

Gestion et contrôle du stationnement - Nouvelles mesures
Demande de crédit pour l'extension du dispositif et réponses aux motions
de Messieurs Philippe Martin et Jacques Pernet

Rapport-préavis N° 2004/32

Lausanne, le 12 août 2004

Monsieur le président, Mesdames et Messieurs,

1. Objet du rapport-préavis

La Municipalité sollicite, par le présent rapport-préavis, l'octroi d'un crédit d'investissement du patrimoine administratif de 1'468'000 francs pour assurer le financement des nouvelles mesures prévues pour améliorer le respect des règles du stationnement sur le domaine public.

Ce rapport-préavis fait suite au rapport-préavis N° 108¹, du 26 juin 1991, dont les conclusions, amendées, ont été adoptées par le Conseil communal dans sa séance du 5 mai 1992 et qui présentait, dans son ensemble, la politique du stationnement en ville de Lausanne, ainsi qu'au rapport-préavis N° 104², du 24 mai 1995, dont le Conseil communal a, après les avoir également amendées, adopté les conclusions dans sa séance du 7 novembre 1995 et octroyé un crédit d'investissement de 9'498'000 francs pour la mise en œuvre des mesures prévues.

Ce document répond également à la motion de Monsieur Philippe Martin, relative aux résultats financiers du compte 2601 "Gestion du stationnement", et à celle de Monsieur Jacques Pernet, demandant à la Municipalité de favoriser le parage des micro-voitures en ville de Lausanne.

¹ Bulletin du Conseil communal (BCC) 1992, tome I, pp. 975 et ss.

² BCC 1995, tome III, N° 18/I, pp. 891 et ss.

TABLE DES MATIERES

1. OBJET DU RAPPORT-PREAVIS	1
2. PREAMBULE.....	3
3. ETAT ACTUEL	4
3.1. L'OFFRE EN STATIONNEMENT	4
3.2. LES ZONES "MACARONS"	5
3.3. LES PARKINGS-RELAIS	6
3.4. AUTORISATIONS JOURNALIERES ET DIVERSES	7
3.5. RECETTES	7
3.6. CONTROLE DU STATIONNEMENT	8
4. EXTENSIONS ET ADAPTATIONS ENVISAGEES.....	9
4.1. ZONES "MACARONS"	9
4.2. EXTENSION DES PARKINGS-RELAIS.....	10
4.3. REMPLACEMENT DU SYSTEME DES MOBIMATS	11
4.4. EXTENSION DES ZONES DE STATIONNEMENT PAYANT	12
4.5. DEVELOPPEMENTS FUTURS	12
5. CONTROLE DU STATIONNEMENT	13
5.1. CONTROLES DIURNES	13
5.2. CONTROLES NOCTURNES.....	13
5.3. MESURES PHYSIQUES	14
5.4. NOUVELLES STRUCTURES DE CONTROLE ENVISAGEES	15
5.5. STRUCTURES DE DEPANNAGE.....	15
6. INCIDENCES SUR L'EFFECTIF DU PERSONNEL.....	16
6.1. CORPS DE POLICE	16
6.1.1. Renforcement du contrôle diurne	16
6.1.2. Renforcement du contrôle nocturne	16
6.2. SERVICE DE LA CIRCULATION.....	16
7. ASPECTS FINANCIERS.....	16
7.1. INVESTISSEMENTS NECESSAIRES	16
7.2. PLAN DES INVESTISSEMENTS	17
7.3. RECETTES NOUVELLES	17
7.4. CHARGES FINANCIERES ET D'EXPLOITATION ANNUELLES	18
8. REPONSES AUX MOTIONS	19
8.1. REPONSE A LA MOTION DE MONSIEUR PHILIPPE MARTIN	19
8.2. REPONSE A LA MOTION DE MONSIEUR JACQUES PERNET.....	23
9. CONCLUSIONS	25

2. Préambule

La politique de gestion du stationnement mise en place en Ville de Lausanne découle directement des rapports-préavis N^{os} 108 et 104 évoqués sous chiffre 1 ci-dessus et préconise des mesures en parfaite corrélation avec les objectifs définis, en matière de stationnement, dans le volet "Déplacements" du Plan directeur communal (rapport-préavis N° 79³ du 26 janvier 1995). Pour mémoire, ces objectifs sont les suivants :

- Faciliter le parage des résidants.
- Améliorer l'accès aux commerces et entreprises.
- Encourager les pendulaires à utiliser les parkings-relais.

Aujourd'hui, il est possible de dire que ces objectifs ont tous été largement atteints. En effet, les zones "macarons" sont très prisées des habitants et les 5 parkings-relais situés en périphérie de notre ville affichent un taux d'occupation des plus intéressants, cela tous les jours ouvrables. Cependant, il est également vrai qu'au niveau des places publiques de courte, moyenne et longue durées de stationnement, l'offre est parfois inférieure à la demande. Ce phénomène se manifeste surtout au centre-ville, ce qui rend le problème du contrôle du stationnement particulièrement difficile. Il faut constater dans ce secteur, journallement, de très nombreux parages "sauvages" d'automobilistes peu scrupuleux (stationnements sur les trottoirs, devant les sorties de garages, sur les passages pour piétons, etc.). Cette situation s'aggrave d'ailleurs le soir et la nuit, puisque l'activité nocturne de notre capitale tend à attirer un nombre important d'automobilistes venant de toute la région, voire même d'autres cantons. Ainsi, durant ces périodes, l'anarchie du parage s'installe, sans qu'en parallèle, par manque de disponibilité en personnel, des contrôles efficaces puissent être exercés. Cela engendre, dans certains quartiers, des situations dangereuses, tant au niveau de la circulation en général, qu'en ce qui concerne l'intervention des services d'urgence, qui ne disposent plus de l'espace suffisant pour pouvoir accéder sur le lieu d'un sinistre, situations dangereuses qui inquiètent la population résidente.

Partant de ce constat, il convient de prendre un certain nombre de mesures visant à maîtriser les problèmes de stationnement décrits ci-dessus.

³ BCC 1995, tome II, N° 14/I, pp. 223-404

3. Etat actuel

3.1. L'offre en stationnement

L'offre en stationnement sur le domaine public au début de l'année 2004 était composée de :

Tableau I : Offre en stationnement sur domaine public

<i>Stationnement des véhicules de tourisme</i>		Centre-ville	Périphérie du centre*	Grande périphérie
Zone à durée limitée	• Zone bleue	-	-	283
	• Zone bleue "macarons"	-	7'730	-
	• Zone blanche 2h	-	-	16
	• Zone blanche 3h	-	-	19
	• Zone blanche 4h	-	22	115
	• Zone blanche 15h	-	-	563
	Total	-	7'752	996
Zone blanche à durée illimitée		-	62	6'494
Zone payante	• 15 minutes	15	8	-
	• 30 minutes	147	115	58
	• 1h	602	586	248
	• 2h	814	508	126
	• 3h	202	118	62
	• 4h	11	153	7
	• 5h	-	88	-
	• 24h	-	-	1'079
	Total	1'791	1'576	1'580
Parking-relais		-	-	1'199
		1'791	9'390	10'269

Total: 21'450 places pour véhicules à quatre roues

<i>Stationnement des deux-roues</i>		Centre-ville	Périphérie du centre*	Grande périphérie
Deux-roues		1'903	2'407	1'619
Deux-roues légers		100	44	170
		2'003	2'451	1'789

Total: 6'243 places pour véhicules à deux roues

* Périphérie du centre = périmètre défini par les zones "macarons" A à H (selon plan annexé)

Conformément au rapport-préavis N°104, toutes les places publiques au centre-ville ont été transformées en places payantes de courte et moyenne durées.

Sur les 1'791 places publiques que comptait, au début de 2004, le centre-ville, 602 sont accessibles aux titulaires du "macaron" L. Elles offrent la possibilité aux habitants d'y stationner leurs véhicules au-delà de la durée autorisée.

Il n'en demeure pas moins qu'au centre-ville, les places de stationnement privées sont nettement plus nombreuses que les places publiques. A titre d'exemple, les parkings souterrains à usage public (Riponne, Bellefontaine, St-François, etc.) proposent un peu plus de 4'800 places, soit près de trois fois l'offre publique. Malgré l'abondance de places souterraines, les usagers privilégient encore souvent les places de surface et n'hésitent alors pas à stationner hors des cases balisées, au détriment des autres usagers.

Par ailleurs, l'offre en stationnement au centre-ville est encore complétée, sur le domaine public, par plus de 2'000 places pour véhicules à deux-roues, dont une centaine à l'usage exclusif des cyclistes, dont le nombre ne cesse de progresser depuis quelques années.

Pour ce qui est de la périphérie du centre, sur l'ensemble des places publiques, plus de 80 % sont des places "macarons" et, parmi les places payantes, plus des trois quarts sont des places de courte durée (≤ 2 heures). Cette situation favorise donc les résidents et les clients des commerçants, qui trouvent, en journée, plus facilement qu'auparavant, une place libre.

Enfin, en grande périphérie, ce sont les places de longue durée qui dominent très nettement, qu'elles soient libres ou payantes (parkings-relais, parking de la place des Fêtes de Bellerive, parking du Chalet-des-Bains, etc.).

En résumé, la Ville de Lausanne gérât, au début 2004, 21'450 places publiques de surface destinées aux véhicules de tourisme, ainsi que 6'243 places pour deux-roues dont 314 à l'usage exclusif des cyclistes.

3.2. Les zones "macarons"

Actuellement, dix zones "macarons" ont été réalisées sur le territoire lausannois. La mise en place des neuf premières zones, planifiée dans le rapport-préavis N°104, s'est achevée en septembre 1999, avec la réalisation de la zone D. Au printemps 2004, faisant suite à une étude menée en 2002 et 2003, une nouvelle zone a été instaurée dans le quartier Bellevaux – Pavement – Rouvraie.

En juin 2004, le détail de la situation se présentait comme suit :

Tableau II : état des zones "macarons"

Zones	Nb. de places publiques	Nb. de places "macarons"	Nb. de "macarons" vendus
A : Ouchy – Grancy – Montchoisi	1'932	1'550	1'431
B : Cour – Mont-d'Or – Tivoli	1'105	883	658
C : Genève – Echallens – Bergières	1'967	1'515	1'222
D : Prilly – Pierrefleur – Bancel	931	912	556
E : Borde – Salève – Vinet	959	770	544
F : Béthusy – Beaumont – Victor-Ruffy	1'008	770	659
G : Rumine – Mont-Repos – Béthusy	681	623	469
H : Denantou – Chandieu – Alpes	806	707	560
K : Bellevaux – Fauquez – Rouvraie	1'029	888	410
L : Centre-ville	1'791	602	907
Total	12'209	9'220	7'416

Une étude a mis en évidence que, comme attendu, la réalisation des zones "macarons" a permis, par la suppression du stationnement de longue durée qu'elle implique, de diminuer, de manière significative (de - 5 % à - 40 % selon les zones), l'occupation des places en journée.

De fait, alors que, en période diurne, 30 à 40 % des véhicules stationnés dans ces zones sont ceux d'usagers titulaires du "macaron", le taux d'occupation des places est passé, par exemple, d'environ 85 % à 60 % pour la zone B, et d'environ 90 % à environ 65 % pour la zone A.

En plus des possibilités offertes par les zones de stationnement payant, la création de zones bleues a également contribué à une meilleure accessibilité aux commerces et entreprises, comme cela était recherché.

D'une manière générale, la mise en place des zones "macarons" a permis d'améliorer de manière significative les conditions de parage en journée, tant pour les habitants que pour les visiteurs des quartiers. Cependant, la réalisation d'une zone "macarons" ne modifie pas les conditions de parage nocturne, puisque les zones bleues "macarons" sont accessibles à tous les usagers à partir de 18h. En effet, les zones bleues sont réglementées au niveau suisse par l'Ordonnance sur la signalisation routière du 5 septembre 1979, qui précise, dans son article 48, que, lorsque l'heure d'arrivée se situe entre 18h00 et 08h00, le temps de parage autorisé prend fin à 09h00.

Pour la zone L, la forte proportion d'usagers n'utilisant pas du tout leurs véhicules durant la journée réduit de façon importante l'offre en stationnement de courte durée pour les clients des commerces et les visiteurs.

Enfin, compte tenu du fait que la demande est parfois plus forte que l'offre, des problèmes subsistent, en période nocturne, dans divers quartiers. Ils sont particulièrement marqués dans la zone L, ainsi que, dans une moindre mesure, dans les zones A, B et C. Cette situation engendre, notamment, des stationnements hors cases pouvant gêner les services d'urgence.

3.3. Les parkings-relais

Mis en service à la fin de l'année 1998, les parkings-relais offrent les possibilités suivantes :

Tableau III : Répartition des places

Parking-relais	Nb. de places
Ouchy	289
Provence	185
Valmont	111
Vélodrome	210
Vennes	404
Total	1'199

La fréquentation de ces parkings n'a cessé de progresser, passant en moyenne, sur l'ensemble des 1'199 places offertes, de 43 % en 1999 à 54 % en 2000, à 63 % en 2001, à 72 % en 2002 et à 73 % en 2003.

C'est le P+R de Vennes qui a enregistré la plus spectaculaire hausse de fréquentation passant successivement d'une occupation moyenne de 18 % en 1999, à 33 % en 2000, à 46 % en 2001, à 59 % en 2002 et à 68 % en 2003. Ce constat est d'autant plus réjouissant qu'il s'agissait du seul parking entièrement nouveau, puisque les autres P+R ont été implantés sur des aires de stationnement déjà existantes. En 2003, durant les jours de pointe, la barre des 85 % d'occupation a été dépassée sur le parking de Vennes.

Actuellement, les parkings-relais d'Ouchy et de Provence s'avèrent, avec des taux d'occupation moyens avoisinant les 90 %, être les plus fréquentés. De fait, ces deux parkings, dans lesquels il devient difficile de trouver une place libre après 08h30, affichent très souvent complet, ce qui a déjà amené plusieurs usagers à en réclamer l'agrandissement.

En 2003, les ventes de titres de parage combinés avec un titre de transport ont dépassé la barre des 60'000 cartes journalières et presque atteint les 12'000 abonnements mensuels. L'opération, commencée il y a cinq ans, est donc un succès et démontre bien l'intérêt qu'il y a à étendre ce concept à toute l'agglomération lausannoise, pour contribuer d'une part à une réduction du trafic automobile en ville et, d'autre part, à un assainissement de l'air au niveau de la région.

En 2004, un nouveau parking-relais complétera l'offre lausannoise actuelle. Il s'agit du P+R de la Tuilière (170 places). En effet, dès lors que le Conseil communal a accepté, le 7 mai 2002, les conclusions du préavis N° 254⁴ et approuvé comme fraction du Plan d'extension le plan partiel d'affectation concernant les terrains compris entre la route de Romanel et la route du Châtelard et que le Département cantonal des infrastructures a ratifié, le 15 juillet 2002, ledit plan partiel, le P+R en cause peut, sans plus attendre, être réalisé.

Cependant, il apparaît évident que le non-respect des règles du stationnement, constaté en divers endroits de la ville et plus particulièrement dans la zone du centre-ville, ne pourra pas être résolu par l'augmentation de l'offre en P+R. C'est la raison pour laquelle d'autres mesures doivent être envisagées pour résoudre ces problèmes.

3.4. Autorisations journalières et diverses

Instauré en 1999, ce système permet de se procurer, auprès des différents postes de police, des autorisations journalières basées sur le principe de la carte à gratter. Ces cartes sont disponibles pour tous les usagers pouvant se prévaloir de besoins particuliers en matière de stationnement, comme, par exemple, l'habitant d'un quartier recevant des visiteurs, une entreprise devant procéder à un dépannage, un représentant de commerce devant visiter ses clients, etc.

Les caractéristiques de ces autorisations sont présentées dans le tableau ci-dessous :

Tableau IV : caractéristiques des autorisations journalières

Zone	Validité	Durée	Prix [Frs]*
Centre-ville	Accès à toutes les places situées dans la zone du centre, à l'exclusion des cases livreurs, handicapés et "macarons" L	Journée complète	20.-
		Demi-journée (matin ou après-midi)	10.-
Périphérie du centre	Accès à toutes les cases à l'exclusion des cases livreurs et handicapés	Journée complète	12.-
		Demi-journée (matin ou après-midi)	6.-

* Tarif en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2004 (cf. p. 22)

En outre, deux cartes spéciales, destinées aux hôteliers, existent également. La première permet aux clients des hôtels de stationner leurs véhicules, de 17h à 10h le lendemain, sur l'ensemble du territoire lausannois, à l'exclusion des cases livreurs, handicapés et parcomètres avec temps de stationnement limité à 30 minutes. Son coût est de 5 francs. La seconde, d'un prix de 15 francs, permet auxdits clients de stationner leurs automobiles avec les mêmes restrictions, durant toute la journée.

Enfin, en réponse aux demandes des navigateurs d'Ouchy partant en croisière plusieurs jours sur le lac, une carte, valable sept jours consécutifs sur le parking de la place des Fêtes de Bellerive, a été instaurée en 2001. Elle peut être obtenue au poste de police d'Ouchy et à l'Office du stationnement pour un prix de 15 francs.

Comme on peut le constater, les autorisations disponibles répondent à différents besoins des usagers. C'est pourquoi, leur délivrance connaît un réel succès. De fait, un peu plus de 23'000 autorisations pour les zones du centre-ville et de la périphérie du centre, ainsi que quelque 2'500 cartes à gratter pour hôteliers, sont vendues annuellement. Cependant, le succès rencontré présente un revers matérialisé par la présence de véhicules stationnant de manière prolongée sur des places de courte durée et réduisant ainsi fortement le taux de rotation de celles-ci.

3.5. Recettes

En 2003, les rentrées financières liées au paiement des taxes de stationnement sur le domaine public ont été les suivantes :

⁴ BCC 2002, tome I, N°7, pp. 585-593

Tableau V : Détail des recettes 2003

Type de recette	Recette [Fr.]
Parcomètres	6'142'454.42
"Macarons"	2'821'280.00
Parkings-relais (y.c P-Only de Bellerive)	1'358'508.55
Autorisations journalières (cartes à gratter)	221'312.00
Locations du domaine public	183'086.00
Total	10'726'640.97

De surcroît, 142'234 amendes d'ordre (AO) ont été délivrées en 2003 pour non-respect des règles du stationnement, ce qui représente 65 % du total des AO (stationnement, excès de vitesse, feux rouges, circulation).

Globalement, les recettes provenant des amendes concernant des fautes de circulation ou de parage, y compris la part liée aux sentences prononcées par la Commission de police à la suite d'amendes impayées, payées hors délai ou faisant l'objet d'une opposition, représentent environ 16'000'000 de francs pour la Ville de Lausanne.

Tableau VI : Répartition des AO 2003

Type d'amendes	Proportion	Montant (Fr.)
Stationnement	65 %	7'164'062.-
Vitesse	26 %	2'865'625.-
Feux rouges	4 %	440'866.-
Circulation	5 %	551'082.-
Sous-total		11'021'635.-
Commission de police (montant global)	--	5'200'000.-
Total général		16'221'635.-

3.6. Contrôle du stationnement

Il appartient à l'Office du stationnement (OST) de veiller à l'application des normes légales en matière de parage sur l'ensemble du territoire de la Ville de Lausanne durant les périodes diurnes.

Cet office gère également tout ce qui touche à la délivrance des autorisations spéciales, telles que les "macarons", les cartes AC, les autorisations journalières sous forme de cartes à gratter, ou encore les autorisations pour les zones piétonnes.

En 1995, avant l'introduction des mesures prévues par le rapport-préavis N° 104, l'effectif de l'OST était composé de 34 personnes, dont 27 gardes dévolus au contrôle du parage en rue et 7 gardes astreints à l'accomplissement de différentes tâches administratives pour le compte du Corps de police.

En 2003, l'OST compte 25 gardes femmes, 13 gardes hommes, soit au total 38 unités, qui, après décompte des activités administratives exercées à temps partiel par certaines collaboratrices, se réduisent à 36 EPT⁵ affectés au contrôle du stationnement.

Pour le contrôle, le territoire a été découpé en 41 secteurs, répartis de la manière suivante :

⁵ EPT : Equivalent plein temps

- **5 secteurs pour le centre-ville :** Contrôle des places payantes (horodateurs ou parcomètres multiplaces), ainsi que des parcs pour véhicules à deux-roues et des emplacements pour livreurs ou handicapés.
- **2 secteurs en zone piétonne :** Contrôle du respect des heures d'accès pour les livraisons et renseignements divers à la population.
- **18 secteurs périphériques :** Contrôle des neuf zones "macarons".
- **5 parkings-relais + P Bellerive** Contrôle des parkings d'Ouchy, de Provence, de Valmont, de Vennes, du Vélodrome et de la place des Fêtes de Bellerive.
- **13 secteurs de parcs publics :** Contrôle du respect des prescriptions municipales concernant les chiens sur une surface globale d'environ 180 hectares.

D'avril à septembre, la zone d'Ouchy est en outre contrôlée 7 jours sur 7, compte tenu de l'affluence estivale qui règne en ces lieux.

Par ailleurs, grâce au fait que les gardes de police sont dotés d'un appareil portable (appelé mobimat) pour la délivrance des amendes d'ordre, les intéressés ont pu passer de 500 places contrôlées par jour et par garde en 1995 à 600 places par jour et par garde en 2002.

Globalement, l'OST génère environ 50 % de l'ensemble des amendes d'ordre apposées en ville de Lausanne. Le solde se répartit entre le Bureau du contrôle de la circulation (amendes pour excès de vitesse et non-respect des feux rouges) : 30 %, le Groupe motocyclistes : 14 %, Police-secours et les postes de quartier : 6 %.

Cela étant, si, à partir de 1996, et pour une période de deux ans, il a été constaté une baisse du nombre des amendes d'ordre, due aux modifications législatives qui en avaient fortement augmenté le prix, force est de relever qu'à partir de 1999, une nouvelle dégradation s'est amorcée, pour atteindre aujourd'hui près de 224'000 infractions par an. Il convient de souligner, en particulier, la problématique liée à l'envahissement des trottoirs, qui suit le même mouvement ascendant avec, pour la seule année 2003, près de 8 % d'augmentation (10'690 amendes en 2003, contre 9'951 en 2002).

Cette évolution négative de la situation fait que, jointe à la mise en œuvre quasiment complète des mesures prévues dans le rapport-préavis N° 104, en particulier l'aménagement de près de 8'000 places en zone bleue "macarons" et 1'200 places en P+R à contrôler, il n'est plus possible, avec les effectifs actuels, d'assurer les contrôles avec toute l'efficacité voulue. La situation se dégrade encore en soirée, surtout durant les nuits de fin de semaine, où, compte tenu du nombre des interventions mobilisant les forces de police, la problématique du stationnement est quasiment délaissée.

Au reste, l'activité soutenue en rue génère, de facto, une importante charge administrative ultérieure, notamment en raison du non-respect des délais de paiement des amendes d'ordre ou des recherches nécessaires d'identités des conducteurs fautifs. En maintes occasions, cette situation contraint l'OST à soustraire du personnel de rue, pour assurer une saine gestion de "la chaîne administrative" et le respect des délais.

4. Extensions et adaptations envisagées

4.1. Zones "macarons"

Comme le montre le plan annexé, les zones "macarons" mises en place jusqu'à ce jour concernent surtout le centre-ville (zone L) et la périphérie du centre (zones A à H). Si leur réalisation a largement facilité le parage des résidents et des visiteurs des quartiers concernés durant la journée, elle a aussi contraint les pendulaires à modifier leur comportement, puisque le parage de longue durée n'était plus possible dans ces zones.

Les pendulaires, qui laissaient auparavant leurs véhicules dans l'une des neuf zones "macarons", se sont donc reportés, en partie, sur les cinq parkings-relais lausannois, ainsi qu'en grande périphérie, où l'offre en places de longue durée est encore importante. Ce report engendre actuellement des problèmes de circulation dans

les quartiers ne faisant pas partie d'une zone "macarons" : trafic lié à la recherche de places de parc le matin, difficultés pour trouver une place en journée, en raison de la présence de pendulaires qui ne reprennent leurs véhicules qu'en fin d'après-midi. Cette situation a donc logiquement conduit à un certain mécontentement des habitants des quartiers touchés, qui réclament dès lors l'instauration de nouvelles zones "macarons".

Une étude a été menée en 2002 et 2003, afin de trouver des solutions aux problèmes évoqués ci-dessus. La solution qui s'est dégagée consistait à créer quatre nouvelles zones "macarons", représentant environ 3'500 places et qui se répartiront comme suit :

- Zone J : Bossons-Bois-Gentil 700 places
- Zone K : Bellevaux-Pavement 850 places
- Zone M : La Sallaz-Chailly 1'000 places
- Zone N : Malley-Montoie 950 places

Compte tenu de la structure des quartiers concernés, il est raisonnable d'estimer à environ 2'000 le nombre de "macarons" qui seront vendus par année, ce qui représentera annuellement 840'000 francs de recettes.

La mise en place de ces futures zones "macarons" nécessitera l'engagement de personnel supplémentaire pour assumer, tant les tâches administratives liées à la gestion des "macarons", que les tâches de contrôle sur le terrain.

La réalisation de ces nouvelles zones doit intervenir rapidement pour répondre aux besoins des habitants lausannois. La zone K a été mise en place dans le courant du printemps 2004 et est opérationnelle depuis fin mai.

Le montant nécessaire à la mise en place des trois nouvelles zones "macarons" se monte à 600'000 francs. Il comprend le balisage des places ainsi que la fourniture de la signalisation verticale.

Le compte d'attente, ouvert en octobre 2002 pour financer l'étude de détail de l'extension des zones "macarons" (50'000 francs), sera balancé par imputation sur le crédit d'investissement demandé dans le cadre du présent rapport-préavis.

Précisons encore que les recettes attendues par cette opération sont supérieures aux nouvelles charges induites par l'engagement indispensable de personnel de contrôle supplémentaire. Ce sujet est traité de manière détaillée au chapitre 6 "Incidences sur l'effectif du personnel".

4.2. Extension des parkings-relais

Comme déjà mentionné au chapitre 3.3, la fréquentation des parkings-relais lausannois n'a cessé de progresser et deux d'entre eux (Ouchy et Provence) affichent déjà complet, la plupart du temps.

C'est pourquoi, pour éviter une situation de saturation du système et continuer à offrir, pour accéder en ville, une solution de remplacement crédible au transport individuel motorisé, il s'agit, dès à présent, de rechercher les moyens d'étendre ce concept, en collaboration avec la région et le canton.

Vu que, d'une part, les terrains disponibles sur le territoire lausannois pour aménager de nouveaux P+R sont quasi inexistants et que, d'autre part, les problèmes de pollution de l'air concernent également les communes avoisinantes, il apparaît que la solution la plus intéressante consiste à mettre sur pied un système de parking-relais au niveau de l'agglomération. Cette idée a déjà été lancée au sein du groupe "Transports" de Lausanne Région (ex-COREL) et a suscité un intérêt marqué, notamment de la part du Canton, qui cherche également, de son côté, à mettre en place un système de parkings-relais le long de son réseau régional de transports publics.

Cependant, l'étude d'extension des P+R lausannois se poursuit avec l'intention, notamment, d'une part d'augmenter la capacité du parking-relais de Vennes dans le cadre de la construction du métro m2, et, d'autre part, de rechercher un site intéressant dans le secteur de Malley ou de la Bourdonnette.

Dans le cadre de la construction du m2, le P+R de Vennes a vu sa capacité réduite d'une centaine de places en raison de l'emprise des installations de chantier nécessaires à l'édification de la station et du dépôt-atelier. Un parking provisoire, destiné à compenser les places perdues pendant la durée des travaux du m2, a été créé dans le prolongement du parking actuel, le long du chemin de Valmont. Ce parking provisoire est aménagé

sur le haut de la parcelle, sur laquelle sera construit le dépôt-atelier et où seront stockés temporairement les matériaux d'excavation.

Les coûts de réalisation de cet ouvrage sont pris en charge par "l'entreprise m2", compte tenu du fait que la diminution de capacité du P+R actuel de Vennes est directement due à la construction du m2.

4.3. Remplacement du système des mobimats

Depuis le mois de janvier 1998, les gardes de l'Office du stationnement (OST) sont équipés d'un appareil portable appelé mobimat qui sert à l'enregistrement des amendes d'ordre.

Ces appareils contiennent des menus prédéfinis, qui guident le garde de police dans la saisie des informations relatives à une infraction. Ils présentent aussi l'avantage de délivrer directement les fichets d'amendes d'ordre (AO) au moyen d'une mini-imprimante, améliorant ainsi notablement leur lisibilité. De surcroît, un important gain de temps est encore enregistré au retour des patrouilles, puisque la saisie des amendes est déjà réalisée, et qu'ainsi ces dernières peuvent être transmises directement du mobimat au service d'organisation et d'informatique. Ce système a permis d'économiser un poste d'employé civil, représentant une charge annuelle comprise entre 70'000 et 100'000 francs.

Enfin, ces appareils disposent d'intéressantes possibilités accessoires, telles que la consultation de la liste des détenteurs de "macarons" ou encore celle des véhicules recherchés par la police.

Annuellement, quelque 92'000 AO sont saisies avec les mobimats. A titre de comparaison, 42'000 AO sont parallèlement délivrées à l'aide du classique "carnet à souches", pour être ensuite saisies une à une à l'OST. Les raisons de ces saisies manuelles sont diverses : insuffisance d'appareils disponibles pour équiper tous les gardes de l'OST, logiciels actuels incapables de traiter tous les cas d'infraction constatés sur le terrain, autre personnel de police que les gardes de l'OST délivrant des amendes d'ordre.

Si ces appareils donnent globalement satisfaction, en remplissant les fonctions pour lesquelles ils ont été acquis, leur durée de vie moyenne n'excède guère cinq ans, en raison des conditions extrêmes d'utilisation : usage intensif (huit heures par jour, six jours sur sept), exposition à la pluie, au froid, aux chocs, etc.

De plus, ces appareils requièrent un important entretien annuel en raison, d'une part de la sévérité de leurs conditions d'utilisation, et, d'autre part de leur ancienneté.

Les réparations sont d'un coût élevé et nécessitent parfois "l'immobilisation" du mobimat pour plusieurs semaines, quand il est, par exemple, nécessaire de l'envoyer chez le constructeur. En outre, à partir d'un certain nombre de pannes survenues sur un même appareil, il devient plus judicieux de procéder à son remplacement pur et simple, au lieu de continuer à changer à chaque fois une autre pièce défectueuse.

Toute modification, même mineure, du logiciel des mobimats est une opération très onéreuse. En effet, la conception de ce logiciel remonte à 1996 (plate-forme DOS) et l'outil de développement est dépassé. Par exemple, la simple modification du nom d'une rue nécessite l'intervention du fournisseur et la réalisation d'une nouvelle version du logiciel.

Actuellement, les appareils hors d'usage sont conservés par les techniciens de l'office de la mobilité, afin de récupérer, dans la mesure du possible, les pièces qui peuvent encore être utilisées, car la fourniture de matériel de rechange risque de se compliquer très prochainement. En effet, le fabricant américain de ces appareils a décidé d'en arrêter la production, dès lors qu'aucune évolution de la gamme n'est prévue. Si le fournisseur actuel de la Ville a acquis, de manière anticipée, un stock d'une dizaine de ces appareils, afin de couvrir les besoins immédiats, il n'en demeure pas moins qu'à l'horizon de 2005, le stock sera vraisemblablement épuisé et il ne sera plus possible d'en acquérir de nouveaux. Le risque existe donc de ne plus être en mesure, à court terme, de fournir aux gardes de l'OST un outil de travail fiable et permettant un contrôle efficace du stationnement.

Compte tenu des nouvelles technologies, il sera nécessaire de procéder à un remplacement complet du système actuel (mobimat, support et programmes informatiques). En effet, le remplacement des seuls appareils portables des gardes du stationnement n'est, pour des raisons de compatibilité, pas possible. Or, si ce renouvellement s'avère indispensable, il n'en présente pas moins divers avantages. De fait, la technologie actuelle des portables utilise des normes universelles (basées par exemple sur Windows CE), qui offriront une grande souplesse, tant au niveau du "software" que du "hardware". Dans le cadre de la gestion du

stationnement, cela signifie que l'application qui sera développée pourra être utilisée sur une vaste gamme de portables et non plus, comme aujourd'hui, sur un seul et unique appareil industriel, ce qui évitera la situation de dépendance vis-à-vis d'un seul fournisseur. De surcroît, le fait de disposer d'une plate-forme de développement plus souple permettra aussi de faire évoluer le système, de manière beaucoup plus aisée et nettement plus rapide que ce n'est le cas actuellement.

Le montant nécessaire à ce remplacement se décompose de la manière suivante :

- fourniture de 50 appareils portables pour les gardes du stationnement Fr. 350'000.-
- support et développement informatique Fr. 150'000.-
- TOTAL : Fr. 500'000.-**

Après la période de garantie d'un an, une somme de 50'000 francs par année devra être budgétisée, afin de couvrir les frais de maintenance du système (opérations de maintenance préventive, réparations des terminaux de saisie, modifications du logiciel, etc.). Pour mémoire, en 2003, les appareils actuels ont permis d'établir des bulletins d'amendes d'ordre pour un montant de 3,8 millions de francs, tout en maintenant l'économie évoquée ci-dessus, d'un poste d'employé civil (70'000 à 100'000 francs par an).

4.4. Extension des zones de stationnement payant

Grâce au crédit d'investissement octroyé par le biais du rapport-préavis N° 104, 314 parcomètres multi-places et 120 horodateurs ont été installés en ville de Lausanne pour gérer le stationnement payant. La mise en place de ces appareils est maintenant terminée. Toute extension des zones de stationnement payant nécessitera l'acquisition de nouveaux appareils.

Ajoutons, à ce stade, qu'il est difficile d'anticiper l'implantation de nouvelles zones de stationnement payant, qui est bien souvent liée à la réalisation de projets d'intérêt général très variés (par exemple, implantation d'un centre de soins, d'un commerce, d'une zone de loisirs, etc.).

Lorsqu'un aménagement urbain fait l'objet d'un préavis, tous les montants nécessaires à la réalisation complète du projet, y compris ceux destinés à l'acquisition d'appareils de gestion du stationnement, lui sont automatiquement intégrés.

En revanche, lorsqu'il s'agit de projets, pour lesquels l'instauration d'une zone de parcage payant s'avère indispensable, mais qui ne font pas partie d'un préavis, le service de la circulation ne dispose pas, dans son budget, des moyens nécessaires pour en financer la réalisation.

C'est la raison pour laquelle, un stock d'appareils de réserve doit être constitué. Cette réserve peut aussi s'avérer très utile en cas d'accident ou de vandalisme pour pouvoir remplacer à bref délai un appareil endommagé. Cette solution permettrait, outre de s'affranchir des délais de livraison qui peuvent être relativement longs, d'éviter des pertes de recettes.

La constitution d'un stock de 20 parcomètres multi-places et de 2 horodateurs permettrait d'avoir en réserve un potentiel d'équipement de quelque 200 places payantes. Le montant nécessaire pour financer ce stock et les travaux de génie civil liés à l'installation des appareils se décompose de la manière suivante :

- Achat de 20 parcomètres multi-places et de 2 horodateurs Fr. 130'000.-
- Travaux de génie civil (fouille, pose d'un socle, raccordement) Fr. 30'000.-
- TOTAL : Fr. 160'000.-**

4.5. Développements futurs

Si des modes de paiement alternatifs de la taxe de stationnement commencent à émerger sur le marché, que ce soit par le biais d'un horodateur individuel à placer à l'intérieur de son véhicule ou encore par le truchement de son téléphone portable, il faut cependant savoir que la loi impose toujours l'installation de machines de gestion du stationnement "classiques" sur le domaine public. Cela signifie que ces nouveaux

modes de paiement doivent avant tout être considérés comme un service complémentaire offert aux usagers, au même titre que la faculté actuelle de paiement par carte CASH, en lieu et place de pièces de monnaie.

Le service de la circulation suit les nouveautés apparaissant dans ce domaine et procède à leur évaluation pour déterminer l'intérêt et la possibilité de les mettre en oeuvre à Lausanne. Aujourd'hui, il apparaît cependant qu'il n'existe pas encore de systèmes susceptibles d'être appliqués tels quels. Tous présentent des inconvénients ou des incompatibilités techniques, qui nécessiteraient des développements et des adaptations pour notre ville. Par exemple, il est évident que, pour le paiement de la taxe de stationnement par téléphone portable, cette solution n'est intéressante qu'à la condition que la procédure pour l'utilisateur soit identique dans toutes les villes suisses. Nos fournisseurs ont entamé une réflexion à ce sujet et seront vraisemblablement à même de proposer des solutions prochainement.

Le moment venu, la Municipalité se déterminera sur les options possibles pour l'instauration de nouveaux modes de paiement du stationnement à Lausanne. Le cas échéant, un crédit sera demandé à votre Conseil pour financer l'installation d'un tel système.

5. Contrôle du stationnement

5.1. Contrôles diurnes

Comme évoqué au chapitre 3.6, le personnel de l'Office du stationnement contrôle journalièrement le centre-ville et, ponctuellement, les zones périphériques, ainsi que les parkings-relais. Le personnel précité assure près de 90 % du travail de surveillance des zones de parcage, le solde étant effectué en fonction des disponibilités, par les policiers des postes de quartier, voire les membres du Groupe motocycliste.

Depuis l'acceptation des conclusions du rapport-préavis N° 104 et la mise en application des mesures préconisées, les surfaces à contrôler ont fortement augmenté, principalement en raison de la mise en place des zones "macarons", qui sont au nombre de neuf aujourd'hui.

Relevons encore que cette tendance va se poursuivre, dès lors que l'implantation de quatre nouvelles zones de ce type est d'ores et déjà planifiée à terme. En outre, il convient de ne pas oublier les autres missions, relevant du cahier des charges de base du garde de police, telles que les campagnes de prévention routière, les remplacements des patrouilleurs scolaires, la surveillance de l'ensemble des parcs et promenades de la ville, etc.

Aujourd'hui, il est donc devenu difficile d'assurer, de façon régulière, un contrôle égal des différents secteurs existants, hormis le centre-ville pour lequel une présence permanente s'impose.

C'est pourquoi, différentes mesures ont déjà été prises, afin d'accroître l'efficacité des gardes de police, telles que la mise en place du système des mobimats, la mise sur pied d'une brigade de gardes scooteristes permettant d'augmenter sensiblement leur mobilité sur les secteurs périphériques, ou le récent passage, en mars 2003, au système dit "du ticket derrière le pare-brise" pour le contrôle du paiement de la taxe de stationnement.

Ces différentes mesures démontrent qu'elles sont pertinentes, puisque, depuis 1998, le personnel n'a cessé d'accroître son activité en rue, comme en atteste le nombre d'amendes d'ordre apposées et les quelque 11'000'000 de francs d'encaisse annuelle – toutes infractions confondues – qu'elles représentent aujourd'hui, contre 8'300'000 francs en 1998.

5.2. Contrôles nocturnes

Au-delà de la période d'activité du personnel de l'Office du stationnement, c'est-à-dire à partir de 18h30, la seule unité opérationnelle au sein du Corps de police s'occupant encore, dans la mesure de ses possibilités, de la gestion du stationnement est le Groupe motocycliste. Ce dernier est pourtant fortement mis à contribution, d'une part en appui de Police-secours pour ce qui touche aux opérations urgentes (117), et, d'autre part, en collaboration avec le Groupe accidents, en tant qu'élément préliminaire pour les constats sur les lieux d'accidents. Il reste donc fort peu de temps et de moyens pour gérer convenablement la problématique du parcage nocturne en ville de Lausanne, qui atteint son paroxysme entre le jeudi soir et le dimanche.

Il sied de préciser que Lausanne exerce, par sa concentration d'établissements publics de toutes sortes, un important attrait auprès d'une clientèle aussi diverse qu'indisciplinée, propageant, bien au-delà des frontières cantonales, une image de ville-centre aux multiples activités nocturnes. Ainsi, il n'est pas rare de voir affluer nombre d'automobilistes provenant de toute la Suisse romande, voire de la France voisine.

Cet afflux massif de conducteurs, dont l'état d'esprit festif fait qu'en certains endroits, les véhicules sont sans autre stationnés hors des cases, sur les trottoirs, sur les passages pour piétons, etc., engendre de réelles difficultés d'accès pour les services de secours, qui n'ont plus la liberté d'action indispensable pour mener à bien leurs activités.

Différentes études préliminaires ont été réalisées pour tenter d'endiguer le phénomène du parcage abusif. La dernière en date s'est concrétisée par le rapport d'un groupe de travail du comité des espaces publics (CEP), arrivant à la conclusion qu'il était impératif et urgent d'envisager la pose d'éléments physiques, empêchant les conducteurs indécents de garer leurs véhicules sur les trottoirs ou dans des zones telles que la Cité. La démarche, les réflexions et propositions de ce groupe de travail sont présentées dans le chapitre 5.3 ci-dessous.

5.3. Mesures physiques

En premier lieu, il convient d'observer que, si les automobilistes qui stationnent leurs véhicules durant la journée sont mis sous pression par le bon niveau de contrôle assuré, il n'en va pas de même pour ceux qui viennent en ville avec leurs voitures en période nocturne. En effet, ces derniers bénéficient, par la force des choses, d'une clémence certaine, due à l'indisponibilité de la police, en soirée et durant la nuit, dès lors qu'elle est presque constamment engagée dans des actions prioritaires de sécurité publique.

Le groupe de travail évoqué ci-dessus, constitué de représentants de divers services (Circulation, Police, Routes et voirie, Urbanisme, Parcs et promenades, Secours et incendie) s'est donc fixé les objectifs suivants :

- répertorier les endroits sensibles du centre-ville au niveau du stationnement illicite compromettant le passage des véhicules d'urgence,
- étudier la mise en place, aux endroits stratégiques, d'un aménagement permettant d'éliminer les débordements constatés.

Durant les nuits des 23 juin, 6 et 30 septembre 2002, le centre-ville, ainsi que certains secteurs du sud de la ville (notamment à proximité de la discothèque "l'Amnesia") ont été parcourus, afin de relever et de constater les abus notoires en matière de stationnement. Une liste des endroits les plus sensibles a ainsi pu être établie.

Lors de ces inspections nocturnes, l'importance du nombre de véhicules stationnés illicitement sur la place de l'Europe avait pu être relevée. Les démarches entreprises depuis lors (pose de troncs d'arbres empêchant l'accès à la place) ont permis un retour à la normale, démontrant, par ce biais, que des obstacles permettent d'éliminer le stationnement gênant, mais qu'en parallèle, il y a lieu de recourir à des moyens de répression (contrôles, dépannages, etc.).

Des contrôles ont également été effectués, tôt le matin en fin de semaine, afin d'apprécier la situation en terme de stationnement illicite. Si les abus étaient moindres que durant la nuit, il n'en demeure pas moins qu'ils n'avaient pas – et de loin – complètement disparus en tout début de journée, lorsque les contrôles effectués par le personnel de l'Office du stationnement n'ont pas encore commencé.

Des mesures physiques simples et efficaces devront être mises en place aux endroits les plus sensibles, afin de garantir, en tout temps, l'accès des véhicules prioritaires. La solution consistera à allier bornes, obstacles (cailloux, troncs, etc.) et surélévations de trottoir à un renforcement des contrôles effectués par les services de police en soirée et durant la nuit.

Le quartier de la Cité devra être traité en premier en raison de l'anarchie qui y règne le soir et des problèmes récurrents de sécurité qui en découlent.

Le montant nécessaire à couvrir l'acquisition d'obstacles fixes (bornes, blocs, etc.) et leur pose s'élève à 100'000 francs.

5.4. *Nouvelles structures de contrôle envisagées*

Si le centre-ville est relativement bien géré en matière de contrôle du stationnement en journée, il n'en va pas de même dans les secteurs périphériques et sur les parkings-relais. En ces lieux, force est de constater un accroissement des abus, pour la plupart commis par des conducteurs pendulaires faisant fi de la législation en vigueur. Cela engendre le mécontentement des habitants des quartiers concernés, qui voient s'accroître de jour en jour une dégradation de leurs conditions de résidence.

S'agissant de la mise en place des futures zones "macarons", il convient d'ores et déjà d'admettre que la population résidente a droit à un réel respect des mesures envisagées, afin d'en garantir les bénéfices attendus. Pour atteindre cet objectif, il sera nécessaire d'attribuer un poste de garde de police supplémentaire pour chaque nouvelle zone réalisée.

En ce qui concerne la partie nocturne de l'activité de contrôle, la situation actuelle pourrait être améliorée par la mise en oeuvre d'une équipe subordonnée au Groupe motocycliste. Celle-ci serait composée de quatre gardes de police "mobiles", du type des actuels scooteristes de l'OST, qui ont largement démontré leur efficacité. Cette solution permettrait de régler une grande part des problèmes liés au mauvais stationnement nocturne, évacuation de véhicules comprise. Ce faisant, elle permettrait au Groupe motocycliste de concentrer ses efforts sur des actions de sécurité publique, notamment en matière de circulation routière.

De fait et à titre d'exemple, en 2003, 54 % des conducteurs impliqués dans des accidents de circulation présentaient un taux d'alcoolémie de plus de 1,50 ‰, soit trois fois plus que la norme fixée par le Conseil fédéral entrant en vigueur en 2005. Un accroissement des contrôles préventifs s'impose à l'évidence dans ce domaine.

Enfin, d'un point de vue strictement financier, la mise en oeuvre de cette "brigade mobile" de gardes de police serait une opération positive. En effet, un garde génère, sur la base d'une moyenne pondérée, 300'000 à 400'000 francs par an de recettes liées aux amendes d'ordre délivrées, alors qu'il représente un coût, charges sociales comprises, de l'ordre de 70'000 à 100'000 francs.

5.5. *Structures de dépannage*

Bien évidemment, le simple fait d'accroître les contrôles, respectivement de sanctionner les usagers en infraction, ne résoudra pas le problème mis en exergue dans les chapitres précédents. Il est vrai que, pour atteindre son but, l'action doit se poursuivre jusqu'au bout, à savoir être suivie d'une évacuation des véhicules présentant un danger potentiel pour la sécurité en général, en particulier ceux dont la présence est susceptible d'entraver ou de retarder la progression des véhicules des services de secours.

Différentes pistes ont été explorées, afin de dégager la solution la plus rationnelle pour la Ville. A ce sujet, il est apparu que la totale autonomie communale n'était pas souhaitable. De fait, l'acquisition d'une dépanneuse (environ 200'000 francs) et l'engagement du personnel nécessaire pour la desservir 24 heures sur 24 (2,5 postes représentant une dépense annuelle d'environ 200'000 francs) engendreraient des dépenses beaucoup trop considérables pour une opération dont la rentabilité à terme n'est pas assurée.

C'est pourquoi, sachant que le service de secours et d'incendie dispose déjà des moyens nécessaires pour intervenir dans les cas exceptionnels (évacuation préalable pour les manifestations sportives, grandes urgences, etc.), moyens qui permettent de donner une certaine indépendance à la police dans ce domaine, il apparaît, à l'évidence, nettement préférable de proroger la pratique actuelle en la systématisant, à savoir de mandater, comme le fait également la Police cantonale, un professionnel de la branche, via la Société vaudoise des dépanneurs. Un cahier des charges adéquat sera établi, afin de mener à bien ce genre d'opérations.

Il convient de noter qu'en terme d'image, la poursuite de la pratique actuelle ne pourra qu'être profitable à la Ville, dans la mesure où celle-ci ne pourra pas être accusée d'accroître le nombre de dépannages, pour rentabiliser son service d'évacuation de véhicules.

6. Incidences sur l'effectif du personnel

6.1. Corps de police

Comme relevé au chapitre 5.4, la stratégie envisagée se décline sous la forme d'un renforcement des contrôles diurnes et nocturnes.

6.1.1. Renforcement du contrôle diurne

La réalisation échelonnée de quatre futures zones "macarons" implique le renforcement du contrôle diurne et de la gestion administrative des "macarons" (tenue à jour de la base de données, impression des "macarons", courrier, comptabilité, etc.). Pour ce faire, l'engagement d'un effectif supplémentaire de quatre gardes de police et de deux employé(e)s civil(e)s (afin d'éviter de mobiliser du personnel de rue pour accomplir des tâches administratives) s'avère nécessaire.

En effet, outre les travaux évoqués ci-dessus, l'accroissement du nombre des amendes d'ordre apposées, du fait de l'activité du nouveau personnel affecté au contrôle, peut être estimé à environ 50-60'000 unités, dont 20 % devraient déboucher sur des dénonciations, dont la procédure de traitement est plus complexe.

6.1.2. Renforcement du contrôle nocturne

Le renforcement du contrôle nocturne, par le biais de la mise en œuvre d'une équipe subordonnée au Groupe motocycliste, chargée de veiller au respect des règles de parcage et, cas échéant, d'ordonner le dépannage des véhicules mal garés, requiert l'engagement d'un effectif supplémentaire de quatre gardes scooteristes, formés spécifiquement à ces tâches et dont l'horaire sera contraignant, puisqu'il se situera entre 18h00 et 02h00.

6.2. Service de la circulation

Actuellement, le responsable de la section "stationnement" est chargé de traiter l'ensemble des questions relatives à la planification, à la vérification des montants encaissés au moyen des appareils de gestion du stationnement⁶, au suivi et à l'extension des parkings-relais, à la rédaction des réponses aux éventuelles questions parlementaires et aux réclamations des usagers, à la gestion du système de contrôle d'accès aux zones à trafic limité, aux études prospectives sur le matériel de stationnement, etc. Déjà aujourd'hui, cette situation n'est plus gérable par ce seul collaborateur et entraîne inévitablement des délais de réponse parfois trop longs.

Dans ces circonstances, la mise en place des extensions prévues implique un renforcement de cette section. A cette fin, l'engagement d'un nouveau collaborateur, qui aura pour tâche de seconder le responsable en place, pourra se réaliser sans augmentation d'effectif, par suite de non-remplacement d'un employé partant à la retraite, dans le cadre du regroupement des services de la circulation et des routes et voirie.

Le balisage des nouvelles zones "macarons", ainsi que la pose de la signalisation verticale pourront être assumés par le personnel actuel du service de la circulation, dans le cadre des budgets de fonctionnement de celui-ci. Il en va de même des travaux d'installation, de réglage et d'entretien des nouveaux appareils de stationnement.

7. Aspects financiers

7.1. Investissements nécessaires

La récapitulation des dépenses d'investissements à consentir pour la mise en place de l'ensemble des mesures de gestion et d'aménagement envisagées se présente comme suit :

- a) **remplacement du système des mobimats** : développement d'une application

⁶ Les montants encaissés et traités en 2003 s'élevaient à 7'500'962 francs

informatique, fourniture du matériel informatique et fourniture de 50 appareils portables destinés aux gardes de l'Office du stationnement	Fr.	500'000.–
b) <u>réalisation de nouvelles zones de stationnement payant</u> : achat d'horodateurs et de parcomètres multi-places, y.c. travaux de génie civil	Fr.	160'000.–
c) <u>mesures physiques pour dissuader le stationnement illicite</u> : fourniture et pose d'obstacles fixes (bornes, blocs, etc.)	Fr.	100'000.–
d) <u>extension des zones "macarons"</u> :		
- balancement du compte d'attente	Fr.	50'000.–
- mise en place de trois nouvelles zones "macarons"	Fr.	600'000.–
e) <u>mobilier et postes informatiques pour le nouveau personnel de bureau</u> :		
mobilier et matériel de bureau, postes informatiques pour 3 nouveaux collaborateurs	Fr.	18'000.–
f) <u>équipement pour les gardes de police et la brigade de scootéristes</u> :		
4 scooters avec équipement police, matériel de corps et uniformes pour les 4 gardes et les 4 scootéristes	Fr.	40'000.–
TOTAL GENERAL :	Fr.	1'468'000.–

7.2. Plan des investissements

Le plan des investissements pour les années 2004 et 2005 prévoit un montant de 1'600'000 francs pour la réalisation des opérations décrites dans le cadre du présent rapport-préavis.

7.3. Recettes nouvelles

La création de nouvelles zones "macarons", la réalisation de nouvelles zones de stationnement payant (qui seront mises en place selon les besoins) et le renforcement des contrôles vont entraîner une augmentation des recettes, qui se décompose comme il suit :

a) <u>mise en service, à fin mai 2004, d'une nouvelle zone "macarons" (K) et création de trois zones "macarons"</u> : la vente prévisible de quelque 2'000 "macarons" par an rapportera annuellement, une fois l'ensemble des zones réalisées, la somme de :	Fr. 840'000.-
b) <u>réalisation de nouvelles zones de stationnement payant</u> : avec une taxe horaire de 2.00 francs, un temps moyen d'occupation de 4 heures et un taux de respect de l'obligation de s'acquitter de la taxe de parcage de 80 %, une place générera un produit annuel de 1'800 francs. En estimant à 150 le nombre de places qui seront progressivement créées, celles-ci rapporteront :	Fr. 270'000.-
c) <u>amendes d'ordre liées au renforcement des structures de contrôle</u> : Le renforcement des contrôles induira des recettes supplémentaires liées aux AO délivrées d'une part dans les nouvelles zones "macarons" et, d'autre part, dans le cadre des contrôles accrus organisés durant la nuit ; ces recettes peuvent être estimées à :	Fr. 2'800'000.-
TOTAL GENERAL : Fr. 3'910'000.-	

7.4. Charges financières et d'exploitation annuelles

La mise en place des nouvelles mesures de gestion du stationnement envisagées engendrera des charges nouvelles, à porter aux budgets respectifs des services concernés, qui se décomposent de la manière suivante :

a) <u>nouveau personnel</u> : comme mentionné au chapitre 6, il y aura lieu d'engager dix collaborateurs supplémentaires, à savoir deux employés civils à l'Office du stationnement et huit gardes de police, ce qui représente une charge annuelle de :	Fr. 840'000.-
b) <u>frais d'entretien</u> :	
- balisage des places et signalisation verticale	Fr. 5'000.-
- entretien des bornes fixes	Fr. 5'000.-
- entretien des mobimats (dès la deuxième année)	Fr. 50'000.-
c) <u>charges financières</u> : fondées sur une valeur à amortir de 1'468'000 francs, et calculées sous la forme d'annuités constantes au taux de 4,75 % pendant 10 ans, les charges financières s'élèvent à :	Fr. 187'800.-
TOTAL GENERAL : Fr. 1'087'800.-	

En résumé, il apparaît que les mesures proposées dans le cadre du présent rapport-préavis permettront, d'une part d'atteindre les objectifs visés en matière de qualité de vie dans les quartiers de la ville soumis à de fortes pressions sur le stationnement des véhicules, et, d'autre part, après déduction des frais liés aux engagements de personnel et investissements nouveaux à consentir, de dégager des recettes annuelles supplémentaires nettes de l'ordre de 2'820'000 francs.

S'agissant du compte du stationnement, il faut signaler que les frais imputés à celui-ci doivent comprendre la totalité de ceux engendrés par les nouvelles mesures, à savoir les dépenses supplémentaires évoquées ci-dessus (1'087'800 francs) et le coût du nouveau poste à prévoir au service des routes et de la mobilité (110'000 francs). Toutefois, le bilan final sera positif, compte tenu de l'adaptation des tarifs du stationnement intervenue au début de 2004 (cf. chapitre 8.1 ci-dessous).

8. Réponses aux motions

En préambule, il convient de préciser que le présent rapport-préavis ne comprend pas, contrairement à la recommandation formulée par la Commission permanente des pétitions, de réponse à la pétition de Mme Monique Corbaz et consorts, demandant le classement en "zone de rencontre" du quartier des Fleurettes, actuellement au bénéfice du régime de la "zone 30". En effet, il est apparu que la nature de cette demande exigeait des études particulières, dont les problèmes de stationnement ne constituent qu'un des aspects. C'est pourquoi, une réponse distincte sera donnée, dès que les résultats des études précitées seront connus.

8.1. Réponse à la motion de Monsieur Philippe MARTIN

Suite à l'interpellation de M. Philippe Martin du 24 novembre 1998⁷, le Conseil communal a, dans sa séance du 4 mai 1999⁸, après avoir ouï la réponse de la Municipalité à ladite interpellation, adopté la résolution de l'interpellateur demandant à la Municipalité de prendre les mesures utiles, cas échéant en comprimant les coûts de dépenses d'exploitation, afin que le résultat financier du compte 2601 "Gestion du stationnement" soit le plus rapidement possible mis en harmonie avec les prévisions figurant dans le rapport-préavis N° 104.

Le 20 mars 2001⁹, le Conseil communal a décidé de prendre en considération et de renvoyer à la Municipalité, pour étude et rapport, la motion déposée par M. Philippe MARTIN le 27 juin 2000¹⁰, et développée le 10 octobre 2000¹¹. Elle demande à la Municipalité d'agir sur les revenus et les charges du centre 2601, afin que celui-ci présente un solde positif et permette de ce fait d'activer le fonds du stationnement, en vue d'un amortissement des investissements consentis ensuite de l'adoption des conclusions du rapport-préavis N° 104.

En premier lieu, il convient de rappeler qu'à fin 2001, suite à la revalorisation intervenue aux Services industriels durant la même année, les investissements, relatifs à la gestion du stationnement, ont été totalement amortis à hauteur de 9'353'592 francs. Il n'en demeure pas moins que l'idée de créer un fonds du stationnement, sur lequel devaient être versés les excédents de revenus résultant de la gestion du stationnement et imputés les amortissements des investissements consentis en matière de parcage, faisait partie intégrante du rapport-préavis N° 104, dont les conclusions ont été adoptées par votre Conseil le 7 novembre 1995.

Le tableau ci-après présente l'historique du fonds du stationnement avec les charges et les recettes enregistrées depuis 1996. Les recettes ne comprennent, bien évidemment, pas le montant des amendes d'ordre sanctionnant les fautes de parcage. Toutefois, dès lors que le contrôle du stationnement est inclus dans les charges, il paraît intéressant de signaler que le montant des amendes perçues pour non-respect des règles de parcage s'est, en 2003, élevé à 7,15 millions de francs, sans compter la part liée aux sentences prononcées par la Commission de police, ensuite d'amendes impayées, payées hors délai ou faisant l'objet d'une opposition.

⁷ BCC 1999, tome II, p. 402

⁸ BCC 1999, tome I, pp. 316 à 321 et pp. 401 à 408

⁹ BCC 2000, tome I, N° 9/II, p. 821

¹⁰ BCC 2000, tome II, N° 12/I, p. 292

¹¹ BCC 2001, tome I, N° 4, pp. 303-304

Tableau VII : Centre 2601 - Evolution des charges et des recettes

	Charges [fr.]	Revenus [fr.]	Différence [fr.]
1996	10'106'353,23	5'144'900,80	- 4'961'452,43
1997	11'594'728,61	6'782'402,25	- 4'812'326,36
1998	12'490'107,33	8'615'279,26	- 3'874'828,07
1999	12'513'611,58	9'985'356,82	- 2'528'254,76
2000	12'914'076,34	10'480'194,29	- 2'433'882,05
2001	12'975'164,50	10'778'665,59	- 2'196'498,91
2002	12'707'427,19	11'066'475,20	- 1'640'951,99
2003	13'071'525,10	10'728'184,97	- 2'343'340,13
Total			- 24'791'534,70

S'il est vrai que les charges ont toujours excédé les revenus, il convient cependant de relever que ceux-ci ont plus que doublé entre 1996 et 2003, alors que les charges n'ont, comparativement, progressé que de 29 % durant la même période.

En outre, il est réjouissant de constater que l'écart s'est considérablement réduit au cours du temps. En 2003, toutefois, un peu plus de 2,3 millions de francs de recettes manquaient encore pour aboutir à un équilibre. A ce sujet, il convient de relever que la suppression d'environ 80 places de parc, en raison de l'ouverture de nombreux chantiers (comme par exemple, le Rôtillon, le m2, etc.), ainsi que l'annulation de quelque 300 "macarons" pour entreprises, suite à des abus avérés, ont notablement réduit les produits des taxes de parage.

Rappelons, pour mémoire, que les recettes proviennent des encaissements faits sur les parcomètres, de la vente des "macarons", des abonnements et des cartes journalières des parkings-relais, des autorisations journalières (cartes à gratter) et des locations du domaine public (cf. tableau V, page 8).

En ce qui concerne les charges, celles-ci se décomposent comme il suit :

Tableau VIII : Centre 2601 – Répartition des charges en 2003

Type de charges	Montant [fr.]
Charges de personnel (10 postes)	1'027'886,84
Biens, services et marchandises	1'379'541,86
Amortissements	293'387,00
Imputations internes	
- Routes et voirie (Location, aménagement et entretien de la voirie)	2'200'000,00
- Routes et voirie (Entretien des véhicules)	2'105,40
- Corps de police (contrôle du stationnement et contribution à l'organisation du parage lors de manifestations)	7'977'300,00
- Service juridique (participation aux prestations du service)	180'000,00
- Loyers	11'304,00
TOTAL	13'071'525,10

En ajoutant à l'état des comptes de l'année 2003 (cf. tableau ci-avant), le coût annuel des mesures prévues dans le présent rapport-préavis (1'087'800 francs et 110'000 francs pour le nouveau collaborateur du service des routes et de la mobilité, cf. chapitre 7.4), les charges devraient ascender à un montant global de l'ordre de 14'270'000 francs par an, montant assurément très proche de la réalité, dès lors que lesdites charges sont clairement identifiées et peu soumises à des variations non prévisibles.

Quant aux recettes, les nouveaux tarifs du stationnement ont été adoptés par la Municipalité le 16 octobre 2003 et ratifiés par le Conseil d'Etat le 11 décembre 2003. Ils ont été mis en application durant les premiers mois de 2004.

Tableau IX : Adaptation des tarifs du stationnement

	Tarifs anciens	Tarifs actuels
Parcomètres		
- Centre-ville	Fr. 2.-/h	Fr. 2.50/h
- Périphérie du centre	Fr. 1.50/h	Fr. 2.-/h
Autorisations journalières (cartes à gratter)		
- Centre-ville	Fr. 16.- (jour) et Fr. 8.- (1/2 jour)	Fr. 20.- (jour) et Fr. 10.- (1/2 jour)
- Périphérie du centre	Fr. 8.- (jour) et Fr. 4.- (1/2 jour)	Fr. 12.- (jour) et Fr. 6.- (1/2 jour)
- Hôtels	Fr. 12.- (jour) et Fr. 3.- (de 17h à 10h)	Fr. 15.- (jour) et Fr. 5.- (de 17h à 10h)
- Navigateurs (Ouchy)	Fr. 10.- pour 5 jours payants	Fr. 15.- pour 5 jours payants
"Macarons"	Fr. 30.- /mois	Fr. 400.- /an (+ Fr. 20.- de frais pour tout dossier créé)
Parkings-relais	Fr. 69.-/mois (abonnement mensuel) Fr. 7.-/jour (carte journalière)	Fr. 98.-/mois (abonnement mensuel) Fr. 10.-/jour (carte journalière)

A ce sujet, il convient de relever que M. Philippe Martin proposait, comme mesure visant à accroître les recettes, d'augmenter les montants prélevés sur les parkings-relais, ainsi que de supprimer la réduction accordée aux accompagnateurs.

La décision prise par la Municipalité va donc dans le sens de la proposition du motionnaire. Cependant, l'effet de la hausse des P+R sur les recettes globales du stationnement doit être relativisé. En effet, si, pour l'heure, la différence de prix est entièrement acquise à la Ville, le futur tarif régional de la communauté tarifaire devrait induire une hausse de la quote-part à verser à la communauté tarifaire. Il s'ensuit que la part lausannoise devrait, à terme, être réduite de l'ordre de 10 %.

Le tableau ci-dessous montre l'évolution conjointe de ces montants depuis 1999 :

Tableau X : P+R - Evolution des montants encaissés et des montants rétrocédés aux tl

	Montants totaux encaissés sur les parkings-relais [fr.] TVA déduite	Montants rétrocédés aux transports publics lausannois [fr.]
1999	748'919,75	613'994,20
2000	1'027'906,05	794'040,40
2001	1'105'561,20	842'446,00
2002	1'259'556,40	928'346,15
2003	1'353'168,05	1'004'161,00

Ainsi, avec un volume des ventes d'abonnements identique à celui de 2003, la hausse des tarifs des P+R, telle que présentée dans le tableau IX, engendrera une recette supplémentaire pour la Ville de Lausanne de 526'400 francs (avant paiement de la TVA).

La proposition de M. Philippe Martin de supprimer la réduction accordée aux accompagnateurs n'est, en revanche, pas opportune. En effet, celle-ci vise avant tout à favoriser le co-voiturage et, par conséquent, un usage plus écologique de la voiture. En 2003, si cette suppression avait été appliquée, elle n'aurait rapporté

que 58'484 francs de recettes supplémentaires (85'463 francs, si le tarif actuel avait déjà été mis en vigueur). C'est pourquoi, la Municipalité propose de maintenir cette réduction, qui va dans le sens des objectifs visés, tant par le Plan directeur des déplacements, que le Plan cantonal de mesures OPair.

Le tableau ci-dessous présente l'estimation des effets de l'augmentation des tarifs sur les recettes, estimation basée sur l'hypothèse que le taux de respect de l'obligation de s'acquitter de la taxe de parage et le volume des ventes ("macarons" et autorisations journalières) restent identiques à ceux de l'année 2003 :

Tableau XI : Effets de la hausse des tarifs par type de recettes.

	Recettes supplémentaires par rapport à 2003
Parcomètres	+ fr. 1'700'000.--
"Macarons"	+ fr. 470'000.--
Autorisations journalières (cartes à gratter)	+ fr. 73'000.--
Parkings-relais (après paiement de la TVA*)	+ fr. 499'000.--

**Taux forfaitaire de 5.2 % de la recette brute*

Conjuguée avec les mesures proposées dans le cadre du présent rapport-préavis, ainsi que la mise en service prochaine du P+R de la Tuilière (avec un taux d'occupation initial estimé à 50 %), l'augmentation des tarifs du stationnement conduira à un résultat positif pour le centre 2601. En effet, lorsque l'ensemble des mesures envisagées auront été mises en oeuvre, les recettes annuelles devraient s'élever à quelque 14'500'000 francs.

En ce qui concerne la résolution de M. Philippe Martin, adoptée lors de la séance du Conseil communal du 4 mai 1999, la Municipalité relève que les mesures prévues dans le rapport-préavis N° 104 et mises en oeuvre depuis lors donnent satisfaction, puisque les recettes n'ont cessé de progresser.

Quant aux charges de fonctionnement, il n'est guère imaginable de diminuer l'entretien des appareils de gestion du stationnement, ni le contrôle du paiement de la taxe de parage. En effet, le bon fonctionnement des appareils est indispensable pour garantir les recettes et la politique du stationnement, décidée par le Conseil communal, n'est efficace qu'à la condition qu'un contrôle sérieux soit effectué sur le terrain. A ce sujet, il convient de relever que la réalisation des quatre nouvelles zones "macarons", proposée dans le cadre de ce rapport-préavis, aurait dû conduire à l'engagement de six nouveaux gardes de police. Or, le passage, en mars 2003, au système dit "du ticket derrière le pare-brise", ayant permis d'augmenter l'efficacité des gardes, l'augmentation de leur effectif peut se limiter à quatre unités, ce qui va dans le sens des vœux du motionnaire.

Enfin, les charges, liées à la gestion du stationnement dans le cadre des innombrables manifestations, dont Lausanne est le théâtre, sont incompressibles, à moins d'en diminuer la qualité. Ces mesures particulières en matière de parage sont indispensables pour limiter, autant que possible, les impacts négatifs générés par ces manifestations, tant au niveau de la circulation, qu'à l'égard des habitants.

D'une manière générale, la Municipalité estime qu'une diminution des dépenses d'exploitation conduirait inmanquablement à une baisse de la qualité des prestations. Cette situation n'est guère souhaitable.

En outre, une diminution du personnel de contrôle en rue engendrerait sans aucun doute une diminution des recettes (baisse du taux de respect de l'obligation de s'acquitter de la taxe en raison des contrôles moins fréquents) et un parage sauvage accru. Au reste, vu les éléments évoqués ci-dessus, la Municipalité propose :

- de conserver le fonds du stationnement prévu par le rapport-préavis N° 104, afin de financer de futurs projets en matière de parage et de transfert modal ;
- d'annuler le compte totalisant les insuffisances de revenus de la gestion du stationnement, inscrit à l'actif du bilan, de même que celui de contrepartie figurant au passif du bilan, accusant tous deux un solde de 24'791'534,70 francs au 31 décembre 2003.

8.2. Réponse à la motion de Monsieur Jacques PERNET

Le 29 mai 2001¹², le Conseil communal a décidé de prendre en considération et de renvoyer à la Municipalité, pour étude et rapport, la motion déposée par M. Jacques Pernet, le 28 novembre 2000¹³, et développée le 13 février 2001¹⁴. Dite motion demande à la Municipalité de créer des possibilités de parcage sur le domaine public pour la catégorie des micro-voitures, ainsi que d'intervenir auprès des parkings pour que des facilités y soient également accordées pour cette catégorie de véhicules.

Le phénomène des micro-voitures a réellement débuté en 1998 avec le lancement sur le marché de la Smart. Cette micro-voiture de 2,50 mètres de longueur et 1,45 mètres de largeur était censée révolutionner les déplacements individuels motorisés à caractère essentiellement urbain.

Afin de quantifier l'ampleur du phénomène des micro-voitures, il apparaît en premier lieu nécessaire de se fixer une longueur maximale, afin de déterminer l'ensemble des véhicules automobiles susceptibles d'appartenir à la catégorie des micro-voitures. En prenant comme hypothèse de base qu'une place de stationnement puisse être utilisée simultanément par deux micro-voitures, la longueur maximale retenue pour cette catégorie est ainsi de 3,00 mètres, puisqu'une case de stationnement normale est comprise entre 5,50 et 6,00 mètres.

Après renseignements pris auprès de l'association des importateurs suisses d'automobiles, il apparaît que la Smart est la seule voiture de moins de 3 mètres sur le marché suisse. Les marques Aixam, Ligier et Microcar proposent bien des véhicules correspondant au critère retenu (longueur comprise entre 2,60 et 2,90 mètres, selon les modèles concernés), mais celles-ci ne sont pas considérées, au sens de la loi, comme véhicules de tourisme.

Au 30 septembre 2003, le parc des véhicules de tourisme se présentait, pour la ville de Lausanne, pour différents cantons, ainsi qu'au niveau suisse, comme suit :

Tableau XII : Micro-voitures et véhicules de tourisme

	Lausanne	Vaud	Genève	Zurich	Berne	Bâle	SUISSE
Smart	223	1'193	1'434	4'998	3'042	500	22'891
Voitures de tourisme	53'578	347'836	222'358	622'915	464'747	65'455	3'787'311

Source : Service cantonal de recherche et d'information statistiques (SCRIS)

La part de Smart, par rapport à l'ensemble du parc de voitures de tourisme, est de moins de un pour-cent. Elle est précisément de 0,80 % dans le canton de Zurich (taux le plus élevé) et de seulement 0,34 % dans le canton de Vaud. Elle atteint 0,42 % à Lausanne, soit une valeur inférieure à la moyenne suisse, qui est de 0,60 %.

Relevons que le volume des ventes du Smart Center de Crissier (unique centre de distribution pour le canton de Vaud) a atteint son maximum en 2000 et qu'il a chuté depuis lors pour atteindre, en 2002, un niveau inférieur à celui de 1999. A l'échelle suisse, les ventes de Smart ont également atteint leur sommet en 2000 (volume trois fois supérieur à celui de 1998, année de lancement), mais sont redescendues, en 2002, au niveau de 1999. Par conséquent, il n'est guère possible de parler de véritable "phénomène Smart", ce d'autant plus que nombre de celles-ci appartiennent à des entreprises et servent de supports publicitaires.

De surcroît, il y a lieu de relever qu'aucun constructeur n'a, depuis 1998, mis sur le marché un produit directement concurrent de la Smart. Cela signifie que la demande pour ce type de véhicule est relativement marginale et relève avant tout d'un marché dit "de niche". Enfin, il y a lieu de remarquer que l'heure est plus à l'augmentation de la taille des véhicules qu'à la réduction de leurs dimensions, comme l'illustre le dernier modèle de la légendaire Austin Mini, dont la taille a fait un bond de 3,05 mètres à 3,62 mètres.

Depuis plusieurs années, à chaque renouvellement d'un modèle de leur gamme, les constructeurs ont pris l'habitude d'y ajouter quelques centimètres pour, certes, en améliorer l'habitabilité, mais, aussi, pour y loger

¹² BCC 2001, tome I, N° 7, pp. 589 à 590

¹³ BCC 2000, tome II, N° 15, p. 467

¹⁴ BCC 2001, tome I, N° 2, pp. 203 à 204

les toujours plus nombreux accessoires de sécurité et de confort. De surcroît, la marque Smart elle-même est en train d'élargir sa gamme, en proposant des véhicules de plus grandes dimensions. La Smart Roadster (longueur de 3,42 mètres) est commercialisée depuis 2003, alors que la Smart à 4 portes, dont la longueur est de 3,75 mètres, est disponible depuis avril 2004 sur le marché.

Partant des constats précédents, la Municipalité répond comme suit aux demandes du motionnaire.

1. Créer des possibilités de parage adéquat pour ces micro-véhicules en leur réservant des places à leurs dimensions où des places "normales" ne sont pas possibles

Du point de vue légal, plusieurs lois, ordonnances et normes doivent être prises en compte. Premièrement, l'Ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV du 19 juin 1995), qui définit les différentes catégories de véhicules. Deuxièmement, l'Ordonnance sur la signalisation routière (OSR du 5 septembre 1979) qui précise, à son article 79, que "Les cases de stationnement ne doivent être utilisées que par les véhicules des catégories pour lesquelles elles ont été dimensionnées". Troisièmement, la norme VSS 640 291, qui fixe les dimensions des cases de stationnement.

Les Smart, faisant partie de la catégorie des automobiles légères et les dimensions des cases de stationnement étant clairement définies par la loi, il ne s'avère pas possible de baliser, sur le domaine public, des places de stationnement spécifiquement destinées aux micro-voitures, tant que la législation fédérale ne créera et ne définira pas une telle catégorie de véhicules.

De plus, une telle mesure présenterait un caractère hautement discriminatoire. En effet, il existe d'autres petites voitures (Fiat Seicento 3.32 mètres, Renault Twingo 3.43 mètres, Seat Arosa 3.54 mètres, Ford Ka 3.62 mètres, etc.) sur le marché, qui n'utilisent pas non plus l'entier d'une case de stationnement. Il s'agirait alors, pour autant que la loi le permette et par souci d'égalité, de créer, à leur intention, des cases spécifiques, ce qui n'est, bien sûr, pas envisageable.

Relevons encore que, du point de vue de la consommation de carburant, et sans même parler des versions fonctionnant à l'essence, ce n'est pas la Smart qui détient la palme du véhicule le plus économe du marché, mais la Volkswagen Lupo 3L et ce depuis quatre ans.

2. Créer des possibilités de parage adéquat pour ces micro-véhicules en tolérant le parage de deux micro-véhicules sur une place normale

Du point de vue des contrôles du stationnement, la politique suivante est appliquée par la police municipale de Lausanne :

Tableau XIII : Contrôle du stationnement à Lausanne - Parage des micro-voitures

Cas rencontré	Conditions
Deux véhicules garés sur une place payante	OK si la taxe de stationnement est payée par l'un ou l'autre des véhicules (places parcomètres multiplaces) OK si la taxe de stationnement est payée par les deux véhicules (places horodateurs) Si la taxe de stationnement n'est pas payée, une amende d'ordre est délivrée au(x) fautif(s)
Deux véhicules garés sur une case zone bleue ou zone blanche à durée limitée	OK si les véhicules disposent tous deux d'un disque de stationnement correctement réglé Sinon, une amende d'ordre est délivrée au(x) fautif(s)

Pour autant que les conditions décrites dans le tableau ci-dessus soient remplies, le parage de deux véhicules sur une place normale est donc tout à fait possible.

3. Créer des possibilités de parage adéquat pour ces micro-véhicules en marquant certaines places de façon à comprendre qu'elles peuvent être destinées à un véhicule normal ou à deux micro-véhicules

Toutes les cases de stationnement peuvent être utilisées par deux micro-voitures pour autant que :

- les conditions définies dans le paragraphe précédent soient remplies,
- les véhicules garés ne dépassent pas de la case de stationnement.

Une signalisation tant verticale qu'au sol est dès lors inutile.

4. Si possible - ce qui serait logique - réduire les tarifs de parage de ces micro-véhicules

Lors de la séance du 30 mars 2001 de la commission du Conseil communal, chargée d'étudier la prise en considération de sa motion, M. Pernet a précisé que sa demande visait avant tout à favoriser le parage des micro-voitures et que le problème financier n'entraînait pas en ligne de compte.

Cela étant, un tarif différent pour les micro-voitures créerait une inégalité de traitement vis-à-vis des propriétaires d'autres petites voitures (cf. marques et modèles précédemment cités). A l'évidence, la mise en place d'un tarif de stationnement en fonction de la taille des véhicules est tout simplement irréalisable sur le domaine public.

5. Intervenir auprès des parkings pour accorder les mêmes faveurs

La gestion interne des parkings privés à usage public (Riponne, Bellefontaine, Navigation, etc.) n'est pas de la compétence de la Municipalité. Les exploitants de ceux-ci fixent librement les tarifs de stationnement. Cependant, la question des faveurs aux utilisateurs de Smart a été abordée dans le cadre des rencontres régulières entre la Municipalité et les exploitants de parkings.

A Lausanne, les exploitants de parking souterrains ont renoncé à accorder des faveurs aux utilisateurs de Smart en raison des problèmes d'exploitation qu'une telle mesure engendrerait pour eux. Signalons toutefois qu'aucune disposition légale ne s'opposerait à cette façon de procéder pour les parkings privés.

Relevons cependant que le parking des Hôpitaux et celui de Bellefontaine ont effectivement créé une "case Smart" chacun, mais les louent uniquement au mois aux deux usagers, qui en ont fait spécifiquement la demande. Ces cases ont, de surcroît, été créées en des endroits qui n'offraient pas l'espace suffisant pour baliser une case de stationnement normale. Ces demandes ont été satisfaites par les exploitants, car elles n'ont pas entraîné de frais conséquents pour leur réalisation.

9. Conclusions

Se fondant sur ce qui précède, la Municipalité vous prie, Monsieur le président, Mesdames et Messieurs, de bien vouloir prendre les résolutions suivantes :

Le Conseil communal de Lausanne,

vu le rapport-préavis N° 2004/32 de la Municipalité du 12 août 2004 ;
ouï le rapport de la commission nommée pour examiner cette affaire ;
considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

décide :

1. d'allouer à la Municipalité un crédit d'investissement du patrimoine administratif de 1'468'000 francs pour la mise en place des nouvelles mesures de gestion et de contrôle du stationnement prévues dans le cadre du présent rapport-préavis (extension des zones de parage et achats d'équipements divers) ;
2. d'amortir annuellement le montant de ce crédit à raison de fr. 146'800.- par la rubrique 4201.331 "Amortissement du patrimoine administratif" du budget de fonctionnement du service des routes et de la mobilité ;
3. de balancer le compte d'attente N° 2601.581.265 ouvert pour couvrir les frais d'études de l'extension des zones "macarons" par prélèvement sur le crédit prévu sous chiffre 1 ci-dessus ;

4. de faire figurer, sous la rubrique 4201.390 "Imputations internes", les intérêts relatifs aux dépenses découlant du crédit précité ;
5. de renforcer les effectifs de l'Office du stationnement de huit gardes de police et de deux employé(e)s civil(e)s pour le contrôle et la gestion, selon la nouvelle stratégie présentée ;
6. d'annuler le compte totalisant les insuffisances de revenus de la gestion du stationnement, inscrit à l'actif du bilan, de même que celui de contrepartie figurant au passif du bilan, accusant tous deux un solde de fr. 24'791'534,70 au 31 décembre 2003 ;
7. de maintenir le principe du fonds du stationnement, en vue de financer des projets futurs en matière de parcage et de transfert modal ;
8. d'approuver les réponses de la Municipalité aux motions de Messieurs Philippe Martin et Jacques Pernet.

Au nom de la Municipalité :

Le syndic :
Daniel Brélaz

Le secrétaire :
François Pasche