

**Réponse au postulat de M. Alain Bron**  
**« Pour une politique de stationnement des véhicules à deux roues »**

Rapport- préavis n° 2008/37

Lausanne, le 10 septembre 2008

Monsieur le président, Mesdames et Messieurs,

**1. Objet du rapport-préavis**

Par le présent rapport-préavis, la Municipalité répond au postulat de M. Alain Bron « Pour une politique de stationnement des véhicules à deux roues », déposé le 3 octobre 2006<sup>1</sup> et renvoyé à la Municipalité pour étude et rapport le 6 décembre 2006<sup>2</sup>.

Dans son postulat, M. Bron demande un certain nombre de mesures pour aménager des zones de parcage pour les scooters, les motos et les vélos, afin d'éviter le stationnement hors cases par manque de capacité. En parallèle, il propose une stratégie pour la gestion à long terme des places deux-roues (vélos, motos et scooters).

**2. Analyse de la situation**

Les déplacements effectués en deux-roues, motorisés ou non, répondent à un besoin de mobilité de la population, qu'il s'agisse de trajets pendulaires ou de loisirs. L'utilisation de ce moyen de transport peut obéir à diverses motivations :

- en tant qu'alternative à la voiture, pour ne pas subir les contraintes du stationnement payant ;
- en raison de l'accessibilité facilitée à un lieu de transfert modal (gare CFF, stations de métro, etc) ;
- pour bénéficier d'un mode de déplacement individuel, plus flexible en termes de contrainte d'horaire ou de desserte que les transports publics ;
- pour gagner du temps sur les trajets, en comparaison avec les transports publics ou la voiture ;
- par choix personnel lié, pour ce qui est des vélos, à la préservation de l'environnement ou de la santé ;
- pour réaliser des économies, selon le type de déplacement à effectuer.

---

<sup>1</sup> BCC 2006-2007, Tome I (N° 4), p. 205

<sup>2</sup> BCC 2006-2007, Tome I (N° 9), pp. 881-882

Par ailleurs, ces moyens de transport offrent de nombreux avantages à l'utilisateur :

- un coût d'acquisition intéressant (entrée de gamme à partir de 2'000 francs pour un scooter neuf ou 700 francs pour un vélo City Bike de gamme moyenne, par exemple) ;
- des frais d'entretien peu importants ;
- un faible encombrement lors du stationnement (1 place voiture = 5 places deux-roues motorisés ou 10 places vélos) ;
- une aisance de déplacement lors des congestions du trafic automobile ;
- le stationnement gratuit sur le domaine public.

Ces avantages sont toutefois contrebalancés par la très grande vulnérabilité des deux-roues dans le trafic, leur exposition aux intempéries et leur manque de visibilité.

Consciente de l'importance de ce moyen de transport, qui offre une alternative intéressante au transport individuel motorisé de type « voiture », la Municipalité recherche continuellement des solutions permettant de favoriser le stationnement des deux-roues.

Une réserve importante doit cependant être émise quant au respect de l'environnement des différentes catégories de deux-roues. En effet, par rapport à la voiture, ce respect est excellent pour les vélos, moyen pour les véhicules à deux-roues à moteur à quatre temps et mauvais s'agissant des deux-roues à moteur à deux temps.

## *2.1 Zones « à problèmes » et emplacements stratégiques*

### *2.1.1 Généralités*

Les zones décrites comme « à problème » par l'auteur du postulat peuvent être assimilées aux zones de stationnement stratégiques pour les deux-roues. En effet, c'est au niveau des grands générateurs de transports publics ou d'activités tertiaires et commerciales que se concentre la demande la plus forte en stationnement. C'est aussi à ces endroits que la densité de ce type de moyen de transport pose le plus de problèmes par rapport à l'utilisation de l'espace public. C'est notamment le cas aux endroits suivants :

- la Gare CFF de Lausanne et ses abords (voir chapitre spécifique ci-dessous) ;
- la place de la Riponne ;
- la place Pépinet et la place Centrale ;
- la rue de Genève (proximité des écoles professionnelles) ;
- la zone d'Ouchy (port et proximité du Château) ;
- la place du Tunnel ;
- plusieurs sites d'enseignement disséminés en ville de Lausanne (écoles professionnelles, gymnases, etc.) ;
- la place Chauderon ;
- la rue du Grand-Chêne ;
- la place de l'Europe (hors chantier m2).

Cette liste n'est pas exhaustive.

### 2.1.2 La Gare CFF et ses abords

Ce lieu est hautement stratégique en raison du transfert modal qui s'y effectue en faveur du rail. Par voie de conséquence, cette zone est « à problème » car elle subit une forte pression du stationnement deux-roues dans les secteurs suivants :

- l'avenue de la Gare ;
- l'avenue Louis-Ruchonnet ;
- la rue du Simplon ;
- le boulevard de Grancy ;
- le passage des Saugettes ;
- le bas de la rue du Petit-Chêne ;
- l'angle de l'avenue William-Fraisse et de l'avenue Ruchonnet ;
- la place de la Gare sur toute sa surface.

Plusieurs projets prévoient à court terme (réalisation courant 2008) l'augmentation des capacités dans les sites suivants :

- rue du Simplon : 20 places ;
- place de la Gare : 60 places vélos.

Toutefois, il y a lieu de préciser que les abords immédiats de la Gare de Lausanne sont la propriété des Chemins de fer fédéraux (CFF) dont la politique immobilière est axée sur la rentabilité financière des locaux. Cette stratégie économique peut se trouver en contradiction avec les intérêts de la division Voyageurs des CFF qui demande, par ailleurs, une augmentation de l'offre en stationnement deux-roues.

De plus, les résidents et commerçants riverains ne sont pas favorables à la multiplication des places de parc deux-roues dans les rues bordant leurs immeubles, à cause des nuisances générées (bruit, pollution, stationnement hors case). Dès lors, le tissu urbain n'offre que peu de possibilités pour réaliser des places de parc en nombre suffisant sans dévaloriser les sites. En parallèle, l'attractivité de l'offre ferroviaire attendue va encore accroître la pression sur les places deux-roues à la Gare CFF. C'est pourquoi, lors de l'élaboration de nouveaux projets aux abords de la Gare CFF, le stationnement des deux-roues est systématiquement étudié afin d'offrir des places supplémentaires.

Enfin, la forte attractivité des horaires des trains intervilles (intercity), spécialement entre Lausanne et Genève, a comme conséquence une forte augmentation du trafic voyageurs depuis 2004. Or, pour atteindre ou quitter la gare, ces pendulaires doivent nécessairement utiliser un autre moyen de transport, à l'exception des résidents du centre ville. La situation est donc contradictoire entre la nécessité de favoriser le stationnement des deux-roues, d'une part, et d'offrir un stationnement de courte durée destiné à la pose/dépose des voyageurs se faisant transporter en voiture, d'autre part. Il est par ailleurs inimaginable de toucher aux zones dévolues aux transports publics qui permettent le transfert modal.

Dorénavant, il conviendra, lorsque toutes les potentialités seront épuisées sur le domaine public, de porter une réflexion sur d'autres possibilités, notamment au travers des plans partiels d'affectation (PPA) et du partenariat public/privé. Ainsi, la zone de la gare fait l'objet d'une étude menée par un groupe qui réfléchit au problème récurrent du stationnement des deux-roues dans le cadre du futur PPA de la zone Est, en collaboration avec les propriétaires du site.

## 2.2 Zones réservées aux scooters électriques

S'agissant des zones réservées aux scooters électriques, il convient de mentionner l'existence des places deux-roues spécifiques, dénommées « scootélec ». Ces places, peintes en vert et signalées par le panneau « P » avec la plaque complémentaire « Réserve aux deux-roues électriques », permettent la recharge gratuite des batteries des scooters électriques à des bornes d'alimentation adéquates.

A Lausanne, on trouve des espaces "scootélec" aux emplacements suivants :

- place Chauderon ;
- rue du Clos-de-Bulle ;
- place du Tunnel ;
- avenue Benjamin-Constant ;
- avenue Jules-Gonin ;
- rue de Langallerie ;
- place de la Gare ;
- place de la Sallaz ;
- avenue des Bergières ;
- avenue de la Vallonnette ;
- avenue de Chailly (Pont-de-Chailly) ;
- avenue des Alpes ;
- place Pépinet (en cours de réalisation).

Toutefois, la loi ne permettant pas de réserver des cases deux-roues au seul usage des scooters électriques, il n'est pas possible de verbaliser un motocycliste qui stationnerait sa moto sur une place « scootélec ».

Dans le cadre du programme Agenda 21, les services industriels lausannois (SIL) prévoient le développement de l'offre en bornes et places « scootélects » dans les différents quartiers de la ville. En parallèle, afin de renforcer l'attractivité et la vente auprès d'utilisateurs potentiels, les SIL offrent une prime de 300 francs à l'achat d'un vélo électrique. Cette promotion a aussi eu lieu entre 1998 et 2005 pour les « scootélects » permettant ainsi à plus de 100 bénéficiaires d'acquérir leur deux-roues motorisé à un prix intéressant. Par manque de diversité des modèles homologués et suite à l'arrêt de fabrication des engins proposés, cette promotion a été suspendue pendant plusieurs années. Suite à une évolution récente, certains constructeurs proposent heureusement une nouvelle génération de « scootélects ». Ces scooters électriques sont homologués pour le marché suisse. Dès lors, la participation financière a été réactualisée, avec une contribution à hauteur de 15% du prix d'achat, plafonnée à 1'000 francs. Les premières subventions ont déjà été accordées par les SIL.

En ce qui concerne les vélos électriques, ceux-ci sont équipés d'une batterie embarquée rechargeable via un transformateur électrique standard 230 volts / 50 Hz connecté à une prise secteur réseau conventionnelle. Ces vélos ne requièrent ainsi aucun équipement spécifique sur les places du domaine public, ce qui leur donne une grande liberté de mouvement.

## 2.3 Augmentation du nombre de places vélos avec des arceaux

Il convient de rappeler qu'un arceau est un élément de structure en forme de « U » inversé d'environ 80 x 80cm hors sol et scellé sur la place de parc deux-roues. Les racks sont des constructions à l'usage exclusif des vélos, dont certaines sont couvertes, permettant d'accueillir simultanément plusieurs vélos sur une longueur définie, tout en optimisant la place. Ces structures offrent aux cyclistes des places faciles d'accès et leurs permettent de sécuriser leur vélo au moyen d'un cadenas. C'est aussi un moyen permettant d'empêcher l'occupation des places deux-roues par des voitures.

La stratégie actuelle de la Ville de Lausanne consiste à étudier la mise en place d'arceaux ou de racks pour vélos à chaque nouvelle zone de parcage projetée. En général, lors de nouvelles réalisations, entre 10 et 20% des places sont équipées de ces structures afin d'offrir une sécurité convenable aux vélos. Sur des emplacements de parcage où la demande de stationnement des vélos est très forte, comme le bas de la rue du Petit-Chêne ou l'allée des Bacounis à Ouchy, des racks sont posés et offrent des possibilités de stationnement adéquates. La Ville de Lausanne prévoit également de poser des racks sur les allées centrales de la place de la Gare.

#### *2.4 Accessibilité des deux-roues au stationnement sur le trottoir*

Lorsque le stationnement deux-roues est possible sur le trottoir ou lorsque l'accès à une aire de parcage traverse un cheminement piéton, la Ville de Lausanne tient systématiquement compte dans ses projets des conditions de sécurité des piétons et des personnes à mobilité réduite, afin de diminuer les situations conflictuelles. Concrètement, le stationnement des deux-roues n'est envisagé que si l'espace nécessaire et la priorité des piétons sont garantis par des aménagements adéquats.

Dans tous les cas, les conducteurs de deux-roues circulant sur les trottoirs ou dans les zones piétonnes doivent clairement accorder la priorité aux usagers à pied et rouler à l'allure du pas. Le non respect de ces règles par les utilisateurs de deux-roues, y compris les cyclistes, est une infraction au droit sur la circulation routière.

#### *2.5 P+R pour deux-roues et vélostations (B+R)*

Le « P+R pour deux-roues » est un parking-relais proposant une tarification combinant le titre de transport public et le stationnement. Cette aire de parcage peut se trouver dans un local fermé qui protège les deux-roues des intempéries et du vandalisme, tout en offrant différents services. Son positionnement est généralement à proximité immédiate d'une station ou d'un arrêt de transports publics favorisant le transfert modal.

Pour que ce type de concept soit attractif, il convient de proposer aux clients des tarifs réellement avantageux et des prestations de lavage et d'entretien dans le prix de l'abonnement combiné. Toutefois, il faut différencier les infrastructures dénommées "vélostations" à l'usage exclusif des bicyclettes des B+R (Bike & Ride) permettant d'accueillir toutes les catégories de deux-roues.

Au niveau de l'agglomération, deux études vélostations ont été réalisées par les tl afin d'estimer les besoins en stationnement aux terminus des lignes de bus. Il convient également de rappeler que des places de parc vélos sont prévues dans la majorité des stations du m2, soit en adaptant la situation actuelle, soit en créant des infrastructures nouvelles.

Dans le cadre du réaménagement du secteur Est de la Gare, La Poste et les CFF vont réaffecter les bâtiments existants de la parcelle de l'ancien centre postal de traitement du courrier. Cette procédure fera l'objet d'un plan partiel d'affectation (PPA), et la Ville a posé des exigences complémentaires en matière de stationnement deux-roues, à savoir l'augmentation du nombre de places et la réalisation d'un P+R deux-roues pour vélos et motos. Comme indiqué au point 2.1.2, un groupe de travail Ville / CFF a été constitué récemment pour conduire une étude sur le sujet. En effet, les utilisateurs potentiels de ces infrastructures sont prioritairement des voyageurs des CFF.

## 2.6 Places payantes ou à macaron

### 2.6.1 Généralités

Cette proposition de contrôle du stationnement des deux-roues ne va pas sans conséquences organisationnelles et financières. La première contrainte consiste à différencier les engins qui seront soumis au paiement de la place de parc, soit sous forme de taxe horaire, soit sous forme d'autorisation payante (par exemple « macaron de stationnement »). En effet, l'article 10 – chapitre B Stationnement – du Règlement communal sur la circulation et le stationnement du 5 mai 1992, entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1993, stipule que : « *Le stationnement des bicyclettes est encouragé, notamment par la gratuité et la création des places au voisinage d'arrêts des transports publics et des zones piétonnes* ». Il exclut d'emblée tous les deux-roues motorisés de son champ d'application. Un émolument pour le parage des vélos, même symbolique, risquerait de dissuader les utilisateurs de ce moyen de transport et ternirait l'image de la Ville en matière de développement durable, puisqu'elle taxerait un moyen de transport moins gourmand en surface de stationnement et surtout moins polluant.

De plus, le paiement du stationnement des vélos ne réglerait de loin pas le désordre autour des sites d'importance, mais, au contraire, cette action repousserait le parage sauvage dans les rues adjacentes. A cet égard, il convient de rappeler que le stationnement des bicyclettes est légalement admis sur le trottoir pour autant qu'il reste une largeur minimum de 1.50 m. pour les piétons.

### 2.6.2 Deux-roues motorisés

S'agissant des deux-roues motorisés (motos, scooters), le paiement du stationnement sur la voie publique sous la forme d'un macaron est difficile à envisager, car ces engins ne disposent pas de pare-brise comme les voitures pour placer visiblement l'autorisation.

Un autocollant n'est également pas envisageable, car il contrevient aux dispositions légales de l'article 71 - 4 OETV (Ordonnance sur les exigences techniques des véhicules), reprise par une note spécifique de l'OFROU (Office fédéral des routes) qui stipule en substance : « *rien ne doit obstruer le pare-brise à l'exception de la vignette autoroutière ou de l'appareil de mesure de la RPLP* ». De plus, certains modèles de motos ou de scooters ne proposent pas de pare-brise de série. En outre, ce genre d'autocollants pourrait donner lieu à des vols ou des actes de vandalisme de la part de personnes mal intentionnées. A titre de comparaison, la pose de la vignette autoroutière est exceptionnellement permise par les Autorités sous la selle amovible des motos, permettant ainsi de la soustraire aux incivilités sur des engins à l'arrêt.

### 2.6.3 Matériel et tarifs

Le recours à des parcomètres collectifs ou horodateurs sur le domaine public serait envisageable à condition de saisir le numéro d'immatriculation des deux-roues motorisés ou le numéro de la place de parc. Toutefois, cette solution entraînerait :

- l'achat d'horodateurs ou de parcomètres collectifs en nombre ;
- l'engagement d'agents supplémentaires pour le contrôle du stationnement ;
- la gestion des places payantes motos / scooters ;
- la légalisation des places payantes et la publication des nouvelles mesures ;
- le balisage, la numérotation et la signalisation des places payantes ;
- l'aménagement de zones payantes à déterminer (études d'opportunité), etc.

De plus, le risque est grand de reporter le stationnement des deux-roues motorisés dans les rues adjacentes des sites payants, provoquant de facto du stationnement désordonné dans les emplacements gratuits.

En parallèle, une réflexion approfondie sur le coût horaire, journalier, hebdomadaire et mensuel doit être menée en prenant objectivement en considération les éléments suivants :

- une perte d'intérêt du transfert modal des deux-roues motorisés vers les transports publics sur les sites lausannois ;
- le risque que l'utilisateur choisisse de se rendre dans une autre localité présentant moins de contrainte de stationnement pour effectuer son transfert modal, voire qu'il reprenne sa voiture pour ses trajets ;
- la perte de flexibilité offerte par ce transport individuel motorisé en attendant des transports publics plus attractifs en fréquence et en desserte.

Les tarifs devraient être réellement attractifs et peu élevés, voire symboliques, afin de ne pas décourager les deux-roues, sachant que la surface d'une place de parc voiture permet de stationner cinq deux-roues motorisés. Dès lors, les efforts et les investissements à consentir pour mettre en place le stationnement payant sur le domaine public n'offrent pas d'avantages perceptibles pour le moment.

#### *2.6.4 Construction fermée*

La meilleure solution pour du stationnement payant consiste à réaliser des parkings couverts et fermés, dont l'entrée et la sortie sont gérées avec des barrières de type P+R deux-roues comme évoqué précédemment. Ces infrastructures ne peuvent pas se réaliser sur la voie publique. Pour rendre attractif ce genre de parking deux-roues, il convient de proposer, comme déjà indiqué, des services supplémentaires tels qu'une protection contre les intempéries, des possibilités de lavage, d'entretien, etc. pour inciter les utilisateurs de motos et scooters à stationner contre un paiement.

Comme expliqué plus haut, une possibilité existe d'implanter un tel ouvrage sur le domaine privé appartenant à La Poste et aux CFF dans la zone Est de la Gare. Le développement de ce secteur tiendra compte de ce projet.

#### *2.7 Transformation de places voitures en places deux-roues*

Il convient de rappeler que les parkings privés sont hors du champ de compétence de la Ville de Lausanne, qui ne peut pas intervenir dans leur gestion. Il n'est donc pas envisageable pour la Ville d'imposer des places deux-roues à l'intérieur de ceux-ci.

Toutefois, un certain nombre de ces parkings sont construits sur le domaine public et bénéficient d'un droit de superficie (par exemple : les parkings de la Riponne ou de la Navigation). Lors de nouveaux projets de ce type, il conviendra d'exiger des promoteurs, dans le cadre des négociations du droit de superficie, l'aménagement de places réservées aux deux-roues en nombre suffisant.

#### *2.8 Mise à disposition de places deux-roues lors des nouvelles constructions*

Lors de chaque nouvelle mise à l'enquête, la police des constructions vérifie systématiquement l'application de l'annexe 1 « *Détermination des besoins en places de stationnement* » du plan général d'affectation (PGA), qui fixe les besoins en parcage pour les deux-roues. Grâce à cet article du règlement du PGA, il est possible de s'assurer que les besoins de stationnement des deux-roues sont couverts, au moins en ce qui concerne les habitations.

### 3. Propositions de la Municipalité

La Ville de Lausanne soutient déjà l'acquisition de deux-roues dont le mode de propulsion est non polluant. En outre, elle applique et continuera de développer une stratégie claire pour les déplacements et le stationnement des deux-roues motorisés (motos / scooters) ou non (vélos), basée sur les principes suivants :

- suivi de l'évolution du trafic vélo, motos et scooters ;
- multiplication des places deux-roues dans les endroits stratégiques ;
- choix des aménagements privilégiant les vélos (pistes ou bandes cyclables, racks de parcage, itinéraires, etc.) dans le cadre du développement de la mobilité douce ;
- stationnement compact dans les zones à forte densité de deux-roues ;
- développement des vélostations avec les partenaires des transports publics ;
- concordance des mesures avec le Plan directeur communal et le Plan d'agglomération Lausanne-Morges (PALM).

Pour être efficace, cette politique devra s'appliquer à l'échelle de l'agglomération et être continuellement développée en fonction des enjeux locaux et régionaux. Afin de suivre ces dossiers, la Ville de Lausanne s'appuiera sur son délégué vélo et son responsable de la gestion du stationnement, qui projettent et réalisent de nombreux aménagements en faveur des deux-roues sur le domaine public. De plus, et comme déjà indiqué, lors de chaque projet, les aspects deux-roues, motorisés ou non, seront systématiquement abordés.

Toutefois, le domaine public de certains sites stratégiques n'est pas extensible en fonction des flux de deux-roues généré par l'acteur local (par exemple la gare CFF). Des solutions de partenariat public/privé sont en cours d'étude par la Ville, notamment avec les CFF et les tl.

En parallèle, la Ville de Lausanne projette dans le cadre du PALM tout un réseau de mobilité douce favorisant le transfert modal pour diminuer l'emploi de la voiture et dans une moindre mesure, les deux-roues motorisés. Ce développement s'accompagne d'études pour déterminer les mesures à réaliser en terme de stationnement et d'itinéraires.

### 4. Conclusions

Fondée sur ce qui précède, la Municipalité vous prie, Monsieur le président, Mesdames et Messieurs, de bien vouloir prendre la résolution suivante :

Le Conseil communal de Lausanne,  
vu le rapport-préavis n° 2008/37 de la Municipalité, du 10 septembre 2008 ;  
ouï le rapport de la commission nommée pour examiner cette affaire ;  
considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

*décide :*

d'adopter le rapport de la Municipalité concernant le postulat de M. Alain Bron « Pour une politique de stationnement des véhicules à deux roues ».

Au nom de la Municipalité :

Le syndic :

*Daniel Brélaz*

Le secrétaire :

*Philippe Meystre*