

8.4.3 Ecoquartier Plaines-du-Loup, Lausanne

Thèmes traités

- Dimensionnement du stationnement privé
- Différenciation spatiale
- Mutualisation du stationnement
- Stationnement centralisé

Commune

Ville de Lausanne, Canton de Vaud

Contexte

La ville de Lausanne, située au bord du lac Léman, est une Commune-centre d'agglomération (centre principal) et constitue avec ses 135'000 habitants (2018) et 120'000 employés (2016) un pôle d'attraction important.

Lausanne dispose de deux lignes de métro et d'un réseau dense de bus. La ville constitue également un nœud ferroviaire et routier (autoroutes A1 et A9) sur les axes en direction de Genève, Yverdon-les-Bains-Neuchâtel, Montreux-Valais et Fribourg-Bern-Zurich.

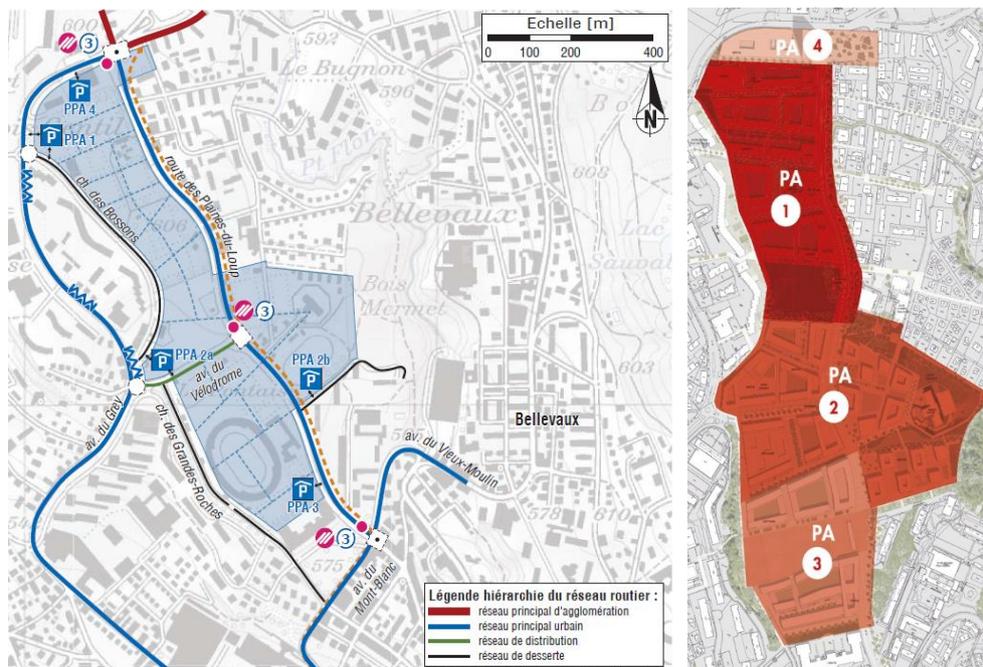
Description

L'écoquartier des Plaines-du-Loup, situé sur les hauts de Lausanne et desservi par la future ligne de métro m3, fait partie du projet «Métamorphose», qui a l'ambition de respecter les exigences «Société à 2000 watts» à l'horizon 2050 en ce qui concerne la mobilité.

Le plan directeur localisé (PDL) des Plaines-du-Loup a été adopté par le Conseil d'Etat en 2014.

L'écoquartier accueillera environ 8000 habitants et 3000 emplois à l'horizon 2030. Les premiers habitants sont prévus pour 2021 (plan partiel d'affectation 1 – PA1).

L'écoquartier occupera une surface de 30 ha, logements, emplois et centres sportifs y compris. Cinq parkings centralisés sont prévus, tous accessibles directement depuis le réseau routier principal structurant et correspondant aux quatre étapes de réalisation du Plan de quartier (un parking pour les PA1, 3 et 4, deux parkings pour le PA2)



Gauche: Emprise du projet – Transitec, Plans d'affectation (PA) de l'écoquartier des «Plaines-du-Loup» – Etude de mobilité globale 2016

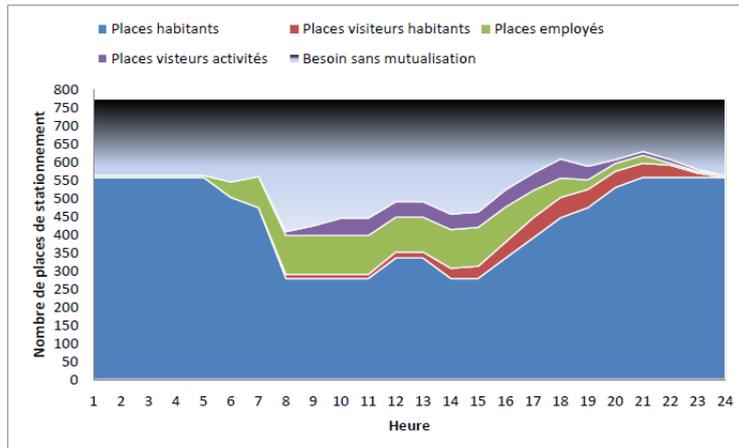
Droite: Etapes du projet, ville de Lausanne

Le canton de Vaud prescrit l'évaluation des besoins en places de stationnement conformément à la norme VSS 40 281. La bonne desserte actuelle en transport public (lignes de bus 1 et 21) ainsi que la ligne de métro planifiée et l'adaptation générale de l'accessibilité en transports publics dans le cadre de la mise en œuvre du projet, justifient un besoin réduit en stationnement. Au total, environ 2990 places pour voitures et 440 places pour deux-roues motorisés sont prévues, ce qui correspond à 0.5 place/appartement au maximum (soit un taux de possession d'environ 250 véhicules /1000 habitants) et environ 1 place / 10 emplois.

L'obtention d'un macaron de stationnement sur voirie est exclue pour les futurs habitants.

De nombreuses mesures doivent contribuer à une faible possession et une faible utilisation de la voiture particulière. Les modes doux sont notamment favorisés à l'intérieur du quartier par un concept d'accessibilité motorisée limitée : rues traversantes en zones piétonnes avec/sans circulation des ayants droit, zones 30 km/h et zones de rencontre ainsi que trois sites de stationnement public couverts pour vélo à proximité des arrêts de métro. Des espaces de dépose-minute sont en outre planifiés aux extrémités des rues piétonnes traversantes. Des places d'autopartage (de type Mobility) seront aménagées dans les parkings ainsi qu'à proximité des logements les plus éloignés. En outre, places pour les habitants à mobilité réduite sont prévus à proximité des entrées de bâtiments, avec des espaces permettant l'aménagement ultérieur de places supplémentaires en fonction de la demande.

Dans une analyse pour la première étape de construction (PA1), la possibilité de mutualisation du stationnement entre les places de parc pour les habitants (occupation surtout la nuit) et les places pour employés et visiteurs est mise en évidence. Cette pratique permettrait d'économiser davantage de place : l'addition individuelle des pics maximums nécessiterait environ 770 places de parc, alors que la mutualisation permet de réduire ce pic à environ 640 places (en début de soirée, alors que les besoins des habitants sont maximums et ceux des autres usagers déjà réduits, mais encore non nuls), soit une économie d'environ 15-20% des besoins totaux.



Potentiel de mutualisation de places de stationnement – Transitec, Plan partiel d'affectation 1 de l'écoquartier, RIE volet mobilité et circulation 2016

Expériences

La création d'un stationnement centralisé excentré présente les avantages suivants :

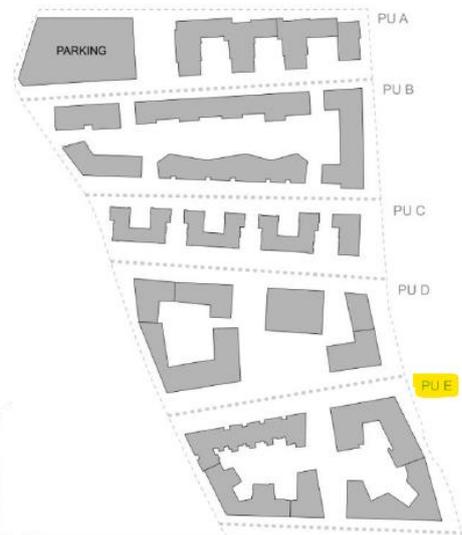
- une réduction des trajets motorisés de courte distance
- un quartier calme libéré du trafic automobile

Les inconvénients et défis suivants sont à noter :

- la centralisation nécessite une bonne coordination entre tous les acteurs (commerces, logements etc.)
- une inégalité de traitement peut être ressentie entre les habitants proches du parking excentré et ceux qui en sont le plus éloigné
- des mesures spécifiques doivent être entreprises pour assurer l'accessibilité des logements et des commerces aux personnes à mobilité réduite

La convention de réalisation documente le nombre de places de parc attribué aux différents investisseurs. Chaque investisseur décide ensuite du mode d'attribution.

Plan de détail du PA1, Ville de Lausanne – Rapport-préavis Plaines-du-Loup premier plan partiel d'affectation – pièce urbaine E



Références

- Règlement vaudois d'application de la loi du 4 décembre 1985 sur l'aménagement du territoire et les constructions (RLATC) Art. 40a, §1 et 2
- Plan des étapes de projet:
<https://www.lausanne.ch/de/officiel/grands-projets/metamorphose/plaines-du-loup.html#les-quatre-secteurs-et-les-projets-connexes-01>