



# LIGNES DIRECTRICES POUR UNE POLITIQUE DU STATIONNEMENT



Ce document définit les lignes directrices pour la mise en œuvre d'une politique communale de stationnement pour la Ville de Vevey. Il se base sur le plan de mobilité et d'urbanisme intégré (PMU) réalisé en 2011 par Transitec et vient concrétiser ou actualiser les différentes mesures qui y sont proposées tout en consolidant celles déjà mises en place.

## POURQUOI UNE POLITIQUE COMMUNALE DE STATIONNEMENT ?

Le stationnement est à la fois une demande sociale légitime, une offre contrainte et un levier de l'action publique.

### - *Une demande légitime*

Puisqu'ils sont autorisés à circuler, les véhicules motorisés doivent aussi pouvoir s'arrêter.

La légitimité de la demande de stationnement découle de l'interprétation de l'article 57 [Transports et communications] alinéa 2 de la Constitution vaudoise: «L'Etat et les communes tiennent compte des besoins de tous les usagers et des régions excentrées»<sup>1</sup>.

### - *Une offre contrainte là où la demande est la plus forte*

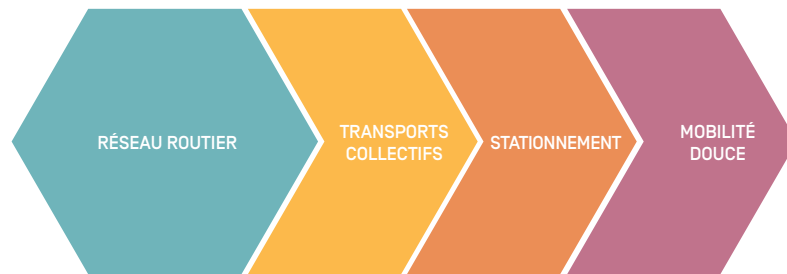
La demande de stationnement est la plus forte dans les centres-villes, qui attirent le plus grand nombre de déplacements à destination [emplois, commerces, loisirs]. Or, c'est aussi là que l'offre de stationnement est la plus limitée, étant donné la densité des utilisations de l'espace, ce qui oblige à effectuer des arbitrages entre les divers utilisateurs<sup>1</sup>.

### - *Un levier d'action publique*

Toutes les études le montrent: l'assurance de trouver une place de stationnement à destination incite très fortement à utiliser l'automobile. Dès lors, la gestion de l'offre de stationnement est l'un des principaux moyens d'action pour réguler les flux automobiles, notamment pendulaires, aux heures de pointe et inciter à un transfert modal vers les transports collectifs et les mobilités douces<sup>1</sup>.

Une politique communale de stationnement adaptée doit à la fois permettre de contrôler le flux des véhicules en ville tout en répondant aux besoins des différents usagers, qu'ils soient habitants, pendulaires ou visiteurs, et des différents modes de transport. Elle doit également prendre en considération les différents secteurs de la ville en offrant des solutions adaptées à leurs dynamiques respectives.

La politique de stationnement peut être considérée comme étant l'une des pièces fondamentales d'un système de transports durable en ville. Elle s'articule avec les autres politiques de mobilité que sont les politiques des infrastructures routières, des transports publics et de la mobilité douce, etc.



Planifications directrices dans le domaine de la mobilité<sup>1</sup>

- **L'action publique sur le stationnement s'inscrit dans un contexte fédéral**

La politique de la Confédération vise à une meilleure coordination entre transports et urbanisation, condition indispensable d'un développement durable :

- > Pour préserver la **vitalité économique** du pays, il faut inverser la tendance à la dispersion des activités, de l'habitat et des loisirs, qui a contribué à l'accroissement de la mobilité des personnes et des ménages, saturant les réseaux au détriment des transports professionnels<sup>1</sup>.
- > Pour préserver la **qualité de l'environnement** et la santé de la population (bruit, air, énergies fossiles, climat), il faut réduire la dépendance automobile, la consommation de sol et de paysages par les transports et l'urbanisation<sup>1</sup>.
- > Pour préserver **l'équité sociale**, il faut favoriser la « ville des proximités », qui offre les meilleures conditions d'accessibilité à l'habitat, aux emplois, aux commerces et aux loisirs pour toutes les catégories de population, y compris les personnes qui ne conduisent pas (enfants, personnes âgées et handicapées, notamment)<sup>1</sup>.

## OBJECTIFS POLITIQUES

Une politique de stationnement intégrée et répondant aux besoins actuels des différentes catégories d'utilisateurs se fonde sur les principes suivants :

- **Stationnement des habitants :**

Satisfaire la demande dans la mesure des possibilités, tout en encourageant la réduction de la dépendance automobile et en favorisant les mobilités alternatives (transports collectifs, vélo, auto-partage, etc.). L'objectif n'est pas d'empêcher les habitants de posséder une voiture, mais de les inciter à moins l'utiliser. Si un manque de places pour les habitants est mis en évidence par un diagnostic, il est nécessaire d'examiner toutes les solutions à disposition pour augmenter l'offre, par exemple en favorisant la complémentarité d'usage entre habitants et pendulaires.

- **Stationnement des pendulaires :**

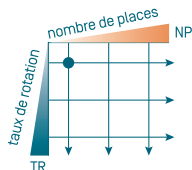
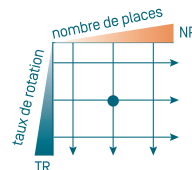
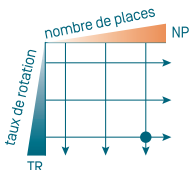
Réduire l'offre afin de limiter le trafic motorisé et ses nuisances, notamment durant les heures de pointe en incitant les pendulaires à utiliser les transports collectifs et les parcs-relais P+R ou équivalents, en révisant les conditions d'octroi d'abonnements dans les parkings publics et en renforçant les contrôles sur la voie publique<sup>1</sup>.

- **Stationnement des visiteurs/clients :**

Renforcer l'accessibilité du centre urbain, qui souffre de la concurrence avec des commerces périphériques plus facilement accessibles par l'automobile. Cette amélioration de l'offre s'opère grâce à un renforcement des contrôles afin de libérer les places de stationnement de leurs occupations illicites et les rendre aux usagers prioritaires<sup>1</sup>.

Cette politique doit se conformer aux principes du Plan directeur du Canton de Vaud, à savoir « maîtriser le volume de trafic automobile par la limitation du nombre de places de stationnement de véhicules en fonction de la qualité de la desserte en transports publics »<sup>2</sup>. Des mesures ont déjà été proposées en 2011 dans le PMU de la Ville de Vevey, lequel pose comme objectif de « favoriser le report modal et l'emprise général du stationnement sur la voirie ».

Le stationnement comme levier d'action publique doit faire l'objet d'un choix de scénarios en fonction des objectifs fixés pour chaque secteur de la ville:

		SCÉNARIOS		
				
<b>OBJECTIFS</b>	satisfaction de la demande	-	+	+
	génération de trafic acceptable	+	~	-
	espace public valorisé	+	~	-
	vie urbaine	-	+	~
<b>EXEMPLE D'ÉVALUATION</b>		<b>NON RECOMMANDÉ</b>	<b>RECOMMANDÉ</b>	<b>NON RECOMMANDÉ</b>

Exemples de scénarios de stationnement<sup>1</sup>

Il faut toutefois souligner que le stationnement privé limite le contrôle du stationnement et les moyens de régulation à disposition des autorités.

Par la mise en place d'une politique de stationnement, il s'agit d'atteindre les objectifs et effets suivants:

- Maintenir une bonne accessibilité pour les déplacements liés à la viabilité du centre-ville.
- Dissuader le stationnement, donc le trafic, des pendulaires dans les centres en favorisant le transfert modal.
- Garantir le stationnement des habitants dans leur quartier pour éviter des déplacements.

### RESPECT DES NORMES OP<sub>AIR</sub>

La maîtrise de la mobilité individuelle et du stationnement est un enjeu clé en termes de santé. Le Plan Directeur Cantonal (PDC) souligne que « les mesures techniques seront insuffisantes pour atteindre les objectifs d'assainissement et que des mesures visant à modifier le comportement de chacun en matière de mobilité et de consommation doivent être appliquées »<sup>3</sup>. Il s'avère que les valeurs limites de dioxyde d'azote (30 µm - polluant témoin) fixées par l'OPair sont systématiquement dépassées à Vevey selon les mesures faites à l'Avenue de Lausanne.

En effet, le centre-ville de Vevey, et plus particulièrement la Place du Marché, est caractérisé par un nombre de places de stationnement important, avec un fort taux de rotation, soit le 3ème scénario de stationnement présenté qui est non-recommandé. Ce type de configuration génère un trafic automobile extrêmement important, raison pour laquelle les normes de pollution sont dépassées à la station de mesure de l'Avenue de Lausanne. A ce propos, la mesure clé M0-74 sur la maîtrise du stationnement public précise :

« Cette mesure vise à maîtriser la réalisation de nouvelles places de stationnement public dans les zones desservies par des transports publics performants. Elle s'applique autant aux places situées sur le domaine public que celles situées sur le domaine privé, mais accessibles au public.

[...]

La création de nouvelles places de stationnement devrait être justifiée par la réalisation d'un projet générateur d'une nouvelle demande.

Les plans d'affectation doivent systématiquement respecter les exigences de la loi sur la protection de l'environnement (LPE) et prendre en compte cette mesure. Dans ce cadre, les règlements communaux sont en effet soumis à la LPE et au plan OPair. »

## SITUATION ACTUELLE

Alors que le nombre de voitures de tourisme pour 1000 habitants à Vevey se trouve largement en-deçà de la moyenne du district (en 2013, 392 à Vevey contre 481 pour le district)<sup>5</sup>, le ratio voitures de tourisme/ place de stationnement publique sur voirie apparaît comme faible à Vevey par rapport à la moyenne régionale, ce qui indique une offre importante (plus le ratio est faible, plus l'offre est importante). En comparaison avec d'autres villes vaudoises, l'offre publique est plus importante à Vevey.

VILLE	NBR D'HABITANTS	NBR DE PLACES DE STATIONNEMENT PUBLIC SUR VOIRIE	PLACES DE STATIONNEMENT /1000 HABITANTS	VOITURES DE TOURISME/1000 HABITANTS	VOITURES DE TOURISME/PLACE PUBLIC SUR VOIRIE	QUALITÉ DE L'OFFRE PUBLIQUE
VEVEY	17'977	3'280	182	397	2.2	++
MORGES	14'391	2'800	195	499	2.6	+
PULLY	17'079	2'579	151	502	3.3	-
YVERDON	26'592	3'450	130	450	3.5	--
MONTREUX	14'732*	1'950*	79*	433	NON PERTINENT	

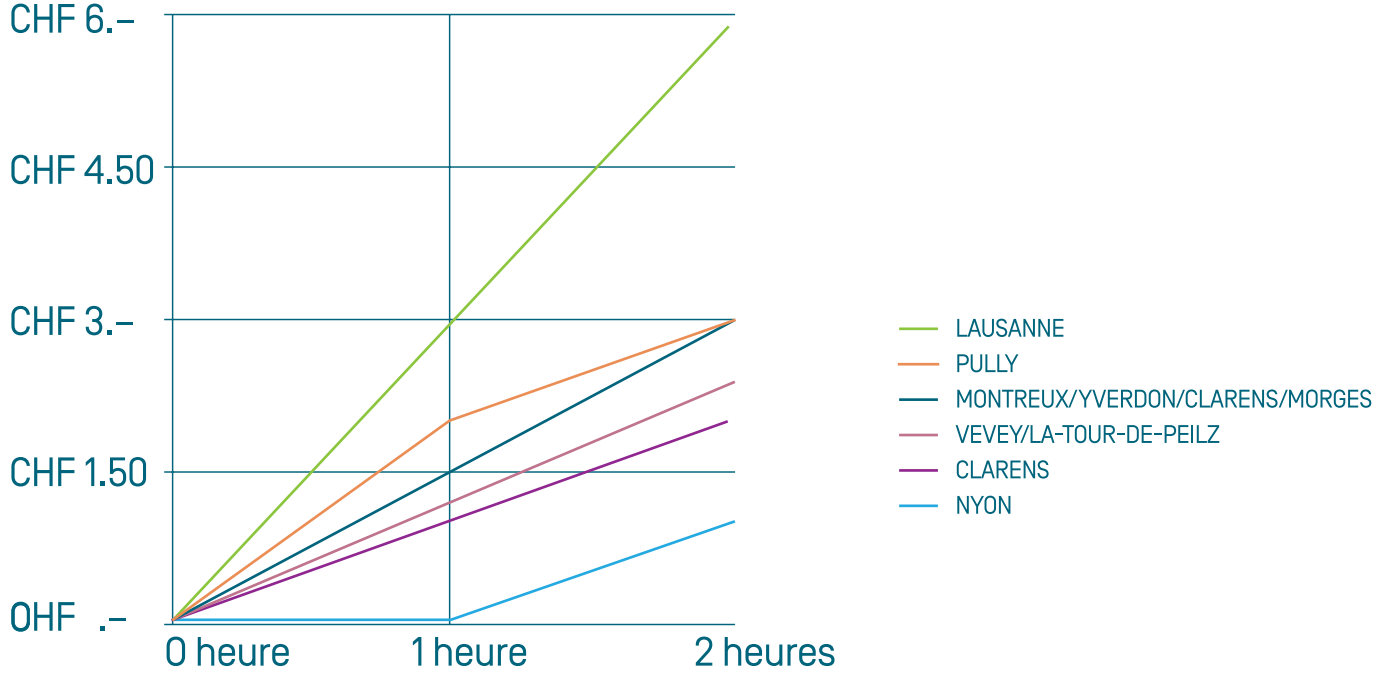
Offre publique de stationnement et voitures de tourisme par habitants, Comparatif vaudois (2009)

\*uniquement zone urbaine

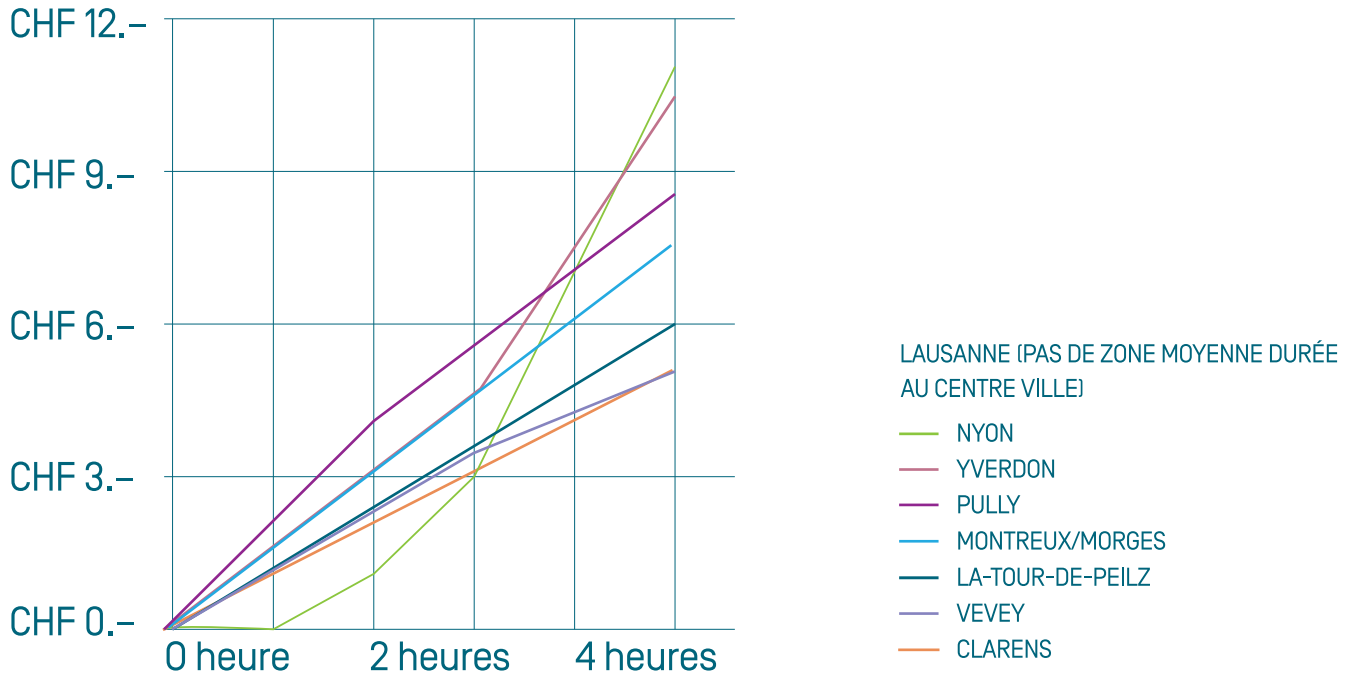
En janvier 2015, la Ville de Vevey comptabilise 3'265 places de stationnement public en voirie et 1'199 places en ouvrage (parkings commerciaux et public), soit un total de 4'464 places, ce qui constitue une offre généreuse et comparable aux autres villes suisses. 18% du stationnement de la ville se situe dans des parkings en ouvrage gérés par des privés et fermés la nuit, soit 830 places. Toute intervention sur la politique de stationnement dans ces parkings nécessite l'accord de leurs propriétaires.

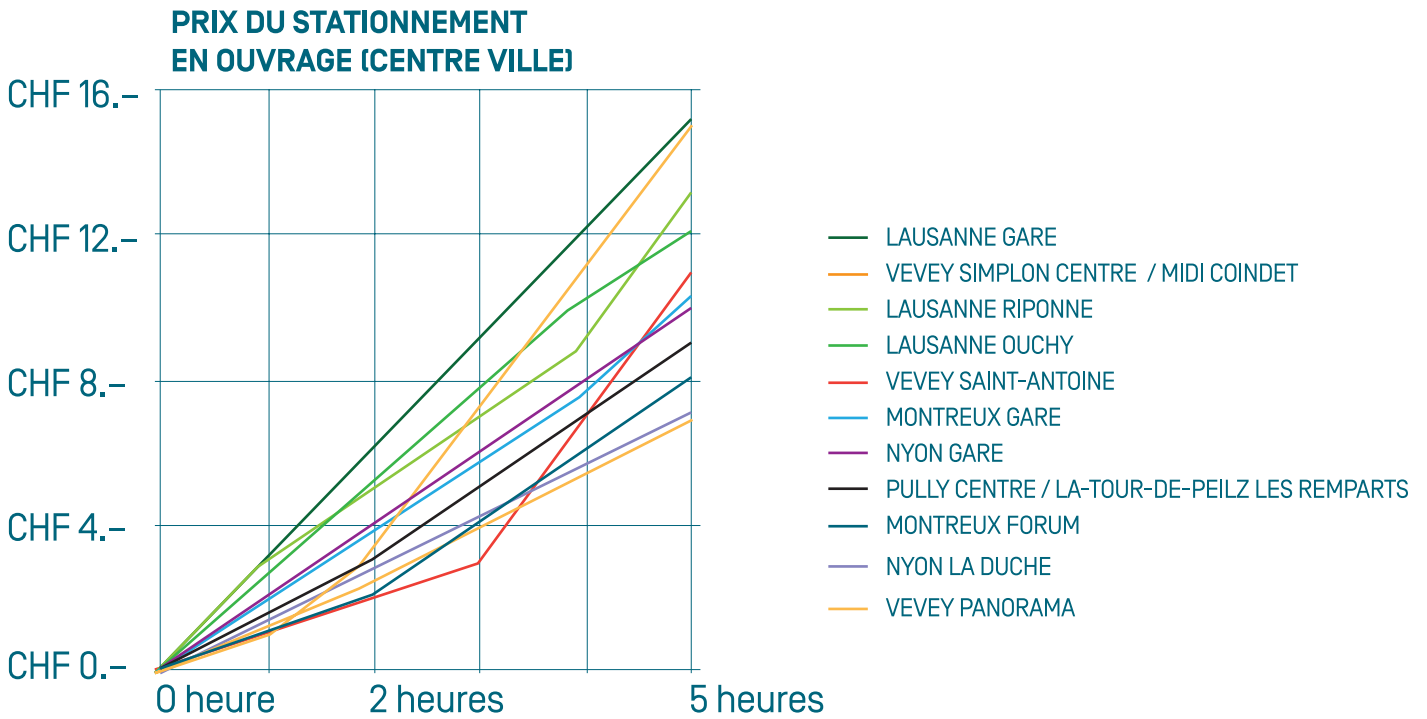
54% des places publiques sont gratuites (places sans horodateur, ne prend pas en compte les places macarons) et le régime de tarification des places payantes apparaît comme étant inférieur à la moyenne régionale (voir ci-dessous). La tarification actuelle, entre autres (durée de stationnement, emplacement des parkings, etc.), incite donc peu les visiteurs et pendulaires à utiliser les transports en commun et rend les parkings commerciaux en ouvrage peu attractifs par rapport au parcage en voirie. En effet, les tarifs des parkings en ouvrage en Ville de Vevey sont élevés à partir de la 2<sup>ème</sup> ou 3<sup>ème</sup> heure en comparaison avec les villes de la région, mis à part le parking public du Panorama qui reste très bon marché.

**PRIX DU STATIONNEMENT COURTE DURÉE EN VOIRIE (CENTRE VILLE)**



**PRIX DU STATIONNEMENT MOYENNE DURÉE EN VOIRIE (CENTRE VILLE)**



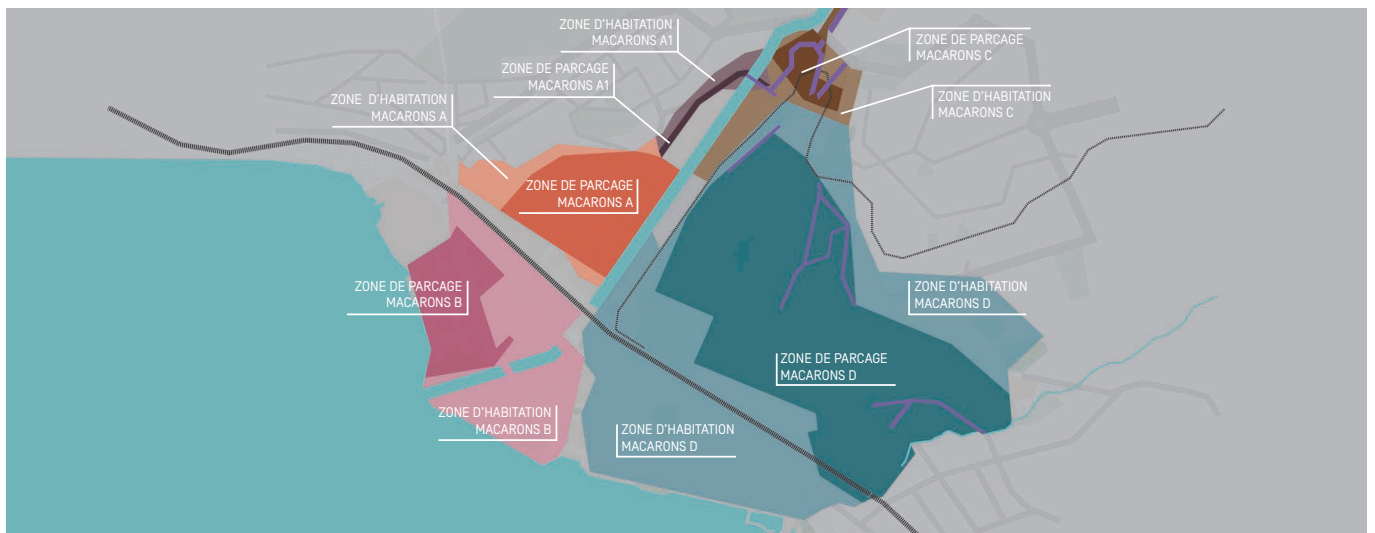


\* Certains parkings commerciaux font payer l'heure entamée entièrement, ce qui n'apparaît pas sur ce graphique

21% des places publiques en voirie sont de courte durée (< 2h), 59% de moyenne durée (2h-4h) et 20% de longue durée (> 4h). La localisation de ces places influence fortement le régime temporel et tarifaire appliqué.

Conformément au PMU, la Ville de Vevey a déjà mis en œuvre des mesures de gestion du stationnement :

- Adaptation de la tarification du stationnement au centre-ville et, de manière ponctuelle, par la modification de la durée de stationnement (Saint-Martin, Place du Marché).
- Mise en œuvre de plans de mobilité, communaux ou en collaboration avec différentes entreprises privées établies sur le territoire veveysan.
- Extension à l'ensemble de la ville du système de macarons pour les habitants. 1006 macarons ont été distribués fin 2014.
- Depuis le 01.11.2014, mise en place d'un système de macarons pour les pendulaires. 15 macarons pendulaires ont été distribués fin 2014.



Zones macarons résidents (polygones de couleurs) et pendulaires (polylignes violettes)<sup>6</sup>

<sup>6</sup>Les fourchettes sont définies selon la nouvelle norme VSS n°640 282

## OBJECTIFS

La stratégie promue par le Plan de mobilité et d'urbanisme intégré (PMU) est celle de « favoriser le report modal et limiter l'emprise générale du stationnement sur la voirie » [p. 81]. Dans cette optique, les objectifs suivants ont été définis :

- **Vie urbaine<sup>1</sup>** : Valorisation de l'espace public en assurant un équilibre entre places de stationnement et espaces destinés aux contacts sociaux et à la vie collective.
- **Habitants<sup>7</sup>** : Gestion du stationnement des habitants avec encouragement au report modal.
- **Pendulaires<sup>7</sup>** : Report modal des pendulaires avec proposition d'une offre en stationnement au plus proche du domicile pour maximiser l'usage des transports publics.
- **Visiteurs<sup>7</sup>** : Concentration du stationnement visiteurs dans les zones et parkings qui leur sont destinés et en adéquation avec le schéma d'accessibilité.
- **Cyclistes<sup>7</sup>** : Développement du stationnement deux-roues à proximité des arrêts TP, des centralités et des grands générateurs.
- **Motocyclistes<sup>1</sup>** : Coordination de l'offre de stationnement pour deux-roues motorisés afin d'améliorer la qualité de l'espace public et accroître la sécurité.
- **Autres usagers<sup>1</sup>** : Réponse proportionnée à la demande de stationnement des personnes à mobilité réduite, livraisons, cars, taxis, services de co-voiturage, etc.

## SECTEURS

L'offre en stationnement doit être adaptée à la localisation et à l'affectation des différents secteurs de la ville. Le PMU établit une distinction entre trois secteurs, pour chacun desquels un système d'harmonisation des durées et de tarification doit être défini :

- **Le centre-ville** : il s'agit du secteur où les enjeux sont les plus importants de par la haute densité d'activités et d'habitations regroupant les pendulaires, les visiteurs et les habitants dans un secteur de taille réduite.
- **La première couronne** : la pression y est toujours importante, mais moins qu'au centre-ville de par la diminution progressive des activités et des zones d'habitations en s'éloignant du centre. Elle est accessible facilement à pied, à vélo ou en transports publics.
- **La périphérie** : les zones d'habitation sont moins concentrées et il y a peu d'activités commerciales qui attirent des visiteurs ou des pendulaires. Il s'agit de la zone souffrant le moins de la pression du stationnement.

Ainsi, pour répondre aux besoins des différents utilisateurs, le PMU fixe les objectifs suivants en fonction des secteurs de la ville :

### CENTRE-VILLE

Stationnement de courte durée avec un taux de rotation élevé qui doit favoriser les activités, achats et loisirs localisés au centre-ville. La tarification doit être adaptée afin de favoriser la rotation des véhicules et rendre attractifs les parkings en ouvrage et/ou situés en périphérie. Les places de stationnement au centre-ville doivent être réservées aux visiteurs afin de promouvoir l'attractivité économique du centre-ville et au stationnement des habitants ne disposant pas d'une offre privée via les macarons. Les pendulaires, principale cause des voitures ventouses, ne devraient pas occuper ces places.

## PREMIÈRE COURONNE

Stationnement de moyenne durée pour les visiteurs de demi-journée. Les voitures ventouses stationnant toute la journée à proximité du centre-ville sont dissuadées par la réglementation et la tarification. Remplacement d'une partie des places de stationnement en voirie (centre-ville et 1ère couronne) par la création de parkings en ouvrage afin de récupérer de l'espace public de qualité.

## PÉRIPHÉRIE

Stationnement de longue durée pour résidents et pendulaires dans les quartiers qui ne subissent pas la pression du stationnement en lien avec l'activité du centre-ville. À terme, l'offre de P+R doit être développée.

## REMARQUES COMPLÉMENTAIRES

- A l'instar de la ville de Bienne, la tarification du stationnement en voirie et en ouvrage doit tendre à se coordonner aussi bien dans les parkings publics que privés en respectant le gradient centre-périphérie. Sans circuler inutilement au centre-ville, l'automobiliste choisira la première place libre ou se dirigera sur les parkings en ouvrage étant donné l'harmonisation de la tarification.
- La coordination intercommunale est une composante indispensable afin de limiter certains effets pervers que pourrait engendrer la future politique de stationnement tel que le « tourisme du stationnement » qui est le report des flux d'une commune limitrophe à une autre en fonction des conditions de stationnement.
- Ce document a été réalisé sur la base de données disponibles pour la ville et les communes consultées (benchmarking), aucun comptage spécifique n'a été réalisé (type nb. de pendulaires entrant/sortant, trafic TIM intérieur, etc). Différentes sources documentaires ont permis d'élaborer ce document (cf page 12).

## OBJECTIFS ET MESURES PAR TYPE D'UTILISATEUR

Les objectifs et les mesures explicitées ci-dessous sont issus du PMU. Certains d'entre eux ont été modifiés et/ou actualisés en fonction du contexte actuel ou de projets en cours d'élaboration. Ils ne sont toutefois pas exhaustifs. Pour les mesures et selon les cas, des analyses fines peuvent être réalisées afin de déterminer leur pertinence, efficacité et efficience avant leur mise en œuvre. Pour chaque objectif, de nouvelles mesures peuvent venir compléter cette liste.

### OBJECTIF 1 - VIE URBAINE

Valorisation de l'espace public en assurant un équilibre entre places de stationnement et espaces destinés aux contacts sociaux et à la vie collective.

### MESURES

- Création de places en ouvrage pour réduire le stationnement en voirie<sup>1</sup> (par ex. parking d'Entre-Deux-Villes et parking de la Gare = réduction Place du Marché).
- Coordination des tarifs des places de stationnement en voirie et en ouvrage afin d'encourager les automobilistes à se garer en ouvrage.
- Instauration d'une progressivité/dégressivité des coûts selon les zones et le type de stationnement (voirie, ouvrage, P+R, etc.) afin d'encourager les automobilistes à se parquer au bon endroit selon leur utilisation.



## **OBJECTIF 2 – HABITANTS<sup>7</sup>**

Gestion du stationnement des habitants avec encouragement au changement modal.

### **MESURES**

- Extension et réorganisation de la zone macaron [réalisé].
- Zone habitants étendue aux quartiers Prairie-Providence et Subriez-Oyonne [réalisé].
- Zone de parcage autorisée étendue au quartier de Subriez-Oyonne [réalisé].
- Encouragement au report modal.
- Subvention à l'achat d'abonnement TP et/ou Mobility suite à l'abandon d'un véhicule dans le ménage, etc.

## **OBJECTIF 3 – PENDULAIRES<sup>7</sup>**

Report modal des pendulaires avec proposition d'une offre en stationnement au plus proche du domicile pour maximiser l'usage des transports publics.

### **MESURES**

- Aménagement du P+R de Hauteville pour les pendulaires quotidiens sans desserte TP [selon projet d'agglomération].
- Aménagement d'un P+Rail à la gare de Vevey dans le parking des Bosquets pour les pendulaires occasionnels prenant le train et n'étant pas desservis par les transports publics sur leur lieu de domicile [en collaboration avec l'agglomération].
- Adaptation des règlements de mise à disposition de places de stationnement dans les parkings publics.
- Modification du règlement de stationnement et étude pour l'attribution de macarons aux entreprises [sur justification de plans de mobilité d'entreprises].
- Soutien aux plans de mobilité d'entreprises.

## **OBJECTIF 4 – VISITEURS<sup>7</sup>**

Concentration du stationnement visiteurs dans les zones et parkings qui leur sont destinés et en adéquation avec le schéma d'accessibilité.

### **MESURES**

- Construction du parking des Bosquets [partie publique] : courte durée, moyenne durée, P+Rail.
- Remplacement d'une partie de l'offre en surface sur la place du Marché et du secteur Ceresole.
- Gestion tarifaire favorisant le parking des Bosquets par rapport aux parkings du centre.
- Réaménagement du parking de la place du Marché courte durée.
  - > Etape 1 : 2011-2014 [réaménagement léger] [réalisé].
  - > Etape 2 : 2019-2022 [réaménagement conséquent].
- Construction d'un parking en ouvrage à Entre-Deux-Villes.
- Favoriser le stationnement de courte durée aux parkings St-Antoine, Midi-Coindet, Coop-Simplon et Panorama pour augmenter le taux de rotation et ouverture nocturne. Abandon/transfert des abonnements pendulaires.

- Favoriser le stationnement de moyenne durée aux parkings Vevey-plage, av. Blonay et Entre-deux-Villes par la mise en place d'une gestion à définir [durée maximale, tarification, etc.].
- Extension de la zone de courte durée dans les quartiers de l'Arabie et du Torrent [réalisé].
- Extension de la zone de courte durée dans le quartier de l'avenue de la Prairie [réalisé].
- Extension de la zone de moyenne durée dans les quartiers des Bosquets et Reller [partiellement réalisé].
- Extension de la zone de moyenne durée dans le quartier Subriez-Oyonne [réalisé].

## **OBJECTIF 5 – CYCLISTES**

Développement du stationnement deux-roues à proximité des arrêts TP, des centralités et des grands générateurs.

### **MESURES**

- Sécurisation de l'offre par la pose d'arceaux supplémentaires [selon priorité].
- Construction d'une vélostation à la gare.
- Développement de stations de vélos en libre-service.
- Augmentation de l'offre en place de stationnement autour des grands générateurs [surtout la gare].
- Selon la localisation et la demande, séparation des places deux-roues motorisés et non-motorisés.
- Equiper les nouvelles constructions de places de stationnement vélos respectant les normes VSS.

## **OBJECTIF 6 – MOTOCYCLISTES**

- Coordination de l'offre de stationnement pour deux-roues motorisés afin d'améliorer la qualité de l'espace public et accroître la sécurité.

### **MESURES**

- Mise en place de parkings deux-roues motorisés à la gare<sup>7</sup>.
- Selon la localisation et la demande, séparation des places deux-roues motorisés et non-motorisés.

## **OBJECTIF 7 – AUTRES USAGERS<sup>1</sup>**

- Réponse proportionnée à la demande de stationnement des personnes à mobilité réduite, livraisons, cars, taxis, etc.

### **MESURES**

- Localiser de manière optimale les places de stationnement pour cars, handicapés, taxis et covoiturage.
- Offre de places pour livreurs de très courte durée près des commerces.

## MESURES PAR SECTEUR GÉOGRAPHIQUE

De même que les mesures par usager, les objectifs et les mesures détaillées ci-dessous sont issus du PMU ou de projets actuellement en cours d'élaboration. Ils ne sont toutefois pas exhaustifs et nécessiteraient des analyses fines afin de déterminer leur pertinence, efficacité et utilité.

### CENTRE-VILLE

#### MESURES

- Favoriser le stationnement de courte durée et la disponibilité de macarons pour les résidents.
- Limiter la durée de stationnement (en cohérence avec le point suivant) afin d'augmenter le taux de rotation des véhicules (égal à plus de places sur le même parking), ce qui favorise la fréquentation du centre-ville par un nombre plus élevé de clients dans la journée.
- Trouver un compromis entre le nombre de places à disposition et la durée autorisée de stationnement : une réduction exagérée du temps de stationnement peut dissuader les visiteurs et clients de se rendre dans les quartiers centraux.
- Remplacer les places gratuites par des places payantes selon une gestion à définir (durée maximale autorisée, tarification progressive, dégressive...).
- Harmoniser les durées de stationnement et modification de la fonction décroissante (tarif horaire diminuant avec le temps) avec la fonction linéaire ou de préférence croissante.
- Déplacer le stationnement le long du bord du lac (requalification du Quai Perdonnet) dans les parkings de la première couronne (environ 450 nouvelles places potentielles d'ici à 2018).

### PREMIÈRE COURONNE

#### MESURES

- Favoriser le stationnement de moyenne durée.
- Généraliser le système de macarons pour les habitants (réalisé).
- Créer des parkings en ouvrage (par ex. Gare Nord et Entre-Deux-Villes).

### PÉRIPHÉRIE

#### MESURES

- Instaurer du stationnement de longue durée (4h et +)\*.  
\*Cette mesure du PMU est devenue obsolète compte-tenu d'une harmonisation nécessaire avec les communes environnantes (notamment La Tour-de-Peilz). La durée de stationnement a été adaptée à 3h gratuit. Grâce aux macarons pendulaires et habitants, la durée de 5h n'est plus nécessaire puisque la durée du macaron est de 7 jours (24h pour les pendulaires).
- Intensifier le régime de macarons mixte habitants/pendulaires.
- Mettre en place une solution temporaire pour les pendulaires en attente de la réalisation du P+R Hauteville, environ 300 à 500 places d'ici à 5 ans (réalisé par l'introduction des nouveaux macarons pendulaires).
- Favoriser l'intermodalité en facilitant l'accès aux transports publics à l'aide d'aménagements adéquats. En effet, l'accessibilité du centre-ville en transports publics depuis le Nord et l'Est de la commune est fondamentale pour la viabilité du système : la ligne de bus 202, ainsi que les gares de Gilamont et Clies offrent déjà un service en ce sens.
- Inciter les automobilistes à acheter un abonnement de transport public pour se rendre du lieu de stationnement au lieu de travail en concédant les macarons à moitié prix (réalisé)

## RÉFÉRENCES

- <sup>1</sup> Plan directeur du stationnement du Canton de Genève [2012]
- <sup>2</sup> Plan directeur du Canton de Vaud – Adaptation 2 [2012, p. 87]
- <sup>3</sup> Mesure A23 du Plan Directeur Cantonal
- <sup>4</sup> Plan de mesures OPair 2005 Agglomération Lausanne – Morges M0-7
- <sup>5</sup> Statistique Vaud, Véhicules en circulation par district et pour les 318 communes Vaud, 2009-2013
- <sup>6</sup> Cartoriviera
- <sup>7</sup> Plan de mobilité et d'urbanisme intégré (PMU)