

**Réponse de la Municipalité à l'interpellation de M. Alain Hubler, déposée le 6 novembre 2019**

« Les SUV une plaie pour le climat et les villes ... »

Lausanne, le 30 janvier 2020

**Rappel de l'interpellation**

*« Le 15 octobre dernier, l'Agence internationale de l'énergie (AIE) publiait une note expliquant que la préférence croissante pour les « sport utility vehicles » (SUV) remet en cause la possibilité de réduire les émissions de CO2 dans le domaine des transports individuels motorisés.*

*Cette information a été reprise par un grand nombre de médias, dont Le Temps dans son édition du 18 octobre qui s'est intéressé plus particulièrement au cas de la Suisse.*

*Selon l'AIE, les SUV, au nombre de 200 millions dans le monde contre 35 millions en 2010, sont responsables d'une augmentation de production de 3,3 millions de barils de pétrole par jour et constituent la deuxième source d'augmentation d'émissions de CO2. La raison réside notamment dans le fait que ces véhicules sont plus lourds, plus généreusement motorisés et à l'aérodynamique moins performante.*

*Toujours selon l'AIE, la multiplication des SUV et l'augmentation de consommation de carburants fossiles correspondante pourrait annihiler les économies d'émissions réalisées grâce au développement des voitures électriques.*

*La Suisse n'est pas en reste puisque selon François Launaz, président de la faïtière des importateurs de voitures automobiles, les SUV, dont les Suisses sont friands car nantis, représenteraient environ 45% des ventes de nouvelles voitures contre 33% en Europe.*

*Ajoutons que, au-delà des problèmes de pollution, les SUV occupent plus de place que d'autres types de voiture sur la chaussée et dans les parkings. Ce dernier point a une importance non négligeable en ville où l'espace est restreint.*

*Finalement, en raison de leur poids, de leur encombrement et de leur forme, les SUV sont beaucoup plus meurtriers pour les piétons, les cyclistes et les motards. Ce bref résumé des conséquences de la multiplication des SUV conduit à poser les questions suivantes à la Municipalité ».*

**Préambule**

La Municipalité regrette l'évolution constatée par M. l'interpellateur, à savoir que la part de ce qui est convenu d'appeler les SUV n'a cessé d'augmenter dans les ventes de voitures neuves en Suisse. Cette tendance pose effectivement toute une série de problème. Les SUV polluent plus que les voitures ordinaires, ils occupent plus d'espace sur la voie publique et dans les parkings, et se montrent plus dangereux lors de chocs avec les usagers de la route vulnérables, comme les piétons et les cyclistes. La Municipalité demeure attentive à l'évolution des normes et saisira toute opportunité qui se présenterait pour limiter la place des véhicules lourds et polluants dans le trafic motorisé urbain à Lausanne.

En complément, il s'agit de préciser que le panel des véhicules regroupés sous l'appellation SUV s'est largement diversifié ces dernières années. Aujourd'hui, on entend aussi par SUV des véhicules urbains de petites tailles, des modèles hybrides ou électriques, catalogués avec des étiquettes énergétiques très favorables (A ou B). S'y ajoute le fait que la dénomination SUV ne comprend pas d'autres véhicules à fort gabarit, comme certains modèles électriques haut de gamme ou d'autres types de



véhicules familiaux tels que les « Espaces ». Il n'existe donc pas de définition normalisée qui permettrait de définir une catégorie SUV.

En ce qui concerne l'évolution du parc automobile, l'Office fédéral de la statistique (OFS) différencie les véhicules selon leur cylindrée ou leur motorisation (par exemple « 4x4 ») : cette dernière catégorie comprend toute une palette de véhicules, comme la catégorie compact, le Crossover ou la puissante berline. En 2018, le parc automobile du canton de Vaud comprenait 417'200 véhicules, dont 120'600 « 4x4 » (29%) ; cette dernière catégorie inclut ainsi aussi des voitures électriques (0.5%) et des cylindrées inférieures à 1'800 cm<sup>3</sup> (20%). En 2018 ce sont 29'900 nouveaux véhicules qui ont été immatriculés, dont 56 % affichant une cylindrée inférieure à 1'800 cm<sup>3</sup> et 1 % de véhicules électriques.

Le taux de motorisation est en décroissance dans le canton de Vaud depuis ces cinq dernières années : il est inférieur à la moyenne nationale depuis 2009, et correspond à 526 voitures pour 1'000 habitants au niveau vaudois, respectivement à 360 véhicules pour 1'000 habitants à Lausanne. Quant aux nouvelles immatriculations, il est constaté une augmentation de 42 % dans la catégorie des véhicules hybrides (1'900 nouveaux véhicules en 2018) et une hausse régulière du poids à vide moyen des véhicules, notamment en raison de l'évolution des équipements liés à la sécurité, au confort ou aux aides à la conduite. L'impact sur les émissions de CO<sub>2</sub> connaît une évolution positive, puisque si les véhicules du parc automobile vaudois émettent en moyenne 154 g par km, les véhicules immatriculés en 2018 émettent en moyenne 135 g de CO<sub>2</sub>/km, ce qui est toutefois encore supérieur aux normes imposées aux importateurs selon l'ordonnance fédérale de 2012 (130 g CO<sub>2</sub>/km).

Le Canton a mis en place le principal outil incitatif permettant d'influencer le choix des automobilistes : la taxe annuelle sur les véhicules automobiles qui varie en fonction de la puissance et du poids du véhicule, et du niveau d'émission de CO<sub>2</sub>

En ce qui concerne la Ville de Lausanne, la Municipalité répète ici regretter les développements vers une part plus importante des SUV. Elle axe prioritairement ses objectifs en termes de mobilité durable sur le transfert accru des besoins en déplacement vers les transports publics et la mobilité douce. Les objectifs exprimés tant dans la révision du Plan directeur communal (PDCoM) que dans le programme de législation ou climatique, soulignent qu'il convient d'intégrer le trafic individuel motorisé dans sa globalité chaque fois que l'on élabore une série de mesure visant la réduction massive des émissions carbone.

Quant aux services de l'administration, ils appliquent les normes professionnelles suisses dans le cadre du développement des projets d'aménagements urbains, tant sur le plan du stationnement que des gabarits de circulation.

## Réponse aux questions posées

La Municipalité répond comme suit aux questions posées :

### **Question 1 : La Municipalité dispose-t-elle des statistiques sur le nombre, et son évolution, de SUV versus autres voitures circulant en ville de Lausanne ?**

La Municipalité se réfère aux statistiques officielles (cantonales et fédérales) disponibles qui appliquent la nomenclature reconnue au niveau fédéral ; cette dernière ne comprend pas de catégorie intitulée « SUV », puisqu'il ne s'agit pas d'une catégorie officielle.

### **Question 2 : Comment la Municipalité se positionne-t-elle face à l'augmentation des SUV circulant en ville de Lausanne ?**

La Municipalité regrette les développements évoqués par l'interpellateur et partage ses constats. Cette situation est préoccupante et des mesures doivent être prises au niveau de la Confédération et des cantons. Au niveau communal, la Municipalité met tout en œuvre pour favoriser le transfert modal vers des modes de déplacement respectueux de l'environnement (transports publics et mobilité douce).



**Question 3 : La Municipalité envisage-t-elle, de son propre gré ou en fonction de l'évolution des normes, d'augmenter la taille des places de parc sur la chaussée ?**

La Municipalité n'envisage pas de modifier à la hausse la taille des places de parc et s'en tient aux normes professionnelles suisses appliquées dans le cadre de réaménagements de cases.

**Question 4 : La Municipalité a-t-elle abordé cette problématique avec les autres villes, par exemple via son syndic qui est membre du Comité des villes suisse ?**

Comme pour tous les autres domaines qui la préoccupe, la Municipalité pratique une veille active : elle est attentive aux expériences qui se déroulent dans ce domaine tant en Suisse qu'en Europe. Elle échange régulièrement à ce sujet avec différents partenaires, dont d'autres collectivités publiques de taille comparable.

**Question 5 : La Municipalité a-t-elle abordé cette problématique avec le Canton ?**

La Municipalité est en contact constant avec le Canton sur toutes les questions qui ont trait à la mobilité urbaine.

**Question 6 : La Municipalité envisage-t-elle, en collaboration avec le Canton et/ ou les autres villes suisses et/ ou la Confédération de mettre au point un système dissuadant les automobilistes d'acquiescer ce type de véhicules, ou, au moins, de pénétrer en ville ? Si oui, par quel moyen ? Si non, pour quelle(s) raison(s) ?**

Comme indiqué en préambule, la Municipalité est d'avis que les enjeux relatifs à la mobilité durable concernent l'ensemble des véhicules individuels motorisés. S'y ajoute le fait que la compétence de la taxation dissuasive liée aux véhicules dépend essentiellement de l'autorité cantonale et qu'il est nécessaire d'agir à ce niveau.

La Municipalité collabore avec le Canton dans le cadre de sa politique de mobilité et partage avec ce dernier des objectifs durables communs, par exemple dans le cadre du PALM, du Plan directeur cantonal ou du plan OPAir.

La Municipalité estime avoir ainsi répondu aux questions de M. Alain Hubler.

Ainsi adopté en séance de Municipalité, à Lausanne, le 30 janvier 2020.

Au nom de la Municipalité

Le syndic  
Grégoire Junod



Le secrétaire  
Simon Affolter