

Conseil communal de Lausanne

Rapport de la commission N° 9

chargée de l'examen du postulat de Madame Franziska Meinherz et consorts « Un tarif spécifique pour le stationnement des SUV de grande taille »

Présidence :	Mathias PAQUIER (Vert'libéraux).
Membres présents :	Karine BEAUSIRE BALLIF (Socialiste) ; Pedro MARTIN (Socialiste) ; Carolina CARVAHLO (Socialiste) ; Joël TEUSCHER (Socialiste) ; Eliane AUBERT (rempl. Mathilde Maillard - PLR) ; Marlène BERARD (rempl. Jacques Pernet - PLR) ; Olivier BLOCH (PLR) ; Ariane MORIN (Les Verts) ; Marie-Thérèse SANGRA (rempl. Tatiana Taillefert - Les Verts) ; Franziska MEINHERZ (Ensemble à Gauche) ; Patrizia MORI (UDC)
Membre excusé :	Olivier THORENS (Les Verts)
Représentant de la Municipalité :	Patrick ETOURNAUD, chef du service de la mobilité et de l'aménagement de l'espace public.
Notes de séances	Béatrice RIHS

Lieu : Salle 469, Port-Franc 18

Date : 13.06.2024

Début et fin de la séance : 16h30 – 17h24

Présentation du postulat

La postulante introduit la séance en annonçant qu'une nouvelle voiture sur six était un SUV à Lausanne en 2019 et que cela va encore augmenter puisque la majorité des voitures neuves achetées en Suisse sont des SUV. Elle poursuit en précisant que les SUV sont un problème écologique, car ce sont des voitures lourdes et polluantes, et qu'ils sont également dangereux pour les autres usagers de la route en raison de leur hauteur. La postulante déclare que les SUV prennent de la place en ville et que le sujet revient régulièrement sur la table du Conseil par le biais de pétitions ou de postulats. Elle explique que son postulat donnera à la Municipalité, la possibilité de définir un cadre légal comme l'ont fait d'autres villes. Pour poser un tel cadre, la postulante est d'avis qu'il s'agit de définir ce qu'on entend par SUV. Les critères peuvent être le poids à vide, le type de carburant ou encore la hauteur sous capot. L'idée derrière son postulat est d'appliquer le principe de pollueur-payeur. La postulante précise finalement que la définition existante des SUV ne concerne pas les voitures de 7 places, notamment utilisées par les familles nombreuses, ni les véhicules utilitaires.

Discussion générale

Une commissaire annonce qu'il n'est pas question d'une attaque contre les transports individuels motorisés. Elle déclare par ailleurs que le développement des SUV

Conseil communal de Lausanne

électriques ne résoudra pas le problème lié à la dangerosité et que cela va créer des problèmes de pollutions à cause du poids et des micros-plastiques. Elle estime que les pouvoirs publics doivent prendre toutes les mesures à disposition pour limiter, voire éliminer ce type de véhicules. Elle rappelle que le 24 août 2022, la Municipalité avait répondu à des résolutions adoptées par le Conseil communal en lien avec la question des SUV. La Municipalité y expliquait que le catalogue d'actions pour le plan climat prévoyait la création d'une tarification de stationnement notamment adaptée au poids. Selon elle, ce postulat permettra d'obtenir des explications plus précises sur l'évolution des réflexions de la Municipalité.

Un commissaire relève que le postulat parle de véhicules de plus de 1,6 tonne pour les voitures thermiques et plus de 2 tonnes pour les voitures électriques ou hybrides. Mais ce qui semble déranger est principalement la place que ces véhicules prennent en ville. Il demande donc si le seul critère du poids est légitime et si la taille ne devrait pas être pris en compte. Il se demande par ailleurs si les principes de proportionnalité et de discrimination par rapport au tarif de location du sol de l'espace public par la ville pourraient être discutés. Selon lui, si le tarif est très différent d'une commune à l'autre, il pourrait être considéré comme abusif. Par conséquent, il demande quelles sont les mesures permettant l'aménagement de cette tarification. En tant que cycliste, il fait également le parallèle avec ses difficultés à se parquer à cause des vélos cargos et demande comment adapter les places des deux roues. Une commissaire déplore l'amalgame entre des voitures réellement polluantes et menaçantes pour la sécurité de la population, et les vélos cargo qui permettent de diminuer l'utilisation des voitures.

Une commissaire demande quelle est la compétence dont dispose une commune et le Canton. Une autre commissaire déclare qu'il est écrit, à l'article 15 du règlement sur la circulation et le stationnement, que les taxes perçues pour le stationnement sont fixées de telle manière que les sommes encaissées équilibrent le coût d'aménagement, d'entretien et de contrôle de cases de stationnement, ainsi que de location, par la ville, des surfaces nécessaires à la création d'emplacements de parcage. Elle en déduit que le tarif doit couvrir les coûts que l'emplacement génère. De son point de vue, en réduisant drastiquement la mise à disposition de places de stationnement, et par conséquent le coût que ces places génèrent, Lausanne devrait réduire le coût du stationnement car il y a moins de contrôles et moins d'entretien. Elle se demande donc si, avec une tarification différente en fonction de la typologie du véhicule, on resterait dans les coûts ou si on ne tomberait pas dans une location abusive car le montant à payer serait supérieur à ce que la place coûte en réalité.

Le chef du service de la mobilité et de l'aménagement de l'espace public explique qu'en matière de compétences, tout ce qui relève de l'attribution de la catégorie du véhicule revient à la Confédération par son office fédéral des routes (OFROU). Il précise que la dénomination SUV n'existe pas légalement. Le SUV n'étant pas lié à une catégorie, un panneau de signalisation comportant une tarification spécifique aux SUV n'est dès lors pas légal. Il poursuit en expliquant que, pour la taille et le poids des véhicules, c'est aussi la Confédération qui édicte la loi et les ordonnances liées, soit la loi fédérale sur la circulation routière (LCR). En ce qui concerne le marquage au sol du stationnement, il précise que la commune applique les indications des normes professionnelles VSS chaque fois qu'un projet est développé. Il relève à ce titre que, la taille des véhicules homologués augmentant, la taille de l'espace de stationnement augmente également avec le temps.

Conseil communal de Lausanne

Le chef de service indique que la tarification du stationnement sur le domaine public est de compétence communale et que c'est la Municipalité qui détermine la tarification horaire. Il explique que cette tarification fait l'objet d'une publication, dans la FAO, d'un règlement sous la gouvernance du Canton et l'avis de la surveillance des prix. Il précise que si une tarification est faite en lien avec le poids, c'est de la compétence de la Municipalité de modifier ses règlements. Il relève néanmoins que, pour verbaliser des abus, le corps de police doit savoir, sur site, combien pèse le véhicule. Il estime que la seule entrée possible est la plaque d'immatriculation du véhicule et qu'il faudrait donc que la police ait accès à la base de données du SAN pour connaître le poids du véhicule et savoir si la bonne tarification est payée. Il est d'avis que, tout comme pour le tarif horaire, on peut imaginer un macaron avec un prix différent pour une catégorie spécifique de véhicule. Il ne pense cependant pas qu'une tarification supplémentaire diminue les contrôles de police sur site, bien au contraire. Il estime que la formulation de l'art. 15 du règlement communal sur la circulation et le stationnement est compatible avec une évolution tarifaire telle que proposée par la postulante. Il termine en informant la commission que la Municipalité a récemment répondu au postulat Rossi et à la pétition Croset et que cette réponse sera publiée prochainement.

Une commissaire déclare qu'en ce qui concerne le contrôle du respect d'une tarification sur les poids, les expériences d'autres villes seront intéressantes à observer. Elle estime par ailleurs que les agents de polices devraient savoir aisément quelle voiture fait quel poids.

Une commissaire annonce être dérangée par le fait que certaines personnes devront payer encore plus cher leur place et s'opposera à la prise en considération du postulat.

Un commissaire demande si l'étude pourrait porter sur d'autres critères de reconnaissance des SUV, notamment le volume. Une autre commissaire estime quant à elle que le seul critère du volume discriminerait les grandes voitures qui ne sont pas des SUV et qui sont donc moins massives. Elle est d'avis qu'il faudrait un croisement entre divers critères, sans laisser le poids de côté pour autant.

Une commissaire déplore que le postulat ne différencie pas les SUV électriques des SUV thermiques. Une autre commissaire lui répond que les besoins de place et l'encombrement urbain sont exactement les mêmes que la voiture soit électrique ou thermique. Elle rappelle que les deux éléments qui dérangent chez les SUV sont la taille et la dangerosité.

Une commissaire revient sur la réponse d'août 2022 où il avait été relevé qu'un des enjeux était de réfléchir à une tarification différenciée du stationnement sur le domaine public selon le type de véhicule, en laissant ouverte la porte à différents critères. Selon elle, la réflexion peut aller plus loin que le seul critère du poids et elle estime que le critère de l'espace mérite réflexion. Un autre commissaire annonce que le critère du poids le dérange également. S'il estime que tout véhicule thermique ne doit pas être remplacé par une variante électrique, il préfère voir des véhicules électriques lourds sur une route que des véhicules thermiques polluants.

Une commissaire rend la commission attentive que certaines personnes en situation de handicap utilisent des voitures très encombrantes et elle craint que ces personnes doivent remplir toute une paperasse pour entrer à Lausanne. Elle souligne également

Conseil communal de Lausanne

que les paysans ont des voitures encombrantes, tels que des 4x4 ou des pick-up, et que de plus en plus de femmes sont amenées à acheter des SUV.

Une commissaire estime que les Lausannois qui possèdent des SUV ne les utilisent pas pour se déplacer à Lausanne et se demande si une telle mesure ne baissera pas l'attractivité de la ville. Un commissaire abonde dans ce sens et précise que les gens vivant à l'extérieur de la ville font de gros achats à Lausanne car ils peuvent les transporter avec leur véhicule. Il est d'avis qu'il faudrait des mesures pour les gens qui traversent la ville et il se demande ce que feront les communes voisines.

Une commissaire rappelle que l'objectif est de trouver des critères qui distinguent les SUV des grandes voitures moins dangereuses que les SUV. Une fois que ces critères seront définis, c'est l'attractivité de ces véhicules qui diminuera. Une autre commissaire déclare que les gens achètent principalement des SUV pour la sécurité ou l'image. Pour elle, aucun argument pratique ne justifie l'usage des SUV.

Une commissaire estime que si l'argument est de taxer plus lourdement les SUV en raison de leur dangerosité pour les usagers de la route, il y a une incohérence à verser l'argent perçu au plan climat. Elle est d'avis que ces montants devraient plutôt être affectés à un fonds pour la prévention routière. Elle se réfère à un arrêt du tribunal cantonal du 8 mars 2019 dit que l'art. 15 garde la même teneur et demande pourquoi il n'a pas été modifié après coup. Le chef du service de la mobilité et de l'aménagement de l'espace public lui répond que la CDAP a statué que, sur la base de l'art 15, il n'est pas possible d'affecter les recettes du stationnement à d'autres fins que ceux énoncés dans le texte.

Une commissaire estime que le but de ces mesures est de décourager les personnes venant en ville en SUV. Elle note cependant que les mesures bénéfiques à la sécurité routière ont tendance à être également bénéfiques pour le climat. Elle plaide néanmoins pour une tarification différente selon la catégorie du véhicule thermique ou électrique.

Un commissaire craint qu'un réhaussant du tarif du stationnement public n'augmente l'attractivité des stationnements privés. Une commissaire lui répond que la capacité du stationnement privé est limitée et que le report le sera également.

Conclusion de la commission : Par 7 voix pour, 4 voix contre et 1 abstention, la commission recommande le renvoi du postulat à la Municipalité.

Lausanne, le 26 août 2024

Le rapporteur :
Mathias Paquier

