

8.3.4 Parking de Chauderon, 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

Le parking de Chauderon est situé au cœur de la ville, à proximité de nombreux centres commerciaux et services. Il comprend 301 places de stationnement, dont :

- 19 places sont réservées pour des utilisations déterminées, soit 10 places d'une entreprise d'autopartage, 7 places pour des voitures de service de la Ville et 2 places pour personnes à mobilité réduite
- 82 places sont mises à disposition des visiteurs au tarif horaire (3 CHF/h, 24h/24 et 7j/7)
- 200 places sont destinées aux abonnés, mais également ouvertes aux visiteurs au tarif horaire.

Trois modèles d'abonnement existent :

Type d'abonnement	Validité	Prix [CHF/mois]	Nombre d'abonnements
«permanent»	365 jours/an	250	60
«pendulaire»	lu-ve 6h-20h (week-end et jours fériés exclus)	200	130
«résident»	lu-ve 18h-8h, week-end et jours fériés 24h/24	100	12
Total			202

Les abonnements ne sont pas liés à une place spécifique. Les abonnés de jour et ceux de nuit peuvent arriver en dehors de leur plage horaire, la différence est à payer au tarif horaire.

Pour optimiser le rendement du parking, les places d'abonnés libres sont mises à disposition des visiteurs au tarif horaire. Une marge de 10 places libres est cependant conservée (le parking est noté «complet» pour les non-abonnés), afin d'assurer la disponibilité permanente d'une place pour les abonnés, qui peuvent quant à eux toujours accéder au parking.

Expériences

Avant l'an 2000, deux étages du parking étaient réservés aux abonnés (avec un seul abonnement 24h/24) et un seul niveau était ouvert aux visiteurs avec un paiement par horodateur. L'exploitant du parking a constaté que ce système engendrait une sous-utilisation de la capacité du parking et donc pénalisait sa rentabilité. Lors des pics d'affluence, des places d'abonnés vides ne pouvaient être mis à disposition d'autres clients pour une durée limitée (les places occupées au tarif horaire étant les plus lucratives).

En 2000 le système tel qu'il est décrit ci-dessus a été mis en place avec une marge de sécurité de 40 places pour les abonnés. Durant les premiers mois, cette marge a été progressivement diminuée jusqu'à 5 places. La marge optimale déterminée est de 10 places, soit 5% de la capacité du parking.

L'occupation des 301 places du parking se présente comme suit :

- De jour 2/3 d'abonnés (pendulaires), avec des pics d'occupation au tarif horaire en fin de matinée et en fin d'après-midi
- De nuit 1/4 des places occupées par les abonnés

Le système est avantageux pour l'exploitant, car il permet une optimisation de l'utilisation des places de stationnement. Les frais d'investissement et d'exploitation augmentent légèrement, en raison de l'infrastructure spécifique à mettre en place (bornes d'entrée/sortie, comptage des entrées/sorties par exemple), qui n'était pas nécessaire à la base. Le système permet donc une meilleure utilisation des ressources.

Il faut également tenir compte du fait que la génération de trafic par place augmente. Il s'agit donc d'intégrer dès le stade de la planification des projets les effets de mutualisation des places de stationnement.

Références

Recherches mandataires, échanges avec la ville de Lausanne et le propriétaire du parking