

Réponse au Postulat de M. Valéry Beaud
« Pour une différenciation de l'offre en stationnement selon le type de localisation, aussi pour les affectations au logement »

Rapport-préavis N° 2015/88

Lausanne, le 10 décembre 2015

Monsieur le président, Mesdames et Messieurs,

1. Objet du rapport-préavis

Le 21 octobre 2012, M. Valéry Beaud déposait un postulat dont le but, à terme, est d'influencer la répartition modale et de diminuer ainsi le trafic individuel motorisé. Arguant que les pratiques de déplacement changent progressivement et que le taux de motorisation des ménages diminue, l'auteur constate que les exigences de dimensionnement de l'offre n'ont pas changé, que de nombreux parkings résidentiels sont partiellement vides, et que les effets se reportent sur les coûts de constructions, sur les montants des loyers et, plus grave encore, qu'elles compromettent la politique municipale de stationnement pour les pendulaires puisque de nombreuses places inoccupées dans les immeubles leur sont sous-louées.

La norme VSS SN 640 281, qui prévoit une place de stationnement pour 100 m² de logement, ou par appartement, est indépendante du type de localisation (accessibilité en mobilité douce ou en transports publics), alors qu'elle définit cinq types de localisations pour les autres affectations. Cette différenciation a, selon l'auteur, démontré son efficacité.

Si le Plan général d'affectation (PGA) prévoit que le nombre de places de stationnement admissibles peut se situer entre 50 et 100% du résultat obtenu, il reste indépendant de la localisation. Une différenciation de localisation permettrait d'obtenir un nombre de places de stationnement plus adapté à l'évolution de la ville et des comportements en matière de déplacements, et ainsi réduire les effets du surdimensionnement.

L'objet du postulat est de demander à la Municipalité :

- pour les affectations en logements, de différencier l'offre en stationnement en fonction du type de localisation, selon un principe similaire à celui que la norme VSS SN 640 281 prévoit pour les autres affectations, et de les appliquer, dans un premier temps, dans le cadre des plans de quartier (PQ) et plans partiels d'affectation (PPA), puis de l'inclure dans la prochaine révision du PGA ;
- dans l'application des principes de la norme VSS SN 640 281, d'utiliser et de faire utiliser systématiquement les fourchettes basses de cette norme, autant pour les affectations au logement que pour les autres ;
- de supprimer toute limite inférieure de l'offre en stationnement pour les affectations au logement, dans un premier temps dans le cadre des PQ et PPA puis, dans la prochaine révision du PGA, afin de permettre la réalisation de quartiers « sans » voitures.

2. Réponse de la Municipalité

2.1 Préambule

La mobilité est en forte croissance ces dernières années et elle continuera à être soutenue selon les prévisions du Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM), déposé en 2012. Il est en effet prévu une augmentation de 112'000 habitants/emplois au sein de l'agglomération d'ici à 2030. Pour répondre au besoin croissant de mobilité, la volonté des autorités politiques est de se doter 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 t1 qui reliera Renens au Flon, de la mutation de la gare CFF et du métro m3 qui desservira notamment l'écoquartier des Plaines-du-Loup. Les réseaux de mobilité douce ne sont pas en reste avec de nombreux projets permettant des déplacements directs et sécurisés, en particulier des mesures de franchissement. Les partenaires de ce projet (autorités communales, cantonales, etc.) ont ainsi clairement affiché ensemble le souhait de privilégier les déplacements durables.

Les résultats présentés dans les deux éditions de l'observatoire de la mobilité (2012 et 2013) mettent en évidence le bien-fondé de la politique menée par la Ville depuis plusieurs années avec, par exemple, une diminution des charges de trafic aux cordons du centre-ville et de la ville entre 2005 et 2010, ainsi que sur de nombreux axes de la ville depuis 1995. Par ailleurs, l'évolution du taux de motorisation entre 2000 et 2013 montre que le taux est passé de 465 véhicules à 391 véhicules pour 1'000 habitants. Ce taux est pratiquement équivalent à ceux des autres grandes villes suisses : Zürich (359), Berne (388), Bâle (347) ou Genève (385). Le nombre de ménages sans voiture est aussi passé de 34% à 44% entre 2005 et 2010. A l'inverse, l'utilisation du réseau des transports publics lausannois (tl) a évolué positivement, en particulier grâce à la mise en service du métro m2. Au final, près d'un voyageur sur deux au centre-ville se déplace en transports publics (TP), contre moins de 30% en 1995 et antérieurement.

La politique de l'offre en places de stationnement, tant sur le domaine privé que sur le domaine public, est effectivement un des leviers 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, pour tendre vers une mobilité durable. L'usage de la voiture répond à certains besoins et, dans le cadre de cette réflexion, il est aussi important de le limiter par une alternative aux déplacements, que de réduire l'offre en stationnement.

Il convient de relever que la politique communale en matière de stationnement intègre ces éléments de façon nuancée selon les échelles territoriales concernées (PDCoM, PGA et PPA).

2.2 Plan directeur communal (PDCoM) :

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, la hiérarchisation des modes de déplacement, l'aménagement de zones modérées ou la politique de stationnement. Pour cette dernière, le PDCoM a conduit à la mise en place de zones macarons au profit des résidents, de places limitées dans le temps et/ou payantes et le développement de stationnements périphériques connectés aux TP : parkings longue durée (PLD) et parkings relais (P+R). Le stationnement étant un des leviers importants pour modifier le comportement des usagers et inciter au report modal, il est utile de rappeler que la gestion des places de parc doit tenir compte de toutes les catégories d'usagers ayant des besoins souvent antagonistes : résidents, visiteurs, commerçants, pendulaires, personnes à mobilité réduite, livreurs, utilisateurs de deux-roues, etc.

Dans le cadre de la révision en cours, le PDCoM préconise d'une part, de poursuivre les mesures susmentionnées qui ont porté leurs fruits et, d'autre part, d'apporter de nouvelles mesures, telles que la mise en œuvre de plans de mobilité pour les entreprises et la pose du premier jalon d'un monitoring de l'offre en stationnement privé, outil indispensable dans le suivi des politiques de mobilité.

Les études en lien avec la révision du PDCom ont montré l'interdépendance entre les stationnements publics et privés. On peut notamment relever qu'en lien avec du logement, dans le cadre de la poursuite d'une politique de mobilité durable, il y a lieu de reporter, autant que faire se peut, le stationnement des habitants sur le domaine privé, afin de libérer l'espace public pour d'autres usages. Dans cette optique, une tâche importante consistera à effectuer un relevé, le plus exhaustif possible, du nombre de places existantes sur le domaine privé afin de calibrer l'offre en places sur le domaine public.

2.3 Plan de mesures de l'ordonnance fédérale sur la protection de l'air (OPair) **Plan général d'affectation (PGA)** **Plans partiels d'affectation (PPA)** **Plans de quartier (PQ)**

La Commune de Lausanne est soumise au Plan de mesures de l'ordonnance fédérale sur la protection de l'air (OPair) de l'agglomération Lausanne-Morges, qui contient une mesure liée au stationnement privé. En 2004, le Canton de Vaud a d'ailleurs précisé les conditions-cadres applicables aux communes de l'agglomération Lausanne-Morges qui prévoient de calculer le nombre de places de stationnement sur la base du besoin réduit, selon la norme VSS applicable.

L'application du Plan des mesures précité et du PGA fixe, en l'absence de PPA et de PQ, les règles applicables en matière de stationnement sur fond privé. Le PGA du 26 juin 2006 permet à la Municipalité d'imposer des places de stationnement sur le domaine privé afin de contenir, voire de réduire les zones de stationnement sur le domaine public. Il en résulte une augmentation des surfaces dévolues aux mobilités douces (trottoirs élargis, bandes cyclables, etc.). Il définit, pour les affectations en logement, un pourcentage de satisfaction des besoins entre 50 et 100%, soit un minimum de 0.5 place par 100 m² de surface plancher de logement et un maximum de une place par 100 m², plus 10% réservés aux visiteurs. Cette souplesse est essentielle pour répondre aux spécificités de certains secteurs présentant des besoins importants en stationnement, du fait d'une couverture insuffisante en transports publics ou de déficit important de places de stationnement. Pour les autres affectations, les dispositions réglementaires sont plus restrictives et concourent à limiter l'usage de la voiture en ville.

Ces taux peuvent sembler peu ambitieux, comparés à un quartier sans voiture ou aux écoquartiers « phares » qui se sont développés sur le territoire national et en Europe. Ils n'en restent pas moins parfaitement adaptés à l'échelle de la ville de Lausanne et à son offre actuelle en TP.

Il y a lieu de dissocier le stationnement de la voiture et l'usage de celle-ci. La Municipalité encourage tant la mobilité douce que l'usage des TP afin que l'usage de la voiture soit réduit. Lors du recensement des places de stationnement privées, il serait utile, dans l'absolu, d'appréhender le taux de rotation afin d'évaluer l'impact au quotidien sur les flux des véhicules ; toutefois, la collecte de ces informations sera difficile à réaliser.

Pour l'élaboration d'un plan d'affectation (PPA, PQ), il est possible de définir des ratios spécifiques au projet, mais cela en tenant compte du contexte local, de la desserte actuelle et future, du type de logement prévu, des contraintes environnementales, etc.

A l'intérieur d'un plan d'affectation, comme dans le reste du territoire communal, il ne semble pas nécessairement opportun de rechercher systématiquement un ratio exceptionnellement bas dans les plans d'affectation, ce pour les raisons suivantes :

- d'une part, s'agissant du stationnement résidentiel, le maintien d'une offre minimale « raisonnable » au lieu de domicile est jugée par de nombreux spécialistes comme compatible avec une utilisation des TP (l'habitant n'est pas contraint d'utiliser sa voiture pour les déplacements domicile-travail car elle peut rester stationnée au lieu de résidence toute la journée) ;

- d'autre part, une offre minimale permet d'éviter les effets de bords (stationnement sauvage, voiture ventouse sur le domaine public). C'est notamment l'objectif poursuivi par la norme VSS SN 640 281 qui établit une offre minimale de cases de stationnement pour « éviter la pression sur le stationnement dans les rues et places avoisinantes, les files d'attentes sur voies publiques, le trafic de recherche de places et les reports ».

Pour revenir plus concrètement aux demandes du postulant, la Municipalité met en avant les réflexions suivantes.

Bien que la volonté municipale aille dans le sens d'une mobilité durable par le renforcement de la mobilité douce et du réseau de transports publics, la politique du stationnement doit être consciencieusement dosée, notamment dans l'affectation au logement et, dans ce cadre la Municipalité ne souhaite pas :

- supprimer la limite inférieure minimale de l'offre en stationnement ;
- différencier l'offre en stationnement en fonction du type de localisation, selon un principe similaire à celui de la norme VSS SN 640 281 applicable aux autres affectations.

Cependant, pour les autres affectations, elle entre en matière pour que la norme VSS SN 640 281 soit appliquée en utilisant principalement les fourchettes basses des différents types de localisation de cette norme, suivant en ce point les conditions-cadres fixées par le Canton en 2004. En ce sens, la prochaine révision du PGA en tiendra compte et ouvrira un nouvel espace de réflexion sur l'encadrement réglementaire du stationnement au sein de la commune. Dans ce contexte, des ajustements des ratios applicables seront étudiés en veillant à prendre en compte les remarques et réserves qui précèdent.

3. Conclusion

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° 2015/88 de la Municipalité, du 10 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 :

d'approuver la réponse au postulat de M. Valéry Beaud « Pour une différenciation de l'offre en stationnement selon le type de localisation, aussi pour les affectations au logement ».

Au nom de la Municipalité :

Le syndic :
Daniel Brélaz

Le secrétaire :
Simon Affolter