

Conseil communal de Lausanne

de la commission permanente des pétitions du 29 octobre 2020,

chargée de l'examen de la pétition au Conseil communal de CROSET Sylvain et crts –
« *Pour une mobilité à taille humaine à Lausanne. Contre le trafic des véhicules individuels surdimensionnés* ».

Présidence :	Mme Sara SOTO
Membres présents :	M. Georges-André CLERC M. Gianfranco GAZZOLA Mme Christine GOUMAZ Mme Anita MESSERE Mme Paola RICHARD DE PAOLIS Mme Graziella SCHALLER M. Marlène VOUTAT M. Xavier DE HALLER Mme Françoise PIRON M. Quentin BEAUSIRE
Membres excusés :	Mme Anne BERGUERAND
Membres absents :	--
Représentant-e-s de la Municipalité :	Mme Florence GERMOND, directrice de Finances et Mobilité; M. Alain GONIN, chef de division mobilité, service route et mobilité.
Pétitionnaires :	M. Sylvain CROSET
Notes de séances	M Frédéric TETAZ, secrétaire général du Conseil communal

Lieu : salle des Commissions de l'Hôtel de Ville

Date : Le 29 octobre 2020

Début et fin de la séance : 16 h 35 – 18 h 30

Préambule :

La Présidente de la Commission des pétitions accueille les personnes présentes, expose le déroulement de la séance au représentant des pétitionnaires et lui présente les personnes présentes.

Audition du représentant des pétitionnaires en présence des représentants de la Municipalité :

Selon les précisions apportées par le représentant des pétitionnaires en début de séance, il faut comprendre le terme « véhicules surdimensionnés » par : « *tous les véhicules à traction intégrale dont le poids à vide excède 1500 kg, et quel que soit leur type de motorisation* ». Le représentant des pétitionnaires expose également les différences entre les termes « 4x4 », « tout-terrain », « SUV », « Crossover » et « SUT ».

Conseil communal de Lausanne

Pour le représentant des pétitionnaires, tous ces types de véhicules sont concernés par sa pétition car inadaptés à une utilisation en ville pour des particuliers. Du moment qu'ils ont une traction intégrale (permanente ou non) et qu'ils ont un poids supérieur à 1'500 kg, le représentant des pétitionnaires estime qu'ils entrent dans la définition de « véhicule surdimensionnés ».

Après avoir rappelé que sa pétition compte 1340 signatures, le représentant des pétitionnaires résume la demande des pétitionnaires et les motifs qui la fonde.

Selon lui, la demande des pétitionnaires repose sur :

- Un intérêt de santé publique, au vu des dangers que représentent les « véhicules surdimensionnés » ;
- La lutte contre le gaspillage d'énergie et de ressources.

Le représentant des pétitionnaires précise que ces derniers souhaitent que les autorités communales :

- Interpellent les autorités cantonales et fédérales sur la possibilité d'interdire la circulation sur le territoire urbain de la Ville de Lausanne aux véhicules surdimensionnés, selon la définition précitée.
- Promeuvent l'usage de véhicules thermiques économes et légers (de faible cylindrée) et non conventionnels (électriques) légers, notamment en leur réservant l'intégralité des places de stationnement du domaine public.
- Prennent des mesures concrètes et rapides pour dissuader l'usage des véhicules surdimensionnés à Lausanne.

Après cette introduction, le représentant des pétitionnaires fait l'exposé détaillé de l'objet de sa pétition.

S'agissant du **contexte général**, le représentant des pétitionnaires rappelle quelques chiffres et faits, sources à l'appui :

- Entre 2000 et 2017 le nombre de véhicules à traction intégrale a triplé en Suisse ;
- La part des « SUV » dans les ventes de véhicules en 2019 s'élevait à 40-45%.
- La stratégie énergétique 2050 vise à réduire consommation d'énergie dans tous les domaines.
- Les transports routiers représentent près de 40% de l'énergie finale consommée en Suisse.
- Les prévisions font état d'une augmentation de 18% des déplacements motorisés d'ici à 2040 par rapport à 2010.
- Les gains d'efficacité, sur lesquels table la Confédération, ont été en grande partie annulés par l'augmentation de la taille et du poids des véhicules, ainsi que par la consommation des technologies embarquées.
- Le poids et la taille, mais aussi l'aérodynamisme, sont des facteurs déterminants de la consommation d'énergie d'un véhicule.
- La plupart des déplacements pourrait théoriquement se réaliser dans des conditions identiques, avec des véhicules moins énergivores et donc à frais kilométriques réduits pour l'utilisateur et la collectivité.
- Les villes sont des acteurs-clés de la transition énergétique d'un pays car le potentiel d'économie d'énergie dans le domaine des transports y est plus grand que dans les campagnes

Conseil communal de Lausanne

du fait que les villes et leurs agglomérations subissent fortement les impacts et les coûts du trafic routier.

- Les villes devraient inciter leurs résidents à opter pour d'autres modes de déplacement que l'automobile, et si nécessaire, à choisir des véhicules compacts, légers et économes en énergie.

Le représentant des pétitionnaires présente ensuite le problème de **l'emprise au sol** causé par le stationnement. A ce sujet, il expose qu'un véhicule est en stationnement 95% du temps, et qu'une seule voiture implique entre 4 et 8 places de stationnement (domicile, travail, commerces, etc). Selon le représentant des pétitionnaires cela représente un coût total d'environ 101'000 à 151'000 CHF par place de stationnement en surface.

Selon le représentant des pétitionnaires, un allongement et un élargissement d'environ cinq centimètres des places de stationnement serait proposé, alors que celles-ci représentent déjà des surfaces considérables, qui ne peuvent dès lors être affectées à d'autres usages (espaces verts ou déminéralisés, voies de mobilité douce et piétonne, etc).

Toujours selon le représentant des pétitionnaires, la rareté du sol en milieu urbain et la nécessité de désimperméabiliser les villes devraient nous inciter à diminuer drastiquement les surfaces de stationnement.

Le représentant des pétitionnaires poursuit son exposé en mentionnant la **qualité de l'air**, qui serait fortement impactée par les véhicules surdimensionnés qui consomment selon lui en moyenne 20% de carburant de plus que les autres voitures de tourisme. Faisant référence à l'actualité sanitaire, il évoque également des recherches scientifiques qui tendraient à démontrer un lien entre la pollution de l'air et la mortalité dues à la COVID-19.

S'agissant des aspects relatifs à la **sécurité**, le représentant des pétitionnaires explique que des études ont démontré que les véhicules surdimensionnés constituent un danger accru pour les autres usagers, mais aussi pour les occupants eux-mêmes et qu'ils ne sauraient dès lors être présentés comme des « voitures familiales ». Il mentionne à ce titre des problèmes de capots plus hauts, d'angles morts et de centre de gravité plus élevés, une sous-estimation de la vitesse due à la hauteur de la position de conduite et un sentiment de sécurité, comme causes de ce danger accru.

Selon le représentant des pétitionnaires, plusieurs villes européennes, telles que Berlin, Paris ou Bruxelles, songent déjà à prendre certaines mesures afin de chasser les gros véhicules de leurs territoires. Il estime qu'un tant que ville pionnière en matière de transports publics urbains, qu'en sa qualité de « capitale cantonale » et qu'au vu du « Plan Climat » du Canton de Vaud (lequel fixe des objectifs dans le domaine de la mobilité), la ville de Lausanne devrait faire partie des villes progressistes sur ce thème.

Il propose donc que la Ville de Lausanne mène un projet-pilote sur une mobilité individuelle plus raisonnable.

En constatant que l'interdiction de la circulation à un type de véhicules sur un certain territoire pose des problèmes juridiques et ne relève pas des compétences communales, le représentant des pétitionnaires suggère que la ville agisse sur le stationnement, en faisant dépendre ses tarifs du poids et de la taille des véhicules. Il considère que cela constituerait en outre une application correcte du

Conseil communal de Lausanne

principe du pollueur-payeur dans ce domaine. Il relève également, toujours à ce sujet, que l'impacte ne serait pas négligeable puisque 21% des places de stationnement sont en mains publiques.

Le représentant des pétitionnaires évoque, dans un souci de cohérence avec les mesures qu'il propose, mais aussi avec le « Plan Climat » du canton, qu'il serait selon lui également pertinent de réfléchir à bannir la publicité pour les véhicules surdimensionnés – et polluants en général – sur l'espace public.

Le représentant des pétitionnaires conclut son exposé en demandant à la Municipalité de mener une vraie réflexion sur la problématique des véhicules surdimensionnés et de prendre des mesures concrètes là où elle en a les compétences. Il invite également la Municipalité à interpeler le Canton et la Confédération sur la possibilité de devenir une « ville-pilote » pour la création de zones interdites à certains véhicules particuliers.

La municipale en charge de la Direction Finances et Mobilité expose que les constats et les enjeux exposés par le représentant des pétitionnaires sont partagés par la Municipalité. Elle précise toutefois que la Municipalité est limitée par ses compétences s'agissant en particulier de la différenciation des véhicules.

Elle mentionne, à titre d'exemple, que la ville n'a pas la compétence d'interdire les véhicules diesel ou d'introduire un « péage-urbain ».

En ce qui concerne l'augmentation de la surface des places de stationnement évoquée par le représentant des pétitionnaires, la municipale en charge de la Direction Finances et Mobilité rappelle que, pour tout projet de modification de places de stationnement, la Ville est obligée de respecter les normes VSS et que l'Etat ne validerait pas des mises à l'enquête publique qui ne respecteraient pas ces normes. En ce qui concerne l'interdiction de la publicité portant sur certains véhicules sur l'espace public, la municipale expose qu'une telle interdiction n'apparaît pas possible, faute de base légale.

Questions aux pétitionnaires :

Un commissaire attentif relève que les trois points soumis aux pétitionnaires qui ont signé le texte de la pétition ne sont pas les mêmes que ceux qui ont été exposés ce jour à la commission. Il demande des précisions à ce sujet, notamment de savoir si le représentant des pétitionnaires souhaite y ajouter les éléments qu'il a présentés oralement. Il demande également des précisions sur les types d'appellation SUV, SUT, Cross Over et demande si les critères proposés par le représentant des pétitionnaires s'agissant du terme « véhicules surdimensionnés » (type de traction et dépassement du poids) sont cumulatifs.

Le représentant des pétitionnaires répond que les trois points inclus dans la pétition soumise à signatures englobent selon lui les aspects présentés oralement à la commission. Il ne voit pas de contradiction entre le texte de la pétition et sa présentation orale, qui ne fait, selon lui, qu'apporter des précisions.

S'agissant des types de véhicules, il précise que le « SUV » (« Sport Utility Vehicle ») est un mélange entre un 4x4 et un monospace, qu'un « Crossover » est un croisement entre un 4x4 et une berline et qu'un « SUT » (« Sport Utility Truck ») est plus connu sous le nom de Pick-Up. Pour le

Conseil communal de Lausanne

surplus, le représentant des pétitionnaires confirme que les critères qu'il propose pour parler de « véhicules surdimensionnés » sont cumulatifs.

Un autre commissaire demande combien de véhicules à Lausanne ont un poids supérieur à 1'500 kg et comment le pétitionnaire explique l'augmentation du nombre total de véhicules en Suisse. Enfin, il s'interroge, un brin taquin, sur le fait de savoir si le représentant des pétitionnaires connaît le mot « liberté ».

Le représentant des pétitionnaires ne connaît pas le nombre de véhicules à Lausanne pesant plus de 1'500 kg. Au sujet de l'augmentation du nombre total de véhicules dans notre pays, il estime que cette augmentation est due au marketing. S'agissant du terme « liberté », il considère que celui-ci rime avec les mots « altruisme » et « responsabilité ».

Un commissaire se demande pourquoi le représentant des pétitionnaires propose de limiter ses propositions à des véhicules répondant à des critères de mode de tractions et de poids, alors que les véhicules « sportifs » très puissants sont également sources des problèmes relevés dans l'exposé oral du représentant des pétitionnaires.

Ce dernier répond que sa pétition vise particulièrement les véhicules à traction intégrale, du fait que ceux-ci ne présentent selon lui aucune utilité en milieu urbain.

Une commissaire demande au représentant des pétitionnaires de se positionner par rapports aux véhicules qui entreraient dans les critères proposés par la pétition, mais qui seraient porteurs d'un macaron handicap.

Le représentant des pétitionnaires répond être favorable à l'instauration d'exceptions pour les personnes à mobilité réduite ou les professionnels qui ont besoin de ces types de véhicules.

Une autre commissaire regrette que le point de la pétition concernant la promotion des bornes électriques n'ait pas été développé dans l'argumentaire du représentant des pétitionnaires.

Audition de la municipale sans la présence des pétitionnaires :

Une commissaire demande s'il est possible de déterminer le nombre de lausannois qui possèdent un véhicule répondant aux critères visés par la pétition. Elle a l'impression que ce sont plutôt des non-résidents qui ont ces types de véhicules. Elle pense que si l'augmentation des tarifs de stationnement suggérée par le représentant des pétitionnaires passe par l'augmentation du prix des macarons, la cible visée ne serait pas atteinte.

M. Alain GONIN n'a pas les chiffres à disposition mais peut les obtenir auprès du Canton. Il explique également que, juridiquement, il est délicat de distinguer les véhicules sur des critères de poids. Il rappelle que le taux de motorisation des lausannois diminue.

Un autre commissaire explique que, dans certaines villes, comme Madrid, le prix du stationnement est fixé en fonction des émissions de CO2 des véhicules. Il précise qu'en Espagne, les plaques d'immatriculation sont liées à un véhicule et que dès lors, il est possible de scanner les plaques d'immatriculation avec un appareil et d'établir ainsi le tarif applicable au véhicule concerné. Dans la mesure où, en Suisse, les plaques d'immatriculation ne sont pas liées au véhicule mais au détenteur, il se demande si un système semblable est possible techniquement.

La municipale en charge de la Direction Finances et Mobilité répond que ce n'est pas possible avec le système actuel.

Conseil communal de Lausanne

Délibérations de la Commission des pétitions :

Une commissaire dit que les membres de la Commission ont déjà une position ferme sur le sujet du stationnement et estime que les arguments qui pourraient être échangés dans les délibérations, parce qu'ils sont habituels et déjà connus, ne conduiraient pas à un changement de position. C'est pourquoi elle propose de passer directement au vote.

Une commissaire propose dès lors de renvoyer cette pétition à la Municipalité pour « étude et rapport-préavis ».

Un autre commissaire pense qu'il n'est pas possible de faire l'économie d'un débat.

Une commissaire expose avoir besoin de chiffres pour prendre une décision, puisqu'elle ne sait pas quelle proportion de lausannois serait concernée par cette pétition.

Une autre commissaire répond que la part des véhicules visés par la pétition doit être de 5,5% en Suisse. Cela donne une idée du nombre de lausannois concernés.

Consultant le site internet du Service des automobiles du canton, un commissaire remarque qu'il y aurait 63'000 voitures de tourisme immatriculées dans le district de Lausanne, 14 voitures de tourisme lourdes, 673 véhicules utilitaires légers et 31 véhicules utilitaires lourds.

Une commissaire estime que le problème est que, s'il n'y a pas suffisamment de places de stationnement adaptées aux « véhicules XXL » en ville, les utilisateurs de ce genre de véhicules vont « tourner » à la recherche d'une place de stationnement et polluer. Elle précise qu'il ne faudrait pas que les mesures prises touchent les familles nombreuses, les professionnels ou les personnes âgées, pour lesquelles un véhicule surélevé peut s'avérer nécessaire.

Une commissaire regrette à nouveau que le représentant des pétitionnaires n'a pas présenté tous les points de sa pétition.

Un commissaire estime que la pétition est très complète et très bien argumentée. Il considère qu'elle va plus loin dans le détail de l'argumentation que les pétitions habituellement traitées et constitue presque un manifeste. Ainsi, il estime que le débat doit prendre ces arguments en considération et aller plus loin que la seule perspective du renvoi à la Municipalité. Il considère qu'un débat de fond doit être fait.

Le même commissaire relève que, selon lui, le double critère « poids et type de traction » proposé par la pétition concernerait un nombre trop important de véhicules. Au sujet de la question de la sécurité de tels véhicules, il expose que les normes actuelles exigent des renforts de l'habitacle et la traction intégrale, ce qui a conduit à alourdir les véhicules.

Il cite à titre d'exemple le modèle Golf de Volkswagen, à savoir l'exemple type de la voiture citadine compacte, qui pèse 1521 kg à vide dans sa dernière version et dépasse donc déjà le seuil visé par la pétition.

Il relève également qu'il peut paraître paradoxal qu'un véhicule électrique est plus lourd qu'un véhicule à moteur thermique. Fin connaisseur, il relève que le poids à vide d'un « Renault Zoé », véhicule électrique, est de 1468 kg. Dès lors, il considère que le fait d'établir des critères fondés sur le poids du véhicule pourrait avoir une conséquence contraire à celle souhaitée. Une autre commissaire souhaite avoir des informations plus détaillées et une confirmation de la réalité de ce risque.

Conseil communal de Lausanne

Pour conclure, le même commissaire propose un renvoi pour « étude et communication » car, selon lui, les compétences communales ne permettent pas d'implémenter ce que demande les pétitionnaires, qui devraient plutôt déposer leurs propositions devant le Parlement.

Un autre commissaire estime que la pétition est discriminatoire et préfère que la Municipalité continue sa politique actuelle pour diminuer les véhicules au centre-ville. Il propose de renvoyer la pétition pour « étude et communication ».

Un commissaire dit quant à lui être sensible à l'argument de la discrimination évoqué par le commissaire précédent, mais considère que le fait de renvoyer cette pétition pour « étude et communication » ferait peu de cas du très important travail de recherche et de présentation fait par le représentant des pétitionnaires. Il considère que les points 2 et 3 de la pétition, à savoir les propositions tendant à réserver les places de stationnement du domaine public aux véhicules économes et légers et les infrastructures pour la mobilité électrique et la mobilité douce, touchent des compétences communales.

Un autre commissaire pense au contraire que la ville n'a pas de compétence en la matière et considère dès lors que le fait de renvoyer la pétition pour « étude et rapport-préavis » causerait des dépenses inutiles pour la ville. Il propose donc un renvoi pour « étude et communication ».

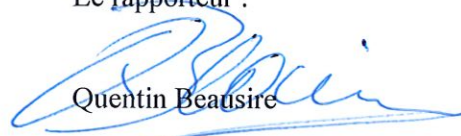
Un autre commissaire estime que le renvoi pour « étude et rapport-préavis » permettra à la Municipalité de proposer des mesures et au Conseil communal de se prononcer sur ces propositions. Il considère également que cela permettra aux commissaires ayant besoin de plus d'informations sur le nombre de lausannois potentiellement concernés par les mesures proposées, de se déterminer en toute connaissance de cause.

Conclusions de la commission :

Par 3 voix pour « étude et communication », 6 voix pour « étude et rapport-préavis », et 1 abstention, les membres de la commission des pétitions décident en application de l'art.73 lit. a) RCCL de renvoyer la pétition à la Municipalité pour « étude et rapport-préavis ».

Lausanne, le 26 janvier 2021

Le rapporteur :


Quentin Beausire