

Question écrite n° 2

La politique de mobilité et le plan climat lausannois sont-ils aussi valables pour les gros contribuables ?

Le 14 octobre 2020, les sociétés Debiopharm International SA et Next Immobilier SA ont mis à l'enquête publique la démolition des bâtiments ECA 13909a et 13909b et la construction d'un bâtiment administratif avec un parking en surface et un parking souterrain de 3 étages permettant la relocalisation des 129 places de stationnement existantes, au Chemin de Messidor 5-7 (5a futur) et à l'Avenue de Florimont 21.

Figurant parmi les opposants au projet, les Vert·e·s lausannois·es ont notamment contesté l'abattage d'un nombre important d'arbres ainsi que le surdimensionnement du stationnement automobile et le trafic engendré. Le 13 décembre 2021, l'Office des permis de construire a informé par courrier les différents opposants de la décision de la Municipalité d'écarter les oppositions et d'autoriser le projet.

La synthèse CAMAC jointe au courrier comprend notamment le préavis de la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) du Canton de Vaud, qui considère également que l'offre de stationnement des voitures (**129 places**) « est nettement surdimensionnée ».

Pour rappel, selon l'article 40a du Règlement d'application de la Loi sur l'aménagement du territoire et les constructions (RLATC), le nombre de places de stationnement pour voitures doit être fixé sur la base de la norme VSS 640 281 de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports. De plus, le projet se trouvant dans le périmètre du Plan des mesures OPair de l'agglomération Lausanne-Morges, il doit prendre en compte la mesure MO-3 « Stationnement privé », qui impose le dimensionnement de l'offre en stationnement des activités sur la base du taux minimum (fourchette basse).

Dans son préavis, la DGMR a estimé que le projet « correspond à un type de localisation A » selon la norme VSS 640 281 et que « les besoins en stationnement pour voitures des bâtiments existants et en projet (...) correspondent à 56 cases », soit moins de la moitié de celles mise à l'enquête.

Le courrier de l'Office des permis de construire précise pourtant que la Municipalité « a décidé de s'écarter du préavis de la DGMR contenu dans la synthèse CAMAC » et d'autoriser ainsi les 129 places de stationnement. Cette décision est incompréhensible au regard de la politique de mobilité actuelle de la Ville de Lausanne et du plan climat, dont l'axe 10 est « diminution de la part modale des transports individuels motorisés (TIM) », avec pour mesure 54 « inciter les propriétaires à réaffecter les places privées à d'autres usages et limiter le taux de stationnement autorisé dans les nouveaux bâtiments ». L'axe 27 « stationnement privé véhicules automobiles et vélo » comprend par ailleurs la mesure 99 « définir et implémenter des prescriptions plus strictes relatives au stationnement voiture privé ».

Sur la base des différents éléments exposés ci-dessus, j'ai le plaisir de poser la question suivante à la Municipalité :

- comment la Municipalité peut-elle justifier les faveurs accordées à Debiopharm International SA concernant le dimensionnement de son stationnement pour voitures, qui sont contraires à la politique de mobilité et au plan climat lausannois ?

Valéry Beaud

Alexandra Gerber

Sara Gnoni

Lausanne, le 10 janvier 2022