

1 Le problème du stationnement des véhicules et celui de leur circulation, en ville, prennent des proportions de plus en plus incontrôlables. Le nombre de «pendulaires» ne cesse de croître. Le recours accru aux deux-roues entraîne la question de leur stationnement. Doit-on le rendre payant? Et surtout, où l'installer, en surface ou en sous-sol?

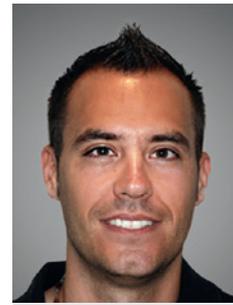
A Lausanne, le phénomène des pendulaires en voiture privée a tendance à reculer. Nos relevés montrent une diminution de 13% au cours des cinq dernières années, à mettre en parallèle avec une croissance de 36% des déplacements en transports publics au centre-ville. Sur une période de dix ans par contre, les trajets à vélo ont crû de 90%. Le nombre de places destinées aux vélos, est passé de 300 à 1 300. Le nombre de scooters et de motos a augmenté de même que les places de stationnement qui sont passées de 6 000 à 8 500. Les places voitures gérées par la Ville sont restées constantes aux environs de 22 000 places.

2 Pensez-vous qu'il existe à ce jour, dans nos villes et villages, suffisamment de places de stationnement, publiques ou privées, pour les voitures, les scooters ou motos, et les vélos?

Comme je l'ai dit, les places destinées aux vélos sont beaucoup plus nombreuses aujourd'hui, il y a un peu plus d'emplacements pour deux-roues motorisés, tandis que le nombre de places pour voitures reste stable. Les changements se feront dorénavant par compensation et non par ajout de nouveaux emplacements. Néanmoins, cette année encore, une Vélostation devrait voir le jour à la gare de Lausanne; conçue en collaboration avec les CFF, elle offrira dans une première étape 100 places sécurisées et payantes. Par ailleurs, dans le cadre du projet Léman 2030, il est envisagé de réaménager de fond en comble la place de la Gare, pour la rendre très largement aux piétons.

3 Réformer un réseau de transport public – Genève en a fait l'expérience récemment – est très ardu. Est-il possible selon vous de repenser entièrement le schéma de stationnement d'une ville ou d'une agglomération? Si oui, une solution ne pourrait-elle pas consister à «enterrer» la plupart des nuisances (circulation en tranchée couverte quand c'est possible, parcs de stationnement, voire centres commerciaux) pour embellir la ville et améliorer la qualité de vie en surface?

La grande question est celle du coût. En fait, tout dépend des opportunités et des projets. Le Plan directeur communal lausannois, qui date de 1996 et se trouve en cours de révision, donne les grandes lignes de la mobilité urbaine. C'est une vision sur deux décennies qui inclut parkings relais, stationnement de toutes durées, macarons, parcs pour vélos et motos, etc. Les places en sous-sol sont chères à la construction; par conséquent il faut à chaque fois faire une pesée des intérêts. Quant à enterrer des voies de circulation, ce n'est pas tout à fait dans nos projets actuels: tramway, bus à haut niveau de service et métro. Il est prévu que dans quelque temps, seuls des bus circuleront dans l'actuelle trémie de Chauderon. D'autres axes seront fermés au trafic individuel motorisé comme le Grand-Pont et un tronçon de la rue de Genève, pour les réserver aux transports publics et aux livreurs. A chaque fois, on examine la plus-value en termes de mobilité et de qualité de vie en ville. ■



Miguel Oro

*Chef de la section mobilité,
Service des routes et de
la mobilité, Lausanne*

**«Les places en sous-sol
sont chères.»**