

Conseil communal de Lausanne

Rapport de la commission N° 13 chargée de l'examen du postulat de M. Vincent Rossi:

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

Présidente :	Mme Aude	BILLARD	Parti Socialiste
Membres :	M. Louis	DANA	Parti-Socialiste
	Mme Axelle	COPPE	Parti Socialiste
	M. Gianfranco	GAZZOLA	Parti Socialiste
	M. Jacques	PERNET	Libéral-Radical
	M. Xavier	DE HALLER	Libéral-Radical
	M. Vincent	ROSSI	Les Verts
	Mme Anne	BERGUERAND	Les Verts
	M. Alain	HUBLER	Ensemble à Gauche
	M. Nicola	DI GIULIO	Libéral-conservateur
	M. Jean-Blaise	KALALA	Le Centre (absent)
	Mme Anita	MESSERE	UDC
Représentants de l'administration :			
	M. Patrick	ETOURNAUD	Chef du Service des routes et de la mobilité
	M. Alain	GONIN	Chef de la division mobilité du Service des routes et de la mobilité
	M. Ludovic	SAULET	Administration routes et mobilité
Notes de séances		Ludovic Saulet, administration routes et mobilité.	

Lieu : Salle 2-3 Chauderon niveau R

Début et fin de la séance : Mercredi 15 décembre 2020 à 16h-16h30

Après les introductions d'usage, la séance est ouverte et le postulant est invité à présenter son postulat. Le postulant explique que le but de ce postulat est de trouver des solutions sous compétence communale afin de réduire la présence des gros véhicules types SUV ou 4X4 au centre de Lausanne. Il admet qu'aucune définition stricte n'existe en ce qui concerne le gabarit desdits véhicules mais affine son propos par la simple opposition de grand et petit. Par ailleurs, il ajoute qu'outre réduire la présence de la catégorie susmentionnée, ce postulat envisage également de simplement réduire l'emprise des véhicules motorisés. Il souligne le fait que son postulat ne donne pas de dénomination officielle et propose à la Municipalité d'en faire la détermination. Il se laisse à penser que la présence d'esprit collective reconnaît les véhicules visés et en cite plusieurs ; Hummer,

Conseil communal de Lausanne

Range Rover, Porsche Cayenne et autres mastodontes qui n'ont pas de réelle utilité en milieu urbain dans le cadre d'un usage privé.

Une discussion s'ensuit qui porta sur deux thèmes principaux : l'occupation croissante de l'espace public par les véhicules, comment appliquer une taxe de stationnement en fonction du gabarit. Le reste de ce rapport est structuré selon ces deux thèmes.

Occupation de l'espace public par les véhicules

- Les cases de stationnement se sont élargies aux cours des années pour s'adapter aux nouveaux gabarits et ainsi respecter les normes professionnelles de la route et règles en vigueur. On notera toutefois que la requalification de l'espace pour élargir les cases de stationnement se fait, dans une large mesure, à usage constant, compte tenu que la longueur des cases est principalement en cause et non la largeur. Ainsi, l'offre de stationnement s'est réduite par rapport à la situation antérieure en appliquant les dernière normes en vigueur.
- Malgré les efforts de la ville pour adapter l'offre, les gabarits des véhicules changent rapidement et on ne peut changer continuellement l'ensemble des cases de stationnement de la ville. Ainsi, certaines cases de stationnement restent étroites et il arrive que certains véhicules dépassent des places, empiétant soit sur la chaussée soit les trottoirs. Ces derniers sont amendables, et ils se devraient donc de choisir des places adaptées à la taille de leur voiture.
- Les cases de stationnement étant suffisamment larges, certains commissaires remarquent qu'il devient possible d'y placer plusieurs petits véhicules, p.ex. deux Smart, ou un vélo et un véhicule de tourisme. Il est rappelé que les vélos ne peuvent se parquer sur des places réservées aux automobiles. Quant à la question de placer deux véhicules sur la même place, cela est possible, mais il semblerait que si deux véhicules venaient à se parquer, tous deux devraient payer un ticket.

Appliquer une taxe de stationnement en fonction du gabarit

- La question est posée de savoir s'il est techniquement possible de faire en sorte que les horodateurs émettent des tickets différents en fonction des véhicules. Il est répondu que les nouvelles générations d'horodateurs devraient pouvoir gérer des différences entre types de véhicules, cependant, il y aurait probablement des complications d'usages, tout d'abord au niveau de la signalisation. Une place de stationnement ce n'est pas seulement un marquage au sol ; la loi sur la circulation routière et l'ordonnance de la signalisation routière imposent une signalisation liée aux places qui permet notamment d'y afficher le tarif. Lorsque l'automobiliste se parque, il/elle doit connaître le prix que cela va lui coûter et ceci nécessite, d'une part, qu'il/elle connaisse la catégorie de son véhicule et, d'autre part, que les agents en charge du stationnement soient également au courant de toutes les différentes catégories. Par ailleurs, la procédure pour appliquer une tarification sur le domaine public se compose d'une adoption de la Municipalité puis d'une ratification du Conseil d'État et finalement le Canton doit les publier sous 30 jours pour que lesdits tarifs soient applicables. Il résume donc en affirmant que techniquement tout est possible mais que la solution

Conseil communal de Lausanne

technique doit répondre également à une base légale. Les tarifs du stationnement répondent à différents critères et ont un statut de taxe causale pour usage accru du domaine public. Par conséquent, un tel souhait serait complexe à mettre en place afin qu'il soit légal.

- Poursuivant dans la logique d'une modification du cadre légal, il apparaît de la discussion qu'il faudrait tout d'abord créer des sous-catégories parmi les véhicules de tourisme. En effet, à l'heure actuelle, les véhicules de tourisme englobent tous les véhicules jusqu'à 3.5 tonnes. A noter que la catégorie SUV n'existe pas dans les normes fédérales. Ces derniers sont compris dans les véhicules de tourisme, catégorie M1, jusqu'à 3.5 tonnes. Pour classer les véhicules polluants, en sus du poids, il faudrait inclure les dimensions (longueur, largeur, hauteur) ou encore la consommation de carburant. Si la surface du véhicule au sol est plus grande, l'espace public utilisé est plus grand. En ce qui concerne la consommation de carburant, l'impact sur l'oxygène, qui comme le domaine public est un bien commun, n'est pas négligeable. Un commissaire argumente que ces deux facteurs ayant une influence sur des biens communs, en tenir compte pourrait influencer la notion de taxe causale pour la catégorie de véhicule concernée.
- Cependant, le gabarit des véhicules SUV et conventionnels, varient de manière importante, comme on peut le voir dans le tableau comparatif présenté par un commissaire en séance¹. Un véhicule large n'est pas forcément lourd et inversement. Ainsi, apporter des règles facilement applicables risque de ne pas être chose aisée.

Durant le débat, un commissaire attiré l'attention des commissaires sur le fait que le postulat rejoint, en partie du moins, la pétition de M. Croset². Il semblerait, néanmoins, qu'à contrario de ladite pétition, le postulat soit uniquement de compétence communale. En tous les cas, si le postulat et la pétition se devait d'être renvoyé par le Conseil à la municipalité, la commission est d'avis qu'ils devraient faire l'objet d'un seul rapport-préavis.

La parole n'étant plus demandée, le renvoi du postulat à la municipalité est mis aux voix.

Le résultat du vote est le suivant :

Oui : **8 voix**
Non : **2 voix**
Abstention : **1 voix**

La commission est donc favorable au renvoi du postulat à la municipalité.

La séance est levée à 16h30.

Lausanne, le 20 Mars 2021

Le rapporteur/la rapportrice :
Aude Billard

¹ Joint en annexe

² Pétition de Croset Sylvain et crts – « Pour une mobilité à taille humaine à Lausanne. Contre le trafic des véhicules individuels surdimensionnés » déposée le 10.12.2021

Conseil communal de Lausanne

Précisions en préambule à la lecture de ce document :

- Cette liste a été établie en consultant de manière aléatoire sur internet, les données techniques de divers véhicules, ceci afin d'avoir une idée plus précise des dimensions et poids de certains types de véhicules.
- Ces données sont présentées à titre indicatif, les poids et dimensions pouvant être légèrement différents en fonction des équipements et options choisies par l'acheteur.

comparaison de quelques chiffres
(certains peuvent varier en fonction des années, des équipements et des puissances de moteur)

marque	modèle	SUV	limou- sine	multi- space	poids à vide	longueur	largeur	hauteur
--------	--------	-----	----------------	-----------------	-----------------	----------	---------	---------

Tesla	Y	X			2003	4,75	1,98	1,62
	3		X		1645	4,69	1,93	1,44
	s		X		2215	4,97	1,96	1,44

BMW	X1	X			1475	4,45	1,82	1,58
	X3	X			1810	4,65	1,88	1,67
	<i>jeep 3</i> X3		X		1635	4,71	1,83	1,44

PEUGEOT	3008	X			1250	4,45	1,84	1,61
	308		X		1075	4,25	1,86	1,48

CITROËN	C4 Picasso			X	1280	4,47	1,83	1,68
	C4		x		1209	4,36	1,80	1,53

peut
varier
selon les
équipe-
ments

sans les
rétro-
viseurs

Porche Cayenne 1985 kg

4.91 1.983 1.69

Dagster Jitney 1090 kg

3.65 1.65 1.72