'un abonnement est rentable à partir du 200^{ème} trajet dans l'année, la différence de prix des billets 1 et 2 zones a été calculée pour 199 trajets. Le total annuel s'élève au maximum à CHF 80.-. Cette somme peut être réduite à CHF 22.- en achetant ses billets avec une carte à prépaiement Galaxy à CHF 50.- (+5), qui permet de bénéficier de 10% de rabais (le billet simple 2 zones revient alors à CHF 2,70).

En cherchant un moyen de rembourser le préjudice théorique, la Municipalité s'est heurtée à des difficultés d'égalité de traitement : pourquoi aider seulement les habitants qui ne sont pas des usagers réguliers des transports publics (les détenteurs d'abonnements Mobilis ou de demi tarif ne sont pas « discriminés » par leur domicile en zone 12) ?

Elle s'est également trouvée confrontée à des solutions ayant des rapports coût efficacité défavorables : la mise en place d'un système simple, comme par exemple une distribution de cartes Galaxy à l'ensemble de la population des quartiers concernés, aurait un coût fixe d'environ CHF 200'000 sans qu'il y ait moyen de garantir que ces cartes seraient utilisées par ceux auxquelles elles sont destinées voire même qu'elles seraient effectivement utilisées. Des systèmes de contrôle pour mieux cibler la population des destinataires engendrerait des coûts administratifs disproportionnés.

La Municipalité propose donc, au cas où le redécoupage Mobilis ne devait pas résoudre la question, de mettre en place, pour les habitants de la zone 12, un subventionnement partiel de l'achat d'un abonnement demi-tarif CFF qui compensera au moins en partie le « préjudice ». Le montant envisagé correspond à 10% du coût du demi-tarif soit CHF 15.- sous forme de bon de transports. Les coûts estimés, partant de l'hypothèse qu'un tiers des habitants de la zone 12 (taux suisse) acquière un abonnement demi-tarif, s'élèveraient à CHF 52'500.-.

7 Postulat Jean-François Cachin et consorts

Demandant l'égalité de traitement en matière de tarifs de transports publics pour les habitants des zones foraines de Lausanne

7.1 Contenu du postulat

Avec l'entrée en vigueur de la communauté tarifaire Mobilis, les habitants des zones foraines lausannoises sont colloquées en zones 16,17 ou 18. Pour se rendre au centre ville, ils doivent payer des billets et des abonnements 3 zones, alors que les habitants de la ville de Lausanne et des communes de la première couronne bénéficient des tarifs un ou deux zones. Le postulat demande que les habitants des zones foraines de la ville de Lausanne (Vernand, Montheron, En Marin, Chalet-à-Gobet, Vers-chez-les-Blanc et Montblesson) soient rattachés à la zone 12 du plan tarifaire des transports publics lausannois et que par cette mesure, soit supprimée l'inégalité de traitement qui existe entre les habitants de la ville de Lausanne et des zones foraines.

7.2 Historique

Jusqu'en octobre 2001, les habitants de la majeure partie des zones foraines (Les Râpes et Vers-chez-les-Blancs) bénéficiaient du tarif urbain de l'abonnement bleu-blanc. Une indemnité forfaitaire était alors versée par la ville aux tl pour compenser les coûts de l'abonnement bleu-blanc urbain par rapport à l'abonnement interurbain qui aurait normalement dû être appliqué à cette zone. Vernand était au bénéfice du bleu-blanc interurbain.

Lors du passage du bleu-blanc urbain au système Galilée en octobre 2001, le positionnement des zones foraines dans les espaces du nouveau tarif tl s'est traduit par d'importantes augmentations tarifaires pour les résidents de ces zones. La Municipalité avait alors décidé de mettre en place un système de subventions directes aux utilisateurs tl et LEB+tl des zones foraines. Ainsi les détenteurs d'un abonnement habitant les Râpes et Vers-chez-les-Blanc pouvaient bénéficier d'une subvention de CHF 100.- par année, et ceux de Vernand de CHF 400.-. Le montant moyen annuel des subventions versées s'élevait à CHF 9000.-.

A l'entrée en vigueur de la communauté tarifaire Mobilis en décembre 2004, ces subventions ont été supprimées.

7.3 Réponse de la Municipalité

Pour les mêmes raisons que celles exposées plus haut pour la réponse à la pétition de la société de développement Boveresses – Eterpeys – Grangette – Praz-Séchaud, il n'est pas possible de modifier unilatéralement le découpage des zones de l'entente tarifaire Mobilis. Ainsi le zonage des zones foraines dépend de leur situation géographique et non de leur appartenance communale. En Suisse, les zones ayant un diamètre d'environ 5 kilomètres, il en découle que les zones foraines doivent compter trois zones pour rejoindre le centre ville. Mais aujourd'hui, la communauté tarifaire est en train de redessiner le découpage de ses zones pour intégrer les régions Vevey-Montreux, Ouest et Nord vaudois. La Municipalité a bon espoir de résoudre le problème des zones foraines dans ce contexte. Au cas où le nouveau découpage devait ne pas résoudre le problème lausannois, la Municipalité s'engage à appliquer dès 2010 les solutions présentées ci-dessous.

Pour rappel les tarifs appliqués aux différentes zones sont les suivants :

Tableau 1 : Tarifs Mobilis en fonction du nombre de zones

	2 zones	3 zones	différence
Abonnement annuel plein tarif	CHF 600,00	CHF 960,00	CHF 360,00
Abonnement annuel junior (6-25 ans)	CHF 369,00	CHF 603,00	CHF 234,00
Abonnement annuel senior (65 et +)	CHF 540,00	CHF 860,00	CHF 320,00

Ces pistes ont été explorées en parallèle avec celles pour la zone 12. Ainsi, le montant supplémentaire payé pour des billets plein tarif 3 zones par rapport aux billets 2 zones jusqu'à concurrence du coût de l'abonnement annuel, donne CHF 360.- comme montant maximum et 290.- avec la carte Galaxy 50+5. Ce calcul est une pure hypothèse puisque pour de tels montant, l'achat d'un demi-tarif est très vite amorti.

Pour la population des zones foraines, la Municipalité s'est concentrée sur la recherche d'une solution favorisant un usage régulier des transports publics. C'est pourquoi, les différences de tarifs pour les abonnements a été examinée. La solution qui pourrait être appliquée consisterait à mettre en place un système de subventionnement partiel pour l'achat d'abonnements annuels. La Municipalité est prête à faire un geste pour réduire la différence de coût des abonnements entre 2 et 3 zones mais elle juge également important de ne pas gommer complètement les coûts de déplacements liés à la distance parcourue. Les subventions proposées seraient de CHF 200.- pour les abonnements plein tarif et senior, et de CHF 150.- pour les abonnements juniors.

Si la population des zones foraines optait pour un abonnement Mobilis dans la même proportion que l'ensemble de la population lausannoise (soit 40%), les mesures de subventionnement de l'achat d'abonnements annuels 3 zones reviendraient à CHF 180'000.-.

8 Postulat Charles-Denis Perrin

Enfin, en bus, en famille à Lausanne, ensemble !

8.1 Contenu du postulat¹⁹

Constatant que la voiture reste le moyen de transport le plus fréquenté pour se rendre en ville, l'auteur du postulat relève que, malgré la cherté des tarifs des parkings privés à usage public, acheter des billets Mobilis pour toute la famille revient encore plus cher. Les achats au centre-ville se faisant surtout le samedi, jour de marché, M. Charles-Denis Perrin demande à la Municipalité d'intervenir auprès de Mobilis en vue de créer une carte journalière ou un abonnement « week-end » valable 1 ou 2 jours, en famille seulement, sur le réseau des tl.

8.2 Réponse de la Municipalité

Créer une carte journalière ou un abonnement « fin de semaine », valable samedi et dimanche, uniquement pour les familles résidant sur le territoire de la commune de Lausanne, reviendrait à remettre en vigueur la nécessité de la carte de légitimation, à un coût de plus de CHF 40'000.- par an pour la Ville.

Outre les questions de coût, la Municipalité estime qu'instituer ce type de titre de transport ferait double emploi avec le système actuel.

¹⁹ BCC 12/II, 2006, pp. 330 ss (développement photocopié et prise en considération)

En effet, votre Conseil n'ignore pas qu'il existe une « carte junior », coûtant CHF 20.- par enfant et par année, qui permet à tous les enfants âgés de 6 à 16 ans révolus de voyager gratuitement sur la totalité du réseau suisse (réseaux urbains, chemins de fer, compagnies de navigation, etc.) des transports publics, à la condition qu'ils soient accompagnés d'un parent (mère ou père) titulaire d'un titre de transport valable (billet, carte journalière ou abonnement). De plus, la carte junior est gratuite à partir du troisième enfant, pour autant que tous les abonnements soient retirés en même temps. Par ailleurs, les enfants jusqu'à 6 ans révolus voyagent de toute manière gratuitement dans toute la Suisse et n'ont même pas besoin de la carte junior.

Au total, pour un prix maximum de CHF 40.- par année, chaque famille peut emmener gratuitement ses enfants âgés de 6 à 16 ans révolus sur la totalité du réseau suisse des transports publics.

Il existe également une « carte petits-enfants » qui, pour CHF 60.- par enfant et par année, permet aux enfants et aux jeunes de voyager gratuitement sur la totalité du réseau suisse des transports publics à condition qu'ils soient accompagnés d'un grand-parent (grand-mère ou grand-père) au bénéfice d'un titre de transport valable. Même raisonnement par ailleurs pour les enfants jusqu'à 6 ans révolus (gratuité sur tous les transports publics suisses).

La Municipalité admet toutefois que ce système n'est pas très connu et qu'il mérite une meilleure information. Elle s'engage donc à inciter les tl et Mobilis à procéder à une meilleure communication à ce sujet.

9 Motion Alain Hubler et Evelyne Knecht

Un péage urbain pour financer la gratuité des tl : étude d'une solution écologique et sociale pour Lausanne

9.1 Contenu de la motion²⁰

Les motionnaires demandent à la Municipalité d'entreprendre une étude visant à déterminer la faisabilité et les conditions d'introduction d'un péage urbain dont le produit financier serait intégralement affecté à la gratuité et à l'amélioration des transports publics du réseau tl, y compris les parkings d'échange. Leur demande vise à améliorer la qualité de vie en ville en diminuant les nuisances dues au trafic individuel motorisé (TIM). Elle s'appuie sur diverses constatations : croissance du trafic pendulaire et des nuisances dues au TIM, mise en route de la Communauté tarifaire vaudoise Mobilis, principes du pollueur payeur et de l'utilisateur payeur, etc. Par ailleurs, les motionnaires évoquent l'absence d'équité entre les usagers des transports publics – qui financent doublement ces transports, via l'impôt et via leurs titres de transport – et les automobilistes, qui ne les financent qu'une seule fois, par le biais de l'impôt, tout en contribuant fortement à l'accroissement des nuisances sonores et atmosphériques.

9.2 Le péage routier

Les péages routiers peuvent avoir différents objectifs. Le prélèvement de taxes différenciées en fonction du lieu et de l'horaire de passage permet de gérer le trafic, de réduire les engorgements, de répartir les flux de circulation et de promouvoir l'utilisation d'alternatives (transports publics et transports lents). Les recettes issues du péage routier peuvent être allouées de manière ciblée au financement des infrastructures de transports, (infrastructures routières, transports publics, mobilité douce). La pollution atmosphérique et le bruit peuvent également être réduits par la diminution du volume total du trafic routier ou par la réduction des bouchons au niveau local. Le péage routier permet d'internaliser les coûts externes : la taxe peut être ajustée de manière à ce que l'usager inclue dans son calcul les coûts qu'il entraîne pour des tiers. Les coûts

²⁰ BCC N° 16, 2005, pp. 623 ss (développement polycopié)

externes, tels que les bouchons, le bruit ou les émissions de gaz toxiques peuvent ainsi être internalisés. Le principe du pollueur-payeur est aussi respecté : l'utilisateur paie pour ce qu'il consomme.

Le péage routier peut s'appliquer aux autoroutes comme en France, en Italie ou en Espagne ; en Suisse, la vignette autoroutière fonctionne sur le même principe. Il peut aussi être introduit dans les villes et agglomérations. Il peut enfin englober l'ensemble des routes d'une région ou d'un pays au moyen d'un péage global. Les recettes peuvent être affectées à divers objets (transports publics, infrastructures routières, réduction d'autres taxes de transports, ou d'impôts etc.). Différentes technologies existent pour la mise en œuvre du péage, péage par caméras, GPS, vignette électronique etc. Divers instruments de tarification peuvent être appliqués, avec une différenciation selon les horaires, ou selon le type de véhicule. Le montant de la taxe dépend des objectifs à atteindre²¹.

9.2.1 Conséquences des péages routiers ou urbains

Les conséquences sur le trafic engendrées par le péage routier dépendent du choix du système et des possibilités d'évitement pour les usagers de véhicules à moteur. Une taxe élevée peut réduire l'ensemble du volume du trafic de la zone concernée ; une taxe peu élevée ou modulaire pourra réguler le trafic au niveau local à certaines heures.

Le choix du lieu de domicile pour la population ou d'établissement pour les entreprises peut être influencé par l'existence d'un péage. Ces choix peuvent être influencés par des offres de transports alternatives ou des compensations pour les effets négatifs – trafic plus fluide et réduction du bruit à l'intérieur de la zone de péage.

Le péage urbain peut influencer l'économie locale et les commerces au sein de la zone. Les chiffres d'affaires peuvent reculer si la population décide d'éviter le péage et privilégie les enseignes se trouvant à l'extérieur de la zone. L'expérience londonienne montre qu'il n'y a pas de lien significatif entre l'introduction du péage urbain et le recul du chiffre d'affaires du commerce de détail. L'introduction d'un péage global au niveau d'une région ou d'un pays peut avoir un impact positif sur le bien-être social : les coûts externes peuvent être couverts et les coûts générés par les bouchons économisés.

Le péage urbain peut avoir des conséquences négatives pour les couches plus défavorisées de la population. Une taxe supplémentaire pèse plus lourdement sur les revenus inférieurs. Les habitants de la zone de péage sont aussi pénalisés puisqu'ils doivent l'emprunter quotidiennement. Une forte réduction de la taxe pour les habitants peut réduire cet inconvénient. La viabilité sociale du système dépend des détails de la mise en œuvre

L'impact du péage urbain sur les finances publiques dépend du choix du système, et de la réduction ou non d'autres taxes (ex. taxes sur les huiles à moteur, ou impôt sur les véhicules à moteur). Les coûts d'investissements et d'exploitation influencent le potentiel financier du péage urbain.

Les répercussions sur l'environnement dépendent de la réduction du volume du trafic. L'impact global n'est pas évident puisque le volume total du trafic en fonction des lieux ou des horaires n'est pas forcément réduit. Au niveau local l'effet peut plus se faire sentir. Le péage urbain peut servir l'environnement, mais ce n'est pas en soi un instrument de régulation doté d'objectifs écologiques²².

9.2.2 Péages urbains et financement des transports publics, exemples européens

Les péages urbains norvégiens (Bergen (1986), Oslo (1990) et Trondheim (1991)) ont pour objectif de collecter des recettes pour financer des infrastructures routières et non de réduire de la circulation, les taxes ne sont donc pas dissuasives. Londres et Stockholm cherchent à la fois à réduire les embouteillages, à favoriser le choix des transports publics et à collecter des fonds pour de nouveaux projets.

²¹ Credit suisse Economic research, Purtschert Ladina, *Swiss Issues Politique économique; Le Road Pricing: une option pour la Suisse ?* Zurich, juin 2008

²² Credit suisse Economic research, Purtschert Ladina, *op. cit.*

Dans quelle mesure un péage urbain du modèle anglais ou suédois peut-il apporter des recettes importantes aux transports publics²³ ? A Londres, l'entrée en vigueur du système en 2003 a provoqué une baisse importante de la circulation (16%). En revanche les recettes n'ont pas suivi. Les objectifs sont d'ailleurs contradictoires : si le péage exerce son effet sur les automobilistes, ceux-ci sont moins nombreux et les recettes sont donc moindres. En 2005, le tarif journalier a été augmenté (de 5 à 8 £, soit de 8,8 à 14 francs). En 2007 la zone de péage a été agrandie accompagnée d'une nouvelle hausse à 12£ (21 francs) [le nouveau maire conservateur de Londres a annoncé le retour au périmètre d'origine pour 2010 au plus tard]. Le système est surtout grevé par des frais d'installation et de collectes très élevés : 700 caméras relevant automatiquement les numéros de plaques minéralogiques et le traitement des paiements ont coûté £162 millions (CHF 286 mios). Les coûts de collecte de 2003 à 2007 ont atteint £ 289 millions (CHF 511 mios), pour un revenu total de £ 592 millions (CHF 1047 mios). Ce sont £ 451 millions (près de CHF 800 mios) qui ont été utilisés uniquement pour installer et faire fonctionner le péage entre 2003 et 2006. En plus, l'Agence européenne pour l'environnement qui publie ces chiffres²⁴, précise que seul le grand nombre d'amendes infligées pour non-paiement du péage dans les délais a permis que les revenus dépassent le coût total d'exploitation du système. Il faut toutefois être conscient que le modèle londonien s'inscrit dans un contexte hors de proportion par rapport à la situation lausannoise. La population du Grand Londres s'élève à 7,5 millions d'habitants sur un territoire de 1'579 km², la zone centrale de péage urbain centrale s'étend sur 22 km² et abrite 154'000 habitants. A titre de comparaison, le canton de Vaud a une superficie de 3'212 km² pour 668'000 habitants et la zone ville de Lausanne s'étend sur 19 km² pour 130'000 habitants.

A Stockholm au terme d'un test de 6 mois en 2006, 25 millions d'euros (CHF 38 mios) ont été récoltés pour les transports publics pour un coût d'installation de 450 millions d'euros (CHF 689 mios). En septembre 2006, les citoyens de Stockholm ont accepté la pérennisation du péage urbain par référendum. Mais, dans le même temps, ils ont élu les députés qui s'étaient opposé au péage. Le péage urbain a été réintroduit mais les recettes servent désormais à financer des projets d'infrastructures routières (un périphérique est prévu). Entre août 2007 et juin 2008 (il n'y a pas de taxe en juillet), le péage de Stockholm a permis d'encaisser 83 mios d'euros (CHF 127 mios). Le nombre de voitures « vertes » exemptées de taxe, est en augmentation, passant de 8% en août 2007 à 11% dès avril 2008. Stockholm compte 802'600 habitants pour une superficie de 187 km².

9.3 Le péage routier et urbain en Suisse

L'introduction du péage urbain en Suisse ne peut se faire sans une modification de l'article 82, al. 3 de la Constitution suisse, qui stipule que l'utilisation des routes est exempte de taxe. Quelques exceptions ont déjà été autorisées par le Parlement ou le peuple : la taxe pour le passage du tunnel du Grand St-Bernard, la vignette autoroutière et la RPLP.

Au printemps 2007, le Conseil fédéral a approuvé le rapport du DETEC²⁵ sur la possibilité d'instaurer des péages routiers en Suisse. Le rapport montre que les redevances routières peuvent servir à résoudre les problèmes de trafic dans les villes et les agglomérations engorgées par les embouteillages. La législation en vigueur n'autorise toutefois pas la perception de péages routiers. Le 7 décembre 2007, se fondant sur les résultats de nouvelles recherches²⁶, le Conseil fédéral a décidé de rendre possible la perception de redevances routières dans certaines villes et agglomérations. L'OFROU a été mandaté pour élaborer un projet de loi

²³ Jemelin Christophe, *Transports publics, retour en force dans les villes suisses*, Presses polytechniques et universitaires romandes, 2008

²⁴ Agence européenne pour l'environnement, Technical Report no 2/2008 « *Success stories within the road transport sector on reducing greenhouse gas emission and producing ancillary benefits* »

²⁵ Confédération suisse, *Introduction d'un péage routier, Rapport du Conseil fédéral sur la possibilité d'introduire un péage routier en Suisse, donnant suite au postulat 04.3619 déposé le 16.11.2004 par la CTT – Conseil national*, Berne, mars 2007

²⁶ Notamment : Office fédéral des routes, *Tarifification de la mobilité*, Mandat de recherche VSS 2005/910 à la demande de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports (VSS), Berne, octobre 2007

autorisant la mise en œuvre de projets pilotes dans les agglomérations. Le texte doit notamment préciser les éléments suivants : l'objectif de la taxe, les conditions, les usagers concernés, les autorités compétentes dans l'autorisation de mise en œuvre de ces projets et les propositions d'utilisation des recettes. L'obstacle de la Constitution sera contourné au moyen d'une loi fédérale à durée limitée. Le Conseil fédéral a clairement intégré dans le budget 2007-2011 les travaux préparatoires liés aux projets –pilotes de péage urbain. Le Conseil des Etats a rayé ce sujet du programme de législature et début juin 2008, le Conseil national s'est également opposé aux intentions du Conseil fédéral. Le Conseil fédéral a toutefois encore la possibilité de lancer une consultation et le DETEC a confirmé cette intention après la décision du Parlement. Une consultation est donc prévue en 2009 afin notamment d'obtenir l'avis des villes²⁷.

En février 2008, le parlement cantonal zurichois s'est prononcé contre la proposition des Verts d'introduire un péage urbain. En octobre, le Conseil administratif de la Ville de Genève renonçait également au péage urbain.

9.4 *Gratuité des transports publics*

Le développement comme le fonctionnement des transports publics ont un coût, et un coût élevé. Actuellement, le fonctionnement du réseau tl est subventionné à raison de 60% soit environ CHF 80 mios par année. Le produit des courses voyageurs « horaires » s'élève à CHF 56 mios (chiffres 2006). En cas de gratuité, ce manque à gagner devrait être compensé par les collectivités publiques. Si une seule commune prenait cette décision, elle pourrait être amenée à financer l'ensemble du manque à gagner.

9.4.1 *Transports en commun gratuit: le bilan*

L'exemple de gratuité des transports publics le plus médiatisé est celui de Hasselt, en Belgique²⁸. La troisième ville des Flandres (environ 70'000 habitants, dont 43'000 au centre) connaissant dans les années 1980 une desserte minimaliste – 4 lignes, un bus par heure. En 1997, un plan de dynamisation du centre-ville a entraîné des aménagement urbains, une diminution de l'espace laissé aux automobiles dans le cœur de la cité, la création de parking d'échange, le passage du réseau transports publics à 9 lignes, avec une augmentation des fréquences et l'instauration de la gratuité. L'utilisation des transports urbains a fait un bond, prévisible, passant de 0,33 millions (1996) à 3,7 millions (2003) de voyageurs annuels. Toutefois des analyses minutieuses du transfert d'un moyen de locomotion à l'autre, difficile à mesurer, donne des résultats décevants, le transfert modal serait faible et compensé par une fréquentation nouvelle d'automobilistes. Parmi les municipalités françaises qui ont fait l'expérience de la gratuite (par exemple Châteauroux, Vitré, Compiègne, Colombiers, Beauvais, Gap), plusieurs ont adopté cette mesure comme un geste politique plutôt qu'en vue d'écarter les voitures de la ville. D'ailleurs à Châteauroux, la gratuité des bus s'est accompagnée de la création de parkings au centre-ville, dans une stratégie générale de sa dynamisation. L'agglomération de Châteauroux a renoncé à faire payer l'usager dès le 24 décembre 2001. Les recettes couvraient seulement 16 % des frais de fonctionnement d'un réseau sous-fréquenté, 80 % des Castelroussins ne prenant jamais les transports en commun. L'effet a été spectaculaire, puisque la fréquentation a bondi de 76 % en un an. De là à préconiser la gratuité sans réserve, il y a un pas. D'une part, Châteauroux a restructuré son réseau en 2002. Et selon une étude, l'amélioration de l'offre a pesé autant que la gratuité dans la hausse de fréquentation. Mais aucun bus ne circule après 19 heures, et seules deux lignes circulent le dimanche. L'effet sur la circulation automobile a été minime, sa part dans les déplacements urbains à Châteauroux passant de 70 % à 69 %... Le bus semble avoir mordu sur la marche ou le vélo, ce qui n'était pas l'objectif.

Globalement, la gratuité des transports publics telle que pratiquée en France va souvent de pair avec un réseau sous-développé, elle reporte une charge supplémentaire sur les contribuables et les entreprises, et elle n'est même pas synonyme de fréquentation intensive. Châteauroux enregistre aujourd'hui 47 voyages par an et par habitant, contre 72 à Laval, où les tarifs sont attractifs, et 59 à Cherbourg, où ils sont plutôt élevés !

²⁷ Credit suisse Economic research, Purtschert Ladina, *op. cit.*

²⁸ Jemelin Christophe, *op. cit.*

Les trois villes sont de taille et de densité comparables, mais leurs transports en commun ne se valent pas. Le coût n'est donc qu'un aspect des transports urbains, parmi d'autres qui ont une importance considérable, comme la qualité du service, le confort, l'offre, la fréquence, l'amplitude de l'horaire. C'est toute l'organisation locale des déplacements qui joue un rôle déterminant dans la fréquentation du réseau. Deux villes suisses ont tenté d'instaurer la gratuité des transports publics. Dans la ville du Locle, une phase test de quatre ans avait été acceptée par le législatif, outre le report modal, les arguments avancés étaient une amélioration de l'image de la ville et des questions sociales, la gratuité rendant les transports publics accessibles aux personnes les plus modestes. Le projet a été balayé par 74% des votants lors d'un referendum (taux de participation de 59%). En février 2008, les Genevois ont refusé un projet analogue par 67% des votants et la totalité des communes du canton.

9.5 Réponse de la Municipalité

Compte tenu des éléments qui précèdent, la Municipalité considère en premier lieu que les bases légales actuelles sont insuffisantes, surtout avec le refus des Chambres fédérales de suivre le Conseil fédéral sur la voie des essais pilotes. En l'absence d'accord des Chambres, de tels essais sont légalement impossibles. Par ailleurs, même si cet obstacle venait à être levé à court terme, la taille de l'agglomération lausannoise semble insuffisante, en comparaison avec les expériences menées ailleurs, pour justifier une démarche coûteuse. En effet, les coûts d'infrastructure, de mise en œuvre et de fonctionnement d'un tel système intègrent un socle de dépenses de base, indépendamment de la taille de l'agglomération considérée. A Lausanne, ils devraient être amortis sur un plus petit nombre d'utilisateurs, donc engendreraient des tarifs prohibitifs, probablement sans espoir d'atteindre la rentabilité, à plus forte raison sans possibilité de financer les transports publics dans une proportion significative. Il faut aussi considérer que le dispositif devrait être mis en œuvre à l'échelle de l'agglomération plutôt que de la Ville alors que les instances de gouvernance de l'agglomération, en particulier sur le plan politique, sont aujourd'hui insuffisantes pour cela. La Municipalité relève aussi que les expériences réalisées ailleurs, dans des villes comparables, poursuivaient des objectifs différents et se situaient généralement dans des villes mal desservies par les transports publics, ce qui n'est pas le cas de Lausanne. Elle est aussi confortée par le fait que les autres villes suisses qui ont envisagé de tels systèmes – Zurich et Genève, y ont renoncé après examen de la question. Enfin, la Municipalité relève que des dispositifs de péage urbain demandent la mise en œuvre de systèmes de suivi en temps réel des utilisateurs (caméras de surveillance, système informatique centralisé, décompte des mouvements effectués par chaque véhicule avec lieu et heure d'entrée et de sortie dans la zone soumise à péage, etc.) qui peuvent engendrer un sentiment de surveillance abusive des usagers et des problèmes de protection des données sensibles, peu compatibles avec le respect de la vie privée.

Ces obstacles liés aux péages urbains n'empêchent nullement de réfléchir aux autres moyens d'atteindre les objectifs visés, en particulier en ce qui concerne la diminution du trafic individuel. Les actions à mettre en œuvre dans cette perspective figurent en partie au catalogue des mesures de la Ville et de l'agglomération. Elles pourront aussi être complétées et développées. Il s'agit, par exemple, des points suivants : gestion et tarification du stationnement, mise en place de zones à faibles émissions polluantes (Berlin), extension de la zone piétonne du centre-ville, Plan des déplacements urbains et Plans de mobilité des entreprises ;

Enfin, après la prise en considération du postulat de Mme Natacha Litzistorf « pour un projet pilote de péage urbain à Lausanne », la Direction des travaux va lancer une étude à ce sujet qui devrait fournir de plus amples informations sur la question.

Gratuité des transports publics : différentes études réalisées, notamment à partir de cas concrets, démontrent que le coût n'a qu'un effet marginal sur la fréquentation des transports publics. C'est la qualité et la quantité de l'offre qui poussent les usagers à utiliser les transports publics, et non le fait qu'ils soient gratuits ou non. Si la fréquence des trams et des bus est bonne et qu'ils desservent les endroits où les gens habitent et où ils se rendent, c'est alors qu'ils les utilisent.

Enfin, il faut relever que les instruments actuels de mesure du trafic en région lausannoise ne permettent pas de recueillir les données nécessaires à une telle étude. Il serait donc indispensable de créer des instruments de mesures spéciaux, ce qui augmenterait considérablement les coûts de la recherche.

Pour cette raison d'ailleurs, la Municipalité se trouve dans l'impossibilité de répondre avec précision aux questions posées par les auteurs de la motion, les instruments de mesure du trafic routier utilisés pour les campagnes de comptage de Lausanne Région ne permettant pas de faire la différence entre véhicules « lausannois » et « non lausannois » et n'autorisant aucune saisie fine des catégories de véhicules (polluants, peu polluants, pour handicapés, postaux, d'urgence, poids lourds des transports publics ou des transports privés, etc.). En revanche, la Municipalité peut relever que la campagne de comptages 2005 de Lausanne Région révèle une légère diminution du TIM par rapport à 2000.

Dans ces conditions, la Municipalité répond de la manière suivante aux dix questions des motionnaires:

Question 1 (*Quel est le nombre journalier de véhicules « non lausannois » qui pénètrent dans Lausanne – cordon 2 du comptage COREL ?*) : En 2005, la campagne de comptages de Lausanne Région a relevé une moyenne quotidienne globale de 250'000 mouvements de véhicules au cordon 2 (sans autoroute). Il s'agit donc de mouvements dans les deux sens (entrant et sortant). Nombre de véhicules « non lausannois » entrant : inconnu.

Question 2 (*Quel est le nombre journalier de véhicules « lausannois » qui sortent et par conséquent reviennent dans Lausanne – même cordon ?*) : inconnu.

Question 3 (*Quel est le nombre journalier de véhicules « non lausannois » et potentiellement exonérables du péage – véhicules pour handicapés, bus, taxis, véhicules d'urgence, postaux, véhicules à énergie alternative ou électriques – qui pénètrent dans Lausanne – même cordon ?*) : inconnu.

Question 4 (*Quel est le nombre journalier de véhicules « non lausannois » considérés comme très polluants – 4x4 entre autres – qui pénètrent dans Lausanne – même cordon ?*) : inconnu. Toutefois, la statistique globale suisse indiquait une part de 16,2 % de ces véhicules au TIM en 2005. Appliqué à Lausanne, ce pourcentage donne un chiffre moyen de 40'500 mouvements quotidiens de 4x4 entrants et sortants au cordon 2 pour 2005.

Question 5 (*Quel est le pourcentage journalier de véhicules « non lausannois » qui pénètrent dans Lausanne – même cordon ?*) : inconnu.

Question 6 (*Quel serait le coût d'exploitation d'un péage urbain ?*) : il dépend de nombreux paramètres, dont : péage par zone ou par cordon, nombre de postes de péage, fonctionnement du péage (électronique, automatique, manuel, mixte, rapide, moins rapide, etc.), nombre de véhicules entrants, choix des exemptions et des rabais, type d'encaissement des péages, choix de l'autorité gestionnaire, choix des plages horaires de fonctionnement, etc. A Londres, un système de péage entièrement électronique et un prix d'entrée d'environ CHF 20.- par véhicule/jour – week-ends exclus - permettent d'affecter entre 90 et 100 millions de francs (un peu moins de 50% du revenu annuel) à l'amélioration des transports publics. Mais comparaison n'est pas raison. Par exemple, pour une surface identique englobée par le cordon 2, les mouvements de véhicules sont nettement moins élevés à Lausanne qu'à Londres du fait d'une zone d'influence économique bien plus réduite. Ensuite, par rapport à la première étape du péage londonien – qui comportait 174 points d'entrée – l'avantage lausannois est que les rives du lac ne demandent aucune implantation de points de contrôle. Ce qui diminue de plus d'un tiers par rapport à Londres le tracé à mettre sous mesure et réduit les coûts ainsi que les revenus. L'annexe 1 fournit plus de détails à ce sujet.

Question 7 (*Quel serait le coût d'exploitation du réseau tl s'il devait absorber 20% des passagers empruntant les véhicules dénombrés à la question 1*) : la réponse à la question 1 ne porte pas sur le nombre de personnes se déplaçant en TIM mais sur le nombre de mouvements de véhicules. Il est donc difficile d'estimer le chiffre que représentent 20% des passagers de ces véhicules. De plus, le coût d'exploitation du réseau, mais surtout sa rentabilité (donc le taux de couverture des frais d'exploitation par la vente de titres de transport), dépend essentiellement des tarifs, du nombre de kilomètres de lignes, de la fréquence

des véhicules des tl, de leur capacité, etc. Ces paramètres ont largement le temps d'évoluer au cours des nombreuses années qui s'écouleront avant que le péage urbain soit autorisé en Suisse, s'il l'est une fois.

Question 8 (*Quel serait le tarif d'entrée en ville permettant de financer la gratuité du réseau tl en tenant compte de l'augmentation de fréquentation évoquée à la question précédente ?*) : la réponse dépend des paramètres évoqués en réponse aux questions 6 et 7.

Question 9 (*Quel montant pourrait-on affecter à la gratuité du réseau tl ?*) : même réponse qu'à la question 8. Toutefois, la Municipalité peut rappeler que sa contribution annuelle à la couverture du déficit des transports publics – tous réseaux confondus – est de quelque 30 millions de francs. Une gratuité totale lui coûterait entre 20 et 30 millions annuels supplémentaires.

Question 10 (*A combien peut-on estimer l'économie engendrée par la gratuité des tl – plus de machines, suppression des contrôles, de la billetterie – sans licenciement ?*) :

- Suppression des contrôles : dans la mesure où ces contrôles s'autofinancent en diminuant la resquille, leur suppression ne permettrait aucune économie ; d'autant qu'il s'agit-là uniquement de coûts salariaux et que les motionnaires n'envisagent aucun licenciement.
- Suppression de la billetterie : la billetterie ne constitue qu'une minime partie des coûts d'investissement, de fonctionnement et d'entretien des tl.
- Autres machines : en cas de gratuité, aucune autre « machine » que la billetterie ne peut être supprimée. En revanche, il est probable qu'il faudrait renforcer l'équipement de surveillance (caméras, système de communication, etc.), donc augmenter le nombre de « machines ».
- Contrepartie : la gratuité entraînant généralement une croissance du vandalisme et des déprédations, il faudrait en outre renforcer les équipes de surveillance, de réparation et d'entretien, ce qui gonflerait les coûts de fonctionnement des tl.

Au total, la gratuité des transports publics coûte plus qu'elle n'économise.

A titre de complément d'information, l'annexe 1 porte sur une comparaison Londres – Lausanne en matière de périmètre de péage urbain et donne quelques indications sur le système londonien.

10 Motion Florence Germond et Jean-Christophe Bourquin

Des tl remonte-pente pour vélos

10.1 Contenu de la motion²⁹

Une des principales difficultés des déplacements à vélo à Lausanne est liée à la déclivité, donc aux tronçons sud-nord. Les motionnaires estiment que la réponse peut être donnée par les tl qui, à l'époque du dépôt de la motion (septembre 2002), n'autorisaient les vélos que dans le m1 (ex-Tsol) et le futur m2. De plus, les motionnaires pensent qu'un prix de CHF 5,40 (prix 2002) pour le cycliste et son vélo est dissuasif et demandent la gratuité pour le vélo. En séance de Commission³⁰ toutefois, ils ont déposé un amendement à leur motion, stipulant « la possibilité de transporter gratuitement **ou à tarif préférentiel** les vélos dans les métros et dans les bus, spécialement sur les lignes nord-sud » (amendement en gras).

Deux autres propositions des auteurs de la motion portent sur

l'aménagement des anciens bus en supprimant par exemple quelques sièges de la remorque, pour permettre le chargement rapide de vélos. Les nouveaux bus, avec leurs grands espaces libres, répondent déjà parfaitement au besoin.

²⁹ BCC N° 17, 2002, pp. 667 ss

³⁰ Cf. rapport de la Commission, BCC N° 12, 2003, pp. 191 ss

un essai sur les lignes 1 Blécherette, 3 ou 8 Bellevaux, 5 Epalinges, autorisant, par exemple, le chargement sauf aux heures de pointe.

10.2 Historique

Cette motion a fait l'objet d'une réponse de la Municipalité par son rapport-préavis 2005/36 « Mise en place d'une politique de développement durable en ville de Lausanne (Agenda 21) » Dans sa séance du 8 novembre 2005, votre Conseil a refusé cette réponse et imparti un délai de deux ans à la Municipalité pour une nouvelle réponse³¹.

10.3 Réponse de la Municipalité

Après la mise hors service provisoire du métro Lausanne-Ouchy, les tl ont instauré la navette Métrobus pour le transport des voyageurs entre la gare CFF et Saint-François. Les vélos ont été admis à titre expérimental dans les véhicules de cette ligne. Les résultats de l'expérience ont amené la direction des tl et celle de Mobilis à prendre les décisions suivantes :

- Depuis le 21 juin 2007, les vélos sont admis sur toutes les lignes du réseau tl, sauf dans les véhicules de petite capacité et pour autant que la place le permette.
- Les vélos pliés et emballés dans une housse voyagent gratuitement.
- Pour transporter un vélo non plié, le tarif correspond au billet du passager (avec reconnaissance du demi-tarif CFF et du demi-tarif pour jeunes de 6 à 16 ans révolus).
- Aucun abonnement mensuel ni annuel n'est créé pour les vélos dans la zone Mobilis.
- Les vélos non pliés doivent stationner dans les endroits prévus pour cet usage (près des entrées et marqués par un pictogramme). Le propriétaire du vélo doit rester à ses côtés afin de s'assurer qu'il ne dérange personne.

Dans ses déclarations aux médias, Mme Florence Germond, motionnaire et présidente de Pro Vélo Lausanne, a salué cette ouverture en estimant que « Symboliquement, c'est un très grand jour pour le vélo à Lausanne » (24 Heures du 15.06.07).

11 Pétition de M. Carl Kyril Gossweiler

Pour favoriser l'utilisation des tl par les citoyens qui se rendent à l'administration communale lausannoise

11.1 Contenu de la pétition

Le pétitionnaire demande que figure en relation avec les adresses de (ou fournies par) l'Administration communale dans ses documents usuels ou particuliers (papiers à lettres, prospectus, plaquettes, pages internet, etc.) le nom de l'arrêt et des lignes de transports publics à utiliser pour se rendre à cet endroit.

11.2 Réponse de la Municipalité

Les principaux canaux d'information de l'administration communale mettent à disposition l'information sur les moyens d'accéder aux bureaux ou guichets en transports publics.

³¹ BCC N° 8, 2005, pp. 994 ss (réponse de la Municipalité, discussion et vote)

Sur le site internet www.lausanne.ch, chaque adresse est complétée par l'indication du ou des arrêts de transports publics à proximité.

Les publications de la Ville, telle que le « Petit calendrier des fêtes » ou « Allons-y », indiquent systématiquement l'accès en transports publics pour les sites et manifestations proposés.

Enfin, le plan de ville accessible via la page d'accueil du site de la Ville ou par le site des tl permet de pointer sur les différents services de l'administration lausannoise et de visualiser les lignes de transports publics et les arrêts à proximité.

Ainsi chaque citoyen lausannois qui souhaite se rendre en transports publics dans l'un ou l'autre service administratif de la Ville de Lausanne a à sa disposition les informations nécessaires pour le faire. Mentionner ces éléments sur le papier à lettre en réduirait la lisibilité sans que le gain résultant de ces informations puisse être évalué positivement.

12 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° 2009/7 de la Municipalité, du 18 février 2009;

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, postulats et pétitions suivants:

1. Motion Diane Gilliard du 6 décembre 2006 « Pour le maintien de la ligne 3 en 2008 ».
2. Pétition Connexion Bellevaux du 3 octobre 2006 « demandant aux autorités d'intervenir afin que la ligne no 3, indispensable au quartier Pontaise – Bellevaux, soit maintenue dans son intégralité ».
3. Postulat Serge Segura du 2 mai 2006 « Blécherette – Bellevaux, une nouvelle ligne de bus ».
4. Postulat Elisabeth Müller du 15 mai 2007 « En route pour l'Hermitage et Sauvabelin, durablement ».
5. Pétition de la société de développement Boveresses – Eterpeys – Grangette – Praz-Séchaud du 6 décembre 2005 « demandant la réintégration du quartier en zone Mobilis 11 ».
6. Postulat Jean-François Cachin et consorts du 16 octobre 2007 « demandant l'égalité de traitement en matière de tarifs de transports publics pour les habitants des zones foraines de Lausanne ».
7. Postulat Charles-Denis Perrin du 17 janvier 2006 « Enfin, en bus, en famille à Lausanne, ensemble ! ».
8. Motion Alain Hubler et Evelyne Knecht du 7 juin 2005 « Un péage urbain pour financer la gratuité des tl : étude d'une solution écologique et sociale pour Lausanne ».
9. Motion Florence Germond et Jean-Christophe Bourquin du 16 septembre 2003 « Des tl remonte-pente pour vélos ».

10. Pétition de M. Kyril Gossweiler du 15 juin 2003 « Pour favoriser l'utilisation des tl par les citoyens qui se rendent à l'administration communale lausannoise ».

Au nom de la Municipalité :

Le syndic :
Daniel Brélaz

Le secrétaire :
Philippe Meystre

ANNEXE 1

Péage urbain Londres - Lausanne



Le cercle correspond à la surface du péage urbain londonien, 1^{ère} étape, plaquée sur la commune de Lausanne. Le cercle est centré sur la place St-François et s'ajuste à peu près au cordon 2 des comptages routiers de Lausanne Région.

Quelques informations sur le péage urbain de Londres **(Congestion charge)**

Mise en service de la première étape du péage urbain de Londres : 17 février 2003 à 7h00

Frais d'installation : 240 millions d'euros (hors coûts d'exploitation)

Nombre de caméras : 700

Zone à péage : hyper-centre de Londres, environ 22 km².

Plage horaire : 7h00 – 18h00

Mouvements quotidiens de véhicules dans cette zone avant l'introduction du péage : environ 390'000 pendant la plage horaire couverte par le péage.

Diminution du trafic motorisé début 2007 par rapport à 2002 : environ 20% (le trafic au centre de Londres est maintenant toujours inférieur à celui de n'importe quel moment de la journée dans les années 80). Toutefois, les usagers de Londres ayant intégré la taxe dans leur budget, le trafic a tendance à recommencer à croître.

Trafic lausannois : mouvements quotidiens moyens (sur 24 heures) de véhicules motorisés au cordon 2 (qui englobe à peu près la même surface que la zone à péage londonienne de la première étape) : 250'000

Population résidente dans la zone à péage londonienne, 1^{ère} étape : 154'000

Actuelle taxe quotidienne par véhicule : 8 livres (12 euros ou environ CHF 20.-), payables du lundi au vendredi inclus (pas de péage les samedi et dimanche)

Exemptions et taxes de faveur : résidents, véhicules à énergie alternative, taxis avec licence ad hoc, transports publics, handicapés, véhicules comportant 9 sièges et plus, véhicules de service divers, motocyclettes jusqu'à 2 mètres de longueur et 1 mètre de largeur, etc.

Points d'entrée : 174

Revenus annuels : 2005/2006 : 311 millions d'euros, dont 97 d'amendes pour non paiement du péage dans les délais

Coûts de fonctionnement : 2005/2006 : 130 millions d'euros

Affectation des bénéfices : à l'amélioration des transports publics

Accidents des véhicules motorisés (2 roues exclus) : en diminution de 20% par rapport à 2002

Procès-verbaux de contravention : 106'200 par mois en moyenne

Extension de la zone de péage le 19 février 2007 : elle a plus que doublé la surface de la première étape. Le nouveau maire conservateur de Londres, Boris Johnson a annoncé le retour à l'ancien périmètre au plus tard début 2010.

Nouveaux quartiers englobés : Notting Hill, Chelsea, Belgravia, Knightsbridge, Kensington (233'000 habitants)

Revenus annuels supplémentaires escomptés : 60 millions d'euros (environ 100 millions de francs)

Projet : faire passer à 25 livres/jour (35 euros, CHF 59.-) la taxe pour les véhicules les plus polluants (4x4, etc.)