

Stationnement

On ne peut pas s'en passer – mais de quoi aura-t-on vraiment besoin à l'avenir?

Colloque de printemps de la Conférence des villes pour la mobilité
Exposé d'Andrina Pedrett, EBP
Berne, mai 2026

Sommaire

1. Pourquoi nous intéressons-nous au stationnement?

2. Où en est la Suisse aujourd'hui en matière de stationnement?

3. Comment le stationnement évolue-t-il en Suisse?

4. De quel stationnement avons-nous vraiment besoin?

Pourquoi nous intéressons-nous au stationnement?

Stationnement privé – stationnement public

Stationnement privé

- Parkings souterrains privés et garages collectifs.
- Places de stationnement extérieures sur terrains privés.
- Les villes fixent les obligations en matière de réalisation.

Stationnement public

- Zones bleues et zones blanches.
- Parkings publics.
- Réalisation, exploitation et gestion par les villes.

Bernhard (2019) Réflexions sur la question du stationnement en zone urbaine, LITRA

Erath, van Eggermond, Sieber, Graf, Perret (2024) Approches durables pour la planification des espaces de stationnement, projet de recherche OFROU VPT 20 05C 01

Le stationnement, un enjeu majeur de politique des transports

Gestion du trafic

L'offre et la gestion des places de stationnement influencent le volume du trafic et le choix du mode de transport.

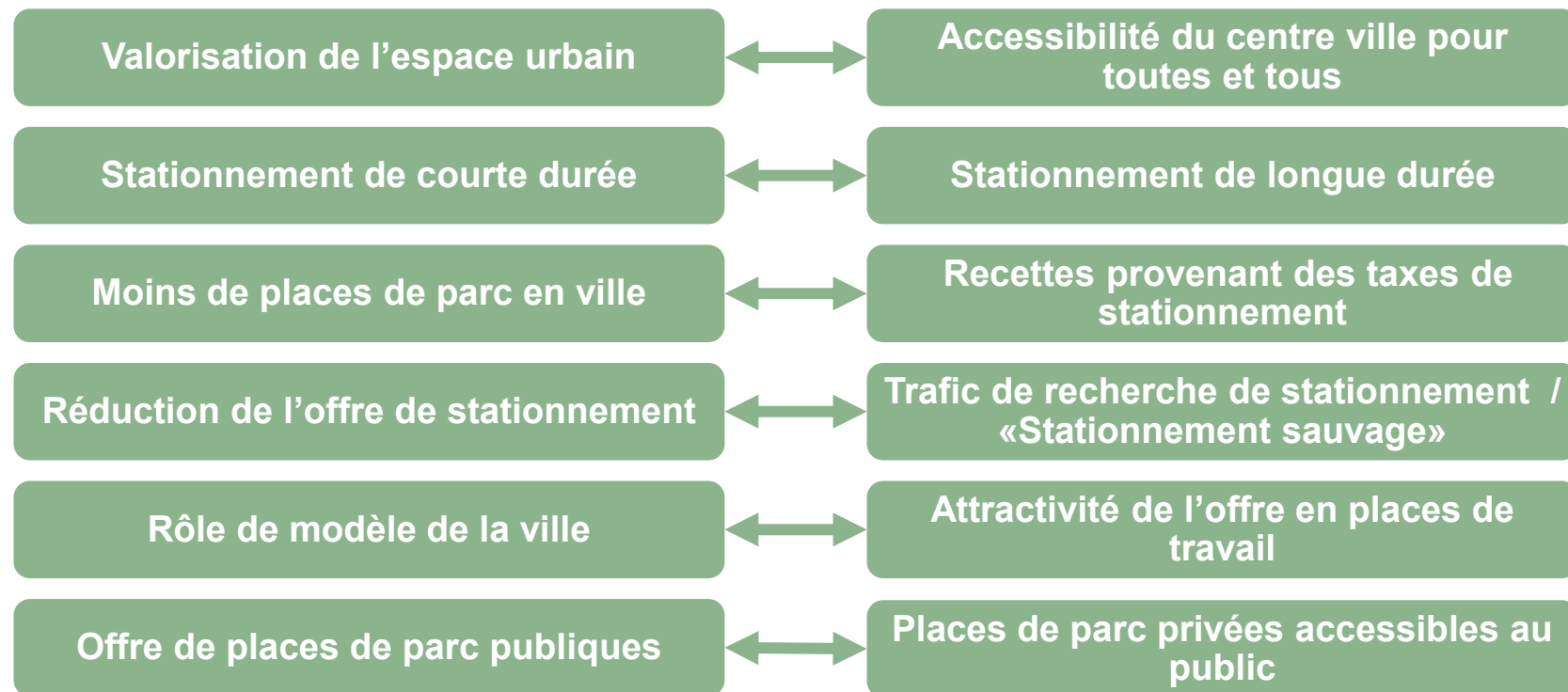
Espace et qualité de vie en ville

Les places de parc sont en concurrence avec les espaces verts, les espaces réservés aux piétons et aux cyclistes ainsi qu'avec la qualité de vie.

Économie

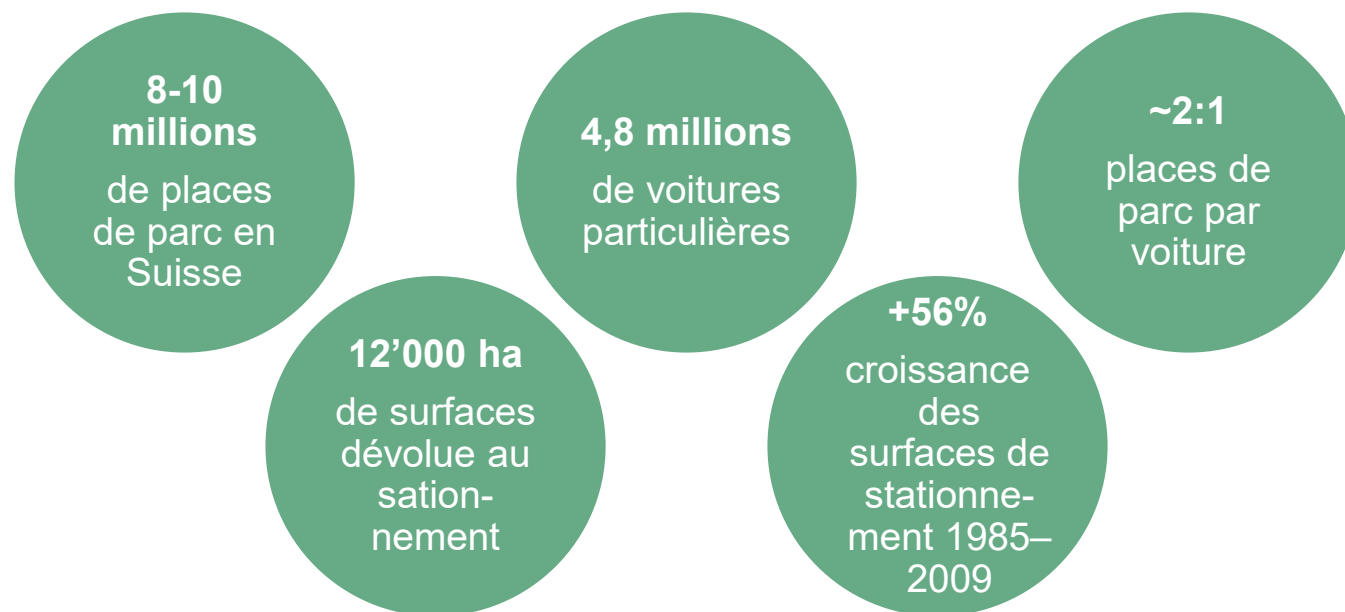
L'artisanat, le commerce de détail et le trafic lié aux activités économiques dépendent dans une certaine mesure d'un système de stationnement efficace.

Les tensions liées au stationnement



Où en est la Suisse aujourd'hui en matière de stationnement?

La Suisse: pays des places de parc, avec offre pléthorique?



Bernhard (2019) *Réflexions sur la question du stationnement en zone urbaine*, LITRA

OFS (2015) *Statistique suisse de la superficie*

OFS (2025) *Parc de véhicules à moteur de la Suisse*

Utilisation de la voiture et macarons de stationnement

Facteurs qui influencent l'utilisation de la voiture	L'accès aux TP est déterminant	Part des macarons de stationnement *	Hausse du prix des macarons de stationnement
<ul style="list-style-type: none">• En premier: la disponibilité de la voiture.• En second: la disponibilité des places de parc.• Place de parc au domicile: part de TIM 5–15% plus élevée.• Bonne desserte par les TP: influence plus forte.	<p>Les ménages bénéficiant d'un niveau A de qualité de desserte par les TP possèdent un tiers de voitures en moins que les ménages sans desserte par les TP.</p>	<ul style="list-style-type: none">• Bâle: 42%• Berne: 40%• Zurich: 32% <p>* Pourcentage des voitures particulières immatriculées qui bénéficient d'un macaron de stationnement pour habitantes et habitants.</p>	<ul style="list-style-type: none">• 1% renonceraient à leur voiture, 13% envisagent de le faire.• Le carsharing incite davantage à renoncer à sa voiture.• 30% envisageraient de prendre une place de parc privée.

Erath, van Eggermond, Sieber, Graf, Perret (2024) Approches durables pour la planification des espaces de stationnement, projet de recherche OFROU VPT 20 05C 01

Utilisation multiple

Définition

- Une place de parc peut être utilisée par plusieurs véhicules à différents moments.
- Droit d'utilisation plutôt que location d'une place de parc déterminée.

État actuel

- Places de parc autorisées en fonction de l'usage.
- Nécessité de modifier les lois et les ordonnances.

Potentiel d'utilisations multiples

- 30% des voitures garées en zone bleue sont utilisées la journée et la place est donc libre.
- 20% des places de parc privées sont libres pendant la journée.

Erath, van Eggermond, Sieber, Graf, Perret (2024) Approches durables pour la planification des espaces de stationnement, projet de recherche OFROU VPT 20 05C 01

Parkings de quartier

Définition

Parkings accessibles au public, qui permettent une utilisation multiple des places, indépendamment du type d'utilisation.

Utilisation de la voiture

- Usage de la voiture selon la distance qui augmente jusqu'à la place de parc.
- À une distance de 200 mètres, on constate une baisse de l'utilisation de la voiture de 10 à 20%.

Intérêts

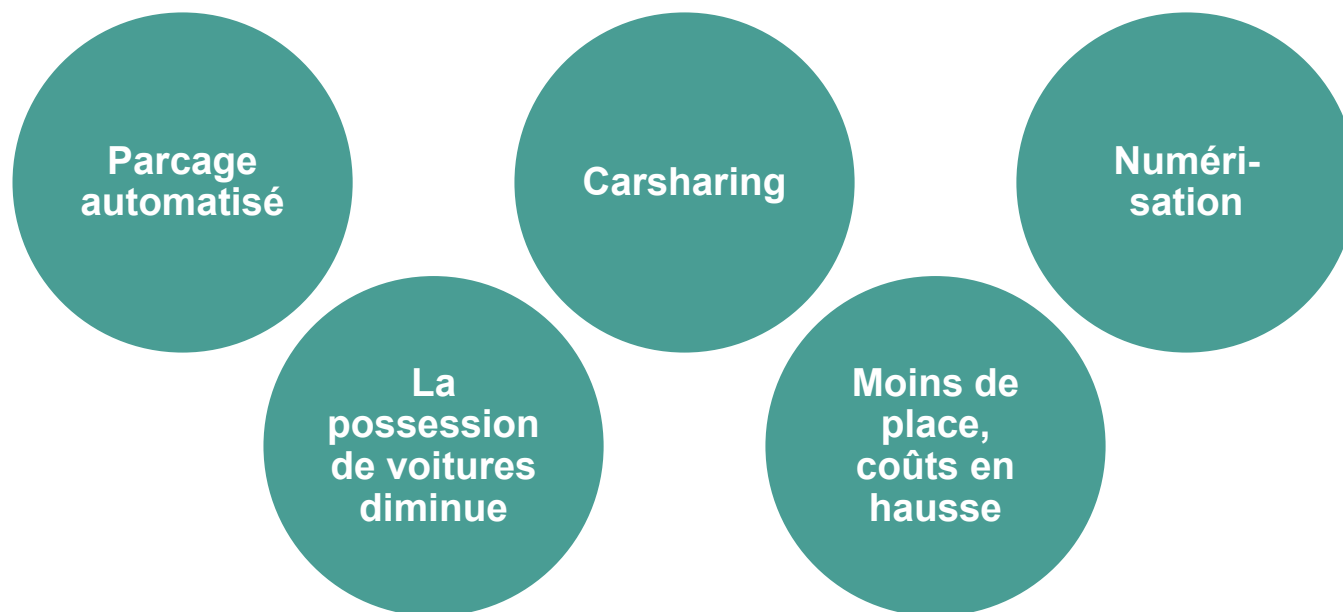
- Propriétaires privés de places de parc: davantage d'intérêt aux parkings de quartier.
- Parkings de quartier pour remplacer la zone bleue → mesures d'accompagnement nécessaires.

Choix de l'emplacement

- Les quartiers denses offrent de meilleures conditions, mais les emplacements sont difficiles à trouver.
- Des installations existantes pourraient être utilisées comme parkings de quartier.

3. Comment le stationnement évolue-t-il en Suisse?

Comment le stationnement évolue-t-il en Suisse?



OFROU (2024/2025) Routes et trafic 2024/2025 – Développements, chiffres, faits

Bernhard (2019) Réflexions sur la question du stationnement en zone urbaine, LITRA

Erath, van Eggermond, Sieber, Graf, Perret (2024) Approches durables pour la planification des espaces de stationnement, projet de recherche OFROU VPT 20 05C 01

De quel stationnement avons-nous vraiment besoin?

De quel stationnement avons-nous vraiment besoin?

Penser le
parcage
public et le
parcage
privé
ensemble

Suppression
de places de
parc dans
l'espace
routier

Permettre
l'utilisation
multiple

Surfaces de
stationnement
et de manœuvre
pour le trafic
professionnel

Tarifs de
parcage
comme outil
d'incitation

Prendre en
compte la
numérisation

Erath, van Eggermond, Sieber, Graf, Perret (2024) Approches durables pour la planification des espaces de stationnement, projet de recherche OFROU VPT 20 05C 01

Mes coordonnées



Andrina Pedrett
Cheffe d'équipe mobilité
et planification des transports

andrina.pedrett@ebp.ch
044 395 16 03

EBP Suisse SA
Mühlebachstrasse 11
8032 Zurich, Suisse
www.ebp.ch