

Réponse de la Municipalité

**à l'interpellation de Mme Sarah Neumann et consorts
déposée le 17 janvier 2017**

« Mobilité douce : plus de places de parc »

Rappel

Rouler à vélo, c'est rapide, écologique, bon pour la santé. Nombreux sont les citoyens qui sont prêts à passer à ce mode de transport pour leurs déplacements quotidiens. Pour autant, il faut que différentes conditions soient réunies pour cela : la possibilité d'emprunter un parcours sûr, via des routes adaptées, des pistes cyclables signalées et de dimensions suffisantes, est la première de ces conditions. Mais elle n'est pas la seule. En effet, une fois le déplacement effectué, il est indispensable de pouvoir déposer son véhicule pour vaquer à d'autres occupations.

La topologie lausannoise amène de nombreux cyclistes à opter pour des vélos performants, voire des modèles électriques. Pour assurer le transport des enfants, ils sont parfois équipés en sus de sièges et charrettes. Ces équipements requièrent un certain investissement financier. Par peur des dégâts, du vol ou simplement en l'absence d'une solution assez pratique pour le quotidien, le fait de ne pas savoir où laisser son vélo peut conduire certains à renoncer à son utilisation, voire à son acquisition.

Il convient donc de faciliter aux citoyens l'accès à des parkings à vélos. Ceux-ci devraient être :

- *sécurisés, avec câble en acier et possibilité d'attacher la roue arrière pour prévenir les vols, et dotés d'un éclairage adéquat ;*
- *couverts, afin de limiter les dégâts dus aux intempéries ;*
- *pratiques, afin de faciliter l'usage quotidien sans devoir passer par des marches d'escalier, une porte mal-pratique à ouvrir, etc. ;*
- *spécifiquement dédiés à cet usage, afin d'éviter de les voir envahis d'autres objets qui n'ont rien à voir avec le vélo ;*
- *disponibles tant au sein des quartiers d'habitation, qu'à proximité des commerces et autres lieux d'activité.*

Le Conseil communal débat souvent du nombre de places requises pour les voitures. En complément au postulat de Mme Elisabeth Müller récemment renvoyé à la Municipalité et qui demandait notamment la création de places de stationnement pour vélos, nous souhaitons élargir ce sujet, et qu'il soit plus systématiquement envisagé de trouver des solutions de parking adéquates pour les cyclistes. Comme pour l'automobile, une complémentarité entre des stationnements publics et des stationnements privés répondant aux conditions citées plus haut devrait être trouvée. Cela inciterait les citoyens à passer à ce mode de transport, tout en leur évitant de s'inquiéter d'un vol ou de dégâts, d'encombrer la cage d'escalier avec leur vélo, de devoir le porter dans les escaliers, le stocker sur leur balcon, etc. Le Plan général d'affectation (PGA) en cours de révision devrait comprendre une obligation de prévoir des emplacements vélos dans les nouvelles constructions, mais cela ne résoudra pas le problème pour les personnes habitant des immeubles déjà construits.

Préambule

Différentes observations confirment la forte augmentation des déplacements à vélos ces dernières années, notamment dans le centre de Lausanne. Pour répondre à la demande croissante en besoin de stationnement deux-roues, l'offre en ville a été augmentée sur le domaine public en fonction des possibilités. Ces extensions s'avèrent toutefois limitées dans certains secteurs soumis à une très forte pression et à des contraintes multiples.

Dans le cadre de sa vision stratégique et planificatrice, la Municipalité alloue une enveloppe financière annuelle pour l'installation d'espaces de stationnement pour les vélos. Chaque année, une campagne de pose d'arceaux pour vélos est organisée sur l'ensemble du territoire communal, avec un souci de répartition équitable et adaptée aux besoins.

La Ville de Lausanne compte actuellement un peu plus de 2'000 places de stationnement pour vélos. Ce nombre est en constante progression puisqu'il a quadruplé en dix ans. Deux tiers sont exclusivement réservés aux vélos et ne peuvent donc être occupés par les deux-roues motorisés (arceaux ou racks à vélos sur trottoir ou chaussée). En complément, 668 cases deux-roues sont équipées d'arceaux et peuvent être utilisées tant par les vélos que par les deux-roues motorisés.

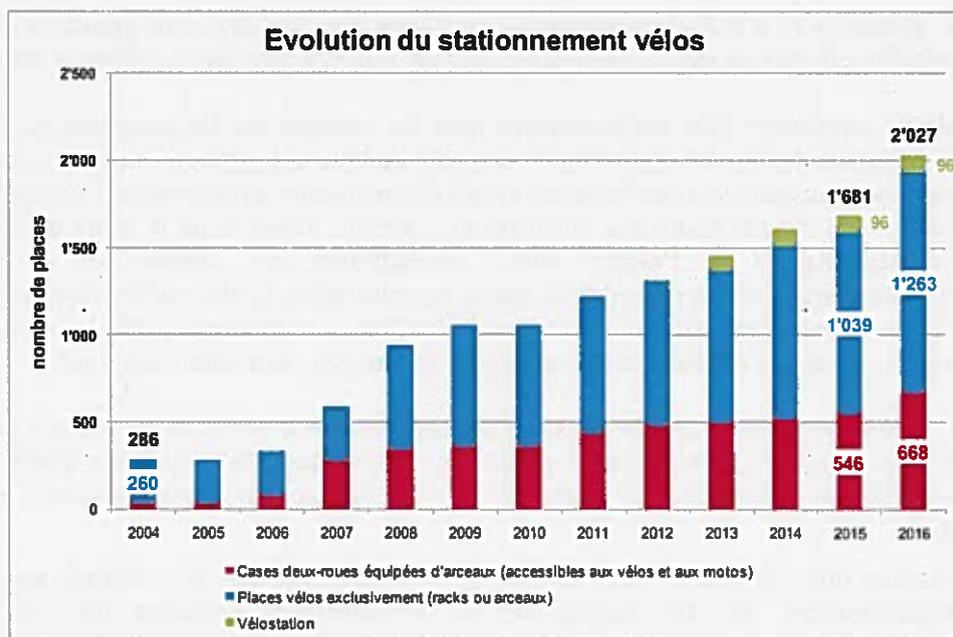
La Ville a aménagé en 2013 une vélostation sur un site mis à disposition des CFF, à quelques mètres des quais à la gare de Lausanne¹. Ce parking sécurisé et fermé peut accueillir jusqu'à 96 vélos. L'accès est réservé aux titulaires d'une carte d'abonnement (CHF 12.- par mois ou CHF 120.- par an). Des casiers, un évier et une pompe à vélo sont à disposition ; la gestion de l'installation a été confiée à PubliBike.

Dans le cadre du chantier de transformation de la gare de Lausanne, il est prévu de créer à l'horizon 2030 une fourchette de 450 à 850 places de stationnement vélo sur voirie, réparties entre le nord et le sud de la gare. De plus, deux vélostations vont voir le jour d'une capacité de 700 places au nord (500 places en 1^{ère} étape + 200 par la suite) et 450 places au sud (250 places en 1^{ère} étape + 200 par la suite).

En ce qui concerne le domaine privé, le Plan général d'affectation (PGA), depuis sa révision de 2006, comprend une obligation de prévoir des emplacements vélos dans les nouvelles constructions. Pour les logements, 0.5 place vélo doit être réalisé par pièce d'habitation. Pour les entreprises, un nombre adapté aux besoins doit être réalisé en fonction de leur classification (activités industrielles, artisanales, commerciales, bureaux, services).

Par ailleurs, dans un souci général de promotion de la mobilité douce, la Municipalité a soumis au Conseil communal un préavis pour la sécurisation des itinéraires piétons et vélos pour un montant de CHF 3.25 millions sur six ans. En plus des crédits-cadre annuels et des financements de mesures de mobilité douce du Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM), la Municipalité dispose de moyens financiers pour continuer à élargir l'offre de stationnement vélos. Par ailleurs, dans le cadre des projets de reconstruction de la voirie liés aux travaux souterrains, la Municipalité étudie chaque opportunité pour compléter l'offre en stationnement vélos dans les quartiers et aux abords des interfaces des transports publics.

¹ En 2011, le Conseil communal acceptait le préavis N° 2011/7 « Plan d'agglomération Lausanne-Morges – Mobilité douce – Octroi d'un crédit pour l'étude des projets d'exécution et la réalisation des mesures en priorité A (2011-2014) ». Le projet de vélostation, intégré dans ce préavis, a fait l'objet de cofinancements de la Confédération et du Canton.



Réponses aux questions posées

La Municipalité répond comme suit aux questions de Madame l'interpellatrice.

Question 1 : *Question 1 : Le nombre de voitures par ménage est documenté. Dispose-t-on d'éléments similaires pour les cycles ? Le nombre de stationnements disponibles pour la mobilité douce est-il actuellement suffisant ?*

L'Office fédéral de la statistique nous apprend qu'au niveau suisse 69% des ménages possèdent au moins un vélo et 49% en possèdent au moins deux. 2% des ménages possèdent un vélo électrique (2010). Au niveau lausannois, l'étude « Villes cyclables 2014 » révèle que 69% des personnes interrogées ne font jamais de vélo (contre environ 40% dans les villes alémaniques).

Le nombre de stationnements disponibles pour la mobilité douce peut être considéré comme suffisant dans certains quartiers et largement insuffisant dans d'autres. Le nombre de personnes se déplaçant à vélo, la disponibilité de stationnements privés, la place à disposition sur l'espace public, la présence de pôles attracteurs (par exemple la gare) et la période de l'année sont autant de facteurs qui influencent le caractère suffisant ou non des stationnements pour la mobilité douce. Le guichet cartographique de la Ville recense toute l'offre en stationnement vélos sur le domaine public et la Municipalité saisit toutes les occasions de travaux sur la voirie pour étudier l'opportunité de compléter l'offre en stationnement en fonction des moyens financiers et de la faisabilité technique.

Question 2 : *Question 2 : La construction d'un espace vélo dans chaque parking existant dédié aux voitures et deux-roues motorisés pourrait-elle être mise en œuvre systématiquement ?*

Les parkings existants sont pour la plupart privés. Il n'existe aucune base légale pour obliger les propriétaires à convertir des places voitures ou deux-roues motorisés en stationnements réservés aux vélos. De plus, de nombreux parkings sont souterrains et peu adaptés aux vélos. Par contre, lors d'un changement d'affectation, les règles du PGA sont systématiquement appliquées et permettent de contraindre les propriétaires privés à créer du stationnement vélos sécurisé sur leur fonds lors d'une nouvelle construction.

Question 3 : Question 3 : Est-il envisageable de réaffecter dans les différents quartiers des espaces publics actuellement dédiés au stationnement automobile pour en faire des parkings à vélo ?

Il est possible de transformer des stationnements pour les voitures en stationnement pour les vélos lorsqu'il s'agit d'espace public. Le choix se fait en tenant compte des différents intérêts et besoins. De telles réaffectations interviennent régulièrement au gré des nouveaux aménagements liés aux chantiers en ville. Par exemple, dans le cadre des chantiers de l'avenue Tissot et de la route du Pavement à venir, les réaménagements de l'espace public engendreront des suppressions de places de stationnement pour voitures et des créations de places pour les vélos. Cette manière de procéder suit le principe n° 77 de l'actuel Plan directeur communal (PDCoM) de donner au vélo la priorité dans la hiérarchisation des modes de déplacements par rapport au transport individuel motorisé.

Question 4 : Question 4 : Dans le cadre des réglementations sur le tri des déchets, on a imposé aux propriétaires d'équiper leurs immeubles de containers. Une mesure similaire pourrait-elle être prise pour mettre à disposition dans chaque immeuble (ou sur l'espace privé qui l'entoure), un local à vélos adéquat ?

La place nécessaire pour un local à vélos est bien plus conséquente que celle utilisée par les quatre containers réglementaires. Si cette proposition est probablement réalisable dans les quartiers périphériques où les immeubles disposent d'espaces privés extérieurs, il semble difficile de trouver suffisamment de place dans les immeubles existants du centre-ville. De plus, il faudrait respecter les normes en vigueur pour éviter les portes, escaliers ou virages difficiles. Le besoin en stationnement deux-roues se situe justement dans les quartiers où les immeubles existants ne disposent pas de la place nécessaire à la création d'un local à vélos. Il faut relever que dans le cas des containers à déchets, une location du domaine public peut être envisagée si des solutions à l'intérieur de l'immeuble ou sur sa parcelle ne peuvent être trouvées, en particulier quand les frais de mise en conformité sont disproportionnés par rapport à la mesure demandée. Pour des locaux à vélos, il est généralement impossible de trouver la place nécessaire sur le domaine public (zones piétonnes, quartier d'habitations denses), ce qui mènerait à de nombreuses exceptions, tout particulièrement dans les zones où la création de stationnement vélos est justement souhaitée.

En revanche, en ce qui concerne les nouvelles constructions, la législation en vigueur oblige la création d'un certain nombre de places de stationnement pour les vélos.

Question 5 : Question 5 : Comment la Municipalité pourrait-elle accompagner les propriétaires qui souhaiteraient offrir un tel local (proposition de « kit » intégrable à proximité des immeubles, soutien via le fonds pour le développement durable, etc.) ?

Pour les nouvelles constructions, le Bureau des permis de construire du Service de l'urbanisme vérifie que la place prévue est suffisante pour le nombre de places exigées. Cependant, la qualité de l'équipement de ces stationnements varie beaucoup d'un projet à l'autre. Dans un souci d'homogénéisation, la Ville est en train d'élaborer une fiche conseils pour la création d'un stationnement vélos adapté aux besoins. Cette fiche sera à disposition des propriétaires, maîtres d'ouvrage et maîtres d'œuvre qui souhaitent équiper leurs immeubles de stationnements vélos répondant aux besoins des cyclistes.

Une décision quant à un soutien financier du Fonds communal pour le développement durable (FDD) comme proposé dans l'interpellation est de la compétence du comité de pilotage du FDD. Il faut toutefois rester attentif au fait que la création d'un local à vélos peut générer une plus-value pour un bien privé.

La Municipalité estime avoir ainsi répondu aux questions de Madame l'interpellatrice.

Ainsi adopté en séance de Municipalité, à Lausanne le 9 mars 2017.

Au nom de la Municipalité

Le syndic :
Grégoire Junod

Le secrétaire :
Simon Affolter

