

Conseil communal de Lausanne

Rapport de la commission N° 81

chargée d'examiner le postulat de

Françoise Piron : « Pour le développement de plateformes MaaS coordonnées, inclusives et innovantes à Lausanne ».

Membres de la commission :

Rapporteur	M.	Sébastien	KESSLER	PS
Membres	Mme	Esperanza	PASCUAS	PS (remplace Mme A.Billard)
	M.	Vincent	BRAYER	PS
	M.	Louis	DANA	PS
	M.	Henri	KLUNGE	Libéral-Radical
	Mme	Françoise	PIRON	Libéral-Radical
	M.	Benjamin	RUDAZ	Les Verts
	Mme	Sima	DAKKUS	Les Verts
	M.	Valentin	CHRISTE	UDC
Excusés	M.	Vincent	VOUILLAMOZ	Vert'libéraux
	Mme	Laura	MANZONI	Ensemble à Gauche

Membres de l'administration :

M.	Patrick	ETOURNAUD	Service des routes et de la mobilité, Chef de Service
Mme	Núria	MEDIR	Service des routes et de la mobilité, Cheffe division Mobilité
M.	Ludovic	SAULET	Service des routes et de la mobilité, Administration

Le Président ouvre la séance mercredi 27 octobre 2021 à 16h00, invite les membres de l'administration à se présenter (M. Etournaud représente la directrice des Finances et la mobilité), remercie M. Saulet d'avance pour la prise de notes et invite **Mme Piron** à présenter son postulat.

La postulante précise avoir déposé le présent postulat après avoir pris connaissance du point 67 du Plan climat de la Ville de Lausanne de janvier dont le but est d'encourager le développement de plateformes MaaS (Mobility as a Service). Elle explique que lorsqu'on analyse un trajet, on se rend compte qu'il est possible d'utiliser plusieurs types de mobilité, nous ne sommes pas liés à un seul et unique mode de transport. Cependant, il est nécessaire pour presque chaque service d'avoir un abonnement distinct. De fait, les plateformes MaaS permettent justement d'unifier les besoins comme les paiements. Un autre aspect important du postulat est l'inclusion : la postulante souhaite que, de leur conception à leur exploitation, ces plateformes soient accessibles par toutes et tous et indépendamment de l'âge. Leur utilisation ne doit pas représenter un frein. Enfin, elle invite la Municipalité à porter un regard sur ce qui se fait ou pourrait se faire avec d'autres villes tout en étant consciente que certains aspects dépendent du Canton. La finalité serait, basée sur une analyse des bonnes pratiques, de proposer et accompagner un projet fédérateur de qualité, unissant les prestataires et rendant l'accès aux services plus confortable.

La discussion générale est ouverte.

Un commissaire comprend le fond mais souhaite réagir sur la forme que prendrait cette proposition. Son sentiment est que le postulat tend à créer un monopole ou plus précisément une porte unique aux services concernés et suggère que cette absence de concurrence empêcherait l'innovation et les tarifs d'être soumis à la concurrence et par conséquent seraient, les deux, privés d'une forme de progrès. De plus, il doute que l'implication de la Municipalité soit judicieuse ; une entité publique ou parapublique semble mieux adaptée. Ces notions de monopole et de libéralisation sont à préciser dans le cadre du postulat.

Un commissaire tend à accepter le postulat mais se pose la question si la Ville est le bon échelon pour réaliser un tel projet. L'idée de tout rassembler sur une plateforme semble pertinente mais le fait que cela soit géré par la Ville risque de fragmenter l'offre et cela lui semble contre-productif. S'il soutient cette initiative, il souligne la pertinence d'une réflexion sur l'attribution de la gestion de ce projet afin que cela soit le plus adéquat possible.

Un commissaire mentionne qu'une offre existe déjà aux TL (www.zengo.ch/tl) différente certes mais dans le même esprit : elle permet au titulaire d'un abonnement d'utiliser différents types de mobilité (bus + vélo ou bus + voiture de location). La commissaire revient ensuite sur l'aspect monopolistique et pense que cela n'est pas adapté car il est nécessaire que de nouveaux acteurs puissent intégrer le projet en tout temps. Concernant l'éventuelle participation de la Ville tel que évoqué, il estime cela positif et qu'outre un projet concret, ce postulat peut également être un tremplin pour la Ville. Enfin, il trouve judicieux de sortir des frontières communales dans le cadre de ce projet.

Une commissaire estime les choses essentielles déjà dites. Ce postulat semble nécessaire dans un proche avenir et mentionne dans la région d'Yverdon, il y a quelques années, un petit bus qui permettait de rejoindre les villages non desservis en journée de manière régulière en soulignant, sans connaître sa pérennité, la pertinence et l'utilité que revêtait ce service notamment pour les étudiants qui sinon devaient attendre un bus en fin de journée pour rentrer chez eux. Dans la région de Morges, autre exemple, pour rallier un proche village, plusieurs changements de trains étaient nécessaires. Une amélioration de la cohérence des réseaux existants serait bénéfique pour tous les usagers.

Un commissaire s'est également demandé si la Ville était la meilleure entité pour mener ce projet de MaaS. Vu le fort levier que représente la Ville et son implication aux transports publics, la Ville pourrait favoriser le développement de ce type de plateforme car le système de billetterie en Suisse s'avère fermé et protégé. Par conséquent, sans un accès direct à ce dernier, il paraît impossible de mettre en place une telle plateforme. Ainsi, par sa participation aux TL, la Ville peut avoir un réel impact. Le commissaire ajoute que la Ville ne peut pas réaliser seule un tel projet mais peut l'encourager et surtout permettre un développement plus rapidement. Enfin, si ce projet voit le jour, il doit être utilisable dans tout le pays sinon cela n'a pas de sens.

La postulante reprend différents points abordés. Concernant la forme économique, elle suggère un entre-deux entre le monopole et la libéralisation : à sa connaissance, actuellement, les différents acteurs qui élaborent des projets sont rapidement confrontés à des contraintes locales et dans ce sens la Ville peut contribuer à faciliter le développement. Elle mentionne avoir testé plusieurs solutions mais déplore qu'elles ne soient guère attractives, pas forcément simples à comprendre et encore relativement onéreuses. Dès lors, les usagers ne sont pas incités à abandonner leur véhicule et ne repensent pas leur mode de déplacement. Si certes les facteurs temps et écologie sont importants, l'attractivité des solutions proposés et leur coût ont également un impact dans les choix des usagers. La postulante fait état de projets similaires à l'étranger qui, sans être dissociés de leur région, sont organisés à l'échelle de la ville. Enfin, plus proche de nous, un projet de trottinettes électriques pour rallier le terminus du m2 à l'EHL a été imaginé. Sans cela, les étudiants sont contraints d'emprunter un bus qui dessert tout le secteur alors que l'école se trouve à quelques centaines de mètres. Mais ce projet n'a pas vu le jour car la mise en œuvre s'avère complexe alors que si celle-ci avait été couplée au métro cela aurait été probablement possible. En définitive, c'est notamment pour des telles exemples, ratés mais a priori possibles, que son postulat soutient une analyse de ce qui existe plutôt que la création de quelque chose de fondamentalement nouveau.

M. Etournaud confirme l'émergence de solutions novatrices en Europe (Finlande, Allemagne, Autriche, etc.). Il souligne l'enjeu que représente les plateformes MaaS dans la nécessité de combler les difficultés liées aux transports publics dans ce que l'on appelle le dernier kilomètre en agrégeant toute une série d'offres en micro-mobilité partagée. L'idéal serait que ce type de nouvelles plateformes permettent à l'utilisateur d'entrer un lieu de départ, et celui de destination, et de payer ce trajet simultanément même si divers services de mobilité sont employés. L'offre ZenGo que proposent les TL correspond aux critères d'un MaaS mais, à l'heure actuelle, il est reconnu que le niveau d'agrégation de cette offre est relativement faible car il regroupe les TPG, PubliBike et un abonnement à Europcar. En Suisse, l'exemple le plus parlant est Yumuv (<https://yumuv.ch>) qui opère dans les villes de Berne, Zürich et Bâle depuis 2019 et comprend les CFF et trois fournisseurs de trottinettes ainsi que plusieurs offres de vélos. M. Etournaud est d'avis que si la Ville devait avoir un rôle à jouer dans ce projet ce serait celui de facilitateur au développement et à l'implémentation de ce type de solution ; l'agrégation se développant généralement par l'économie privée. Au niveau de l'offre, l'échelle de l'agglomération Lausanne – Morges semble plus pertinente qu'une solution centrée sur uniquement la Ville-Centre. Une difficulté réside dans le choix de gouvernance d'un tel projet sachant que les différents acteurs, hormis les transports publics, sont des entreprises privées. Comme déjà évoqué, il rappelle le point 67 du Plan Climat qui enjoint la Ville à encourager les démarches liées à ces structures MaaS, cela peut se traduire par le partage de données notamment. Enfin, concernant l'inclusion, il convient en effet de veiller à cette thématique et notamment d'éviter toute fracture numérique.

Un commissaire mentionne que Mobility (www.mobility.ch) est à la recherche d'emplacements pour ses véhicules ; il aimerait savoir s'il existe des réflexions afin d'accompagner par le biais d'une réglementation ou d'une incitation financière la création de stationnements compatibles avec l'électrique. De son point de vue, le type d'étude proposé serait également intéressant pour définir avec les partenaires privés des emplacements pertinents afin de déployer la voiture électrique notamment. **M. Etournaud** répond par la positive et explique qu'il existe bel et bien un dialogue entre la Ville et les prestataires que sont notamment Mobility ou PubliBike.

La postulante met en exergue un point important lié à l'inclusion des plateformes MaaS soit que la future solution devrait se traduire par une même et seule application. En effet, s'il est nécessaire d'en télécharger plusieurs différentes cela complique fortement l'utilisation. De plus, elle évoque qu'il sera nécessaire que ces applications proposent également des offres adaptées aux personnes à mobilité réduite (PMR) notamment en ce qui concerne les véhicules, leur aménagement et l'usage de l'application s'il en est.

Un commissaire souhaite qu'une notion sur la gestion des flottes mises à disposition, par les acteurs privés, soit intégrée dans la réponse au postulat. A l'exemple de Paris et des trottinettes électriques qui se retrouvent à tous les coins de rue, cela doit être géré et organisé par la Ville à terme. **La postulante** réagit et se joint au commissaire concernant cette nécessité. Elle résume deux solutions possibles en termes de gestion d'un tel projet : la Ville détient le monopole et c'est à elle de définir et de faire respecter ce type de règles ou alors une entreprise déjà active dans le domaine se voit confier la totalité de la gestion y compris la responsabilité. **M. Etournaud** confirme que la question de l'usage du domaine public est décrite dans le cadre des conventions passées avec les prestataires de services tout en précisant que cet enjeu n'est pas lié exclusivement à celui d'un MaaS.

Un commissaire intervient sur la notion d'inclusion. Pour lui cela n'aurait pas de sens que la Ville investisse dans le matériel. En revanche, il semble cohérent que la Ville participe par la mise à disposition du domaine public. Le commissaire propose p.ex. que des personnes soient déployées en ville afin d'accompagner les usagers. Enfin, à l'image des taxis qui bénéficient de certains privilèges (utilisation de voies de bus, stationnement sur des zones spéciales...) qui, en contrepartie, versent une compensation financière à la Ville, il suggère ainsi que ce type de fonctionnement soit élargi aux mobilités évoquées dans le cadre du postulat. **M. Etournaud** confirme que la Ville accompagne les prestataires dans l'usage et l'occupation du domaine public et précise que si un endroit fait sens, pour le déploiement d'un service en particulier, des démarches d'accompagnement à s'implanter sont possibles.

Un commissaire pense que le postulat ne fait que renforcer le point 67 du Plan Climat. De plus, il apprécie l'idée d'une gouvernance de la Ville étant donné l'ambition et la vision d'agglomération que cela revêt.

La discussion n'étant plus demandée, **le Président** procède au vote.

La commission recommande la prise en considération du postulat par :

10 oui

0 non

0 abstentions

Le Président clôt la séance à 16h45.

Lausanne, le 12 janvier 2022



Le rapporteur

Sébastien Kessler