



Réponse à 5 postulats et à 2 pétitions relatifs à l'analyse de la pertinence de mesures permettant de réduire les nuisances de la circulation routière

Postulat de Johann Dupuis et consorts

« Pour un fonds d'assainissement et d'indemnisation en matière de bruit routier »

Postulat de Denis Corboz et consorts

« 30km/heure de jour comme de nuit maintenant ! »

Postulat de Johann Dupuis et consorts

« Au galop vers la Ville sans voitures »

Pétition de Sylvain Croset

« Pour une mobilité à taille humaine à Lausanne. Contre le trafic des véhicules individuels surdimensionnés »

Postulat de Vincent Rossi et consorts

« Arrête ton char ! Confinons les tanks urbains aux oubliettes de l'Histoire lausannoise »

Postulat de Ilias Panchard et consorts

« Radars pédagogiques : pour un libre accès aux données derrière les sourire »

Pétition de Vincent Rossi et consorts

« Davantage de vert pour les piéton-ne-s de la Croix d'Ouchy »

Rapport-préavis N° 2024 / 24

Lausanne, le 13 juin 2024

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs,

1. Résumé

Par le biais de ce rapport-préavis, la Municipalité répond à plusieurs propositions de mesures dans le domaine de la mobilité qui lui ont été soumises par le Conseil communal ou par des pétitions citoyennes. Il s'agit en particulier de mesures visant une réduction des nuisances engendrées par la circulation routière ou favorisant la mobilité active.

La Municipalité considère que certaines propositions sont judicieuses et obtiennent une réponse favorable. La réalisation de zones modérées dans tous les quartiers résidentiels et la réalisation de zones 30 km/h sur route affectée à la circulation générale permet de répondre au postulat de Corboz Denis « 30km/heure de jour comme de nuit maintenant ! ». Une analyse technique approfondie a permis d'améliorer le fonctionnement des feux de régulation du carrefour de la Croix-d'Ouchy, répondant aux attentes de la pétition de Monsieur Vincent Rossi « Davantage de vert pour les piéton-ne-s de la Croix d'Ouchy ».

Dans d'autres cas, même si la pertinence de la mesure est avérée, la Municipalité préfère adopter une position plus retenue. Il s'agit en particulier de questions où le cadre légal

supérieur limite l'action de la Municipalité, qui préfère recourir à des moyens déjà disponibles pour limiter les nuisances routières. C'est notamment le cas des mesures visant à limiter la circulation de véhicules surdimensionnés, tel que proposé par la pétition de M. Sylvain Croset « Pour une mobilité à taille humaine à Lausanne. Contre le trafic des véhicules individuels surdimensionnés » et le postulat de M. Vincent Rossi « Arrête ton char ! Confinons les tanks urbains aux oubliettes de l'Histoire lausannoise ». Les réductions immédiates et durables des nuisances routières sont une réponse alternative aux postulats de M. Johann Dupuis « Pour un fonds d'assainissement et d'indemnisation en matière de bruit routier » et « Au galop vers la Ville sans voitures ».

Enfin, certaines mesures ne peuvent pas être réalisées à ce jour car elles demanderaient une mobilisation en ressources qui n'est pas proportionnée, comme c'est le cas pour le postulat de M. Ilias Panchard « Radars pédagogiques : pour un libre accès aux données derrière les sourires ».

2. Objet du rapport-préavis

Le présent document permet de répondre aux postulats de :

- Johann Dupuis et consorts « Pour un fonds d'assainissement et d'indemnisation en matière de bruit routier »;
- Denis Corboz et consorts « 30km/heure de jour comme de nuit maintenant ! »;
- Johann Dupuis et consorts « Au galop vers la Ville sans voitures »;
- Vincent Rossi et consorts « Arrête ton char ! Confinons les tanks urbains aux oubliettes de l'Histoire lausannoise »;
- Ilias Panchard et consorts « Radars pédagogiques : pour un libre accès aux données derrière les sourires »;

ainsi qu'aux pétitions de :

- Sylvain Croset « Pour une mobilité à taille humaine à Lausanne. Contre le trafic des véhicules individuels surdimensionnés »
- Vincent Rossi « Davantage de vert pour les piétons de la Croix d'Ouchy ».

3. Préambule

La Ville de Lausanne mène une politique de gestion de la mobilité basée sur les principes de l'apaisement de la circulation et de la réduction des nuisances qu'elle engendre. À cette fin, d'ici à 2026 la Ville a pour objectif de réaliser des zones modérées dans tous les quartiers, y compris dans les zones foraines. De plus, une vingtaine d'axes routiers seront limités à 30 km/h à la même échéance, permettant ainsi d'améliorer la qualité de vie des personnes qui résident le long de ces axes routiers. Les programmes « Rues Vivantes II » et « Mobilité Durable I » assurent le financement et la réalisation de ces projets.

Par ailleurs, afin d'atteindre les objectifs du Plan climat, la Municipalité mise sur le report modal du véhicule motorisé privé vers des modes plus respectueux du climat comme la marche à pied, le vélo et les transports publics. De nombreuses mesures ont été identifiées afin d'atteindre les objectifs fixés : l'élimination des points noirs ralentissant la marche des bus, l'amélioration des prestations des transports publics, l'amélioration de la qualité des arrêts de bus, la création d'itinéraires vélos continus et sécurisés, la création de places de stationnement sécurisées pour vélos et la révision de la hiérarchie du réseau cyclable. Parallèlement, la Municipalité souhaite assurer l'accessibilité en ville aux véhicules privés afin de répondre aux besoins de l'économie et des commerces, tout en œuvrant à en limiter

les nuisances. Ainsi, la dérégulation de certains carrefours et passages piétons à feux permet de faciliter les déplacements des piétonnes et des piétons, tout en fluidifiant la circulation des véhicules privés en particulier durant la nuit.

La réalisation de ces mesures nécessite un important engagement en termes de ressources en personnel et financières. La Municipalité souhaite ainsi donner la priorité à l'atteinte des objectifs de modération des vitesses et de diminution des nuisances engendrées par la circulation routière, qui constituent des points forts du programme de législature 2021 – 2026. De plus, l'intégration de mesures supplémentaires doit être compatible avec les compétences octroyées aux collectivités locales et au droit en vigueur lors de leur mise en place.

4. Réponse au postulat de M. Johann Dupuis et consorts « Pour un fonds d'assainissement et d'indemnisation en matière de bruit routier »

4.1 Rappel du postulat

Déposé le 8 mai 2018 et renvoyé à la Municipalité le 19 mars 2019 pour étude et rapport, le postulat demande à la Municipalité d'étudier l'opportunité d'établir un « Fonds communal pour l'assainissement du bruit routier et l'indemnisation des victimes du bruit routier », financé par les utilisatrices et utilisateurs de véhicules motorisés employant les routes lausannoises et selon un mécanisme de perception (taxes de parking, péage, etc.), en respectant le principe de causalité, de proportionnalité et d'égalité de traitement fixé à l'art. 2 de la loi fédérale sur la protection de l'environnement (LPE).

4.2 Quelques notions de droit fiscal : différence entre impôt et taxe

Alors que l'impôt est perçu auprès des contribuables sans contrepartie offerte par la collectivité publique et permet de financer toutes sortes de dépenses, la taxe (ou contribution) causale est perçue en échange d'une contre-prestation (ex. les taxes de stationnement ou de raccordement aux réseaux des eaux ; les émoluments prélevés en échange de services, etc.) ; elle doit de plus être ancrée dans une base légale¹, du moins dans ses grandes lignes ; elle peut aussi être fondée, à certaines conditions, sur une base légale plus souple, vu que la perception d'une taxe est soumise à deux principes qui en permettent le contrôle, soit :

- le principe de la couverture des coûts, qui spécifie que le montant des taxes ne doit pas permettre à l'administration de réaliser un bénéfice. Les montants perçus peuvent seulement couvrir les frais de fonctionnement de la prestation qui est soumise à une taxe ;
- le principe de l'équivalence, qui prévoit que le montant de la taxe doit correspondre à la valeur effective des prestations fournies.

4.3 Analyse juridique des bases légales susceptibles de légitimer la création d'un Fonds pour la lutte contre le bruit

La Municipalité a procédé à une analyse juridique des bases légales susceptibles de légitimer la création d'un Fonds pour la lutte contre le bruit. Elle a exclu d'emblée le recours à l'article 15 du Règlement communal sur la circulation et le stationnement², l'arrêt du

¹ Base légale adoptée par un organe législatif (Conseil communal, Grand Conseil, etc.).

² « Les taxes perçues pour le stationnement limité sont fixées de telle manière que les sommes encaissées équilibrent le coût d'aménagement, d'entretien et de contrôle des cases de stationnement, ainsi que la location par la Ville des surfaces nécessaires à la création d'emplacements de parcage. »

8 mars 2019³ de la Cour constitutionnelle du Tribunal cantonal stipulant qu'il ne permet pas de financer les coûts liés à l'assainissement du bruit routier et à l'indemnisation des victimes du bruit routier. Elle a donc examiné la loi sur les impôts communaux, la loi fédérale sur la protection de l'environnement (LPE) et la loi fédérale sur la circulation routière (LCR).

4.3.1 La loi sur les impôts communaux

L'article 4 de la loi sur les impôts communaux (LCom) donne aux Communes la compétence de prélever des taxes, moyennant l'existence d'une base légale en bonne et due forme (adoption d'un règlement par le Conseil communal). Cet article limite toutefois cette compétence aux taxes prévues dans l'article 4 de la LCom, et ce dernier ne prévoit pas de compétence en matière d'impôt sur les automobiles. La Municipalité n'est donc pas habilitée à introduire un impôt communal sur les véhicules thermiques.

4.3.2 La loi fédérale sur la protection de l'environnement (LPE)

L'article 2 de la loi fédérale sur la protection de l'environnement (LPE) a permis d'ancrer le principe du pollueur-payeur. Dans le cas du bruit routier, il s'avère que le pollueur est le détenteur de la route soit la Commune, respectivement le Canton, en ce qui concerne le territoire lausannois. La jurisprudence prohibe de reporter sur les propriétaires voisins d'une autoroute le coût de mesures antibruit (parois antibruit), car c'est le Canton qui a l'obligation de les prendre en charge. Une répartition est cependant possible. Cela implique qu'il serait en tous les cas exclu de faire supporter l'entier des coûts de mesures d'assainissement de bruit dues par la Commune au moyen de taxe.

S'y ajoute le fait que le principe de la gratuité des routes est bien ancré dans la loi, comme indiqué précédemment et qu'il serait d'autant plus délicat de faire supporter aux véhicules conformes à la réglementation sur l'équipement des véhicules, sur le plan du bruit, les coûts que doit assumer le détenteur des routes, soit la Commune, respectivement le Canton.

4.3.3 La loi fédérale sur la circulation routière (LCR)

L'art. 105 al. 1 de la LCR donne compétence aux cantons d'imposer les véhicules et de percevoir des taxes ; le Canton de Vaud a adopté la loi sur la taxe des véhicules automobiles et des bateaux (LTVB), mais n'a prévu aucune délégation de compétence aux Communes. S'y ajoute le fait que la doctrine considère que la taxe automobile est un impôt, bien qu'elle comprenne un élément de taxe causale, soit le fait de tenir compte de la production de CO₂ pour les véhicules de moins de 3'500 kg. Enfin, ce même art.105⁴ prohibe expressément les taxes de passages et le Tribunal fédéral a eu l'occasion de préciser que si la seule condition est de payer pour bénéficier du droit de circuler sur une route ouverte au public, le paiement n'est pas conforme à la Constitution et à la gratuité des routes. L'analyse juridique conclut qu'il paraît impossible d'appliquer dans ce cadre l'art. 4 LCom, et d'envisager d'introduire un impôt, que la Municipalité qualifierait de potentielle contribution de taxe causale, où la contre-prestation de la Commune serait de permettre aux automobilistes d'utiliser la route.

³ La branche administrative se détermine selon la fonction dévolue à cette entité de façon à pouvoir désigner toutes les dépenses qui se rattachent objectivement aux tâches administratives effectuées par celle-ci (ATF 135 I 130 consid. 5.1). Arrêt du 8 mars 2019 de la Cour constitutionnelle du Tribunal cantonal. CCST.2018.0006.

⁴ Le Tribunal fédéral a eu l'occasion de préciser que si la seule condition est de payer pour bénéficier du droit de circuler sur une route ouverte au public, le paiement n'est pas conforme à la Constitution et à la gratuité des routes.

4.3.4 Répression des véhicules bruyants

Le cadre légal et les mesures déployées par la Municipalité ont été détaillés dans le rapport-préavis N°2022/18 - Réponse au postulat de M. Vincent Rossi et consorts: « Lutter efficacement contre le bruit excessif des deux-roues motorisés et autres engins bruyants à Lausanne ». Pour rappel, la police doit constater sur le terrain et sur-le-champ une possible infraction, intercepter et envoyer le véhicule en question au Service des automobiles et de la navigation (SAN) pour une expertise technique.

Actuellement il n'y a pas de base légale pour amender un véhicule trop bruyant, dépassant une hypothétique valeur limite d'émission de bruit. Ainsi, en Suisse il n'est pas possible d'installer des radars du bruit, capables d'identifier le véhicule émetteur de bruit et sa plaque d'immatriculation, isoler le bruit de ce véhicule du reste de l'environnement sonore et déterminer le dépassement de valeurs limites. En revanche, il est possible d'utiliser les indicateurs du bruit, des appareils de sensibilisation qui rendent attentives les personnes qui circulent sur la route si leur véhicule produit un bruit excessif.

Après une concluante période de tests en automne 2020, la Ville de Lausanne a décidé de faire l'acquisition d'un appareil de ce type. L'indicateur du bruit est installé pour la durée d'un mois à des emplacements où de fortes nuisances sonores sont identifiées. Il effectue ainsi un travail de sensibilisation dans différents quartiers, ce en tenant compte des contingences locales très variées.

4.4 Réponse de la Municipalité

L'objectif de la Municipalité est de diminuer les nuisances sonores routières afin d'améliorer la qualité de vie des habitantes et habitants de Lausanne. L'option d'un dédommagement financier ne saurait compenser les conséquences sur la santé des riverains et riveraines et ne répond pas aux attentes exprimées par la population. Pour ces différentes raisons, la Municipalité renonce à proposer la création d'un Fonds communal pour l'assainissement du bruit routier, ce d'autant que la possibilité de s'appuyer sur une base légale permettant d'alimenter ce fonds semble relativement faible.

La Municipalité estime avoir ainsi répondu au postulat de M. Johann Dupuis et consorts.

5. Postulat de Denis Corboz et consorts: 30km/heure de jour comme de nuit maintenant !

5.1 Rappel du postulat

Constatant les bienfaits de la limitation des vitesses durant la nuit, Denis Corboz et consorts demandent à la Municipalité d'étudier la possibilité de limiter la vitesse à 30 km/h, de jour comme de nuit, sur l'ensemble du territoire lausannois (hors zones foraines). Cette mesure permettrait de dégager des bénéfices en termes de bruit, de diminution de la pollution et d'apaisement de l'espace public.

5.2 Réponse de la Municipalité

Dans son programme de législature 2021-2026, la Municipalité a inscrit l'apaisement de la circulation comme mesure phare, dans le but d'améliorer la qualité de vie des habitantes et habitants. En premier lieu, il s'agit de réaliser des zones modérées dans tous les quartiers résidentiels de la ville, y compris dans les zones foraines. Le rapport-préavis 2019/33 « Politique d'assainissement du bruit routier » comprenait des mesures pour financer des zones modérées en tant que mesures d'assainissement du bruit routier. Celles n'ayant pas pu être réalisées dans ce cadre sont financées via le programme « Rues Vivantes » et sont en cours de réalisation. En deuxième lieu, la Municipalité est en train de réaliser la modération à 30 km/h des routes affectées à la circulation générale, en s'appuyant sur les

moyens légaux en ce sens traduits dans une directive cantonale datant de janvier 2023: « Directive sur la mise en place de zones 30 et de zones de rencontre ». Soucieuse des craintes émises par les milieux économiques, la Municipalité a entamé un dialogue constructif avec ceux-ci afin de trouver un accord sur ce sujet. Ainsi, par le biais du préavis N° 2023 / 26 – Mobilité Durable I, la Municipalité a sollicité au Conseil communal les crédits nécessaires à la réalisation d'ici à 2026 de nouvelles zones 30 sur route affectée à la circulation générale et cela sur la majorité des axes de compétence communale qui ne font pas déjà partie d'une zone modérée classique. La première zone 30 sur route affectée à la circulation générale a été réalisée en mai 2024 sur l'avenue de Cour et une partie de l'avenue de l'Elysée. Sous réserve du déroulement des procédures de légalisation, les autres suivront les prochaines années.

Par la réalisation de ces différents programmes, l'objectif de modération de la Ville devrait être atteint, à l'exception des axes négociés dans l'accord sur les vitesses et les axes en lien avec des chantiers d'envergure qui ne seront pas terminés pendant la législature, comme par exemple le tramway Flon - Renens. Ainsi, d'ici à la fin de 2026 la quasi-totalité de la zone urbaine lausannoise sera limitée à 30 km/h. Par conséquent, la limitation à 50 km/h sera une exception et ne concernera plus qu'une vingtaine d'axes routiers principaux. De plus, en ce qui concerne les zones foraines, l'ensemble des quartiers résidentiels pourra bénéficier d'une modération des vitesses à la même échéance.

La Municipalité estime avoir répondu aux personnes postulantes.

6. Postulat de Johann Dupuis et consorts "Au galop vers la Ville sans voitures"

6.1 Rappel du postulat

Le postulat de Johann Dupuis et consorts invite la Municipalité à étudier l'opportunité d'entreprendre des mesures qui tendent vers la ville sans voitures. Les automobilistes et la circulation ne vont pas disparaître totalement, mais seraient fortement limités et réduits par différentes mesures. Le développement des offres en P+R et des transports publics à une échelle suprarégionale permet de créer les conditions pour inciter et faciliter le report modal. Les infrastructures cyclables sont à renforcer et les livraisons devraient s'effectuer via un système de mutualisation des trajets. Des mesures de monitoring et d'accompagnement au changement de la population font également partie de l'éventail de mesures à étudier.

6.2 Réponse de la Municipalité

La Municipalité mène une politique active qui vise l'atteinte des objectifs fixés dans le Plan climat. En particulier, le programme Mobilité Durable I finance à hauteur de 13 millions de francs différentes mesures et projets qui permettent de créer les conditions pour un report plus conséquent vers des modes plus respectueux du climat. Il s'agit notamment de positionner la marche et le vélo comme modes de déplacements privilégiés avec la réalisation chaque année de 4 à 5 kilomètres d'aménagements cyclables supplémentaires, ainsi que la création de 300 à 600 nouvelles places de stationnement vélo sécurisées. Des études sont lancées afin d'identifier les potentialités de l'amélioration de la marchabilité et le développement d'une « ville à 15 minutes ». L'offre, les performances, le confort et l'attractivité des transports publics sont également développés par des prolongements de lignes, la création d'une nouvelle desserte du centre-ville et l'élimination des points noirs qui entravent la bonne marche des transports publics. D'autres mesures portent sur l'assainissement sécuritaire et la mise en place de mesures d'accompagnement de la population au changement.

Ces différents volets du programme Mobilité Durable I permettent de diminuer le nombre de véhicules privés en circulation et d'aller dans le sens souhaité par les personnes

postulantes. Toutefois, la Municipalité estime qu'il n'est pas proportionné à ce stade d'élaborer un concept de "ville sans voitures". En effet, la Municipalité reconnaît le besoin de garantir l'accessibilité à la ville pour la mobilité privée, notamment pour la desserte des parkings en ouvrage. Des mesures sont prises pour diminuer les nuisances de la circulation routière, telle que la création de zones 30 sur une vingtaine d'axes routiers. De plus, une nouvelle hiérarchie routière est en cours d'élaboration afin de déterminer les mesures permettant de réduire la circulation en transit à travers la Ville et de diminuer davantage la circulation routière. Il convient de relever que certaines mesures proposées dans le postulat sont de compétence cantonale, par exemple la création de P+R et le développement des prestations du RER Vaud. Enfin, la centralisation et mutualisation des livraisons est une idée intéressante, mais la Municipalité souhaite plutôt adopter un rôle de facilitatrice, en mettant en place les conditions-cadre permettant aux partenaires privés de réaliser des tels projets sur le territoire communal.

La Municipalité estime avoir répondu au postulat de Johann Dupuis et consorts.

7. Réponse à la pétition de M. Sylvain Croset: «Pour une mobilité à taille humaine à Lausanne. Contre le trafic des véhicules individuels surdimensionnés »

7.1 Rappel de la pétition

La pétition a été déposée le 28 novembre 2019 et a été parafée par 1'340 personnes. Les pétitionnaires estiment que les véhicules motorisés privés de taille surdimensionnée représentent un danger pour la population, car leur taille et poids augmentent les conséquences d'un accident pour les autres usagers et usagers de la route (notamment les cyclistes et les piétons et les piétons). Ces véhicules sont aussi plus énergivores, émettent plus d'éléments polluants (pour les versions à motorisation fossile et hybride) et occupent une surface excessive au détriment des espaces publics. Les pétitionnaires constatent qu'en Suisse le nombre de véhicules de taille surdimensionnée augmente constamment. Elles et ils considèrent que cette typologie de véhicules n'a pas sa place en milieu urbain et demandent à la Municipalité d'interpeller les autorités d'ordre supérieur afin de connaître les marges de manœuvre juridiques à disposition de la Ville pour interdire la circulation de ces véhicules. Elles et ils demandent de promouvoir l'usage de véhicules plus économes en énergie ou à traction électrique, tout en accélérant le développement des offres alternatives à l'usage de la voiture thermique.

7.2 Compétences de la Ville en la matière

Contacté à ce sujet, le service juridique de l'Office fédéral des routes (OFROU) a fourni une réponse détaillant le cadre juridique réglementant la circulation des véhicules. En Suisse, les véhicules qui ont obtenu une réception par type (de l'allemand Typengenehmigung: autorisation à circuler donnée à un modèle précis de véhicule) disposent de l'autorisation générale à circuler sur tout le territoire helvétique. La procédure d'approbation et d'autorisation de circuler est réglée au niveau fédéral, par conséquent ils n'existent pas de marges de manœuvre pour des réglementations cantonales ou communales. Du point de vue juridique, les «Sport Utility Vehicle» («SUV») ne forment pas une catégorie propre de véhicules, mais sont autorisés à circuler en tant que « véhicules légers »⁵. Ainsi, selon les informations du permis de circulation du véhicule, il n'est pas possible d'estimer si le véhicule en question est un « SUV » ou pas. Par conséquent, les mêmes règles et limitations s'appliquent à tous les véhicules de la catégorie « véhicules légers ».

⁵ Légers en comparaison avec les poids lourds, autocars, etc.

Concrètement, une autorité communale peut seulement édicter des limitations à la circulation qui s'appliquent à des catégories déterminées par le droit fédéral, comme les poids lourds, les motocycles ou les autocars. En revanche, elle n'a pas le droit de créer elle-même une sous-catégorie SUV au sein de la catégorie automobile et d'appliquer des limitations à cette seule sous-catégorie.

7.3 Réponse de la Municipalité

La Municipalité de la Ville de Lausanne partage les constats et les enjeux décrits dans le texte de la pétition. Elle renvoie à la réponse du 30 janvier 2019 à l'interpellation de M. Alain Hubler "Les SUV une plaie pour le climat et les villes...", ainsi qu'aux réponses aux résolutions déposées par la suite. La Municipalité estime que les enjeux climatiques, environnementaux, d'occupation d'espace et sécuritaires évoqués dans la pétition s'appliquent à l'ensemble de véhicules individuels motorisés. C'est pour cela que, comme préconisé dans le Plan climat, la Municipalité mise sur une politique visant un report modal vers des modes plus respectueux du climat et de l'environnement : la marche à pied, les vélos et les transports publics. Cette politique générale s'applique à l'ensemble des transports individuels motorisés, indépendamment de la typologie de motorisation ou de la taille et du poids du véhicule.

Comme indiqué précédemment, la Ville dispose de très peu de marges de manœuvre, limitées essentiellement à la gestion du stationnement. Pour le stationnement sur voirie, il n'est pas encore techniquement faisable de lier l'achat d'un ticket de stationnement à un véhicule précis via sa plaque d'immatriculation. À défaut d'une technologie fiable et éprouvée, les contrôles de police seraient difficiles à mener. Une tarification horaire différenciée sur la base de critères comme la taille ou le poids n'est ainsi pas encore techniquement possible. De plus, l'OFROU a rappelé le respect du principe de proportionnalité dans ce domaine, ce qui pourrait limiter l'ampleur et les effets d'un tel changement de pratique.

La Municipalité mène déjà d'importantes mesures d'évolution de la politique du stationnement, par exemple les créations de zones modérées avec réaménagement des surfaces de stationnement en espaces conviviaux et végétalisés ou dédiés à d'autres formes de mobilité. De même, la tarification du stationnement connaît d'importantes évolutions, tant technologiques (digitalisation du paiement) qu'en termes d'usage (conversion des places bleues en places blanches payantes ou vertes aux macarons). Face à ce constat, la Municipalité préfère renoncer actuellement à mettre en place une tarification différenciée du stationnement vu les difficultés techniques évoquées ci-dessus et souhaite poursuivre les importants projets autour du stationnement et de requalification des espaces publics, qui permettent de dégager des évolutions positives en termes de réduction de la circulation routière au sein de la ville. La Municipalité est également consciente qu'il faut prendre du temps pour que les personnes qui conduisent fassent évoluer progressivement leurs pratiques et habitudes. Enfin, il convient de relever que la ville n'a pas d'emprise sur les tarifs des parkings privés à usage public.

La Municipalité estime avoir répondu à la pétition de M. Sylvain Croset et consorts.

8. Réponse au postulat de M. Vincent Rossi et consorts: «Arrêtes ton char! Confinons les tanks urbains aux oubliettes de l'Histoire lausannoise»

8.1 Rappel du postulat

Déposé en juin 2020 et renvoyé à la Municipalité en octobre 2022, le postulat de M. Rossi et consorts demande à la Municipalité d'entreprendre des mesures pour limiter la circulation en ville de "*véhicules manifestation trop gros*". Une série de pistes d'action sont

suggérées, dont la création d'une catégorisation municipale de cette typologie de voitures, intervenir sur la tarification du stationnement (limitations ou interdictions) ainsi que l'établissement de zones où la circulation de ces véhicules est interdite ou déclarée comme "non souhaitable".

8.2 Réponse de la Municipalité

Comme il est détaillé dans la réponse à la pétition de M. Croset, la Ville ne dispose d'aucune compétence pouvant limiter ou interdire la circulation et le stationnement de véhicules manifestement trop gros. De même, la demande d' *«objectiver, nommer et officialiser une catégorie de véhicules manifestement trop gros applicable à l'échelon communal»* ne peut pas être satisfaite. Une telle catégorisation n'aurait aucune valeur légale et n'aurait aucune application pratique. De même, indiquer que la circulation de tels véhicules n'est pas souhaitable dans certains quartiers résidentiels ne produirait aucun effet sur la circulation, car cette mesure serait dépourvue de toute force juridique. Enfin, la Ville ne peut pas imposer aux propriétaires de parkings en ouvrage privé d'appliquer certaines conditions tarifaires ou relatives à la taille des places de stationnement. Pour ces raisons, il est renoncé d'accéder aux requêtes du postulat Vincent Rossi et consorts.

Comme indiqué précédemment, la Municipalité mène actuellement d'importants projets pour faire évoluer les pratiques de stationnement en ville. Ces politiques visent une réduction de la part modale de la voiture au profit de modes plus respectueux du climat et s'appliquent pour l'ensemble des véhicules privés en circulation à Lausanne et non pas à une seule catégorie déterminée. Les mesures d'aménagement des espaces publics et d'évolution du stationnement en voirie contribuent à atteindre les objectifs climatiques fixés par la Municipalité. La Municipalité restera attentive aux évolutions technologiques et de la législation fédérale et selon les opportunités étudiera la pertinence de mettre en œuvre certaines mesures.

La Municipalité estime ainsi avoir répondu au postulat de Vincent Rossi et consorts.

9. Réponse au postulat de Ilias Panchard et consorts «Radars pédagogiques : pour un libre accès aux données derrière les sourires»

9.1 Rappel du postulat

Le postulant demande à la Municipalité de mettre à disposition en libre accès les données de vitesse relevées par les nombreux radars pédagogiques installés sur le territoire de la Ville. Ainsi, la population pourrait être mieux renseignée sur la réalité de la circulation routière dans les différents quartiers de la ville.

9.2 Buts et fonctionnement des indicateurs de vitesse

L'installation d'une soixantaine d'indicateurs de vitesse (appelés également radars pédagogiques) était une des mesures d'accompagnement à l'introduction en septembre 2021 de la limitation à 30 km/h durant les heures nocturnes sur la quasi-totalité de la zone urbaine de la Ville de Lausanne. Auparavant, ces appareils étaient déjà utilisés à des endroits sensibles en termes de sécurité routière, notamment à proximité des établissements scolaires. Désormais, ils font partie des mesures d'accompagnements usuelles à la création de nouvelles zones modérées, remplissant leur fonction primordiale de sensibilisation des usagers et usagères de la route. Au total, quelque 140 appareils sont actuellement en fonction sur l'ensemble du territoire lausannois, y compris dans les zones foraines.

Toutefois, il convient de préciser que ces appareils ne sont pas homologués pour des relevés officiels du nombre de véhicules en circulation et de leurs vitesses. Leur but principal reste d'indiquer la vitesse instantanée à la personne qui conduit, en l'incitant à

l'adapter si nécessaire. Ainsi, le même véhicule peut être détecté et enregistré plusieurs fois, tandis que la vitesse instantanée relevée comporte une marge d'imprécision. Pour toutes ces raisons, l'analyse des données enregistrées doit se faire avec précaution et la vitesse moyenne qui en découle reste indicative et ne peut pas être utilisée comme donnée officielle faisant foi au sens de la loi.

Chaque appareil enregistre quotidiennement des milliers de données et ceux qui sont placés sur des routes à forte circulation peuvent même enregistrer des dizaines de milliers de données. Comme différents modèles de différents fournisseurs sont utilisés, il n'est pas possible d'avoir une procédure unique pour le téléchargement et le traitement des données. Cela empêche la mise en place d'un système automatisé pour l'ensemble des appareils. Ainsi, une mise à disposition de l'ensemble des données s'avère être un projet complexe et chronophage.

9.3 Réponse de la Municipalité:

La Municipalité estime que l'énergie fournie pour une publication de ces données n'est pas proportionnée. Une analyse ponctuelle effectuée par des spécialistes du domaine reste possible, mais le résultat obtenu garde seulement une valeur indicative et non pas légale. Par exemple, une telle analyse avait été effectuée en février 2022 afin de tirer un premier bilan du respect du 30 km/h de nuit.

Les indicateurs de vitesse restent un outil pertinent comme mesure d'accompagnement et de sensibilisation à la modération des vitesses de circulation, mais non comme instrument de suivi et d'aiguillage des politiques publiques en matière de mobilité, qui requièrent des mesures effectuées avec des appareils homologués par la Confédération. Enfin, la Municipalité relève que la quasi-généralisation de la limitation à 30 km/h de jour comme de nuit permettra de créer des conditions de circulation plus uniformes sur l'ensemble de la ville. Cela facilitera l'adoption de l'habitude à une conduite à basses vitesses en tant que nouveau standard en milieu urbain.

La Municipalité estime avoir ainsi répondu au postulat de M. Ilias Panchard et consorts.

10. Pétition de Vincent Rossi et consorts "Davantage de vert pour les piéton-ne-s de la Croix d'Ouchy»

10.1 Rappel de la pétition

Les pétitionnaires estiment que le carrefour de la Croix d'Ouchy (croisement des avenues de Cour et d'Ouchy) est large, à fort trafic et situé sur le chemin d'école de nombreux écoliers. Lorsque deux bus demandent la priorité l'un après l'autre, la phase verte pour les piétons peut être retardée jusqu'à 3 minutes. Au vu du danger, il est demandé à la Municipalité d'introduire une phase verte supplémentaire, au minimum durant les dix minutes qui précèdent ou suivent le début et la fin des cours.

10.2 Réponse de la Municipalité

Une analyse approfondie du fonctionnement des feux en question a confirmé les constatations des pétitionnaires : quand plusieurs bus demandent la priorité, la phase verte pour piétons peut effectivement être repoussée jusqu'à 2 minutes et 30 secondes. Le contrôleur fonctionne en mode cyclique adaptatif, c'est-à-dire que c'est la même séquence de mouvements qui est donnée, avec une priorité maximale aux bus. Entre la ligne n°2 (sens N/S; 6 bus/sens/h) et la ligne n°25 (sens E/O; 8 bus/sens/h), il y a un total de 28 bus/h à l'heure de pointe, soit une toutes les deux minutes. L'insertion de chaque bus interrompt l'enchaînement des phases et retarde la phase verte unique pour les piétons (c'est-à-dire que tous les feux piétons sont verts en même temps).

L'analyse a permis de dégager des pistes d'amélioration, notamment au niveau de la priorisation des bus, qui ont été implémentées le 9 novembre 2023. Avec ces améliorations il a été possible d'abaisser le temps d'attente moyen des piétons en heure de pointe. Celui-ci se situe actuellement entre 50 et 90 secondes, ce qui est en phase avec les pratiques courantes en ville. Néanmoins, si deux bus de lignes différentes demandent la priorité en même temps, l'attente pour les piétons peut aller jusqu'à 2 minutes. Il est estimé que cette occurrence devrait se produire en moyenne une fois toutes les dix minutes.

D'autres mesures sont en cours d'évaluation, afin de diminuer davantage les temps d'attente durant les périodes qui précèdent ou suivent la fin des horaires scolaires. Toutefois, une pesée d'intérêts doit avoir lieu, car ces mesures pourraient représenter un obstacle pour la vitesse commerciale de transports publics. De plus, l'avenue de Cour est une des premières à bénéficier de la réalisation d'une zone 30 sur route affectée à la circulation générale. Cette modération des vitesses rend envisageable la mise en œuvre de davantage de mesures, qui toutefois doivent faire l'objet d'analyses détaillées sur leur pertinence et proportionnalité.

La Municipalité estime avoir répondu à la pétition de M. Vincent Rossi et consorts.

11. Impact sur le développement durable

Les politiques en mobilité présentées dans ce rapport-préavis contribuent à atteindre l'objectif zéro émission de gaz à effet de serre en 2030 dans le domaine de la mobilité.

12. Impact sur l'accessibilité des personnes en situation de handicap

La politique d'amélioration de la qualité des espaces publics, qui inclut les principes d'accessibilité universelle, permet d'améliorer l'accessibilité des personnes à mobilité réduite.

13. Aspects financiers

13.1 Incidences sur le budget d'investissement

Ce rapport-préavis n'a pas d'incidence sur le budget d'investissement de la Ville.

13.2 Incidences sur le budget de fonctionnement

Ce rapport-préavis n'a pas d'incidence sur le budget de fonctionnement de la Ville.

14. Conclusions

Eu égard à ce qui précède, la Municipalité vous prie, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir prendre les résolutions suivantes :

Le Conseil communal de Lausanne,

vu le rapport-préavis N° 2024/24 de la Municipalité, du 13 juin 2024 ;

ouï le rapport de la commission nommée pour examiner cette affaire ;

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

décide :

1. d'adopter la réponse de la Municipalité au postulat de Dupuis Johann et consorts « Pour un fonds d'assainissement et d'indemnisation en matière de bruit routier »;
2. d'adopter la réponse de la Municipalité au postulat de Corboz Denis et consorts « 30km/heure de jour comme de nuit maintenant ! »;

3. d'adopter la réponse de la Municipalité au postulat de Dupuis Johann et consorts « Au galop vers la Ville sans voitures »;
4. d'adopter la réponse de la Municipalité à la pétition de Croset Sylvain « Pour une mobilité à taille humaine à Lausanne. Contre le trafic des véhicules individuels surdimensionnés »;
5. d'adopter la réponse de la Municipalité au postulat de Vincent Rossi et consorts « Arrête ton char ! Confinons les tanks urbains aux oubliettes de l'Histoire lausannoise »;
6. d'adopter la réponse de la Municipalité au postulat de Panchard Ilias et consorts « Radars pédagogiques : pour un libre accès aux données derrière les sourires »;
7. d'adopter la réponse de la Municipalité à la pétition de Rossi Vincent et consorts « Davantage de vert pour les piéton-ne-s de la Croix d'Ouchy ».

Au nom de la Municipalité

Le syndic
Grégoire Junod

Le secrétaire
Simon Affolter