



Réponse à quatre postulats relatifs au stationnement

Réponse au postulat de Mme Elisabeth Muller et consorts

« Centre-ville - Pour une nouvelle gestion du stationnement sur le domaine public »

Réponse au postulat de M. Jean-Christophe Birchler et consorts

« Des macarons de stationnement au service des artisans et de l'environnement »

Réponse au postulat de Mme Florence Bettschart-Narbel et consorts

« Nos P+R sont-ils adaptés ? »

Réponse au postulat de M. Valéry Beaud et consorts

« Vers une reprise par la Ville de Lausanne de certains parkings privés à usage public lors de l'échéance de leur droit de superficie ? »

Rapport-préavis N° 2020/16

Lausanne, le 30 avril 2020

Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs,

1. Résumé

La politique du stationnement est l'un des piliers de la politique de mobilité : elle permet notamment d'orienter le choix du type de déplacement des usagers et de modifier leurs habitudes, en coordination avec les objectifs durables de déplacements urbains. C'est dans ce contexte que la Municipalité a pris différentes mesures afin de maintenir une offre alternative de stationnement pour les résidents du centre-ville, répondre aux besoins des entreprises lausannoises ainsi que de la clientèle des commerces et services du centre-ville et favoriser les déplacements durables et multimodaux des visiteurs et pendulaires. Ainsi, la mise en place de cette politique du stationnement a favorisé l'évolution positive de la mobilité vers plus de durabilité, avec notamment une baisse de 20% du taux de motorisation des Lausannoises et des Lausannois en 15 ans (465 véhicules pour 1'000 habitants en 2000 contre à 370 en 2015¹) et la hausse du taux des ménages non motorisés (46% en 2015 contre 34% en 2005).

Concrètement, la Municipalité a, ces dernières années, pris plusieurs mesures, soit :

- ouvert une grande partie de places payantes aux détenteurs de macarons résidents ;
- créé un macaron multizones pour les véhicules utilitaires des entreprises et pour les entreprises d'auto-partage ;
- introduit des tarifs préférentiels pour les véhicules électriques ;
- offert des facilités de stationnement aux personnes à mobilité réduite avec notamment 86 places de parc à l'usage exclusif des personnes en situation de handicap ;
- introduit un tarif journalier préférentiel pour les usagers des P+R disposant de l'abonnement CFF demi-tarif ;
- mis à disposition de place de stationnement publiques ou privées communales à des entreprises d'auto-partage ;
- doté la grande majorité des rues d'une offre de stationnement pour vélos (augmentation de 67% depuis 2016) ;
- favorisé le développement de la mobilité électrique (subventions, installation de bornes de recharge électrique pour les scooters et voitures électriques) ;

¹ Taux de motorisation 2015 : Canton de Vaud : 530 véhicules pour 1'000 habitants ; Suisse : 541 pour 1'000 habitants (source : Office fédéral de la statistique).

- introduit la possibilité de paiement via smartphone des taxes de stationnement en février 2019 ;
- dans le cadre de la révision du Plan directeur communal, confirmé la volonté de limiter l'offre des parcs périphériques en les destinant au stationnement de longue durée pour les visiteurs, et en concentrant à l'avenir la fonction de « park and ride » sur deux sites, à savoir sur l'actuel P+R de Vennes ainsi que sur le futur parking en ouvrage de la Tuilière (mutualisé dans le futur parking du centre d'affaires du programme Métamorphose) pour l'accueil des pendulaires ne provenant pas d'une région disposant d'une desserte efficace en transport public ;
- entamé le processus de reprise de parking privé à usage public au bénéfice d'un droit de superficie accordé par la Commune avec le cas du parking de Montbenon dont le délai de résiliation du droit de superficie échoit à fin 2021 ;
- effectué entre 2018 et 2019 une vaste campagne de recensement de l'offre en stationnement privé sur tout le territoire urbain de la ville.

Les mesures mises en place et à venir permettent de répondre favorablement aux demandes des postulats de Mme Elisabeth Muller et consorts « Centre-ville - Pour une nouvelle gestion du stationnement sur le domaine public », de M. Jean-Christophe Birchler et consorts « Des macarons de stationnement au service des artisans et de l'environnement », de Mme Florence Bettschart-Narbel et consorts « Nos P+R sont-ils adaptés ? » et de M. Valéry Beaud et consorts « Vers une reprise par la Ville de Lausanne de certains parkings privés à usage public lors de l'échéance de leur droit de superficie ».

Par ailleurs, la Municipalité expose dans ce rapport-préavis la nouvelle méthodologie de calcul appliquée au fonds pour le stationnement et notamment la prise en considération du foncier dans le résultat du périmètre de stationnement. La prise en considération de l'entier des charges liées au stationnement offert sur le domaine public couvre les revenus générés avec des résultats déficitaires ou très proches de l'équilibre. Cette nouvelle approche considère également l'ensemble des frais générés y compris les impacts transversaux et intègre les recommandations de la Cour des comptes en matière de calculs de coûts de l'entretien constructif. La nouvelle méthodologie mise en place fait suite à l'arrêt du 8 mars 2019 de la Cour constitutionnelle du tribunal cantonal au sujet de l'article 15 du règlement communal sur la circulation et le stationnement.

2. Objet du rapport-préavis

La mise en place de mesures relatives à la réglementation du stationnement à usage public et au développement de l'offre de parking-relais permet de répondre aux postulats de :

- Mme Elisabeth Muller et consorts « Centre-ville - Pour une nouvelle gestion du stationnement sur le domaine public » ;
- M. Jean-Christophe Birchler et consorts « Des macarons de stationnement au service des artisans et de l'environnement » ;
- Mme Florence Bettschart-Narbel et consorts « Nos P+R sont-ils adaptés ? » ;
- M. Valéry Beaud et consorts « Vers une reprise par la Ville de Lausanne de certains parkings privés à usage public lors de l'échéance de leur droit de superficie ».

3. Table des matières

1.	Résumé	1
2.	Objet du rapport-préavis	2
3.	Table des matières.....	2
4.	La politique de stationnement	3
	4.1 Mesures mises en place	5
	4.2 Le Fonds de stationnement	6
	4.3 La politique des parkings P+R	8
5.	Réponse au postulat de Mme Elisabeth Muller et consorts « Centre-ville - Pour une nouvelle gestion du stationnement sur le domaine public ».....	10

5.1	Rappel du postulat	10
5.2	Réponse de la Municipalité	10
6.	Réponse au postulat de M. Jean-Christophe Birchler et consorts « Des macarons de stationnement au service des artisans et de l'environnement »	11
6.1	Rappel du postulat	11
6.2	Réponse de la Municipalité	11
7.	Réponse au postulat de Mme Florence Bettschart-Narbel et consorts « Nos P+R sont-ils adaptés ? »	11
7.1	Rappel du postulat	11
7.2	Réponse de la Municipalité	12
8.	Réponse au postulat de M. Valéry Beaud et consorts « Vers une reprise par la Ville de Lausanne de certains parkings privés à usage public lors de l'échéance de leur droit de superficie »	13
8.1	Rappel du postulat	13
8.2	Préambule	13
8.3	Etat des lieux	13
8.4	Enjeux de gestion de la mobilité	14
8.5	Réponse au postulat	15
9.	Cohérence avec le développement durable	16
10.	Impact sur l'accessibilité des personnes en situation de handicap	16
11.	Aspects financiers	16
11.1	Incidences sur le budget d'investissement	16
11.2	Incidences sur le budget de fonctionnement	16
12.	Conclusions	17

4. La politique de stationnement

Volet essentiel de la politique de mobilité, la politique du stationnement constitue un important levier d'action : la fixation de certains principes d'exploitation permet d'orienter le choix du type de déplacement des usagers, de modifier leurs habitudes et de réguler les flux automobiles, notamment pendulaires, aux heures de pointe et d'inciter à un transfert modal vers les transports collectifs et les mobilités douces.

Le Plan directeur communal (PDCoM) de 1996 a porté cette politique en y inscrivant les mesures principales coordonnées suivantes :

- mise en place de zones macarons au profit des résidents ;
- généralisation des places limitées dans le temps et/ou payantes ;
- développement de stationnements périphériques connectés aux transports publics (TP) comme les parking-relais (P+R) ou les parkings de longue durée (PLD).

Les mutations urbaines, liées notamment à la forte évolution des résidents lausannois depuis 2005, se traduisent par le développement de grands projets immobiliers et d'infrastructures de transports publics coordonnés (Métamorphose, Axes forts) ainsi que de nouvelles centralités de quartier, d'où la nécessité de faire évoluer la place et le rôle du stationnement en ville. Ainsi, la politique du stationnement reste un volet important du chapitre lié à la mobilité dans le cadre de la révision du PDCoM, en coordination avec les objectifs durables de déplacements urbains qui a identifié les grands enjeux suivants en matière de stationnement sur le domaine public et privé :

- Domaine public :
 - amélioration de l'offre pour les résidents, notamment au travers de la mise à disposition de macarons en faveur des habitants ne disposant pas d'alternative de stationnement sur le domaine privé ;
 - extension des zones payantes essentiellement dans les centralités de quartier, afin de répondre aux besoins des services et des milieux économiques ;

- évolution de l'offre du stationnement périphérique conformément à la politique cantonale, qui réserve les P+R urbains aux usagers occasionnels et aux pendulaires ne disposant pas d'une gare près de leur domicile ou d'une offre en transports publics (TP) suffisante.
- Domaine privé :
 - mise en place de plans de mobilité d'entreprises ;
 - application des valeurs de calcul des besoins en stationnement privé les plus basses des normes urbanistiques en ce qui concerne l'offre pour les véhicules motorisés dans les centres urbains et les quartiers bien desservis par les transports publics.

La Municipalité a réalisé un recensement de l'offre privée de stationnement sur la commune entre septembre 2018 et avril 2019. Celui-ci a permis de disposer de la réalité de l'offre de stationnement, tant privée que publique, sur l'espace de la ville de Lausanne. Suite à ce dernier recensement, les données suivantes ont pu être mises en évidence : le nombre de places privées se monte à 76'000 dont 8'400 à usage public. Si l'on prend en compte les 21'100 places publiques du domaine géré par la Ville, ce sont donc 70% de l'ensemble du stationnement qui sont des places à usage privé (67'600 places à usage strictement privé sur un total de 97'100 places).

Du point de vue de la répartition de l'ensemble de l'offre en places de stationnement (total des 97'100 places), les affectations sont les suivantes : 32% de places privées en surface, 9% de places en garage/box, 29% de places en souterrain privé, 8% de places en souterrain privé à usage public et 22% de places publiques sur le DP géré par la Ville. Quant à l'ensemble des places de stationnement à ciel ouvert (privées et publiques), on a pu déterminer qu'elles représentaient une surface de l'ordre de 1 km², soit 7% du territoire urbain. Il peut être utile également de relever que les quelque 21'100 places de stationnement publiques gérées par la Ville se répartissent de la manière suivante : 11'500 en zone bleue (100% ouvertes aux macarons), 800 blanches (à durée limitée avec disque de stationnement), 3730 blanches payantes en voirie (dont 940 ouvertes aux macarons), 2660 en PLD (stationnement périphérique en longue durée) et 2420 en P+R de surface. Enfin, comme mentionné dans le § 4.2 ci-après, l'emprise sur le domaine public des quelques 21'100 places de stationnement sur le territoire communal peut être estimé à près d'un demi-million de m² (471'000m²).

Enfin, la mise en place, en février 2019, du paiement par smartphone des taxes de stationnement (à l'exception des P+R) facilite grandement le quotidien des usagers et plus particulièrement le stationnement des véhicules d'entreprise. Le nombre d'usagers choisissant ce mode de paiement ne fait que progresser. En février 2020, soit une année après la mise en service, ce sont près de 16% des titres de stationnement qui sont acquittés par smartphone.

L'arrivée du tram, la construction de l'écoquartier des Plaines-du-Loup, la requalification de certains axes et places, la sécurisation des traversées piétonnes (Viasicura), le développement d'infrastructures de mobilité douce, de l'offre en mobilité durable et de solutions alternatives crédibles à l'usage de la voiture individuelle en milieu urbain doivent permettre de diminuer l'offre de stationnement et d'améliorer ainsi la qualité des espaces publics.

Pour concrétiser et formaliser ces objectifs ambitieux, la Municipalité va renforcer sa politique du stationnement (révision du PDCom) et contribuer ainsi à la réalisation des objectifs de planifications supérieures (report modal, limitation des nuisances et mobilité durable), en soutenant notamment les objectifs principaux suivants :

- maintenir une offre alternative de stationnement pour les résidents ne disposant pas d'une place sur le domaine privé (macarons) ;
- répondre aux besoins de la clientèle des commerces et services du centre-ville et dans les centralités de quartier (places à durée limitée et/ou payantes) ;
- réserver les parcs périphériques en priorité au stationnement de longue durée des visiteurs et pendulaires ne disposant pas d'offre de TP de qualité (P+R et PLD).

Enfin, la Municipalité a procédé à l'analyse et au calcul de la couverture des coûts liés au stationnement de durée limitée en intégrant la valorisation du domaine public mis à disposition.

4.1 Mesures mises en place

Afin de maintenir une offre alternative de stationnement pour les résidents ne disposant pas d'une place sur le domaine privé, garantir l'accessibilité aux services et aux commerces, répondre aux besoins des entreprises lausannoises et favoriser les déplacements durables et multimodaux des visiteurs et pendulaires, la Municipalité a mis en place les mesures suivantes.

4.1.1 Zone Macaron L

La zone de stationnement L comporte 1'555² places payantes, dont 726 (47%) ouvertes aux possesseurs de macarons de stationnement pour résidents et entreprises, localisées majoritairement dans les secteurs à habitat prépondérant au centre-ville lausannois.

La durée maximale de stationnement « courte durée » a été généralisée à deux heures en juillet 2017 afin de permettre aux usagers d'optimiser leur visite au centre-ville et se rendre dans les différents commerces et bureaux sans avoir à déplacer leur véhicule. Le stationnement payant devient libre au-delà de 20h00.

4.1.2 Personnes à mobilité réduite

Consciente des difficultés liées au déplacement des personnes en situation de handicap, la Municipalité a réservé 86 places de parc, dont 23 en zone L, à l'usage exclusif des possesseurs de macaron pour personnes handicapées³ et reste attentive à l'évolution des besoins et des demandes.

La réglementation fédérale (Ordonnance sur la circulation routière (OCR), article 20a) accorde en outre une grande souplesse de stationnement aux possesseurs de macaron pour personnes en situation de handicap sur toutes les places de stationnement publiques payantes ou gratuites (durée illimitée, indépendamment de la limite de durée autorisée), sur toutes les places de livraison et autres cases marquées en jaune sur le domaine public (maximum 3 heures) ainsi qu'en dehors des places indiquées par les signaux ou le marquage correspondants, dans les zones de rencontre, de même que dans les zones piétonnes, lorsque leur accès est exceptionnellement autorisé aux véhicules (maximum 2 heures).

4.1.3 Véhicules utilitaires des entreprises

La Municipalité a pris diverses mesures afin de favoriser l'activité économique en étoffant l'offre en macarons pour simplifier les démarches des entreprises de la ville.

Ainsi, les professionnels disposent de 265 places de livraison sur l'espace public communal, dont 98 situées dans la zone L, et ont la possibilité d'acquies divers types de macarons afin de prolonger leur temps de stationnement dans un ou plusieurs secteurs de la ville, sous la forme de :

- macarons réservés aux entreprises et commerces localisés dans les zones A à O (au prix annuel de CHF 500.-) ;
- cartes à gratter permettant de stationner à la demi-journée ou à la journée sur toutes les places de stationnement payantes ou bleues des zones A à O (zone L : CHF 12.-/½ journée et CHF 24.-/jour entier ; autres zones : CHF 8.-/½ journée et CHF 15.-/jour entier) ;
- macaron « entreprise standard » permettant de parquer les véhicules professionnels sur les emplacements du domaine public à durée de stationnement limitée, sur l'ensemble du territoire communal (maximum 3 macarons par entreprise) ; afin de favoriser l'activité des artisans et des entreprises lausannoises, la Municipalité vient de baisser le tarif du macaron entreprise, leur prix annuel passant de CHF 1'500.- à CHF 600.-).

² 31 décembre 2018.

³ Les macarons pour personnes handicapées sont délivrés par le Service cantonal des automobiles et de la navigation (SAN).

4.1.4 Véhicules électriques

Sensible à la réduction de l'empreinte carbone, la Ville de Lausanne a adapté les tarifs de stationnement pour favoriser les véhicules électriques en leur proposant la création d'un tarif préférentiel sur les emplacements qui leur sont réservés sur le domaine public (CHF 2.- respectivement CHF 2.50 selon la zone).

4.1.5 Véhicules en auto-partage

La Municipalité soutient le développement de l'auto-partage depuis 2011 et met à disposition des opérateurs des places de stationnement sises généralement sur le domaine privé communal (y compris dans les préaux des écoles) et parfois, en dernier recours, sur le domaine public. A ce jour, un seul opérateur est actif sur le marché au niveau national, la société coopérative Mobility : elle dispose de dix places de stationnement faisant l'objet d'une convention d'utilisation payante du domaine public⁴. La Municipalité vient d'introduire également un macaron pour les flottes de véhicules respectueux de l'environnement (électriques, au biogaz ou à l'hydrogène) en auto-partage et libre-service au tarif de CHF 500.- afin de répondre à la demande croissante de sociétés actives dans ce domaine et favoriser leur installation en ville.

4.1.6 Stationnement des deux-roues motorisés

L'offre en places de stationnement pour les deux-roues motorisés connaît une relative stabilité (+7% entre 2000 et 2017 - 6'000 places à 6'400 places). La Municipalité encourage le report d'une partie de l'offre dans les parkings en ouvrages, avec la création de 32 places de parc gratuites pour deux-roues dans le P+R de Vennes à l'intention des pendulaires.

4.1.7 Stationnement des vélos

Le nombre de places de stationnement pour vélos est en constante progression et a triplé en dix ans, avec quelque 3'400 places de stationnement, dont plus des deux tiers réservés à leur seul usage et 350 arceaux installés sur des places partagées avec les deux-roues motorisés ; la zone macaron L compte près de la moitié des places disponibles (1'360 places). Une enveloppe financière annuelle permet d'équiper de nouveaux emplacements tout en veillant à une répartition équitable et adaptée sur l'ensemble du territoire communal.

4.2 *Le Fonds de stationnement*

L'article 15 du Règlement communal sur la circulation et le stationnement stipule que « Les taxes perçues pour le stationnement limité sont fixées de telle manière que les sommes encaissées équilibrent le coût d'aménagement, d'entretien et de contrôle des cases de stationnement, ainsi que la location par la Ville des surfaces nécessaires à la création d'emplacements de parcage. » Dans le rapport-préavis N° 2018/16⁵, la Municipalité proposait de modifier cet article en vue d'élargir le périmètre de l'utilisation des taxes perçues à la couverture des charges liées à la gestion du patrimoine administratif liées à la « mobilité » (construction, maintenance, exploitation et entretien des infrastructures routières, des équipements de gestion des circulations, des infrastructures de stationnement, des aménagements pour la mobilité douce et les transports publics, etc.).

Dans son arrêt du 8 mars 2019⁶, la Cour constitutionnelle du Tribunal cantonal a rappelé que le principe de la couverture des frais implique que le produit global des contributions ne doit pas dépasser, ou seulement de très peu, l'ensemble des coûts engendrés par la branche ou subdivision concernée de l'administration, y compris, dans une mesure appropriée, les provisions, les amortissements et les

⁴ Saint-Martin, ave Davel, rue Beau-Séjour, ave de l'Avant-Poste, chemin de Renens, ave de Chailly, ch. de la Colline et ave Virgil-Rosset.

⁵Rapport-préavis N° 2018/16 - Comptes de l'exercice 2017 - Réponse de la Municipalité au postulat de M. Pierre Ethenoz et consorts "Lausanne 2016-2021, entre ambitions, préoccupations et finances durables" - Révision de l'article 15 du règlement communal sur la circulation et le stationnement.

⁶ La branche administrative se détermine selon la fonction qui est dévolue à cette entité de façon à pouvoir désigner toutes les dépenses qui se rattachent objectivement aux tâches administratives effectuées par celle-ci (ATF 135 I 130 consid. 5.1). Arrêt du 8 mars 2019 de la Cour constitutionnelle du Tribunal cantonal. CCST.2018.0006.

réserves⁷ et que d'éventuelles réserves financières sont admissibles pour autant qu'elles n'excèdent pas ? les besoins futurs prévisibles estimés avec prudence⁸. La Cour constitutionnelle du Tribunal cantonal vaudois a ainsi annulé la modification de l'article 15 du Règlement communal sur la circulation et le stationnement. La Municipalité a pris acte de ce jugement et renoncé à introduire cette modification.

Suite au dépôt de l'interpellation urgente de M. Xavier de Haller et consorts « Revenus et charges du stationnement : une mise à jour municipale s'impose », l'assemblée a voté la résolution suivante « Le Conseil communal souhaite que la taxe perçue pour le stationnement limité conformément à l'art. 15 RSL tienne dûment compte de l'intégralité des montants causés par la création et la mise à disposition de places de parc, dont la valeur de l'espace et les surcoûts engendrés sur les autres aménagements routiers directement induits par ces places ».

Sur cette base la Municipalité a procédé à une nouvelle analyse afin de prendre en considération l'ensemble des coûts visant à créer et à mettre à disposition des places de parc. Une nouvelle méthodologie de calcul a dès lors été développée par la Municipalité.

Cet approche vise à s'assurer désormais que l'ensemble des frais, y compris les impacts transversaux, soient pris en considération afin de déterminer les coûts totaux attribuables au périmètre de stationnement. Précédemment, les coûts pris en considération se focalisaient principalement sur les coûts directs d'une prestation sans considérer, ou en considérant insuffisamment, les coûts relatifs à la gestion du système (finances, informatiques, conduite,...).

D'autre part, la valorisation des charges relatives à l'entretien constructif a également été examinée sur la base des récentes recommandations de la Cours des comptes formulées dans le cadre de son rapport du mois de mars 2018 « Rapport n° 43 : Audit de la gestion de l'entretien constructif des routes cantonales et communales ». Ce dernier recommande aux communes d'appliquer des coefficients de dépréciation et des valeurs de remplacement moyennes de la chaussée sur la base des normes de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports. Cela implique une augmentation de charges de l'ordre de CHF 2 millions par année en moyenne, par rapport aux montants articulés par l'intermédiaire du préavis N° 2018/16.

Les analyses complétées des éléments évoqués ci-dessus et appliquées à la période 2004-2019, aboutissent ainsi à des déficits annuels récurrents ou très proches de l'équilibre durant la plus grande partie de cette période, pour s'améliorer lors des deux derniers exercices. Ces chiffres sont présentés de manière exhaustive en annexe au présent préavis.

Pour rappel, la notion d'équilibre entre les charges et les revenus de stationnement mentionnée à l'article 15 du règlement communal sur la circulation et le stationnement d'équilibre doit être considérée sur la durée, tel que précisé lors de la séance du Conseil communal du 5 mai 1992. En effet, dans le cadre de ce débat, le texte de l'article susmentionné, qui précisait initialement : « ... les sommes encaissées annuellement ne dépassent pas... » a été au final adopté selon sa teneur actuelle pour prendre en considération un équilibre sur la période plutôt que sur chaque exercice.

S'agissant du suivi financier de cet équilibre, un premier point de situation a été réalisé en 2003 par l'intermédiaire du préavis N° 2004/32. Ce dernier présentait un déficit cumulé de CHF 24.8 millions sur la période 1996 à 2003. En appliquant l'approche visant à valoriser le coût complet telle que précisée ci-dessus, le déficit cumulé à résorber s'élève à environ CHF 45 millions au bouclage des comptes 2019.

Ce déficit, ne prend pas encore en compte une éventuelle valorisation foncière inhérente aux places de stationnement. En partant du nombre de places mises à disposition par la Ville à fin 2019 (environ 21'100), l'emprise sur le domaine public des places de stationnement sur le territoire communal peut être estimé à près d'un demi-million de m² (471'000 m²) ; ce qui équivaut à la surface d'environ 66 terrains de football (standards de la FIFA 105m x 68m).

⁷ ATF 126 I 180 consid. 3a/aa.

⁸ ATF 118 la 320 consid. 4b.

Sur la base de la même méthodologie d'estimation que l'on appliquerait pour valoriser la mise à disposition du foncier dans le cadre d'une construction (DDP), on pourrait estimer la valeur de cette surface à environ CHF 7 millions par année. En effet, le prix d'une place de parc varie en général entre CHF 80.- et 120.- par mois pour la plupart des places extérieures, soit CHF 100.- en moyenne pour un bail nominatif.

En prenant une moyenne raisonnable à CHF 50.- par mois pour place non attribuée, il peut être considéré, capitalisé à 5%, que le prix moyen à Lausanne d'une telle place de parc extérieure s'élève à CHF 12'000.- environ. En déduisant les coûts de construction standards d'environ CHF 5'000.- par place, déjà valorisés dans les coûts complets par l'intermédiaire des amortissements liés aux investissements, la valeur du foncier s'élèverait ainsi à CHF 7'000.- par place.

Cela aboutirait à une valeur annuelle foncière (sans coûts de construction) de CHF 350.- par place (CHF 7'000.- x 5%), soit une valeur foncière totale de plus de CHF 7 millions si appliquée à l'ensemble des places de parc mises à disposition par la Ville.

A la lumière de ce qui précède, la prise en considération du foncier dans le résultat du périmètre de stationnement aboutirait dès lors à un déficit annuel durable.

4.3 La politique des parkings P+R

Les premiers parkings-relais ont été instaurés à la fin des années 90⁹. Ceux-ci permettent d'offrir aux pendulaires et visiteurs la possibilité de stationner en périphérie et leur transfert aisé sur les lignes de transports publique performantes pour se rendre au centre-ville.



La Ville de Lausanne met à la disposition des automobilistes six parkings d'échanges sis au nord-est, au nord-ouest et au sud-ouest de Lausanne, soit cinq P+R en surface (Bourdonnette, Bellerive, Valmont, Velodrome et Grand-Mont) et un P+R en ouvrage (Vennes, mis en service en 2010 en lien avec le m2). L'offre a évolué progressivement, pour passer d'environ 1'180 places de stationnement en 2002 à 2'400 places (1'350 dans les parkings en surfaces et 1'050 à Vennes), soit une augmentation de 110% en 16 ans.

Le stationnement dans les parkings-relais de surface gérés par la Ville est conditionné à l'achat d'un titre combiné mensuel ou journalier (transports publics + stationnement), qui permet d'emprunter l'ensemble des transports publics des zones tarifaires 11 et 12 (CHF 125.-/mois ou CHF 16.-/jour). Il est ainsi possible d'utiliser le même abonnement mensuel sur les cinq P+R en surface, en fonction des

⁹ Préavis N° 104 du 24 mai 1995 « Gestion du stationnement : Demande de crédit pour la mise en place du dispositif envisagé et réponses aux motions de Messieurs Jean-Michel Piguet et Philippe Vuillemin, ainsi que réponse partielle à la motion de Madame Christiane Pilet » et Plan directeur communal (PDCOM) en 1996.

jours. La Municipalité vient d'introduire un tarif journalier préférentiel pour les usagers des P+R disposant de l'abonnement CFF demi-tarif (CHF 15.-/jour). Les usagers du P+R de Vennes doivent s'acquitter d'un titre journalier à l'horodateur ou acquérir l'abonnement mensuel. Ce P+R dispose d'une tarification particulière (CHF 173.-/mois, CHF 20.-/jour plein tarif et CHF 19.-/jour ½ tarif), compte tenu de sa forte fréquentation et de sa proximité avec une importante zone d'emploi (Biopôle). Ainsi, les abonnements du P+R de Vennes sont exclusivement réservés aux pendulaires déposant leur voiture et utilisant les transports collectifs jusqu'à leur destination finale, pour autant que leur lieu d'activité soit situé dans une zone éloignée, supérieure à deux stations de métro, sise à l'intérieur du périmètre de la commune de Lausanne. Il convient de relever que ce P+R accueille également les visiteurs motorisés du centre Aquatis ainsi que de son hôtel.

La qualité de la desserte en transports publics vers le centre-ville est l'une des clés du succès d'un P+R. Dès lors, pour chacun de ces parkings, l'utilisateur dispose d'une liaison en TP directe, fréquente et sans transbordement, en direction du centre-ville, principal lieu de destination des usagers.

Parking	Capacité	Ligne(s) tl	Fréquence bus/métro
Bourdonnette	241	m1	5 à 7.5 minutes
Bellerive	270	2 (m2 à 600m)	10 minutes
Grand-Mont	46	8	10 minutes
Vélodrome	580	1 et 21	6 à 8 minutes
Valmont	105	6	10 minutes
Vennes	1'050	m2	3 à 6 minutes

La fréquentation annuelle moyenne des P+R est passée de 845 usagers en 2002, à 1'191 en 2017, soit une augmentation de 40%. Le taux d'occupation journalier moyen a cependant fléchi, passant de 71.5% à 48% en 16 ans, ce qui s'explique notamment par la forte capacité mise à leur disposition. Il est important de noter qu'en juin 2017, le P+R de la Tuilière a été fermé pour laisser place au chantier du stade de la Tuilière et qu'en juin 2018, la fonction P+R a été déplacée d'Ouchy à Bellerive.

Parking	Capacité*	Fréquentation annuelle moyenne *	Taux d'occupation annuel moyen*
Bourdonnette	241	75	31%
Ouchy/Bellerive	270	174	65%
Grand-Mont	46	27	59%
Tuilière	170	71	43%
Vélodrome	580	100	17%
Valmont	105	81	77%
Vennes	1'050	663	63%
Total	2'462	1'191	48%

* 2017

Une enquête réalisée en 2014 auprès des usagers des P+R en surface lausannois (Bourdonnette, Ouchy, Valmont et la Tuilière) a permis de tirer les constats suivants (taux de participation de 55%) :

- les femmes représentent 60% des usagers ;
- près de 90% des utilisateurs se déplacent pour leur travail ; 70% ne l'utilisent que cinq jours par semaine et 67% ne les fréquentent jamais le week-end ;
- la majorité des usagers arrive le matin entre 7h00 et 8h00 (61%) et reprend son véhicule entre 16h30 et 18h00 (58%), ce qui permet effectivement de limiter le trafic en ville pendant les périodes de pointe de la circulation ;
- la grande majorité des usagers (81%) poursuit son trajet en transports publics. Une analyse détaillée des origines des utilisateurs a mis en évidence le fait que près de 30% disposait d'une offre de transports collectifs dans sa commune de résidence, qui permet de rejoindre Lausanne, avec une fréquence de 30 minutes, sans transbordement et en moins de 30 minutes.

5. Réponse au postulat de Mme Elisabeth Muller et consorts « Centre-ville - Pour une nouvelle gestion du stationnement sur le domaine public »

5.1 Rappel du postulat

Déposé le 12 avril 2016 et renvoyé à la Municipalité le 1^{er} novembre 2016 pour étude et rapport, le postulat demande à la Municipalité d'étudier l'opportunité de modifier la gestion du stationnement sur le domaine public dans le centre-ville, plus particulièrement dans la zone macaron L, de façon à répondre aux besoins des habitants et des acteurs économiques, en fonction notamment des principes suivants :

- accès, pour les détenteurs de macaron L, à la totalité des places de stationnement « voitures » sises sur le domaine public de la petite ceinture, à l'exception des centralités de quartier et des rues commerciales et une durée du stationnement payant de courte durée adaptée aux besoins des clients des commerces ou entreprises environnants ;
- facilités de stationnement pour les personnes à mobilité réduite, les véhicules utilitaires des entreprises et les voitures en auto-partage ;
- fixation de l'heure de stationnement « voitures » libre en fin de journée assurant le parage des détenteurs de macaron L à leur retour en fin de journée ;
- définition d'une politique de stationnement pour des deux-roues motorisés ;
- création de places de stationnement pour vélos dans chaque rue/place ;
- association des riverains aux réflexions et décisions.

5.2 Réponse de la Municipalité

Les mesures mises en place ces dernières années permettent de répondre favorablement aux demandes des postulants. Concrètement, la Municipalité a :

- ouvert de nombreuses places payantes aux détenteurs de macarons de la zone de stationnement L, en fonction de la typologie d'activités des secteurs concernés. Près de la moitié des places de parc (44%) sont ouvertes aux possesseurs de macarons de stationnement pour résidents et entreprises ;
- offert des facilités de stationnement aux personnes à mobilité réduite (86 places de parc réservées et facilités de stationnement), aux véhicules utilitaires des entreprises sous diverses formes (macarons et cartes à gratter) et aux voitures en auto-partage (mise à disposition de places de stationnement sur le domaine public et privé communal) ;
- fixé l'horaire libre de stationnement « voitures » de manière à permettre à la majorité des détenteurs de macaron L de trouver une place de parc proche de leur domicile en fin de journée ;
- doté la grande majorité des rues et places du centre-ville ainsi que sur l'ensemble du territoire communal de places de stationnement pour vélos ;
- associé les riverains aux réflexions et décisions liées au stationnement dans les quartiers, en lançant des démarches consultatives lors de réaménagement de grands espaces publics intégrant cette problématique. A ce titre, la démarche en cours dans le quartier de Pré-du-Marché, portant sur le réaménagement des rues du Clos-de-Bulle et Pré-du-Marché, est élaborée en concertation avec les riverains et usagers.

La Municipalité estime avoir ainsi répondu favorablement aux demandes des postulants.

6. Réponse au postulat de M. Jean-Christophe Birchler et consorts « Des macarons de stationnement au service des artisans et de l'environnement »

6.1 Rappel du postulat

Déposé le 31 octobre 2017 et renvoyé à la Municipalité le 14 novembre 2017 pour étude et rapport, le postulat demande à la Municipalité d'étudier la mise en place d'un macaron de stationnement « multi-zones » gratuit, à l'intention des véhicules-ateliers et utilitaires « zéro émission » amenés à intervenir régulièrement sur le territoire communal.

6.2 Réponse de la Municipalité

La Ville de Lausanne a affiché sa volonté de favoriser la mobilité électrique en définissant une politique d'acquisition de véhicules propres (achat systématique de véhicules 100% électriques, sauf exceptions dûment justifiées) et en encourageant l'acquisition de véhicules électriques privés en mettant en place les mesures suivantes :

-
- une subvention à l'achat d'un vélo électrique, correspondant à 15% du prix d'achat et plafonnée à CHF 400.-, qui est doublée pour les jeunes Lausannois jusqu'à 25 ans et les bénéficiaires d'un subside à l'assurance maladie à 30% du prix d'achat avec un plafond à CHF 800.- ;
- une subvention de CHF 300.- à l'achat d'une batterie pour vélo électrique ;
- une subvention à l'achat d'un scooter électrique, correspondant à 15% du prix d'achat et plafonnée à CHF 1'000.- ;
- la recharge gratuite des scooters électriques auprès des 18 bornes installées dans la ville ;
- la recharge pour véhicules automobiles électriques, en équipant de bornes de recharge huit places de stationnement sises sur le domaine public et réparties sur quatre emplacements.

La Municipalité propose depuis janvier 2019 un macaron multizones valable sur la totalité du territoire communal, à l'intention des entreprises lausannoises qui assurent une prestation nécessitant un outillage technique encombrant et une intervention de longue durée ; elle vient d'adapter le tarif, qui passe de CHF 1'500.- à CHF 600.-, afin de favoriser l'activité des artisans et des entreprises lausannoises, et d'introduire un tarif préférentiel de CHF 500.- pour les entreprises utilisant des véhicules respectueux de l'environnement (électriques, au biogaz ou à l'hydrogène).

La Municipalité vient également de créer un « macaron multizones » pour une flotte de véhicules propulsés à l'électricité, à l'hydrogène ou avec d'autres sources d'énergies (CHF 500.-).présentant un bilan environnemental équivalent, pour autant que l'emploi de ces dernières puisse être en tout temps garanti en auto-partage et en libre-service.

Un tarif préférentiel pour le stationnement des véhicules électriques en charge sur les emplacements qui leur sont strictement réservés sur le domaine public a aussi été adopté par la Municipalité à fin 2019 ainsi qu'un tarif journalier préférentiel pour les usagers des P+R disposant de l'abonnement CFF ½ tarif.

En développant diverses mesures favorisant l'activité des entreprises et des artisans et en incitant à l'usage d'une mobilité durable, la Municipalité a ainsi répondu favorablement à la demande des postulants.

7. Réponse au postulat de Mme Florence Bettschart-Narbel et consorts « Nos P+R sont-ils adaptés ? »

7.1 Rappel du postulat

Déposé le 6 décembre 2016 et renvoyé à la Municipalité le 14 novembre 2017 pour étude et rapport, le postulat demande à la Municipalité de réaliser une étude sur le taux de fréquentation des P+R et d'étudier la pertinence d'un redimensionnement de l'offre, voire l'aménagement de nouveaux P+R.

7.2 Réponse de la Municipalité

Comme annoncé dans la révision du PDCom, la politique des P+R menée par la Ville de Lausanne s'inscrit plus précisément dans une vision à l'échelle de l'agglomération (cf. chapitre 4.3). En effet, le développement des TP régionaux nécessite de revoir l'offre de P+R qui doit répondre aux besoins des usagers ne disposant pas d'alternative crédible à l'usage de la voiture. Dès lors, l'usage des P+R aux portes de la ville de Lausanne fera l'objet d'une optimisation et de conditions d'octroi complémentaires, liées aux origines et destinations des utilisateurs, afin d'inciter à une meilleure mobilité durable, en coordination avec les objectifs des politiques régionales et cantonales.

La stratégie cantonale des interfaces de transport de voyageurs a pour objectif général d'améliorer la mobilité multimodale (complémentarité d'usage entre les différents modes de déplacements). Elle contribue à limiter les nuisances environnementales liées à la mobilité des personnes en réduisant les distances parcourues en voiture et en favorisant :

- l'utilisation des transports publics d'un bout à l'autre des chaînes de déplacements ;
- le rabattement vers le réseau principal de transport public avec le mode le plus adapté, mobilité douce ou bus en priorité et voiture à défaut d'alternative.

Les quatre principes stratégiques présentés par le Canton sont les suivants :

1. organiser les rabattements vers le réseau de TP principal (lignes ferroviaires et lignes de trafic urbain en site propre) en priorité par le vélo et la marche à pieds pour les distances courtes, puis par les lignes de TP routières pour les voyageurs qu'elles desservent et finalement par les transports individuels motorisés pour les voyageurs non desservis ou mal desservis par les TP secondaires ;
2. rabattre les automobilistes le plus proche de leur lieu de domicile ;
3. localiser, dimensionner et gérer les parkings d'échange afin d'y accueillir prioritairement les voyageurs non desservis ou mal desservis par les TP sur leur lieu de domicile et desservis en revanche sur leur lieu de travail ;
4. dimensionner et gérer les parkings d'échange en cohérence avec les politiques et les tarifications de stationnement régionales et communales et leurs abords.

Des réflexions sont également en cours à l'échelle régionale. Il peut être cité le démarrage prochain d'une étude sur le territoire du schéma directeur du nord lausannois (SDNL) et du Gros-de-Vaud, coordonnée par le canton.

A l'échelle communale, comme indiqué plus avant, le taux d'occupation journalier moyen des P+R a fléchi, passant de 71.5% à 48% en 2017, en lien notamment avec l'augmentation de l'offre. Il n'est dès lors pas envisagé d'en augmenter la capacité globale

Dans le cadre de la révision du PDCom, et en coordination avec la politique cantonale, la Municipalité prévoit au contraire de recentrer l'offre en P+R exclusivement sur l'actuel P+R de Vennes sur le long terme (1'050 places avec transbordement sur le m2), ainsi que sur le futur P+R de la Tuilière (250 places avec transbordement sur le m3 dans le parking de 470 places maximum du programme Métamorphose-PPA Tuilière Sud : stade, centre d'affaires, ...) et de requalifier progressivement plusieurs sites actuellement utilisés par les P+R. Ainsi, après la fermeture, en juin 2017, du P+R en surface de la Tuilière, qui a laissé la place au stade de la Tuilière, ce sera le tour du P+R du Vélodrome (écoquartier des Plaines-du-Loups) en 2021, puis du P+R de la Bourdonnette, à l'horizon 2023 (travaux de la construction de la jonction autoroutière de Malley sur le site, sous le pilotage de l'Office fédéral des routes). Les deux structures maintenues à terme sont dimensionnées pour satisfaire les besoins futurs en cohérence avec la stratégie cantonale par le biais notamment de conditions d'octroi des abonnements. Enfin, il conviendra de revoir, en parallèle, l'accès aux parkings de longue durée (PLD), actuellement utilisables sans conditions pour éviter tout report, en cohérence avec la politique du stationnement.

La Municipalité relève enfin que la situation de pandémie actuelle est porteuse d'enseignement. Une pratique accrue du télétravail, liée à la digitalisation et à la numérisation des univers et des processus de travail, aura assurément des répercussions sur les besoins de mobilité. Même s'il n'est pas appelé

à durer au niveau observé au printemps 2020, le ralentissement de la mobilité individuelle liée aux déplacements professionnels introduira une nouvelle donne dans les besoins de parking P+R et de longue durée. Ce facteur se devra d'être intégré dans les analyses à long terme.

La Municipalité estime avoir ainsi répondu à la demande des postulants.

8. Réponse au postulat de M. Valéry Beaud et consorts « Vers une reprise par la Ville de Lausanne de certains parkings privés à usage public lors de l'échéance de leur droit de superficie »

8.1 Rappel du postulat

Déposé le 31 août 2017 et renvoyé à la Municipalité pour étude et rapport le 29 janvier 2019, le postulat invite la Municipalité à étudier l'opportunité de reprendre certains parkings privés à usage public à l'échéance de leur droit de superficie, tout en signalant que la première opportunité se profile à l'horizon, avec le parking de Montbenon, dont le droit distinct et permanent de superficie (DDP) arrive à échéance en 2026, avec préavis de cinq ans en 2021.

8.2 Préambule

Un droit distinct et permanent de superficie est une servitude grevant un terrain, en vertu de laquelle le superficiant (le propriétaire du terrain, ici la Ville de Lausanne), octroie à un superficiaire (un tiers, une société exploitant des parkings dans le cas présent), le droit de construire, de détenir et d'entretenir des constructions sur le terrain grevé en contrepartie d'une rente.

A l'échéance du droit de superficie, la collectivité publique dispose de deux options : reprendre les constructions aux conditions spécifiées dans l'acte de DDP moyennant le versement d'une indemnité de reprise ou négocier le renouvellement du droit avec son bénéficiaire.

8.3 Etat des lieux

8.3.1 Parkings en DDP à Lausanne

Dix parkings privés à usage public au bénéfice d'un DDP sont actuellement recensés sur le territoire de la Commune de Lausanne :

Parking	Nombre de places	Superficiaire	Echéance du droit	Délai pour notifier la demande de prolongation ou le non renouvellement
Montbenon	933	SI Esplanade de Montbenon SA	20.11.2026	5 ans avant échéance
Belle-Fontaine	325	Parking de Belle-Fontaine S.A.	16.07.2040	4 ans avant échéance
Mon-Repos	371	Interterra Parking S.A.	11.09.2047	4 ans avant échéance
Navigation	846	Parking Port d'Ouchy S.A. / PMS	18.06.2051	4 ans avant échéance
Riponne	1190	Parking Riponne S.A.	25.07.2059	4 ans avant échéance
Centre	910	Parking du Centre S.A.	09.06.2060	4 ans avant échéance
Rôtillon	180	Parking Riponne S.A.	20.06.2083	4 ans avant échéance
Beaulieu	580	Fondation de Beaulieu	31.12.2099	3 ans avant échéance
Sallaz	68	SILL S.A.	05.12.2103	4 ans avant échéance
Vennes	1200	Parkings-Relais lausannois S.A.	07.05.2107	4 ans avant échéance

D'autres parkings à usage public localisés sur des parcelles privées (Chauderon, Valentin et Paix) ne sont pas concernés par cette question.

8.3.2 Le DDP du parking de Montbenon

Le parking de Montbenon, sis au chemin de Mornex 32 à 40, est le premier grand parking privé à usage public de la Ville à avoir été construit. Doté de 960 places, il est localisé de façon idéale par rapport à de nombreux pôles d'attractivités du centre-ville. Citons à titre d'exemple le pôle de la gare, le projet Plateforme 10 et le quartier du Flon (accessible depuis l'entrée sur l'Avenue Jean-Jacques Mercier). De même, un accès piétons sur la toiture du bâtiment permet de relier le parking à l'esplanade de Montbenon (Tribunal d'arrondissement et Casino de Montbenon).

La Ville de Lausanne, propriétaire de la parcelle, a octroyé en 1961 le droit distinct de superficie n° 5816 à la S.I. Parking de Montbenon S.A. pour une durée de 50 ans. Dans le cadre d'une renégociation du montant de la redevance, la Ville a accordé une prolongation du DDP de 50 à 65 ans, repoussant ainsi l'échéance au 20 novembre 2026. Cette prolongation de 15 ans a été actée en janvier 1991.

La servitude s'éteindra à son échéance, le 20 novembre 2026, pour autant que la Ville notifie, au moins cinq ans à l'avance, sa décision de non renouvellement à la S.I. Parking de Montbenon S.A. La société exploitante a elle aussi la possibilité de renoncer au DDP aux mêmes conditions. A défaut de dénonciation dans le délai, le DDP subsistera pour vingt ans et ainsi de suite, de vingt ans en vingt ans, tant qu'il n'y a pas résiliation avec préavis de 5 ans.

Du point de vue financier, si le DDP n'est pas renouvelé à l'expiration ou ultérieurement, la Commune de Lausanne deviendra propriétaire du bâtiment construit sur l'immeuble grevé. En contrepartie, elle versera au bénéficiaire, dans le délai d'une année au plus dès l'échéance, une indemnité correspondant à la valeur des bâtiments et des constructions d'aménagements extérieurs existants à ce moment-là. Cette valeur sera fixée par un tribunal arbitral composé de trois membres, dont un représentant par partie qui désigneront le troisième membre, qui présidera. L'indemnité ne sera cependant pas supérieure à la valeur comptable initiale des bâtiments et des impenses, déduction faite d'un amortissement de vétusté de 1% par an, le solde étant majoré du 40% de la différence (en pourcent) entre l'indice de la construction au moment de l'achèvement du bâtiment et l'indice au moment du transfert.

8.4 Enjeux de gestion de la mobilité

La maîtrise directe des enjeux liés à la gestion de la mobilité, du stationnement et de l'espace public, font partie des priorités de la Municipalité, affirmées tant dans le programme de législature actuel que dans le PDCOM.

La collectivité publique dispose actuellement de la maîtrise directe de 12% de l'offre en places de stationnement du centre-ville. Ainsi, sur les quelque 13'150 places de stationnement publiques et privées recensées dans le secteur du centre-ville (zone de stationnement L), un peu plus de 5'000 sont localisées dans des parkings souterrains à usage public et de gestion privée contre seulement 1'600 places publiques situées en voirie sur le domaine public, le solde étant composé de places privées en surface, souterraines ou en box.

Sans remettre en cause l'utilisation des DDP comme outil de développement de la Ville, il y a lieu de préciser que les DDP arrivent à échéance plusieurs décennies après leur instauration et que, notamment dans le domaine de la mobilité, d'importantes évolutions sociétales ont eu ou auront lieu dans l'intervalle. C'est justement dans le but de répondre aux défis de mobilité à venir que le parking de Montbenon, proche de la Gare, pourrait être appelé à assumer un rôle majeur, d'où l'intérêt d'un éventuel retour de l'immeuble en mains publiques. Ainsi, sa reprise permettrait non seulement d'anticiper les évolutions futures de la mobilité mais aussi d'accompagner les projets en cours comme le programme Léman 2030 des CFF.

Bien qu'il soit difficile de prévoir avec exactitude l'évolution dans ce domaine, où une avancée technologique ou un changement sociétal peuvent bouleverser rapidement des comportements, quelques tendances actuelles concourent à soutenir le fort intérêt de disposer d'un espace de stationnement de ce type sous une maîtrise de la Ville. Nous pouvons citer comme exemple les services de partage de véhicules qui se multiplient, à qui des espaces de stationnement pourraient être dédiés ou la possibilité

d'encourager la mobilité électrique pour les résidents du centre-ville, en leur réservant une partie du parking ou encore d'orienter les bénéficiaires d'un macaron dans une offre nocturne complémentaire. D'autres défis concernent en particulier la logistique urbaine, où une possible piste pourrait être la création d'un hub assurant la distribution des marchandises au centre-ville. D'autres phénomènes se déploieront dans des temporalités proches et nécessiteront de toute évidence des adaptations dans l'organisation et la gestion de la mobilité, tel que le développement de la voiture en libre-service, dont l'avenir autonome se profile progressivement et pour qui un espace de stockage dans un parking public pourrait représenter une solution intéressante.

Ainsi, les champs du possible et des opportunités deviennent très vastes. En ayant la maîtrise d'un tel espace de stationnement, la Ville disposerait d'un important atout supplémentaire dans la traduction des enjeux du volet stationnement du PDcom.

Par ailleurs, la reprise du parking de Montbenon doit être mise en relation avec le programme Léman 2030 des CFF, qui va transformer la gare de Lausanne et ses abords dans le but de doubler sa capacité d'accueil de voyageurs. S'y ajoutent de nombreux projets connexes qui se développeront dans le secteur du Pôle Gare (nouveaux m2/m3, zone commerciale, pôle muséal « Plateforme 10 », quartier de la Rasude, etc.), le réaménagement de la place de la Gare prévoit de libérer cet espace de tout stationnement en surface. Ainsi, le stationnement des cars et des taxis pourrait être déplacé sur l'esplanade du parking de Montbenon.

Au vu de l'espace limité offert par le domaine public, le stationnement des voitures privées et des motos pourrait être reporté dans les ouvrages avoisinants et notamment dans le parking de Montbenon.

En outre, l'esplanade dudit parking (surface importante du DDP située hors parking), pourrait quant à elle recevoir d'autres usages, par exemple le stationnement des cars pour la Plateforme 10.

8.5 Réponse au postulat

La Municipalité est d'avis que l'importance stratégique du parking de Montbenon dans la politique de mobilité au centre-ville se renforcera durant les prochaines décennies. Ainsi, elle souhaite saisir l'opportunité unique de la prochaine échéance du droit de superficie pour entamer les démarches nécessaires à sa reprise, consistant dans un premier temps à en consolider et chiffrer les enjeux avant de se prononcer sur le renouvellement du DDP. En revanche, les échéances des deux prochains DDP se situant dans un horizon temporel trop lointain, soit le parking de Belle-Fontaine le 16 juillet 2036 et celui de la Navigation le 11 septembre 2047, elle estime qu'il n'est pas réaliste de se prononcer en l'état actuel et préfère se servir de l'expérience acquise avec l'éventuelle reprise du parking de Montbenon comme outil d'aide à la décision dans le cadre de la réflexion qui sera leur sera consacrée au moment du renouvellement du DDP.

La Municipalité est d'avis que la reprise du DDP du parking de Montbenon pourrait être financée par le biais d'un cautionnement de la ville au profit de la S.A. Parking-Relais lausannois qui lèverait les fonds nécessaires à l'acquisition et en assurerait ensuite la gestion. En effet, la société Parking-Relais lausannois S.A., propriété à 100% en mains de la Ville, pourrait étendre son activité au centre-ville, moyennant des adaptations statutaires et l'attribution des moyens nécessaires. La Ville pourrait également décider de sous-traiter l'exploitation à une entreprise privée opérant dans le même champ d'action, tout en gardant un plus grand pouvoir décisionnel sur l'organisation du stationnement par rapport à ce qui est autorisé par un DDP, notamment par le choix de la typologie de stationnement (mobilité automobile partagée, stations-vélos, places cars courte et longue durée).

Les projections d'usage et de développement du parking ainsi exploité par la Ville permettront quant à elles d'élaborer une planification financière d'exploitation. Ainsi, la Municipalité propose de saisir l'opportunité unique de la prochaine échéance du DDP en 2026 pour entamer les démarches nécessaires à un retour du parking de Montbenon en mains publiques, une décision municipale sur le renouvellement du DDP devant intervenir au plus tard avant le 20 novembre 2021. Passé ce délai, le DDP sera renouvelé automatiquement pour 20 ans.

Quant à l'option d'une renégociation du DDP à son échéance en vue d'une augmentation de la redevance en faveur de la Ville, celle-ci n'est pas retenue en première réflexion, une telle option ne permettant pas d'agir sur les choix de mobilité.

La Municipalité propose le calendrier suivant :

- préparation du dossier de reprise en 2020 ;
- dénonciation du DDP d'ici le 21 novembre 2021 ;
- négociations et arbitrages ainsi que la présentation au conseil communal d'un préavis pour le cautionnement à la société Parking-Relais lausannois S.A. entre 2021 et 2026 ;
- reprise du parking en 2026.

En revanche, si l'étude d'opportunité concluait à la non-reprise du parking, la Ville devrait procéder à une renégociation du droit de superficie, en tenant compte des défis et des enjeux stratégiques de la mobilité identifiés par l'étude préalable. Ceci impliquerait également la dénonciation du DDP dans le délai précité (20.11.2021), en vue de revoir le montant de la redevance et de négocier quelques adaptations dans l'organisation du parking, sans toutefois disposer d'autres moyens d'intervention avant l'échéance du prochain DDP.

La Municipalité estime avoir ainsi répondu à la demande des postulants.

9. Cohérence avec le développement durable

La politique du stationnement est un volet important de la mobilité qui se décline en coordination exemplaire avec les objectifs durables de déplacements urbains. Sa mise en place a favorisé l'évolution positive de la mobilité vers plus de durabilité et permis de diminuer le taux de motorisation des Lausannoises et des Lausannois (-20% en 15 ans) et d'augmenter sensiblement le taux des ménages non motorisés (de 34% en 2005 à 46% en 2015).

L'extension des zones payantes dans les centralités de quartiers, la création d'un macaron multizones à l'intention des entreprises lausannoises et l'introduction d'un tarif préférentiel permettent de dynamiser le tissu économique au centre-ville et de répondre aux besoins des services et des milieux économiques. L'amélioration de l'offre de macarons réservés aux résidents et aux voitures en auto-partage, l'adaptation des tarifs de stationnement favorisant les véhicules électriques, l'introduction d'un tarif journalier préférentiel pour les usagers des P+R disposant de l'abonnement CFF demi-tarif, le développement des places de stationnement vélos et de la mobilité électrique ainsi que l'amélioration de l'offre en stationnement périphérique participent à atteindre les objectifs durables de déplacements urbains.

10. Impact sur l'accessibilité des personnes en situation de handicap

La mise à disposition de 86 places de parc, dont 23 en zone L, à l'usage exclusif des possesseurs de macaron pour personnes en situation de handicap et les facilités de stationnement accordées par la réglementation fédérale sur l'ensemble des places de stationnement publiques payantes ou gratuites ainsi que sur d'autres types de place permettent de faciliter le déplacement des personnes en situation de handicap.

11. Aspects financiers

11.1 Incidences sur le budget d'investissement

Ce rapport-préavis n'a pas d'incidence sur le budget d'investissement de la Ville.

11.2 Incidences sur le budget de fonctionnement

Ce rapport-préavis n'a pas d'incidence sur le budget de fonctionnement de la Ville.

12. Conclusions

Eu égard à ce qui précède, la Municipalité vous prie, Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir prendre les résolutions suivantes :

Le Conseil communal de Lausanne,

vu le rapport-préavis N° **Erreur ! Source du renvoi introuvable.**/ 16 de la Municipalité, du 30 avril 2020 ;

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'adopter la réponse de la Municipalité au postulat de Mme Elisabeth Muller et consorts « Centre-ville - Pour une nouvelle gestion du stationnement sur le domaine public » ;
2. d'adopter la réponse de la Municipalité au postulat de M. Jean-Christophe Birchler et consorts « Des macarons de stationnement au service des artisans et de l'environnement » ;
3. d'adopter la réponse de la Municipalité au postulat de Mme Florence Bettschart-Narbel et consorts « Nos P+R sont-ils adaptés ? » ;
4. d'adopter la réponse de la Municipalité au postulat de M. Valéry Beaud et consorts « Vers une reprise par la Ville de Lausanne de certains parkings privés à usage public lors de l'échéance de leur droit de superficie ? ».

Au nom de la Municipalité

Le syndic
Grégoire Junod

Le secrétaire
Simon Affolter

Annexe : résultat du fond du stationnement de 2004 à 2019