

Conseil communal de Lausanne

Rapport de la commission N° 25

chargée de l'examen du rapport-préavis N° 2024/24 - Réponse à cinq postulats et à deux pétitions relatifs à l'analyse de la pertinence de mesures permettant de réduire les nuisances de la circulation routière.

Présidence :	M. Jacques PERNET.
Membres présents :	Mme Klesta KRASNIQI (PLR) ; Mme Francoise PIRON (rempl. Mme Dumoulin - PLR) ; Mme Josee Christine LAVANCHY (rempl. M. Christe – UDC) ; Mme Sima DAKKUS (rempl. M. Thorens – Les Verts) ; Mme Tatiana TAILLEFERT (rempl. M. Beaud – Les Verts) ; Mme Nathalie CARUEL (rempl. Mme Morin – Les Verts) ; Mme Séverine GRAFF (soc.) ; M. Mountazar JAFFAR (rempl. Mme De Dea – soc.) ; M. Serge TALLA (soc.) ; M. Johann DUPUIS (EàG) ; M. Jean-Blaise KALALA (v'lib.) ;
Membre excusé :	M. Samuel DE VARGAS (soc.).
Représentante de la Municipalité :	Mme Florence GERMOND, directrice de Finances et Mobilité.
Invité :	M. Patrick ETOURNAUD, chef du Service Mobilité et Aménagement des espaces publics.

Notes de séances	M. Quentin REGNIER ... que je remercie pour sa célérité et la qualité des notes transmises.
------------------	---

Lieu	: FIM, au 1er étage de la Place Chauderon 9
Date	: 20.11.2024
Début et fin de la séance	: 16h00 à 17h20

Conseil communal de Lausanne

Discussion générale

Madame la Municipale explique que les réponses données vont dans le sens de la politique de la Municipalité.

Au vu du nombre d'objets (5 postulats et 2 pétitions), tous traitant de sujets bien spécifiques, la commission passe directement à la discussion chapitre par chapitre.

Discussion particulière, chapitre par chapitre

seuls les chapitres où la parole est demandée sont mentionnés

Chapitre 3 : préambule

Un commissaire rappelle que le plan climat de la Ville vise la neutralité carbone en 2030. Sur le site internet de la Ville, la page dédiée indique qu'aucun recensement n'a été fait jusqu'ici et qu'il n'est pas possible de savoir si l'objectif va être atteint ; il demande pourquoi la Municipalité procède ainsi et pourquoi il n'y a pas d'information pour savoir si la ligne est la bonne. Mme la Municipale lui répond qu'il y a plusieurs indicateurs sur le Plan Climat, dont l'Observatoire, qui montrent que la Ville va dans le sens des objectifs fixés par le Plan Climat. Mais elle ne sait pas s'ils seront atteints d'ici 2030.

Le même site, selon ce commissaire, mentionne que les émissions d'essence et de diesel ne sont estimées que chaque cinq ans ; il demande quand aura lieu la prochaine mesure. A cette question il fut répondu plus tard : **voir l'annexe à ce rapport, aux pages 6 et 7.**

Un commissaire indique qu'il avait déposé une question écrite pour demander comment la Municipalité entendait procéder pour atteindre son objectif d'interdire les véhicules thermiques à partir de 2030¹. La Municipalité lui avait répondu qu'il manquait les bases légales.

Les nombreuses mesures visant à réduire le trafic et les émissions carbone font l'objet de préavis qui sont en cours de déploiement ; pour le moment, il n'y a pas de dépassement de budget.

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

Une taxe communale sur le bruit ne peut être instaurée parce qu'il n'y a pas de base légale le permettant ; en effet, toute taxe doit avoir une base légale cantonale (votée par le Grand Conseil), ou fédérale.

¹ (QU22/022) Suite à l'annonce de la Municipalité : Plus de véhicules thermiques à Lausanne dès 2030

Conseil communal de Lausanne

Le postulant s'étonne que, parmi les bases légales analysées qui pourraient légitimer la création d'une taxe sur le bruit, le rapport-préavis liste la loi sur les impôts communaux, la loi fédérale sur la protection de l'environnement (LPE), la loi fédérale sur la circulation routière (LCR), ... mais ne mentionne par l'ordonnance contre le bruit dans cette liste. Il lui est répondu que l'ordonnance en question découle de la loi fédérale sur la protection de l'environnement. Il est donc implicite que si la loi sur l'environnement ne permet pas une chose, l'ordonnance ne peut pas la permettre non plus.

Chapitre 5 : réponse au postulat de M. Denis Corboz et consorts « 30 km/h de jour comme de nuit maintenant ! »

La question des amendes infligées pour non-respect des axes limités à 30 km/h (ne pas confondre avec les 'zones 30') est posée. Mme la Municipale y répond comme suit : sur un axe routier nouvellement limité à 30km/h, il y a eu un défaut de communication / information qui fut marqué par un nombre important d'infractions. Les amendes ont été annulées. Il n'y a pas eu de nouveau cas. L'objectif est la sécurité routière et la diminution du bruit. L'objectif n'est pas de faire fonctionner les radars. La Municipalité a toujours installé un indicateur 'smiley' quelques dizaines de mètres avant un vrai radar. Les automobilistes qui y sont attentifs ne risquent rien. Quand des zones sont passées à 30 km/h de nuit, la mesure a été déployée sans que les radars ne soient activés et ce durant plusieurs mois. L'objectif est que les véhicules roulent moins vite pour que les accidents soient moins dangereux et que le bruit routier soit diminué.

Divers points sont relevés, dont voici l'essentiel

- Le manque de transports publics le soir tard est relevé. Les personnes travaillant le soir tard n'ont souvent plus la possibilité de rentrer à la maison en transport public !
- Les taxis perdent pas mal de temps la nuit à cause de la limitation à 30 km/h.
- Les axes limités à 30 km/h sont fort larges, par opposition aux zones 30 qui sont munies de mobilier urbain imposant de facto de rouler doucement. Le mobilier urbain de ces axes à 30 km/h n'est pas adéquat tant et si bien que l'automobiliste aura tendance à rouler trop vite ; les amendes infligées peuvent créer des situations dramatiques.
- Selon la Municipalité, plusieurs personnes ont indiqué que le passage au 30km/h de nuit a changé leur vie.

Chapitre 6 : postulat de Johann Dupuis et consorts « Au galop vers la Ville sans voitures » :

Le postulant est déçu de la réponse ; il est encore en attente des indicateurs de la Ville démontrant que les objectifs seront atteints. Pour le moment, rien ne lui permet de le croire.

La discussion démontre deux axes opposés :

Conseil communal de Lausanne

D'une part, divers commissaires soulignent, ...

- qu'il faut tenir compte des lois fédérales et cantonales,
- que nous accueillons des touristes (1,2 millions de nuitées par année en moyenne) qui, pour certains, doivent pouvoir accéder à leur destination en voiture,
- que plusieurs commerces ont perdu une partie de leur clientèle à cause du manque de places de parc et des entraves à la mobilité individuelle,
- que les personnes à mobilité réduite ou des familles avec enfants en bas âge ont besoin de leur voiture,

... et que, donc, une ville sans voiture n'est pas possible.

De l'autre part, une commissaire résume assez bien l'autre tendance de la discussion lorsqu'elle dit ...

- que les enjeux vont trop loin ou pas assez selon sa sensibilité personnelle,
- que la ville a beaucoup évolué en 10 ans
- que le déploiement du 30 km/h a convaincu plusieurs personnes au-delà des groupes partisans...

... et que, donc, la réponse municipale est adaptée.

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

Un commissaire estime que les mesures mises en place ne permettent pas d'atteindre les objectifs ; il critique le fait que la Municipalité évoque des difficultés techniques pour refuser d'adopter une distinction entre les véhicules légers, lourds ou SUV et d'utiliser des macarons spécifiques. La ville de Bâle a mis en place des macarons différenciés mais pas pour les stationnements publics, ce qui n'a pas d'incidence sur le report modal.

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

Les avis divergent sur l'opportunité de réglementer la mobilité en fonction de la taille des véhicules ; en voici le résumé :

- beaucoup de personnes âgées choisissent un SUV parce que l'assise est plus haute.
- le poids des véhicules n'est pas toujours en relation avec la taille du véhicule.
- Il faudra rester attentif à la raison pour laquelle chaque automobiliste aura choisi tel type de voiture, si une mesure de macarons avec des tarifs différents étaient déployés.

Conseil communal de Lausanne

Chapitre 14 : conclusions

Un commissaire décrit le tarif des amendes en cas de dépassement de la limitation de vitesse. En ville, par exemple, sur un axe (large) limité à 30, il est facile pour un automobiliste peu attentif, de se retrouver à rouler à 51 km/h ou 56 km/h alors que ce même tronçon était limité à 50 km/h et permettait sans autre de rouler à 50 km/h. Dans ces deux cas de dépassement de la limitation de vitesse, la peine encourue est le retrait de permis pour 1 mois (51 km/h) ou 3 mois (56 km/h) ... rehaussée par une dénonciation ... qui peut déboucher sur une amende qui peut être salée (il s'agit de dénonciation et non plus d'une amende d'ordre). Les conséquences pour cet usager de la route peuvent être dramatiques (problèmes familiaux, financiers, perte d'emploi, etc...) et causer des 'cas sociaux'. C'est pourquoi il dépose un vœu :

Vœu :

« Dans les routes larges, comme par exemple Victor-Ruffy ou l'avenue de l'Elysée, il est souhaitable que la Municipalité place un mobilier urbain léger incitant au respect du 30 km/h, ce afin d'éviter que les yeux soient rivés sur le tachymètre au lieu d'être concentrés sur la chaussée »

Madame la Municipale dit que la Municipalité est attentive à ce point pour les zones 30 sur axe. La Municipalité a décidé que pour chaque zone 30, il y aura une période d'adaptation sans contrôle, une information à la population et une période de tolérance. La Municipalité n'a pas de problème sur ce vœu.

Au vote - conclusion(s) de la commission :

Voeu	11 oui	0 non	1 abstention
Vote conclusion 1	11 oui	0 non	1 abstention
Vote conclusion 2	10 oui	0 non	2 abstentions
Vote conclusion 3	9 oui	1 non	2 abstentions
Vote conclusion 4	10 oui	1 non	1 abstention
Vote conclusion 5	9 oui	1 non	2 abstentions
Vote conclusion 6	unanimité oui		
Vote conclusion 7	11 oui	0 non	1 abstention

Lausanne, le 5 décembre 2024

Le rapporteur
Jacques Pernet

Conseil communal de Lausanne

*** annexe**

Transmis par la Municipalité après la séance en annexe aux notes de séance ;

Le texte déposé par la Municipalité est retranscrit tel quel par le rapporteur, sans modification.

Réponses aux deux questions formulées par M Johann Dupuis

- 1. Dans le suivi du plan climat qui a été rendu public en septembre 2024, pourquoi n'arrive-t-on pas à mettre à jour le suivi d'émission directe sur le territoire lausannois dû à la mobilité ? Pourquoi cet indicateur ne peut pas être renseigné ?**

L'élaboration du plan climat de la Ville de Lausanne se fonde sur le bilan des émissions de gaz à effet de serre (GES) de Lausanne qui a été réalisé en octobre 2020 par l'entreprise Quantis sur mandat de la Ville de Lausanne. Il est disponible sur le site de la Ville, à l'adresse suivante :

<https://www.lausanne.ch/dam/jcr:65d6cb18-fff5-4b0d-bb63-718e9f57633f/bilan-emissions-gaz-a-effet-de-serre-lausanne-2019.pdf>

Ce bilan inventorie les émissions de GES pour la commune de Lausanne en utilisant 2019 comme année de référence. Le cadre méthodologique retenu est décrit aux p. 12 et 13 du bilan, auquel il convient de se rapporter pour plus de détails.

Pour les transports individuels motorisés, plusieurs sources de données ont été utilisées afin de modéliser la mobilité lausannoise au plus proche de la réalité.

La part modale ainsi que les distances moyennes effectuées par jour et par Lausannois pour le loisir et le tourisme sont issues de *l'Analyse du microrecensement mobilité et transports 2015* mandatée par l'État de Vaud.

Le microrecensement mobilité et transports (MRMT) est réalisé tous les cinq ans par l'Office fédéral de la statistique (OFS). Celui-ci aurait dû être fait en 2020 mais, en raison du Covid, il a été reporté en 2021 et les résultats ont été publiés en 2023. Contrairement à 2015, l'Etat de Vaud n'a pas procédé à l'analyse détaillée des données 2021 pour le Canton, estimant que les données du MRMT 2021 de l'OFS étaient encore trop impactées par les effets de la période Covid, et donc, peu représentatives.

Au niveau de la Ville de Lausanne, nous avons exploité les données disponibles du MRMT 2021 pour établir l'évolution des parts modales à Lausanne, l'un des indicateurs de suivi de la mobilité pour le plan climat, que nous publions chaque année dans l'Observatoire de la mobilité. A toute fin utile, l'évolution des parts modales, au regard des objectifs du plan climat par mode de transport se trouve à la page 6 de l'Observatoire de cette année.

Pour calculer les émissions de GES, d'autres données, comme par exemple les distances moyennes effectuées par jour et par Lausannois, doivent être prises en considération. Celles-ci étant considérées comme peu représentatives pour l'année 2021, nous avons pris le parti d'attendre la prochaine édition du MRMT prévu en 2025, avec des données disponibles et exploitables fin 2026 pour procéder au nouveau calcul des émissions de GES pour Lausanne.

Conseil communal de Lausanne

2. Sur quoi on se fonde pour dire qu'on va dans la bonne direction pour atteindre l'objectif de zéro émission directe sur le territoire lausannois dû à la mobilité d'ici à 2030.

Dans le Plan climat lausannois, la mobilité est suivie par un set d'indicateurs qui permet de mieux comprendre comment le domaine de la mobilité effectue sa transition vers une mobilité exempte d'émissions directes de gaz à effet de serre. Pour atteindre l'objectif fixé, cela passe prioritairement par un transfert modal réduisant la part des transports individuels motorisés vers des modes moins émissifs que sont la marche à pied, le vélo et les transports collectifs. Cela passe également par un remplacement des véhicules thermiques par des véhicules à zéro émission directe (véhicules électriques, véhicules à hydrogène).

Chaque année, sur la base des données disponibles, la Ville de Lausanne rend visible l'évolution de ces indicateurs en les publiant dans son Observatoire de la Mobilité.

Sur cette base, et sans entrer dans le détail de chaque indicateur, nous pouvons constater une évolution positive dans le sens des objectifs du Plan Climat. En particulier, nous pouvons relever une baisse de la part des déplacements effectués en transports individuels motorisés (p. 6) ainsi que du taux de motorisation des ménages (p.30), qui se situe déjà en dessous des niveaux de Genève et de Berne. Les derniers chiffres à disposition au moment de l'élaboration du dernier Observatoire comptabilisaient une baisse de 1'042 voitures de tourisme immatriculées à Lausanne rien qu'entre 2021 et 2022 (source OFEN).

En parallèle, la part modale du vélo a, quant à elle, plus que doublé entre 2015 et 2021 entre les deux derniers MRMT de l'OFS (1.7% des déplacements en 2015 et 4.3% en 2021). Cela signifie une augmentation de 160%, soit une augmentation de plus du double, ce qui est encourageant. Des mesures infrastructurelles ont permis d'accompagner cette évolution : le nombre de kilomètres d'aménagements cyclables et de liaisons ont ainsi augmenté de 35% (+30.4 km) pendant la même période, puis il a continué d'augmenter entre 2021 et 2023 (+9.4% soit 10.8 km supplémentaires).

Quant à la fréquentation des transports publics, pour laquelle les données montraient une baisse en 2021 (année encore impactée par la pandémie), elle a atteint un niveau record en 2023. Selon les données de fréquentation des TL, celle-ci a ensuite augmenté de 35% entre 2021 et 2023. Côté offre des TL, et par rapport à 2015, l'offre des places offertes au km a augmenté de 12% en 2019 et de 23% en 2023.

S'agissant du taux de voitures à « zéro émission directe », celui-ci s'élève progressivement, en passant de 1.2% en 2021 à 2.7% en 2023. Le rythme d'électrification des voitures est légèrement inférieur à la moyenne suisse (3.3%). Celui-ci devrait toutefois s'élever rapidement, puisque les voitures électriques ont représenté plus de 16% des nouvelles immatriculations à Lausanne en 2023. Au niveau infrastructurel, la Ville de Lausanne ne ménage pas ses efforts pour accompagner le passage à la mobilité électrique des TIM au travers le déploiement du futur réseau de bornes de recharge sur l'espace public, destinées aux détenteurs. rices de macarons dans les quartiers de la ville. Quatre nouvelles stations de recharge (16 bornes) ont été installées en 2023, et quatorze autres sont déjà planifiées (source : suivi du Plan climat [Mobilité – Ville de Lausanne](#)).
