

# Conseil communal de Lausanne

<b>Initiative :</b>	Interpellation
<b>Titre :</b>	Lausanne entend-elle se profiler sur les rails d'une tarification intelligente de la mobilité ?
<b>Initiant-e(-s) :</b>	David Raedler et csts

Les enjeux et défis à venir en termes de mobilité ne sont plus à démontrer : la croissance démographique et des habitudes de mobilité toujours plus renforcées mettent une pression importante sur l'entier du réseau routier, ferroviaire et de transports publics. Ceci avec des effets extrêmement marqués sur l'environnement et la santé. Aujourd'hui, les transports représentent 39% de l'entier des émissions CO<sub>2</sub> en Suisse<sup>1</sup> – une proportion qui est appelée à augmenter ces prochaines années.

Les zones urbaines sont particulièrement à risque dans ce cadre. Bouchons routiers, surcharge des transports publics et autres externalités négatives (bruit, pollution, accidents) y sont en effet fréquemment déplorés par les habitantes et habitants. La pénurie de logements et la hausse des prix de l'immobilier viennent aggraver encore ces considérations, dans la mesure où les places de travail sont principalement créées dans les centres, tandis que la population est amenée à s'établir dans les agglomérations.

En 2014, les prestations de transport atteignaient en Suisse 127,6 milliards de voyageurs-kilomètres, dont 74 % est à imputer au trafic individuel motorisé (TIM). Les prestations de transport sur route et sur rail augmenteront de près d'un quart entre 2010 et 2030<sup>2</sup>, et il faut s'attendre à une augmentation de 25 % du transport de voyageurs et de 37 % du transport de marchandises d'ici à 2040<sup>3</sup>. Cette croissance concernera en particulier les zones urbaines densément peuplées et entraînera des problèmes de capacité, une hausse des coûts ainsi qu'une augmentation des conséquences négatives externes (bruit, pollution, accidents, mitage du territoire, pertes économiques)<sup>4</sup>. Ceci notamment en heures de pointe, lorsque le réseau est surutilisé.

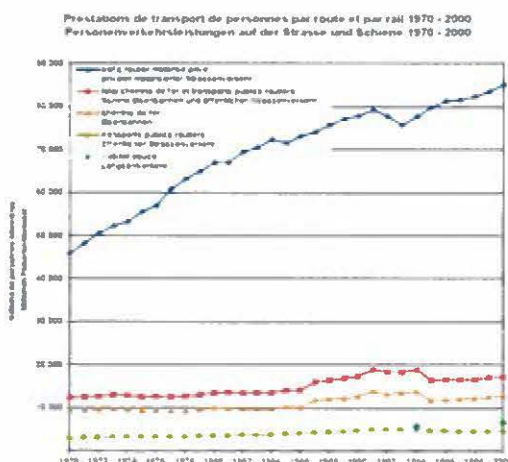


Figure 1 Groupe d'experts en données sur le transport (2006)

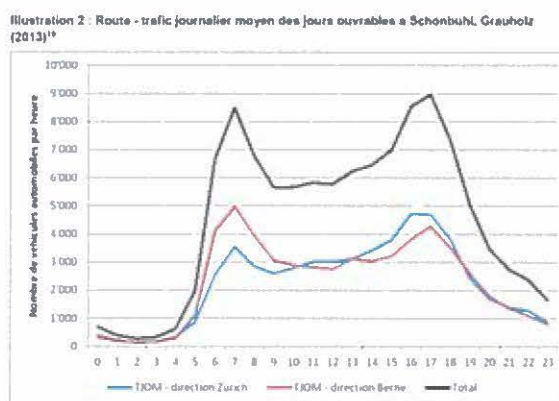


Figure 2 Rapport 2016

A la lumière de ces constats, le Conseil fédéral a lancé en 2012 un vaste plan d'étude sur la tarification de la mobilité, avec le double objectif d'identifier si (i) la demande en mobilité peut être influencée par

<sup>1</sup> Article RTS « Transport, énergie, déchets : le détail des émissions de CO<sub>2</sub> en Suisse ».

<sup>2</sup> Conseil fédéral, Rapport stratégique sur la tarification de la mobilité 2016 (le « Rapport 2016 »), p. 7 et 8.

<sup>3</sup> DETEC, Tarification de la mobilité, 13 décembre 2019 (le « Rapport TM 2019 »), p. 3.

<sup>4</sup> Rapport TM 2019, p. 3. Voir notamment p. 31-32 pour les effets sur l'économie, p. 32-33 pour le développement territorial et p. 34 pour les incidences sur l'environnement.

# Conseil communal de Lausanne

le prix et si (ii) la répartition actuelle des coûts de la mobilité entre les utilisateurs et le secteur public est juste et efficace. Ce plan a abouti à un premier rapport stratégique en juin 2016, dans lequel le Conseil fédéral a détaillé les voies qu'il entendait suivre à ce sujet<sup>5</sup>. En substance, cette stratégie prévoit notamment que, dans les régions touchées par des surcharges de trafic particulièrement importantes, deux tarifs kilométriques différents devraient être appliqués : un tarif majoré aux heures de pointe et un tarif minoré aux heures creuses.

Ce système a été appliqué théoriquement à la ville et l'agglomération de Zoug dans le cadre d'une analyse d'efficacité et liée à la protection des données<sup>6</sup>, afin d'homogénéiser la répartition du trafic et de réduire, voire d'empêcher la surcharge des systèmes de transport<sup>7</sup>. Il en ressort que, aux heures de pointe du matin et du soir, le volume de trafic a pu être réduit de 9 à 12 % pour le TIM et de 5 à 9 % dans les transports publics<sup>8</sup>.

Dans l'ensemble, les usagers ne devraient pas payer davantage avec ce système de tarification de la mobilité, mais différemment. Ainsi, les impôts et redevances perçus pour le TIM ainsi que les revenus générés par les recettes provenant de la vente de billets ou d'abonnements de transport public sont remplacés par une redevance liée aux prestations<sup>9</sup>. Avec ce système et en termes financiers, les ménages très peu flexibles pourraient avoir un surcoût d'au-maximum 1 % du revenu brut alors que ceux bénéficiant de grande souplesse au niveau des horaires pourraient réaliser des économies égales à 1,2 % du revenu brut<sup>10</sup>.



Figure 3 Rapport TM 2019, p. 3 et 8.

Ces tests et expériences ayant été appliqués de façon théorique, il est maintenant impératif que des projets-pilotes et expériences réelles soient menés. Ceci *a fortiori* dans la mesure où les engorgements sur les réseaux de transport sont un défi majeur pour les cantons et les communes<sup>11</sup>. Le Conseil fédéral a donc souligné que, si une région ou une commune souhaite essayer d'appliquer la tarification de la mobilité ou certaines de ses composantes dans le cadre de projets pilotes, la Confédération leur apportera son soutien<sup>12</sup>. Des modifications législatives sont en cours d'élaboration pour permettre, juridiquement, ces projets-pilotes en adoptant les bases légales nécessaires<sup>13</sup>.

Ces études pratiques devraient également permettre de garantir l'acceptabilité sociale du système qui serait mis en place, afin d'éviter que les parts de la population les plus défavorisées n'en ressortent pénalisées<sup>14</sup>. Dans la mesure où l'analyse menée n'a pas explicitement pris en compte la question du

<sup>5</sup> Rapport 2016.

<sup>6</sup> Pour les éléments en protection des données, cf. Rapport TM 2019, p. 42.

<sup>7</sup> OFROU, Tarification de la mobilité, Fiche d'information « Eléments-clés », décembre 2019 (« Eléments-clés 2019 »), ainsi que Rapport TM 2019, p. 9.

<sup>8</sup> Rapport TM 2019, p. 3.

<sup>9</sup> Eléments-clés 2019.

<sup>10</sup> Rapport TM 2019, p. 4 et 25 ss.

<sup>11</sup> Rapport TM 2019, p. 5.

<sup>12</sup> Rapport TM 2019, p. 6 et 51.

<sup>13</sup> Rapport TM 2019, p. 51.

<sup>14</sup> Rapport TM 2019, p. 47 et 48.

# Conseil communal de Lausanne

---

transfert modal<sup>15</sup>, et de l'utilité de la tarification de la mobilité dans ce cadre, il est central que les projets-pilotes menés portent aussi sur ce sujet. Ceci d'autant plus que l'un des trois objectifs du projet de tarification de la mobilité consiste à réduire l'impact environnemental du trafic<sup>16</sup>.

La tarification de la mobilité doit notamment viser à augmenter l'attractivité, par le prix, des transports publics par rapport aux TIM. Elle doit aussi impérativement permettre de lisser les pics de mobilité avant de construire ou d'agrandir des infrastructures de transport. Ce faisant, tant les montants des investissements que les impacts de nouvelles infrastructures sur l'environnement, la nature et le paysage (morcellement, pertes d'habitat pour la faune, pertes en termes de surfaces agricoles, etc.) peuvent être diminués, voire exclus. Dans l'ensemble, il est impératif de repenser la mobilité afin d'en éviter la croissance sans limite.

Lors de l'élaboration du projet de rapport stratégique, six cantons avaient fait part de leur intérêt pour la réalisation d'un projet pilote dans leur région (GE, TI, ZG, SG, BE et NE)<sup>17</sup>. Ni le canton de Vaud, ni la commune de Lausanne, ne s'y était alors annoncé. Pourtant, la commune de Lausanne et son agglomération sont particulièrement affectés par la question de la tarification de la mobilité – ceci d'autant plus considérant les projets liés au M2 et au nouveau M3 actuellement à l'enquête. Il est donc impératif que la commune de Lausanne soit dans les premiers projets-pilotes, afin d'assurer la meilleure mise en œuvre de la tarification de la mobilité, dans l'intérêt de toutes et tous.

\* \* \*

## Questions :

1. La Municipalité a-t-elle connaissance des différents rapports liés au *mobility pricing*, y compris le rapport stratégique ainsi que les derniers rapports du mois de décembre 2019 ?
2. Comment la Municipalité se positionne-t-elle par rapport à ces différents rapports et leurs conclusions ?
3. La Municipalité a-t-elle fait part au Conseil fédéral de son intérêt pour la participation aux projets pilotes liés à la tarification de la mobilité ?
  - a. *Si non* :
    - i. Pourquoi ?
    - ii. la Municipalité entend-elle faire part de son intérêt prochainement ?
  - b. *Si oui* : quand et pour quel(s) type(s) de projets ?
4. La Municipalité a-t-elle identifié les avantages et inconvénients liés au *mobility pricing* appliqués à la Commune de Lausanne ?
  - a. *Si non* :
    - i. Pourquoi ?
    - ii. La Municipalité entend-elle le faire prochainement ?
  - b. *Si oui* :
    - i. Quelles mesures ont été examinées ?
    - ii. Quelles en ont été les conclusions ?
5. Plus généralement, quel rôle la Municipalité souhaite-t-elle que la Commune de Lausanne joue dans le cadre de la tarification de la mobilité ?

---

<sup>15</sup> Rapport TM 2019, p. 44.

<sup>16</sup> Rapport TM 2019, p. 49.

<sup>17</sup> Rapport relatif à l'évaluation de la possibilité de réaliser des projets pilotes, juin 2017, p. 3.

# Conseil communal de Lausanne

---

6. Plus généralement, quelles mesures la Municipalité souhaiterait-elle mettre en œuvre dans la Commune de Lausanne en lien avec le *mobility pricing*, indépendamment de ce qu'autorise le cadre légal fédéral ?
  7. Des échanges ou discussions existent-ils à ce sujet avec le Canton et/ou à l'échelle de l'agglomération ?
- 

Lausanne, le 14.07.2020



David Raedler



Daniel Dubas

Sara Gnoni



Xavier Company