

**Réponse aux postulats  
de M. Ulrich Doepper  
« Pour des P+R efficaces et pour de meilleurs outils de maîtrise  
du stationnement sur le domaine privé »,  
et de Mme Elisabeth Müller « Pour des entreprises écomobiles »  
et « Vers une écoville – Pour une diminution substantielle du trafic automobile à Lausanne »**

*Rapport-préavis N° 2015/82*

Lausanne, le 3 décembre 2015

Monsieur le président, Mesdames et Messieurs,

**1. Objet du rapport-préavis**

La Municipalité a rassemblé, dans le présent rapport-préavis, ses réponses à trois initiatives portant sur le thème de la politique du stationnement et partageant la caractéristique commune de pouvoir être traités ensemble de manière cohérente. Par le présent rapport-préavis, la Municipalité répond au postulat de M. Ulrich Doepper « Pour des P+R efficaces et pour de meilleurs outils de maîtrise du stationnement sur le domaine privé » et à ceux de Mme Elisabeth Müller « Pour des entreprises écomobiles » et « Vers une écoville – Pour une diminution substantielle du trafic automobile à Lausanne ».

**2. Postulat de M. Ulrich Doepper  
« Pour des P+R efficaces et pour de meilleurs outils de maîtrise du  
stationnement sur le domaine privé »**

**2.1 Rappel du postulat**

Le 24 octobre 2006, M. Ulrich Doepper déposait le postulat susmentionné. Ce postulat a été renvoyé à une commission qui a siégé le 23 octobre 2007 et s'est déterminée en faveur de sa prise en considération et de son renvoi à la Municipalité pour étude et rapport. Lors de sa séance du 23 octobre 2007, votre Conseil décidait de suivre l'avis de sa commission<sup>1</sup>.

En réponse à ce postulat, la Municipalité adoptait le rapport-préavis N° 2010/02 du 6 janvier 2010 qu'elle adressait ensuite au Conseil communal. Lors de sa séance du 1<sup>er</sup> février 2011, le législatif communal refusait la réponse de la Municipalité et la renvoyait à nouveau à la Municipalité pour étude et rapport<sup>2</sup>.

Le postulant rappelle qu'il partage l'objectif municipal visant à « encourager les pendulaires à se rendre au centre-ville par les transports publics en prévoyant à leur attention des parkings aux abords de la ville ». En revanche, il regrette les inconvénients qui découleraient de cette politique municipale, à savoir que :

- les contribuables lausannois financeraient seuls les équipements ;
- la part des usagers utilisant les parkings-relais (P+R) serait faible ;
- les P+R concurrenceraient les transports publics ;
- la coordination politique des P+R serait faible entre les échelons communal et régional.

Par ailleurs, le postulat propose un certain nombre de mesures visant à améliorer le bilan écologique des P+R. En complément à ces mesures, le postulant a demandé, lors du débat au Conseil communal, que la Municipalité se dote d'un outil plus complet pour la maîtrise du stationnement sur le domaine privé.

---

<sup>1</sup> BCC 2007-2008 – Tome I, pp. 231 et ss

<sup>2</sup> BCC 2010-2011 – Tome II, pp. 164-184

## 2.2 Réponse de la Municipalité

### 2.2.1 Politique des P+R

Pour rappel, la précédente réponse de la Municipalité s'appuyait sur le volet déplacement du Plan directeur communal (PDCOM), adopté en septembre 1995 par le Conseil communal et sur le Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) de juin 2007.

Dans sa réponse, la Municipalité expliquait en substance que les P+R lausannois répondent à un besoin de la population pendulaire résidant en dehors de l'agglomération, qui ne peut pas forcément se déplacer entièrement en transports publics, l'offre étant lacunaire selon les régions. Au sujet des conditions d'octroi à imposer aux usagers des P+R, et que le postulant appelait de ses vœux, la Municipalité précisait que « dans un souci de cohérence avec la politique globale qui découlera du PALM et au vu des délais, il n'est pas encore pertinent d'introduire des conditions d'octroi dans les P+R ». En conclusion, la Municipalité jugeait la demande prématurée en raison de l'absence d'une vision régionale, d'un manque de coordination au niveau du PALM et d'une capacité limitée des transports publics régionaux.

Depuis la rédaction du rapport-préavis N° 2010/02, de nouveaux éléments sont à prendre en considération : tout d'abord le nombre de cases de stationnement dans les P+R est passé de 1'600 à 2'400 places entre 2010 et aujourd'hui. Cette augmentation est essentiellement due à l'ouverture, en 2010, du parking-relais en ouvrage de Vennes avec ses 1'050 places, qui représente une augmentation de près de 45% de l'offre lausannoise. La construction de ce parking, coordonnée avec l'arrivée du métro m2 en 2008 et sa station « Vennes », a passablement bouleversé les habitudes des usagers et répondu à une demande en stationnement dans le secteur nord-est de la ville.

Lors de la mise en service du P+R de Vennes en septembre 2010, il était demandé aux utilisateurs d'indiquer leur origine et destination dans le formulaire d'inscription. L'ouverture sans restriction de ce parking à l'ensemble de la population a permis d'effectuer un lancement réussi avec un remplissage effectif et d'atteindre progressivement sa pleine capacité au premier semestre 2014. Face à ce succès, et conformément aux recommandations du PALM, le Conseil d'administration du P+R a décidé qu'il était dès lors opportun de mettre en application les règles conditionnant le droit d'accès au parking, conformément aux vœux partagés par le Conseil communal et la Municipalité.

L'objectif principal de ces conditions d'accès est de ne délivrer dorénavant des abonnements qu'aux usagers utilisant le métro sur un parcours comportant deux stations et plus (par rapport à la station m2 Vennes) pour se rendre sur leur lieu de travail situé obligatoirement sur le territoire de la commune de Lausanne et en dehors du secteur de Vennes. Ainsi, le subventionnement des P+R, qui est une charge financière conséquente pour la Ville de Lausanne, est consenti à juste titre afin de contribuer à diminuer le trafic en ville. Ces conditions d'octroi ont été mises en œuvre à partir du 1<sup>er</sup> octobre 2014 et la transition s'est effectuée de manière satisfaisante pour les usagers qui ont, dans l'ensemble, bien compris ces changements et leurs motivations. Le Plan directeur communal (PDCOM) en cours de révision prévoit, d'une manière générale, l'extension des conditions d'octroi à l'ensemble des parkings de longue durée (P+R et PLD). Ainsi, dans le cas particulier du P+R de Vennes, les abonnements seront progressivement réservés aux pendulaires ne disposant pas d'offre alternative de transports publics de qualité.

La pertinence d'étendre ces conditions d'octroi à l'ensemble des P+R est actuellement en cours d'analyse. En effet, il faut savoir que ces parkings périphériques vont être impactés progressivement par différents projets stratégiques communaux. En premier lieu, on peut citer les P+R de la Tuilière et du Vélodrome qui seront supprimés au profit du futur stade de football et de l'écoquartier des Plaines-du-Loup respectivement à partir de mi-2017 et 2020. Le parking de la Bourdonnette sera quant à lui supprimé dans le cadre de la réalisation du projet d'extension de la jonction autoroutière de Malley, à partir de 2021. Les autres parkings relais, comme ceux d'Ouchy et de Valmont, pourraient également être impactés à la première opportunité, même si la Ville n'a pas encore de projet précis. Enfin, dans la révision actuelle du PDCOM, il est prévu de destiner les parkings périphériques (P+R et parkings longue durée PLD) en priorité au stationnement de longue durée des pendulaires et des visiteurs ne disposant pas d'offre en transports publics de qualité. Les deux mesures principales sur cette thématique consistent, d'une part, à accompagner la politique cantonale et régionale en mettant en place des conditions d'octroi, et d'autre part, à disposer à terme d'une offre suffisante avec le seul maintien des P+R de Vennes et de la Tuilière. Ce dernier parking serait calqué sur celui de Vennes, avec une bonne connexion au métro m3 permettant une mutualisation des activités avec le

centre d'affaires et le stade de football, planifiés dans le cadre du projet Métamorphose. La taille de ce nouveau parking en ouvrage est estimée à 450 places, dont environ 250 pourraient être utilisées sous la forme d'un P+R. Ce dernier chiffre est relativement faible car il tient justement compte des conditions d'octroi (origine et destination).

Au vu de cette grande mutation, une étude spécifique aux parkings relais est en cours au sein de l'administration communale pour déterminer les meilleures options d'exploitation pour ces P+R. Cette étude se base notamment sur des enquêtes origine/destination réalisées en mai 2015 auprès des utilisateurs des parkings-relais, ainsi que sur un comparatif avec d'autres villes ayant des P+R. Elle permettra à la Municipalité de préciser sa politique inscrite dans le PDCom révisé.

En conclusion, la Municipalité partage pleinement les souhaits du postulant dans sa volonté d'édicter des règles conditionnant le droit d'accès aux parkings-relais. Depuis octobre 2014, le règlement est appliqué à Vennes à la satisfaction de la Municipalité et des usagers soucieux de déposer leurs voitures aux portes de la ville afin de gagner son centre en transports publics.

### 2.2.2 Stationnement privé

Le PALM de 2<sup>ème</sup> génération, déposé en juin 2012, précise comme suit la politique de l'agglomération en matière des parkings-relais :

« La politique de l'offre en places de stationnement est effectivement un levier d'action sur les habitudes de déplacement mais n'est pas suffisant. Il est indispensable de faire évoluer les comportements par une offre adaptée aux besoins. L'usage de la voiture dépend des besoins et, dans le cadre de cette réflexion, il est aussi important de limiter l'usage par une alternative aux déplacements que de réduire la possibilité du stationnement. A cet effet, le Plan général d'affectation (PGA) permet à la Municipalité d'imposer des places de stationnement sur le domaine privé afin de contenir, voire réduire, les zones de stationnement sur le domaine public pour augmenter en particulier un usage de la mobilité douce. L'évolution du taux de motorisation entre 1995 et 2010 montre que ce dernier est passé de 495 à 400 véhicules pour mille habitants. Le nombre de ménages sans voiture est aussi passé de 34% à 44% entre 2005 et 2010. ».

Comme évoqué dans la précédente réponse au postulat, la politique de la Ville en matière de stationnement privé repose principalement sur le PGA.

Celui-ci définit par défaut, en l'absence de planifications de détail, les règles applicables en matière de stationnement sur fonds privés. Ces règles permettent, dans la pratique actuelle, de descendre jusqu'à un minimum de 0.5 place par 100 m<sup>2</sup> de surface de logement, conformément au Plan de mesures de l'ordonnance fédérale pour la protection de l'air (OPair) de l'agglomération Lausanne-Morges, qui recommande de viser les valeurs basses des normes de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports (VSS). Ces règles fixent également, pour le stationnement non résidentiel, un ratio variable en fonction des secteurs du PGA.

A l'intérieur d'un plan d'affectation (PPA ou PQ), il est possible de définir des ratios spécifiques au projet, en tenant compte du contexte local, de la desserte actuelle en transports publics (TP) et future, des types de logements prévus, des contraintes environnementales, etc.

Cette politique vise à la fois à limiter la génération de trafic en transport individuel motorisé et à éviter la pression sur le stationnement dans les rues et places avoisinantes, les files d'attentes sur voies publiques et le trafic de recherche de places. Elle doit nécessairement reposer sur une connaissance précise du stationnement public et privé, les deux étant intimement corrélés.

L'offre en stationnement public étant connue, une tâche importante consiste à effectuer un relevé de l'offre de places de stationnement existantes sur le domaine privé. L'article 5 du règlement sur le Plan général d'affectation (RPGA) précise que les dossiers de demande d'autorisation doivent notamment comprendre : « le plan des aménagements extérieurs [qui] figure toutes les voies d'accès, places de stationnement [...] ». Les données liées aux places de parc autorisées par l'Office de la police des constructions dans le cadre des permis de construire sont disponibles de façon systématique depuis 2004 uniquement. Avant cette date, aucun recensement systématique n'a été effectué. De plus, il s'agit d'un recensement des places autorisées et non effectivement réalisées. Une marge d'erreur est à prendre en considération.

L'accès aux données est facilité lorsque le stationnement privé se trouve sur des parcelles communales. Pour le bien-fonds privé, et particulièrement pour les constructions antérieures au PGA en vigueur, l'accès à l'information, que ce soit in situ ou par d'autres moyens, relève d'une plus grande complexité.

Une démarche spécifique doit être entreprise pour compléter l'information manquante. Réalisée à l'échelle de la ville, cette démarche représente une tâche conséquente et doit faire l'objet d'approfondissements méthodologiques pour optimiser le travail de l'administration et en tester la faisabilité, notamment pour s'assurer que les données pourront être facilement exploitées, actualisées et agrégées avec les données provenant d'autres sources.

Ce travail de définition méthodologique est en cours et identifie d'ores et déjà un certain nombre de limites à prendre en compte. Par exemple, le recensement du stationnement privé réalisé in situ constitue, du point de vue de la loi, une violation de domicile. La légalité de la méthode devra être soigneusement vérifiée. Par ailleurs, le comptage in situ n'est envisageable concrètement que pour le stationnement à l'air libre. Le relevé du stationnement en ouvrage, dont la proportion est grandissante en ville, nécessitera un important travail de recherche de données. Une autre limite concerne le comptage des nombreuses places de stationnement non balisées. Dans les zones de faible densité en particulier (villas, maisons individuelles), il s'agira probablement de procéder à une estimation.

Une fois la méthodologie retenue, le recensement en tant que tel pourra être entrepris à l'échelle de la ville. Une fois consolidées, les différentes sources d'information sur le stationnement privé (demande d'autorisation de construire, repérage in situ, etc.) pourront être géoréférencées et croisées avec les autres données à disposition. Ce travail nécessitera des ressources non négligeables qui devront être quantifiées. Par ailleurs, il devrait engendrer des engagements financiers à valider par votre Conseil.

En conclusion, la Municipalité partage entièrement les souhaits du postulant de se doter d'outils plus complets pour la maîtrise du stationnement sur le domaine privé. Le travail en cours permettra de préciser la ou les méthodologies de l'inventaire adaptées puis de calibrer l'importance et l'ambition à donner à ces outils. Ces informations seront par essence hétérogènes et non exhaustives, mais elles permettront ensuite d'éclairer les grandes orientations communales en matière de stationnement, par exemple à intégrer dans la prochaine révision du PGA.

### **3. Postulat de Mme Elisabeth Müller « Pour des entreprises écomobiles »**

#### **3.1 Rappel du postulat**

Le 15 février 2011<sup>3</sup>, Mme Elisabeth Müller déposait un postulat demandant à la Municipalité d'encourager les entreprises installées sur le territoire communal, ainsi que celles qui souhaiteraient s'y installer, à élaborer des plans de mobilité d'entreprise (PME), ces plans devant être considérés comme des outils pour gérer les déplacements des collaborateurs dans le respect du développement durable. Prenant en exemple la Ville de Bulle qui impose l'élaboration d'un PME à toute entreprise de plus de trente employés désirant s'installer sur son territoire, la postulante demandait également le suivi des résultats de cette politique et l'information régulière du Conseil communal ainsi que des Lausannois à ce sujet, par exemple via le site Internet de la Ville.

Ce postulat a été renvoyé à une commission qui a siégé le 10 mai 2011. Le 6 mars 2012, le Conseil communal décidait de ne prendre en considération qu'une partie du postulat (points n<sup>os</sup> 3 et 4) et de le renvoyer à la Municipalité pour étude et rapport<sup>4</sup>.

#### **3.2 Réponse de la Municipalité**

La mobilité est en forte croissance ces dernières années et elle continuera de croître, selon les prévisions du PALM déposé en 2012. En effet, une augmentation de 112'000 habitants et emplois est prévue au sein de l'agglomération d'ici à 2030 voire 2040, dont environ 30'000 sur Lausanne. Pour répondre aux besoins croissants de mobilité, les autorités politiques sont déterminées à doter la collectivité de moyens durables, efficaces et confortables pour se déplacer. Cela passe par un développement majeur des transports publics, à l'instar de la ligne de tramway qui reliera Villars-Sainte-Croix au Flon, de la mutation de la gare de Lausanne et du métro m3, qui desservira notamment l'écoquartier des Plaines-du-Loup et les nouvelles infrastructures sportives, ou de la mise en souterrain du LEB avec une augmentation de la cadence.

<sup>3</sup> BCC 2010-2011 – Tome II, p. 233

<sup>4</sup> BCC 2011-2012 – Tome II, pp. 387 et ss

La question des déplacements pendulaires est cruciale à l'échelle de la commune, mais également au niveau de l'agglomération. Les développements des zones d'habitat et d'emplois se planifient dans le PALM en intégrant à chaque fois la question de la desserte des différents sites à urbaniser. Ainsi, le développement durable repose sur une bonne coordination entre les volets urbanisme et mobilité. Seule une telle pratique permettra d'éviter une asphyxie de l'agglomération tout en valorisant la qualité de vie des riverains et habitants.

Au niveau cantonal, les PME font partie des objectifs du Plan directeur cantonal pour diminuer les pollutions sonore et atmosphérique dans les agglomérations et les secteurs bien desservis par les transports publics. La mesure A25 du PALM cite les PME qui permettent de « mieux utiliser les moyens de déplacement à disposition et de gérer rationnellement les volumes construits (diminution des surfaces de stationnement) ». Cette mesure confie à la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) la mission de sensibiliser les entreprises privées et les institutions publiques à la problématique du stationnement et de les encourager à élaborer des plans de mobilité. Pour une information élargie, le site internet cantonal référence différents outils permettant d'accompagner les entreprises dans leurs démarches, notamment un guide pratique, un recueil de fiches d'actions, une boîte à outils d'aide en ligne, une liste de conseillers pour la mise en place de PME et le prix de l'entreprise éco-mobile.

Par ailleurs, le Plan OPair de 2005<sup>5</sup> fait également référence aux plans de mobilité à sa mesure MO-9. L'encouragement et l'incitation sont considérés comme essentiels pour une bonne adhésion de ces PME. Les cantons de Genève et de Vaud ont d'ailleurs publié conjointement « un guide pratique de la gestion de la mobilité dans les entreprises » en juin 2004 (également référencé sur le site internet du Canton). Le bilan du plan des mesures OPair relève des actions de sensibilisation menées par l'Etat, mais souligne que les objectifs ne sont pas encore atteints, notamment auprès des entreprises existantes.

Adopté en 2005 par le Conseil communal dans le cadre du volet transport de l'agenda 21 lausannois, un plan de mobilité de l'administration lausannoise (PML) a été mis en œuvre progressivement à partir du 1<sup>er</sup> juin 2009. Ce projet résulte d'une démarche qui aborde de manière globale et intégrée la problématique de tous les déplacements liés à l'administration communale lausannoise, afin d'en diminuer les nuisances, les besoins énergétiques et les impacts économiques et sociaux.

Les principales mesures proposées dans le PML sont :

- l'encouragement à l'usage des transports publics ;
- la mise à disposition, sur les divers sites de l'administration, de véhicules en autopartage ;
- la promotion de la mobilité douce.

Ces mesures sont accompagnées, en contrepartie, d'une augmentation du loyer des places de stationnement sur le domaine privé communal et d'une limitation des autorisations pour l'usage du véhicule privé pour des déplacements professionnels.

Un rapport est établi annuellement permettant ainsi un monitoring et, le cas échéant, l'adaptation ou la correction des mesures proposées. Depuis sa mise en œuvre, le nombre de kilomètres parcourus en véhicules privés a baissé de près de 30% et le taux de la subvention globale pour les transports publics est passé de 15% à 24%. Parallèlement, une nouvelle flotte de vélos électriques à disposition des collaborateurs a été formée (65 vélos) et une quinzaine de véhicules Mobility sont quotidiennement réservés pour les déplacements professionnels.

Forte de cette expérience, la Ville de Lausanne soutient le partage d'expériences et d'informations utiles à la mise en place d'un programme de gestion de la mobilité dans les entreprises. Cet appui peut comprendre des mesures d'information, des échanges d'expériences avec les entreprises, ainsi que des rencontres afin de sensibiliser les milieux économiques à la problématique. Le partage d'expériences avec la Ville a toutefois ses limites en raison des problématiques spécifiques à l'administration : multiplicité des sites et des métiers, besoins spécifiques liés à la mobilité professionnelle de l'administration, présence de places de parc sur le domaine privé de la Ville notamment. Ces particularités font que les expériences de la Ville ne sont pas aisément transposables dans les entreprises privées.

---

<sup>5</sup> Département de la sécurité et de l'environnement, Canton de Vaud, « Plan des mesures OPair 2005 de l'agglomération Lausanne-Morges », adopté par le Conseil d'Etat le 11 janvier 2006

Par ailleurs, les ressources à disposition – humaines et financières – restent limitées. Il en résulte que les services de la Ville se tiennent volontiers à la disposition des entreprises pour répondre à leurs demandes, mais qu'il n'est pas envisageable de mener des actions systématiques en direction des entreprises. Pour les mêmes motifs, il n'est pas imaginable de mettre en place un système d'incitations financières permettant de prendre en charge une part des coûts liés aux plans de mobilité des entreprises. Celles-ci doivent les prendre en charge en totalité. Les priorités financières en termes d'orientation des actions liées au développement durable de la Ville ne permettent pas d'envisager de modifier cette situation à court terme.

Cependant, dans le cadre de demandes de permis de construire, la Municipalité incite les grandes entreprises à élaborer des plans de mobilité. Cela a été le cas dans le cadre du Biopôle de Vennes, de l'Ecole hôtelière de Lausanne (EHL) ou de l'agrandissement du Comité International Olympique (CIO) par exemple. Si, aujourd'hui, il n'y a pas de véritable base légale pour le faire, les projets de révision de la loi sur l'aménagement du territoire (LAT) envisagent ce genre de dispositions.

La question devra être réexaminée sous cet angle le moment venu. Le principal bras de levier dont dispose aujourd'hui la Ville est le nombre de places de parc autorisées par le RPGA ou les conditions d'octroi pour les P+R (en vigueur à Vennes et à l'étude pour les P+R de surface), qui constituent des moyens d'action indirects. En l'absence de base légale obligatoire, il est essentiel de se concentrer sur ces interventions indirectes.

#### **4. Postulat de Mme Elisabeth Müller « Vers une écoville - Pour une diminution substantielle du trafic automobile à Lausanne »**

##### **4.1 Rappel du postulat**

Le 11 octobre 2011, Mme Elisabeth Müller déposait un postulat<sup>6</sup> demandant que la diminution substantielle des transports individuels motorisés à Lausanne soit l'un des objectifs prioritaires de la révision du Plan directeur communal. Pour y parvenir, elle proposait les cinq mesures concrètes suivantes :

- la déviation du trafic de transit sur l'autoroute ;
- une nouvelle hiérarchisation du réseau routier supprimant les axes principaux des quartiers densément habités et des zones de détente ;
- une réduction du nombre de places de stationnement le long des rues et sur les places publiques, sans préjudice des résidents, des personnes à mobilité réduite (PMR) et des personnes actives dépendantes de leur voiture ;
- une réduction du nombre de places que peuvent aménager les entreprises dans leurs projets ;
- l'aménagement de P+R et de P+Rail en bordure de l'agglomération et à proximité des gares.

Ce postulat a été renvoyé à une commission qui a siégé le 11 janvier 2012. Le 20 juin 2012, le Conseil communal décidait de prendre en considération ce postulat et de le renvoyer à la Municipalité pour étude et rapport<sup>7</sup>.

##### **4.2 Réponse de la Municipalité**

Les principes d'une mobilité durable sont inscrits depuis de nombreuses années dans les différents documents de planification, que ce soit au niveau communal, de l'agglomération ou du canton.

Le PDCom de 1996 fixait déjà l'objectif général de report modal des transports individuels motorisés vers les transports collectifs. Pour y parvenir, les principes adoptés ont été déclinés en différentes mesures par modes de transport. Nous pouvons notamment citer le développement du réseau de transports collectifs ou la politique de stationnement. Les résultats présentés dans les deux éditions de l'observatoire de la mobilité (2012 et 2013) mettent en évidence, par exemple, une diminution des charges de trafic aux abords du centre-ville et de la ville entre 2005 et 2010, ainsi que sur de nombreux axes de la ville depuis 1995. A l'inverse, l'utilisation du réseau tl a évolué positivement, en particulier grâce à la mise en service du métro m2. A ce jour, près d'un voyageur sur deux au centre-ville se déplace en transports collectifs, contre moins de 30% en 1995 et antérieurement.

<sup>6</sup> BCC 2011-2012 - Tome I, p. 389

<sup>7</sup> BCC 2011-2012 – Tome II, pp.1143 et ss

La volonté politique d'une mobilité durable est confirmée à l'échelle de l'agglomération au travers notamment du PALM, qui définit de nombreuses mesures permettant d'accueillir les 112'000 nouveaux habitants et emplois attendus à l'horizon 2030. Les partenaires de ce projet (autorités communales, cantonales, etc.) ont clairement affiché ensemble le souhait de privilégier les déplacements durables (transports collectifs, mobilités douces). Le réseau de transports collectifs est appelé à poursuivre son développement notamment avec le réseau des axes forts des transports publics urbains (AFTPU). Les réseaux de mobilité douce ne sont pas en reste avec de nombreux projets permettant des déplacements directs et sécurisés, en particulier nombre de mesures de franchissement.

Dans le cadre de la révision actuelle du PDCom, plusieurs études élargies ou sectorielles ont été intégrées, qui permettent une mise en cohérence des objectifs et principes proposés entre l'échelle communale et celle de l'agglomération. La révision du PDCom a notamment permis de faire le lien entre les politiques d'agglomération et le niveau communal, plus fin.

L'objectif général du volet mobilité consistant à « mettre en réseau le territoire par la poursuite d'une politique de mobilité durable » se décline en principes et mesures par thèmes : politique générale, piétons, vélos, transports publics, transports individuels motorisés et stationnement. Sept cartes thématiques en zone urbaine et une carte générale pour les zones foraines représentent le programme d'actions.

Pour répondre spécifiquement aux requêtes de la postulante, la Municipalité apporte les précisions suivantes sur les cinq mesures proposées.

#### *4.2.1 Déviation du trafic de transit sur l'autoroute*

Il convient, dans un premier temps, de préciser que le terme de transit doit s'accompagner de la définition d'un secteur à prendre en compte. S'agissant du réseau autoroutier, il est utilisé aujourd'hui principalement pour les déplacements d'échanges et internes à l'agglomération, en lien avec les jonctions. A terme, les concepts d'accessibilité en transports publics et en transports individuels motorisés (TIM), développés dans le PALM, et leurs mesures associées, permettront de limiter plus fortement le trafic de transit à différentes échelles. La réalisation projetée de nouvelles jonctions et de compléments de jonctions donnera au contournement autoroutier un renforcement de sa fonction de collecte du trafic de transit par rapport aux secteurs de l'agglomération. Il s'agit de la création des jonctions d'Ecublens et de Chavannes, de compléments à la jonction de Malley et du dédoublement de celle de la Blécherette, dont les débuts des travaux sont à ce jour estimés à partir de 2021 pour les trois premières et de 2018 pour la Blécherette. Au centre de Lausanne, la réorganisation des circulations liées au développement des AFTPU, en particulier la fermeture aux TIM de l'axe Grand-Pont – Bel-Air – Terreaux, et partiellement celle de la rue de Genève, contribueront à limiter encore plus le transit. Au final, les mesures prévues permettront non seulement un report modal, mais également un report spatial, avec une utilisation accrue de l'autoroute.

#### *4.2.2 Hiérarchisation du réseau routier*

Le but de la hiérarchisation du réseau routier est d'attribuer une fonction à chaque voie. Elle se traduit concrètement sur le terrain dans les types d'aménagements et d'exploitations correspondants. Étudiée de manière approfondie à l'échelle de l'agglomération, en permettant notamment une cohérence avec les communes limitrophes, cette hiérarchie a été adaptée à l'échelle communale dans le cadre de la révision du PDCom.

Ainsi, le réseau principal urbain assure en particulier les liaisons entre les quartiers et protège leurs zones intérieures des nuisances dues au trafic de transit. Les axes définis dans cette catégorie ont été clairement choisis en fonction, notamment, de l'accessibilité globale basée sur le concept des poches (origines-destinations des jonctions autoroutières) et l'accessibilité aux parkings du centre-ville. Dès lors, sont classées dans cette catégorie des radiales convergeant vers la ceinture du centre-ville, elle-même comprise.

La suppression d'un tel réseau entraînerait inmanquablement la diffusion du trafic et des reports sur des voies tranquillisées destinées à jouer un rôle important dans la qualité de vie des quartiers. A noter que le déclassement total de la « Petite ceinture » n'est pas compatible avec la protection du centre-ville notamment. Il est toutefois précisé qu'un passage en réseau de distribution est désormais proposé pour l'avenue Vinet, permettant à terme une requalification de cette voie, bordée dans sa partie sud par des îlots parmi les plus denses de la ville. Quant à l'axe Rhodanie – quai d'Ouchy, qui doit concilier l'accessibilité à

des activités variées, son niveau hiérarchique a été revu légèrement à la baisse, passant du réseau principal urbain au réseau principal d'agglomération dans le précédent PDCOM. Il constitue le seul axe de cette catégorie qui soit en continu de l'ouest à l'est dans le secteur sous-gare. Ce choix permet notamment de limiter le trafic dans les secteurs les plus bâtis, comme à l'avenue de Cour.

#### *4.2.3 Stationnement public sur la voirie*

Le volet stationnement du PDCOM a fait l'objet d'études approfondies non seulement dans son utilisation actuelle, mais également en tenant compte des différents projets urbains et de transports. Les différents principes liés au stationnement public, validés par la Municipalité et présentés dans les différents groupes d'intérêts, tiennent compte des besoins parfois contradictoires entre les différentes catégories d'utilisateurs. Ainsi, il est notamment prévu de maintenir une certaine offre pour les résidents ne disposant pas d'une place sur domaine privé (par le biais du macaron) et pour les handicapés.

Quant aux pendulaires et visiteurs ne disposant pas d'une offre en transports publics de qualité, les parcs périphériques (P+R, PLD) leur sont destinés en priorité pour du stationnement de longue durée. Il faut également mentionner que des projets d'envergure, comme Métamorphose ou les AFTPU, d'ores et déjà validés par la Municipalité, entraîneront globalement une réduction du nombre de places publiques de l'ordre de 1'200 à 1'400, dont environ septante au centre-ville. La réalisation de contre-sens cyclables et l'amélioration des conditions de visibilité des passages piétons pourraient également entraîner des suppressions de places, estimées grossièrement à 500, dont cinquante au centre-ville. Concernant les potentiels de requalification des espaces publics, tels que la place Centrale ou celle du Tunnel, ces éléments sont évoqués dans la révision du PDCOM avec des réflexions qui devront encore être menées.

#### *4.2.4 Stationnement privé des entreprises*

Pour les nouvelles constructions, le dimensionnement du stationnement se base sur les normes VSS et le PGA, qui fixent des ratios à prendre en compte lors de l'élaboration des documents de planification locale (plans partiels d'affectation, etc.). Ces ratios varient en fonction du type d'activités, mais également de la localisation, avec comme critères la qualité de desserte par les transports collectifs et la part de déplacements en mobilité douce. Plus la desserte en mobilité durable est bonne, plus bas sont les taux à utiliser. Ainsi, les projets d'urbanisme à proximité du métro m2 ou du futur m3 par exemple considèrent désormais les taux les plus bas, soit un cinquième des besoins de base.

#### *4.2.5 Stationnement dans les parkings d'échange*

Concernant les interfaces de transport permettant un transfert de l'automobiliste vers les transports publics au cours de son déplacement, la Ville de Lausanne est bordée de sept parkings-relais (P+R), dont un sur le territoire du Mont-sur-Lausanne. Ils répondent aux besoins des pendulaires extérieurs ne disposant pas d'une offre attractive en transports collectifs. A une échelle plus large, et dans le but de limiter la distance parcourue en voiture, il convient de développer non seulement les fréquences sur le réseau ferré, mais également de mettre à disposition des P+Rail à proximité des gares du Canton.

Le développement du Réseau express régional (RER) vaudois et l'élaboration d'un concept cantonal d'interfaces de transports font partie des mesures du Plan directeur cantonal en vigueur et révisé en 2014. Le PALM 2012 présente également une mesure spécifique aux P+Rail régionaux avec l'objectif d'atteindre environ 3'000 places sur l'ensemble du canton. La Municipalité ne peut qu'encourager cette démarche, ce qu'elle confirme dans le Plan directeur communal révisé, qui montre qu'elle va progressivement réduire le nombre de places P+R. Une des mesures prévues pour ces P+R urbains consiste à mettre en place des conditions d'octroi pour les abonnés, les critères portant notamment sur la qualité de la desserte en transports publics à proximité du lieu de résidence et/ou sur l'exclusion d'une zone géographique autour du P+R lausannois.

La Municipalité considère que son objectif d'une mobilité durable va dans le sens des demandes de la postulante avec une révision du Plan directeur communal ambitieuse. Cette approche pragmatique, avec une mise en œuvre progressive, a donné satisfaction depuis 1996 et contribuera sans doute à la baisse souhaitée du trafic individuel motorisé en ville de Lausanne ces quinze à vingt prochaines années.

## 5. Conclusions

Eu égard à 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° 2015/82 de la Municipalité, du 3 décembre 2015 ;  
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'approuver la réponse de la Municipalité au postulat de M. Ulrich Doepper intitulé « Pour des P+R efficaces et pour de meilleurs outils de maîtrise du stationnement sur domaine privé » ;
2. d'approuver la réponse de la Municipalité au postulat de Mme Elisabeth Müller intitulé « Pour des entreprises écomobiles » ;
3. d'approuver la réponse de la Municipalité au postulat de Mme Elisabeth Müller intitulé « Vers une écoville – Pour une diminution substantielle du trafic automobile à Lausanne ».

Au nom de la Municipalité :

Le syndic :  
Daniel Brélaz

Le secrétaire :  
Simon Affolter