



Colloque d'automne de la Conférence des villes pour la mobilité

Berne, le 11 novembre 2022

## Politique des villes en matière de stationnement

L'accroissement de la population et de la demande en mobilité en milieu urbain rend un recours plus systématique à des instruments de gestion du trafic inévitable. Dans cette optique, la politique en matière de stationnement constitue un des leviers principaux des villes, celles-ci bénéficiant d'une marge de manœuvre relativement importante dans ce domaine. Les politiques en matière de stationnement ne se limitent toutefois pas à la simple création ou suppression de places de stationnement : elles constituent un outil de gestion de l'espace public à part entière. La mobilité doit être pensée dans ce contexte global de gestion durable d'un espace public restreint et qui appartient à chacune et à chacun. Adrian Borgula, Président de la CVM, l'a rappelé dans son mot de bienvenue.

En guise d'introduction, la Conférence a invité la Confédération à présenter ses dernières réflexions sur la thématique du stationnement. Maik Hömke, responsable de projet à l'OFROU, a saisi l'occasion pour présenter le regard que porte la Confédération sur cet instrument. Si la Confédération ne dispose que de très peu de compétence en la matière, la thématique du stationnement n'en demeure pas moins centrale pour elle aussi. L'accent a été mis sur le programme d'interfaces multimodales, qui a fait l'objet d'une déclaration commune des différents échelons de l'Etat (« [Déclaration d'Emmenbrücke](#) ») en 2021. Le déploiement de ces interfaces doit faciliter la multimodalité au profit de modes de transport peu gourmands en espace. La politique de stationnement joue dans ce contexte un rôle important puisqu'elle permet de canaliser les déplacements. Une étroite coordination entre urbanisation et politique de stationnement est indispensable, et ce au niveau de l'agglomération.

La présentation du concept de stationnement vélos de la Ville de Zurich n'a malheureusement pas pu être réalisée, la cheffe de projet Sarah Moschner ayant dû s'excuser. Vous trouverez tout de même les slides de cette présentation sur le site de la CVM. On y découvre que le stationnement des vélos dans l'espace public fait partie intégrante de la stratégie vélo 2030, l'idée sous-jacente étant que davantage de places de stationnement sont nécessaires si l'on veut effectivement influencer la répartition modale en faveur de la mobilité douce. Le Ville de Zurich cherche à optimiser la localisation des places de stationnement vélos, notamment par le biais des nouvelles technologies. Ceci vaut tout particulièrement au moment de rechercher une place pour son vélo dans une vélostation.

Deuxième orateur de l'après-midi, Patrick Etournaud, chef du service de la mobilité et de l'aménagement des espaces de la Ville de Lausanne, a rappelé le volume d'espace occupé actuellement par le stationnement dans la capitale vaudoise, à savoir l'équivalent de 338 terrains de football. La ville fait de la politique de stationnement un élément central du volet Mobilité de son Plan Climat. Il y a une ambition claire d'inciter au report modal par le biais d'une politique de stationnement ambitieuse. Dans leurs efforts, les autorités comptent avec le soutien de la population, une large majorité d'entre-elles étant favorable à la réallocation d'une partie de l'espace occupé par la voiture à d'autres fonctions : végétalisation, mobilité active, convivialité, etc. Après avoir présenté plusieurs projets de requalification de l'espace public en lien avec la politique de stationnement, M. Etournaud s'est attardé sur les intentions de la ville de mettre la main sur plusieurs parkings privés dont les droits de superficie arrivent bientôt à échéance. Celui de Montbenon revêt une importance stratégique, car il se situe en plein



centre-ville et offre une capacité de 933 places de stationnement. Sa reprise en mains publiques permettrait à la ville d'accroître sa maîtrise de l'offre en places de stationnement au centre-ville, un levier dont elle ne dispose pas actuellement, seules 12% des places de stationnements se trouvant sur l'espace public. Ce genre de reprises de parkings privés offre plusieurs opportunités : il devient dès lors possible de privilégier un stationnement en intérieur plutôt que sur le domaine public, de proposer un espace de recharge pour les véhicules électriques, ou encore de fournir de l'espace pour le stationnement des véhicules de mobilité partagée.

Après la pause, c'est au tour du Président de la Conférence des villes pour la mobilité, **Adrian Borgula**, de présenter les dernières réflexions de la **Ville de Lucerne** en matière de politique de stationnement. La ville située sur les bords du Lac des Quatre-Cantons a fait de ses concepts de stationnement une partie intégrante de sa stratégie pour une mobilité urbaine durable. Elle est en outre la première ville suisse à faire usage de la possibilité accordée par la Confédération de rendre le stationnement des motocycles payant. Le projet pilote mené par la ville, limité à deux ans, permettra d'évaluer l'acceptabilité et la faisabilité d'une redevance obligatoire pérenne, ainsi que d'étudier l'impact de cette mesure sur le stationnement privé des motocycles. Sur le plan technique, les taxes sont perçues au moyen d'un parcomètre avec saisie du numéro d'immatriculation. Proportionnellement à sa population, peu de villes européennes peuvent se targuer d'accueillir autant de touristes que Lucerne. Le revers de la médaille est que le stationnement des cars peut constituer, durant certaines périodes, un défi au centre-ville. Afin d'y remédier, la ville a lancé l'application « iParkiere Bus », qui doit permettre de rediriger facilement les chauffeurs de cars vers les places de stationnement ou de dépôt libres les plus proches. Enfin, M. Borgula a abordé la thématique du stationnement automobile. Les ambitions de la ville sont de réduire de 50% l'offre de stationnement sur le domaine public. Un report systématique du stationnement automobile dans les parkings couverts et sur le domaine privé constitue l'axe central de la politique de la ville.

Enfin **Laurens Vander Kuylen**, chef de projet H2020 **Park4SUMP** et coordinateur du **ParkPAD**, a apporté au public de ce colloque un regard externe, abordant la thématique du stationnement dans plusieurs villes européennes. Le programme Park4SUMP est financé par l'Union européenne et vise à faire de la politique de stationnement une tâche stratégique et non plus simplement opérationnelle. Dans 16 villes du continent ont été menées les expériences les plus diverses sur une période de quatre ans. Les autorités de La Rochelle (FR) se sont concentrées sur les aspects communicatifs liés aux contrôles de stationnement, alors que Rotterdam (P.-B.) a repris la main sur la communication de son offre de stationnement sur internet, ceci dans le but de mieux informer les automobilistes et donc de mieux canaliser et limiter les flux de transport dans la ville. La ville polonaise de Cracovie, quant à elle, a décidé d'allouer la majorité des recettes provenant des zones de stationnement payant et la totalité de celles issues des amendes aux transports publics, à la mobilité douce et aux espaces verts. Enfin, M. Vander Kuylen a présenté l'instrument du ParkPAD, un processus d'audit réalisable au niveau local et qui aide les villes à revoir leur politique de stationnement et à élaborer un plan d'action adapté aux besoins de la ville.

Mettant fin à ces riches discussions, le président de la CVM et conseiller municipal de Lucerne **Adrian Borgula** a effectué un résumé des messages centraux de ce colloque d'automne. Il a souligné l'importance de considérer la politique de stationnement comme un instrument de gestion de l'espace public, et pas seulement comme un outil permettant de gérer la mobilité. L'espace est un bien qui deviendra de plus en plus précieux en Suisse, tout particulièrement dans un contexte de densification



de l'habitat urbain. Il est important que les villes suisses continuent à partager leurs expériences dans ce domaine central. La CVM ne manquera pas d'aborder ce sujet lors de ses futurs travaux.

**Informations complémentaires :**

Plus d'informations : [www.skm-cvm.ch](http://www.skm-cvm.ch)

Questions complémentaires : [info@skm-cvm.ch](mailto:info@skm-cvm.ch)