



Rapport de la Commission n° 44 –

Date : 05.02.2026

Commission n° 44 - Date : 05.02.2026

chargée de l'examen des postulats de Mme Pauline BLANC : «Pour une mobilité qui rend la Ville de Lausanne attractive pour les vaudois» et de Mme Françoise PIRON : «Pour le retour de l'heure gratuite de stationnement à midi en Ville»,

Présidence :	Mme Christelle RIGUAL (soc.)
Membres présents :	M. Mountazar JAFFAR (remp. Mme Séverine GRAFF) (soc.) ; M. Roland PHILIPPOZ (soc.) ; M. Valéry BEAUD (Les Verts) ; Mme Tatiana TAILLEFERT (Les Verts) ; M. Olivier THORENS (Les Verts) ; Mme Pauline BLANC (PLR) ; Mme Françoise PIRON (PLR) ; M. Olivier MARMY (PLR) ; M. Johan PAIN (EàG) ; M. Jean-Marc BEGIN (v'lib.) ; Mme Josée Christine LAVANCHY (remp. M. Valentin CHRISTE) (UDC).
Membres excusés :	M. Yusuf KULMIYE (soc.).
Municipale :	Mme Florence GERMOND, municipale en charge de FINANCES ET MOBILITE. Excusée et représentée par.
Invité-e-s :	M. Patrick ETOURNAUD chef du Service de la Mobilité et de l'aménagement des espaces publics
Notes de séances :	Felipe Nogueira

Lieu : Hôtel de Ville, salle des commissions.

Date : 05.02.2026 - Début et fin de la séance : 17h30 – 18h27

Synthèse des postulats

La commission a examiné deux postulats portant sur l'évolution de la tarification du stationnement à Lausanne. Le premier demande à la Municipalité d'étudier la possibilité de rendre gratuite la première heure de stationnement, tandis que le second propose de réintroduire une heure de gratuité entre 12h30 et 13h30.

Les deux postulantes fondent leur démarche sur des constats issus d'échanges avec des commerçants et restaurateurs lausannois. Selon elles, la baisse de fréquentation observée dans certains commerces et établissements publics résulte d'un ensemble de facteurs cumulés : les travaux en ville, la diminution du nombre de places de parc, les coûts du stationnement et, plus largement, un sentiment de perte d'accessibilité du centre-ville. Elles soulignent que ces éléments, pris isolément, n'expliquent pas à eux seuls les difficultés



rencontrées, mais qu'ensemble ils contribuent à diminuer l'attractivité commerciale de Lausanne.

Discussion générale

Plusieurs commissaires soutiennent cette lecture en insistant sur les difficultés vécues par certains restaurants de quartier, notamment à midi. Il est relevé que plusieurs établissements réduisent leurs horaires, ferment temporairement le service de midi ou changent de propriétaires dans un contexte jugé fragile. Certains commissaires rapportent que des clients choisiraient désormais des communes périphériques ou des centres commerciaux où le stationnement est gratuit ou plus avantageux. La question du coût du stationnement est également présentée comme sensible pour certaines catégories de population, notamment les personnes âgées, les personnes disposant de revenus modestes ou celles qui privilégient encore l'usage de la voiture pour des déplacements de proximité.

Dans cette perspective, les postulantes précisent que leurs textes ont volontairement été formulés de manière large afin de laisser à la Municipalité une marge d'appréciation. Elles indiquent qu'il ne s'agit pas nécessairement d'imposer une gratuité uniforme sur l'ensemble du territoire communal, mais d'ouvrir la possibilité d'un dispositif ciblé, limité à certains quartiers, à certaines plages horaires ou à certaines catégories de stationnement. Il est notamment évoqué que la gratuité pourrait concerner uniquement le domaine public ou, selon les conclusions de l'analyse municipale, certains parkings souterrains.

À l'inverse, plusieurs commissaires rappellent que la politique de stationnement actuelle s'inscrit dans un cadre défini par le Plan directeur communal, lequel prévoit explicitement la suppression progressive du stationnement gratuit. Selon cette lecture, revenir à une gratuité, même partielle, reviendrait à remettre en cause des orientations récemment confirmées par le Conseil communal et à affaiblir la cohérence générale de la politique de mobilité lausannoise. Il est souligné que cette politique repose sur une hiérarchisation des modes de déplacement donnant la priorité à la mobilité piétonne, aux transports publics et aux cycles, tandis que l'automobile occupe une place plus restreinte.

Plusieurs interventions contestent également l'efficacité attendue des mesures proposées pour soutenir réellement le commerce local. Il est rappelé que les difficultés des commerçants ne sont pas propres à Lausanne et qu'elles touchent aussi des communes disposant d'un stationnement abondant et gratuit. Selon cette analyse, les causes relèvent davantage de transformations structurelles des habitudes de consommation que du seul coût du parking. Une étude mentionnée en commission montre d'ailleurs que la majorité des visiteurs du centre-ville se déplacent en transports publics ou à pied, tandis que la part des déplacements en transport individuel motorisé reste minoritaire, bien qu'elle soit souvent surestimée dans les perceptions.

Plusieurs commissaires estiment par ailleurs qu'une heure gratuite sur le domaine public ne créerait pas davantage de places disponibles, mais risquerait surtout d'augmenter le nombre de véhicules en circulation à la recherche d'un emplacement. Selon eux, le principal enjeu demeure celui de la rotation et de l'usage rationnel de l'espace public. Il est rappelé que des parkings privés disposent déjà de nombreuses places libres et que des dispositifs de signalisation permettent d'en informer les automobilistes.

La question des parkings privés occupe une place importante dans la discussion. Certains commissaires relèvent que la formulation large du premier postulat pourrait théoriquement inclure les parkings privés à usage public, ce qui soulève immédiatement la question du financement. Plusieurs interventions jugent qu'une compensation publique en faveur d'exploitants privés serait difficilement justifiable financièrement, d'autant plus que ces



infrastructures sont exploitées par des sociétés considérées comme rentables. Il est rappelé qu'une telle mesure représenterait potentiellement un coût très élevé pour la Ville.

D'autres commissaires distinguent toutefois cette question et estiment qu'une réflexion pourrait être menée directement avec les exploitants privés afin de rechercher des formules commerciales attractives, sans intervention financière communale. Il est suggéré que des discussions ou négociations pourraient être envisagées à l'occasion de futurs renouvellements contractuels.

La commission rappelle également que plusieurs adaptations ont déjà été introduites ces dernières années en réponse aux préoccupations exprimées par les milieux économiques. Sont notamment mentionnés le paiement au temps réel via applications, l'extension de la durée maximale de stationnement payant de deux à trois heures, la gratuité des transports publics certains samedis, la gratuité des parkings relais le samedi ainsi que différents accords conclus entre la Ville et les représentants des commerçants.

Enfin, plusieurs interventions soulignent que les postulats restent relativement ouverts quant à leur champ d'application exact. Pour certain·es commissaires, cette imprécision complique l'évaluation des conséquences concrètes d'un éventuel renvoi à la Municipalité. D'autres considèrent au contraire qu'il appartient précisément à la Municipalité, dans le cadre d'un rapport, de clarifier les modalités envisageables.

Monsieur le chef du Service de la Mobilité et de l'aménagement des espaces publics ajoute qu'en dépit du fait que passablement de mesures ont été citées dans le cadre des échanges entre la Municipalité et la SCCL, deux mesures n'ont pas été mentionnées : la gratuité des P+R le samedi, mise en place en 2024, et le récent accord pour la subvention des travaux de maîtrises d'ouvrage communal, acté en janvier de cette année.

Au terme des échanges, deux approches demeurent clairement opposées. D'un côté, les soutiens aux postulats défendent l'idée qu'un examen municipal permettrait d'identifier des ajustements ciblés susceptibles de répondre à certaines difficultés concrètes observées dans des quartiers ou pour certaines catégories d'usagers. De l'autre, les opposant·es considèrent que les mesures proposées apparaissent peu compatibles avec les orientations de mobilité adoptées, peu efficaces au regard des données disponibles et potentiellement coûteuses.

A l'issue des débats, la prise en considération des postulats est refusée comme suit :

Vote Postulat BLANC

Vote concl. : 4 oui 8 non 0 abstentions

La commission refuse de renvoyer le postulat à la Municipalité pour étude et rapport-préavis.

Vote Postulat PIRON

Vote concl. : 4 oui 7 non 1 abstention

La commission refuse de renvoyer le postulat à la Municipalité pour étude et rapport-préavis.

La séance est levée à 18 h 27.