



Espace de stationnement : Positions de la CVM

décembre 2017

La politique des places de parc est un thème clé pour le volume du trafic individuel motorisé. C'est ce que souligne aussi la «Charte pour une mobilité urbaine durable» ratifiée par plus de 50 villes suisses. Elles demandent d'avoir le contrôle sur le volume et la gestion de l'espace de stationnement et de pouvoir ainsi influencer le volume du trafic dans le sens d'un trafic urbain durable. Les emplacements et l'arrangement des places de parc contribuent à l'aménagement de l'espace urbain. La Conférence des villes pour la mobilité exprime ainsi les principes suivants.

1. Parcage public

- L'espace public doit être utilisé de manière efficace, ce qui suppose une offre appropriée de places de parc. En même temps, l'importance de la qualité de séjour sur l'espace public augmente avec la densification souhaitée et la pression d'utilisation qui continue à augmenter dans un espace urbain étroitement limité. Dans l'espace de haute qualité des centres urbains, la priorité est donnée aux parkings couverts et souterrains, afin de décharger les rues.
- Compte tenu de la demande et des objectifs de politique des transports en ville, il devient de plus en plus important d'examiner le mix de places de parc existant entre les moyens de transport et de l'adapter si nécessaire (par exemple au profit de moyens de transport efficaces dans l'utilisation de l'espace ou du Car-Sharing). La reconversion de places de parc peut créer de l'espace pour des revalorisations de l'espace urbain et des espaces de stationnement alternatifs.
- Les places de parc à elles seules ne sont pas déterminantes pour la capacité concurrentielle d'un lieu. Des études montrent que dans des endroits appropriés, une réduction des places de parc peut même faire monter la valeur ajoutée, à condition d'avoir des solutions adaptées pour la livraison et le transbordement des marchandises.

2. Interface parcage public / privé

- Le parcage public et le parcage privé doivent le plus possible être considérés ensemble. Là où existe une offre excédentaire en places de parc privées, ou là où elle se dessine en raison de la modification des formes de mobilité, ceci offre des possibilités, avec les mesures d'accompagnement adaptées, de supprimer des places de parc publiques, ou de les réaffecter.
- La numérisation offre des opportunités, qui peuvent être utilisées avec les conditions cadre appropriées. L'utilisation double ou multiple des places de parc privées existantes augmente l'efficacité et réduit l'encombrement des rues. La réduction de la pression sur le parcage peut faire naître des possibilités de supprimer ou de réaffecter des places de parc publiques.
- Fondamentalement, dans les quartiers d'habitation, les places de parc publiques sont subsidiaires. Les besoins de stationnement des voitures, des motos et des vélos sont à satisfaire autant que possible sur l'espace privé. A proximité des sites importants (comme les gares), les villes mettent à disposition en cas de besoin des espaces de stationnement publics en fonction de l'orientation générale de leur politique des transports.

3. Parcage privé

- Au vu du taux de motorisation en baisse dans de nombreuses villes, l'application des prescriptions actuelles sur la création de places de parc peut conduire à moyen terme à une offre excédentaire d'espaces de stationnement privés. L'objectif est d'avoir dans les villes des prescriptions réglementaires qui font baisser l'utilisation des surfaces et la consommation d'énergie et qui augmentent la qualité de la vie.
- En effet, le devoir de créer des places de parc n'est pas lié à un devoir d'utiliser les places de parc, ce qui, du point de vue des villes, a des conséquences négatives:
 - La tendance est à créer trop de places de parc. Malgré l'offre privée, les habitants des immeubles se garent à bon marché dans la zone bleue.
 - Si les places de parc des lotissements restent vides, ce qui arrive particulièrement souvent dans les quartiers périphériques, cela mène à des subventions croisées non désirées sur les loyers des logements.
 - Si les places de parc sont louées à des tiers, ce qui est possible dans les endroits favorables, le fait de penduler en TIM devient plus attractif, ce qui ajoute une charge supplémentaire sur les réseaux urbains aux heures de pointe.
- Afin d'éviter que l'offre excédentaire augmente, il faut autoriser et construire davantage de logements sans ou avec peu de voitures – avec des mesures d'accompagnement appropriées. Avec leurs distances courtes et leurs bons réseaux de transports publics, les villes suisses y sont prédestinées. Les projets déjà réalisés montrent que cet habitat à mobilité durable fonctionne.
- Pour les quartiers, des parkings (souterrains) communs dans le sens de parkings de quartier pourraient répondre à la demande de manière efficace et plus économe de l'espace urbain.
- Les moyennes et grandes entreprises doivent mettre en place une gestion de la mobilité afin de contrôler, et au besoin de réduire, le nombre des places de parc. Ceci doit être activement exigé pour les constructions nouvelles et encouragé pour les constructions existantes.

4. Communication et négociations avec les acteurs concernés

- L'échange intensif avec l'ensemble des différents acteurs concernés - des habitants aux fournisseurs - est indispensable si l'on veut adapter de manière sensée l'espace de stationnement aux exigences futures du trafic urbain. Une objectivation de la discussion favorisera de nouvelles approches constructives.
- Tous les milieux concernés (autorités, politiques, planificateurs, habitants) doivent être bien connectés et impliqués le plus tôt possible. Une communication ouverte avec toutes les parties prenantes ainsi qu'une gestion professionnelle des relations publiques aident à éviter les frictions dommageables.