



Colloque de printemps de la Conférence des villes pour la mobilité

Berne, le 29 mai 2026

Concepts de stationnement urbains pour le trafic motorisé

La planification et la gestion des places de stationnement destinées au trafic motorisé constituent un domaine d'action central d'une politique de mobilité urbaine durable. Le nombre, l'emplacement et la conception des places de stationnement ont une influence considérable sur les comportements en matière de mobilité et sur les flux de circulation dans la ville. Ils peuvent également avoir un impact sur la qualité de vie des habitant-e-s.

Dans son introduction à ce colloque de printemps, **Esther Keller**, présidente de la CVM et conseillère d'État de Bâle-Ville, a souligné que la mobilité et le stationnement sont des thématiques qui occupent toujours davantage les villes, car chacun est concerné, quel que soit son mode de déplacement. Les centres urbains sont des lieux où se rencontrent cyclistes, piétons, automobilistes et usagers des transports publics. Les places de stationnement concernent l'ensemble de ces usages et les centres urbains rencontrent des défis tant dans leur gestion que dans la mise en œuvre de nouvelles réglementations. Les défis auxquels sont confrontées les villes sont importants et ce colloque représente, pour la CVM et ses membres, une plateforme d'échange de pratiques intéressantes.

En guise d'introduction, **Andrina Pedrett**, cheffe d'équipe « Mobilité et planification des transports » auprès d'EBP Suisse SA, a proposé une réflexion générale sur le rôle du stationnement dans les villes suisses et sur son évolution future. Elle a rappelé que le stationnement constitue un levier central de la politique de mobilité, influençant à la fois le volume du trafic, le choix modal, l'utilisation de l'espace public et la qualité de vie urbaine. Sur la base de recherches récentes, elle a souligné que la disponibilité d'une place de parc favorise l'usage de l'automobile, tandis qu'une bonne desserte en transports publics réduit la motorisation des ménages. Face aux tendances à la diminution de la possession de véhicules, à la numérisation et au développement du partage de véhicules, elle a mis en avant l'importance de développer une gestion intégrée du stationnement public et privé, les usages partagés des places de parc ainsi que la création de parkings de quartier.

La Ville de Lucerne a présenté son approche fondée sur les données pour la réaffectation du stationnement. **Marco Baumann**, conseiller municipal, et **Markus Birrer**, chef de projet mobilité, ont tout d'abord expliqué que cette démarche s'inscrit dans une stratégie visant une réduction de 50 % des places de stationnement sur le domaine public d'ici à 2040. Elle s'inscrit plus largement dans la politique climatique et énergétique de la ville et vise à libérer de l'espace pour les transports publics, la mobilité active, la végétalisation urbaine et l'adaptation au changement climatique. L'outil de base du projet est une base de données exhaustive constituée afin de recenser l'ensemble des places de stationnement de la ville ainsi qu'une modélisation permettant d'identifier les secteurs prioritaires pour une réaffectation. Les critères retenus incluent notamment la sécurité routière, les besoins des services d'urgence, le développement des infrastructures cyclables, l'amélioration de la qualité de vie et la création d'espaces verts. Par exemple, les places de parc perpendiculaires ont été supprimées et une marge de sécurité supplémentaire a été aménagée pour les cyclistes. En plus de l'importance de la base de données, les intervenants ont souligné que l'acceptation politique et la participation des parties prenantes demeurent des facteurs déterminants pour la réussite du projet.



Suite à la présentation de Lucerne, **Aurélié Dubuis**, spécialiste du Service de la mobilité de la Ville de Bienne, a présenté le concept de stationnement de la ville. Comme à Lucerne, ce concept fait suite à des décisions politiques, notamment dans le but d'atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050. La ville vise notamment une réduction d'un tiers des places de stationnement sur une période de dix ans afin de diminuer la part du trafic individuel motorisé, renforcer les transports publics et la mobilité active, et améliorer la qualité de vie urbaine. Les études d'occupation révèlent une offre excédentaire dans certains quartiers résidentiels, la présence importante de véhicules stationnés de longue durée ainsi qu'une sous-utilisation de plusieurs parkings en ouvrage. Pour répondre à ces constats, la ville a élaboré un ensemble de mesures regroupées en sept domaines d'action portant notamment sur la gouvernance du stationnement, l'offre publique et privée ainsi que la gestion des autorisations. Afin de déterminer le nombre « pertinent » de places de stationnement par secteur par rapport à la situation actuelle, la Ville de Bienne a élaboré un outil quantitatif. Cet outil vise à définir un potentiel de réduction pour chaque secteur. L'adaptation de l'offre de places de stationnement ainsi que la communication sur les changements d'affectation et les nouvelles possibilités d'utilisation de l'espace public restent un défi majeur pour la Ville.

La « Stratégie de la mobilité » développée par le canton de Bâle-Ville vise à réduire la demande de stationnement sur l'espace public. Le chef de projet, **Simon Kettner**, a souligné que le canton faisait face à plusieurs défis, notamment l'augmentation des besoins en espace pour les infrastructures cyclables, la végétalisation, les terrasses et d'autres usages urbains, ainsi que les nouvelles exigences de sécurité liées à l'évolution du parc automobile. Depuis 2022, la législation cantonale prévoit explicitement le transfert progressif des places de stationnement de l'espace public vers des infrastructures situées sur des terrains privés. Pour atteindre cet objectif, le canton agit simultanément sur la demande et sur l'offre : augmentation progressive des tarifs des macarons, encouragement au report modal, développement du partage des places de stationnement privées et promotion active des parkings de quartier. Une offre de conseil destinée aux propriétaires privés a été lancée afin de les accompagner dans les différentes possibilités d'utilisation de leurs infrastructures. Le canton a également adopté une démarche proactive en matière de création et de soutien aux parkings de quartier. Le développement d'autres modes de transport afin de favoriser le report modal reste toutefois central.

Nicolas Betty, chef du Service de l'aménagement, du génie civil et de la mobilité de la Ville de Genève, a expliqué l'articulation entre les compétences cantonales et communales en matière de stationnement. Il a relevé une forme de paradoxe, la ville étant propriétaire du domaine public sans pour autant être responsable de sa gestion en matière de mobilité. La présentation a également mis en lumière les orientations du Plan d'actions cantonal du stationnement 2024-2028, dont les principaux objectifs consistent à libérer progressivement l'espace public du stationnement automobile, renforcer les offres de parcs-relais, améliorer les conditions de stationnement pour les professionnels et favoriser les mobilités alternatives. Parmi les mesures prévues figurent notamment le développement du stationnement pour les vélos et les deux-roues motorisés. L'approche genevoise cherche ainsi à concilier gestion de l'espace public, qualité de vie et transition vers des modes de déplacement plus durables, tout en maintenant une vision à long terme dépassant les cycles législatifs.

Le colloque s'est ensuite terminé par un échange entre les directrices et directeurs des transports de la Ville de Bienne, **Lena Frank**, de la Ville de Neuchâtel, **Johanna Lott Fischer**, et de la Ville de Schlieren, **Stefano Kunz**. Lors de cette discussion, il a été souligné que la gestion du stationnement constitue un levier essentiel pour favoriser le report modal et réduire le trafic individuel motorisé dans les centres



urbains. Les intervenant-e-s ont relevé la nécessité de concilier les objectifs de réduction du stationnement avec les attentes des commerçants et de la population, dans un contexte où les besoins en matière d'espace public évoluent sous l'effet des enjeux climatiques, de la croissance démographique et des nouvelles formes de mobilité. L'importance d'une communication transparente et d'une concertation de proximité a également été mise en avant, les projets de réaffectation de l'espace public suscitant souvent des réactions émotionnelles. Enfin, plusieurs exemples ont illustré le potentiel de mutualisation et de multi-usage des places de stationnement, permettant une utilisation plus efficiente des surfaces disponibles.

Le secrétaire de la CVM, **Jonas Schmid**, a ensuite chaleureusement remercié les participant-e-s à ce colloque.

Informations complémentaires :

Plus d'informations : www.skm-cvm.ch

Questions complémentaires : info@skm-cvm.ch