

# Densification et planification des places de parc. Un potentiel à exploiter. L'exemple de la ville de Zurich

*Colloque CVM  
du 28 novembre  
2016, Aarau*

*Erich Willi,  
Chef de projet  
planification  
du trafic*



# Vue d'ensemble

*Structure de l'offre de places de parc en ville de Zurich*

*Dispositions légales*

*Densification / utilisation efficiente de l'espace et objectifs (Plan directeur «Trafic urbain 2025»)*

*Réactions (Ordonnance sur les places de parc, compromis historique sur les places de parc)*

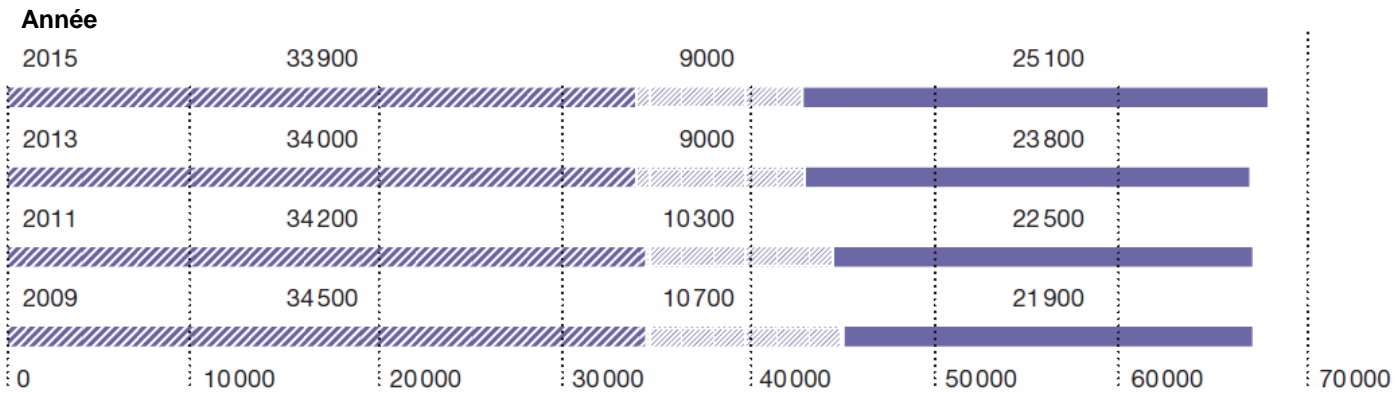
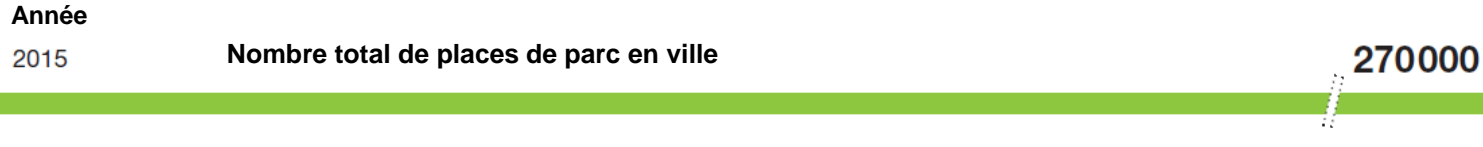
*Espace routier: besoins nombreux*

*Autres potentiels (compensation zone bleue, zone blanche, partage)*

# Structure de l'offre de places de parc en ville de Zurich (2015)



## 10 Offre de places de parc



### Places de parc accessibles au public

- Places dans la rue zone bleue
- Places dans la rue zone blanche
- Dans les parkings

- Places de parc privées: environ 205'000
  - Dans la rue (environ 9000 blanches et 34'000 bleues): environ 43'000
  - Accessibles au public sur terrain privé: environ 25'000
- Total places de stationnement pour voitures de tourisme environ 270'000**

# Dispositions légales

*Constitution fédérale:* l'utilisation des routes publiques est exempte de taxes (art. 82, al. 3). Pour les places de parc sur la rue, les taxes d'utilisation ne sont possibles qu'en cas d'«usage commun accru»

*Loi sur la protection de l'environnement:* en cas de charge excessive (air et bruit), il est nécessaire de limiter les émissions dues au trafic. Par exemple avec des mesures sur les places de parc (art. 1, art. 11 al. 3)

*Loi sur l'aménagement du territoire et la construction de 1975:* les bâtiments et installations doivent couvrir leurs besoins en places de parc en dehors du domaine public (§ 242 al. 2)

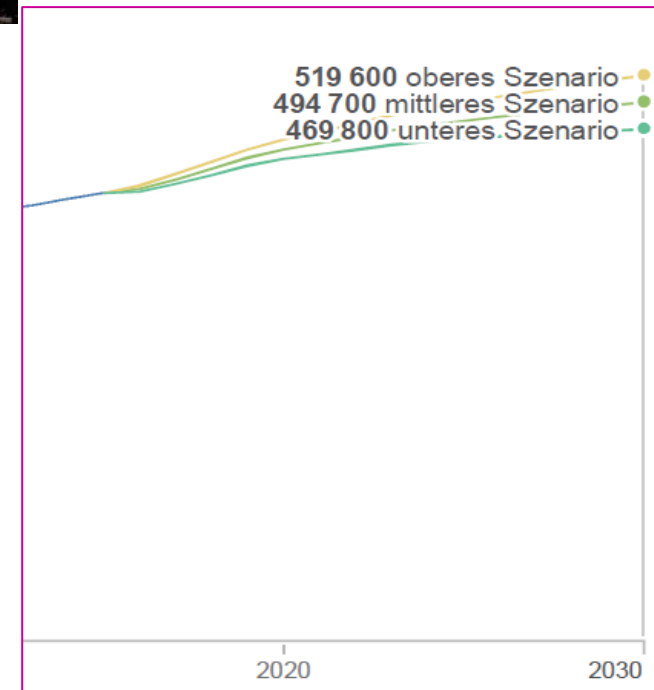
*Ordonnance sur les places de parc:* réglemente le nombre de places de parc nécessaires et possibles en fonction des besoins.

# Zurich – une agglomération en croissance



- Centre urbain avec actuellement 415'000 habitants et 455'000 emplois
- Objectif canton + 80'000 habitants
- Agglomération environ 1,5 million d'habitants
- Le taux de croissance reste élevé

Scénarios démographiques ville de Zurich, SSZ 2016



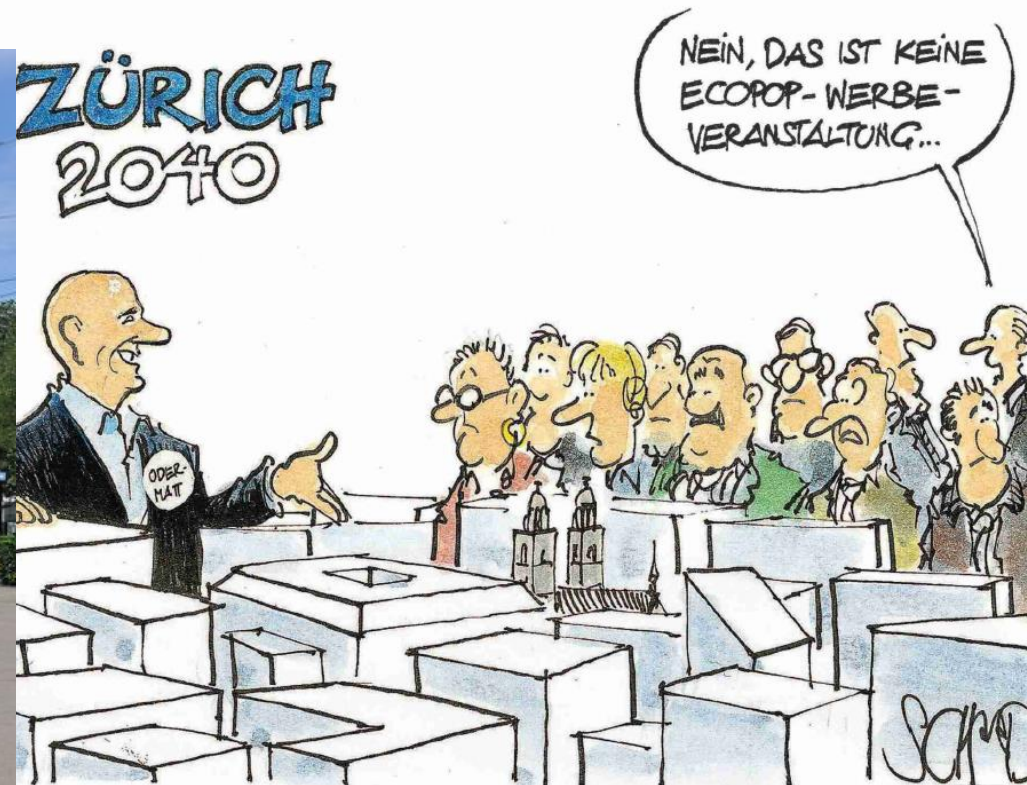


# La densification est visible

Plan des zones et  
Plan directeur  
en cours de révision

## Die Stadt Zürich muss ganze Quartiere umbauen

Der Stadtrat greift zu neuen Mitteln, um dem Bevölkerungswachstum beizukommen



# Utilisation efficace de l'espace pour les transports et objectifs en matière de parcage



100m<sup>2</sup>

20m<sup>2</sup>

10m<sup>2</sup>

8m<sup>2</sup>

7m<sup>2</sup>

2m<sup>2</sup>

*Planification (Plan directeur communal 2003 en révision, extrait):*

- compromis historique sur les places de parcage (centre ville)
- dans le reste du territoire urbain, concentration des places de parcage dans des garages collectifs / parkings de quartier avec suppression simultanée des places de parcage sur la rue

*«Trafic urbain 2025»:*

*Pas d'augmentation de la capacité TIM, ce qui signifie maintenir un nombre de places de parcage stable malgré l'augmentation de la population résidente et de la population active*

# Mises en œuvre: nouvelle Ordonnance sur les places de parc

## Changements:

- Habitat – taux inférieurs
- Zones de réduction élargies
- Places de stationnement pour vélo et motos – valeurs minimales contraignantes
- Utilisations avec peu de voitures – possibilité définie

En vigueur depuis  
septembre 2016

*Mécanisme de l'ordonnance pour déterminer le nombre de places de parc:*

1. *Besoin courant en fonction de l'utilisation*
2. *Besoin minimal et maximal dépendant de la zone de réduction = marge de manœuvre du maître d'ouvrage*



# Nouvelle ordonnance: exemple de calcul

## Maison d'habitation avec 1000 m<sup>2</sup> de surface utile

Zone de réduction	Besoin normal 1PP/120m <sup>2</sup>	Besoin prescrit	Besoin maximal autorisé	Circulation réduite
A	100% 8.3 PP	10% 1 PP	10% 1 PP	< 1 PP
B	100% 8.3 PP	25% 2 PP	45% 4 PP	< 2 PP
C	100% 8.3 PP	40% 3 PP	70% 6 PP	< 3 PP
D	100% 8.3 PP	60% 5 PP	95% 8 PP	< 5 PP
E	100% 8.3 PP	70% 6 PP	115% 10 PP	< 6 PP

### «Circulation réduite»

Toutes les utilisations (pas seulement l'habitat) peuvent être exploitées avec peu de voitures (habitants-employés-places de parc). Le concept de mobilité doit contenir des mesures correspondantes.

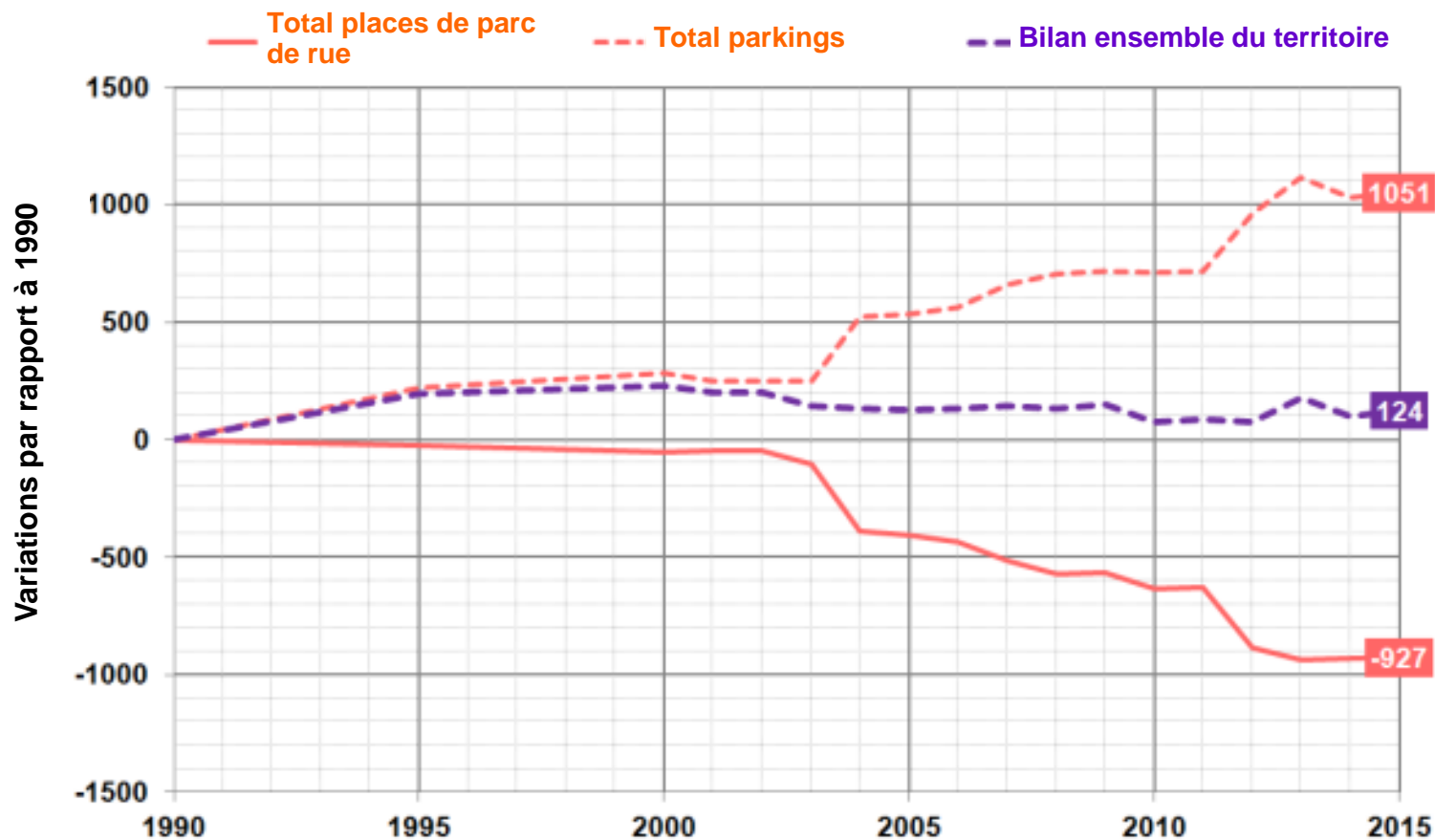
«Circulation réduite» selon la situation dans la zone urbaine. Pas de valeur fixe, comme par exemple <0,2 place de parc par logement.

# Mises en œuvre: compromis historique sur les places de parc au centre ville

## Objectifs:

- Nombre stable de places de parc pour les clients / visiteurs par rapport à 1990
- Transfert des places de parc de rue vers des parkings
- Valorisation des espaces routiers

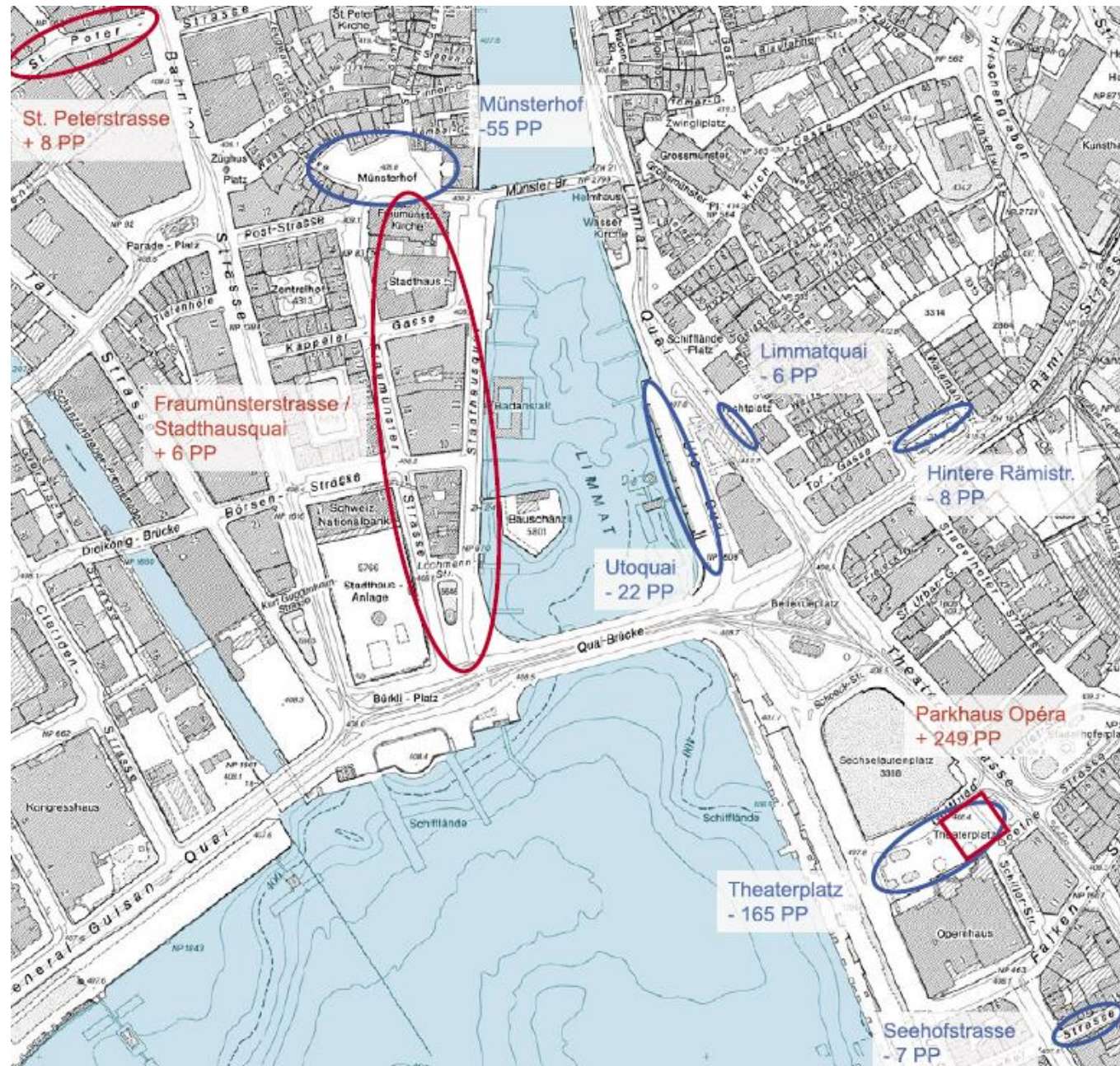
# Bilan des places de parc en fonction du compromis historique



A fin 2015, il y avait un excédent de 124 places de parc. Un certain excédent est souhaitable dans le bilan annuel, pour laisser une marge de manœuvre aux projets routiers.



# L'exemple du concept de compensation des places de parc du parking de l'Opéra



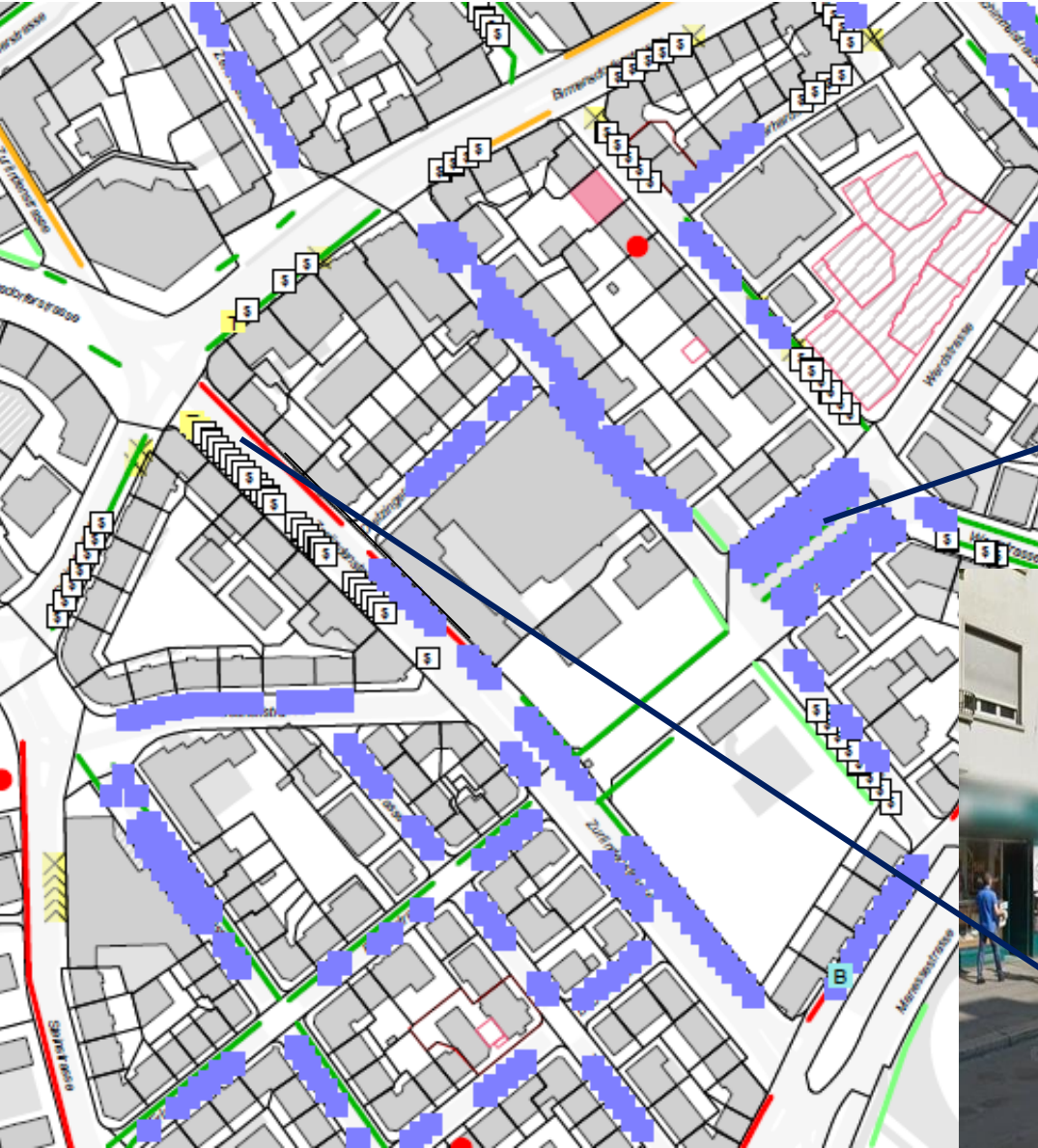


# L'exemple du parking de l'Opéra: le Münsterhof est libre de voitures!





# Potentiel supplémentaire – reste du territoire urbain

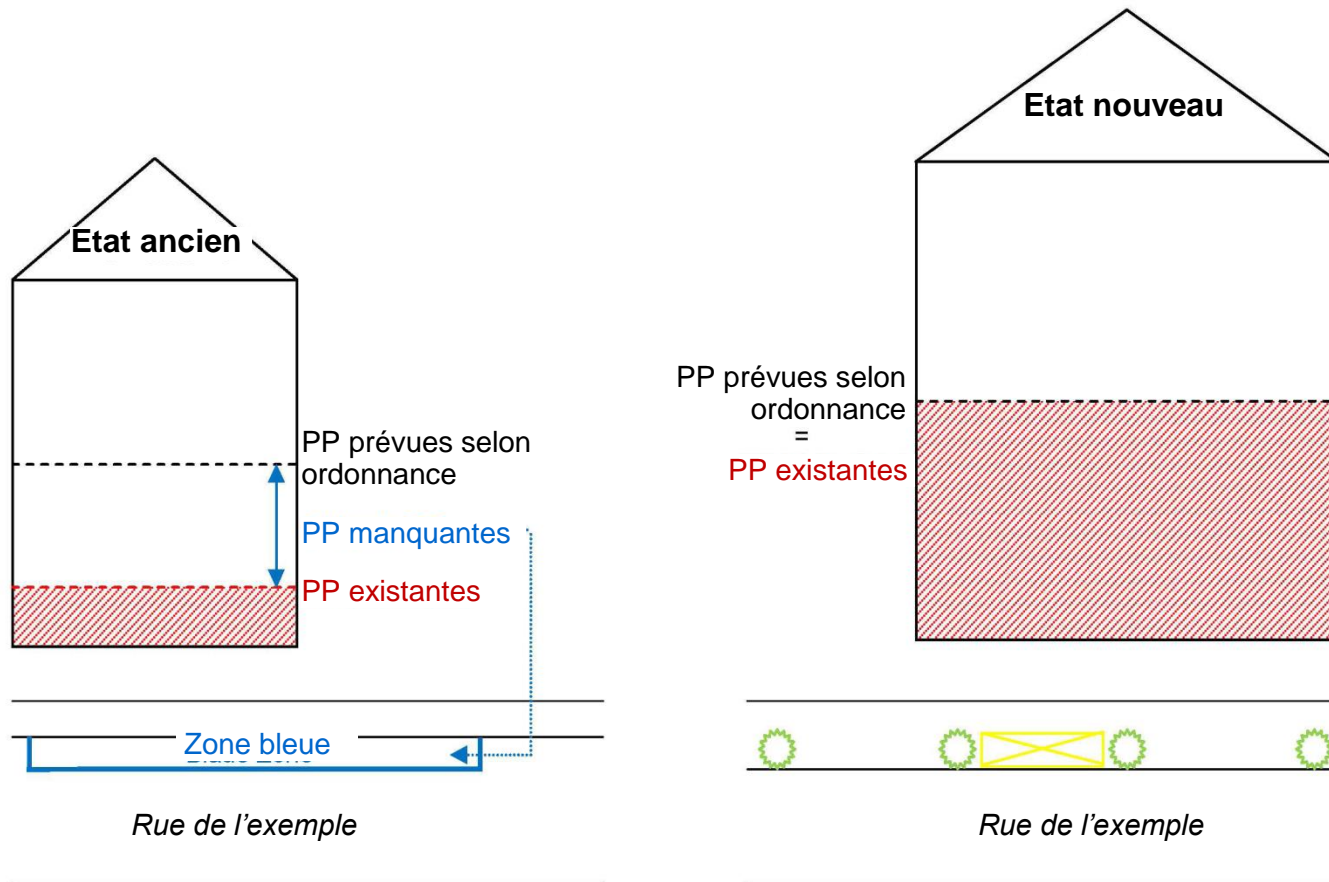




# Quartiers résidentiels – compensation places en zone bleue – places privées



# Mécanisme de compensation places en zones bleue – places privées





# Compensation places de parc en zone bleue: projets pilote

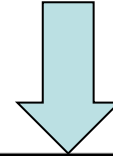
## *Projet pilote Tièchestrassen:*

- A l'occasion de la réfection d'un lotissement
- Les nouvelles constructions avec obligation de places de parc rendent les places en zone bleue superflues
- La Tièchestrassen est un axe important pour les vélos → suppression des quelque 70 places de parc en zone bleue et traçage de pistes cyclables

Actuellement 12 projets pilote avec ensemble environ 500 places de parc en zone bleue à supprimer et compenser. Objectif: couvrir d'autres besoins



# Places de parc en zone blanche: adaptation aux tarifs des parkings



## Nouveaux tarifs au centre

	<b>Aktuelle Gebühren</b>	<b>Vorschlag Stadtrat</b>	<b>Kompromiss Gemeinderat</b>
½ Stunde	Fr. 0.50	Fr. 1.-	Fr. 1.-
1 Stunde	Fr. 2.-	Fr. 3.-	Fr. 3.-
2 Stunden	Fr. 5.-	Fr. 7.50	Fr. 7.50
3 Stunden	Fr. 8.-	Fr. 12.-	Fr. 9.50

*Décidé en votation référendaire le 25.9.2016*

Parallèlement, extension des horaires d'exploitation et de la zone de haut tarif (usage accru) jusqu'à Zurich-Ouest.

# Sharing et besoin de places de parc: pas de pronostics

Le car-sharing et les offres de places de parc à partager influencent

- le comportement des usagers des transports
- la propriété des véhicules
- l'utilisation des véhicules
- le besoin de places de parc.

Les véhicules automoteurs influencent le comportement de partage.

Alors que les opinions divergent quant à l'effet de ces évolutions sur le volume du trafic, une tendance se dessine dans le débat actuel:

***Le besoin de places de parc en ville devrait diminuer!***



[www.stadt-zuerich.ch/tiefbauamt](http://www.stadt-zuerich.ch/tiefbauamt)  
[www.stadt-zuerich.ch/stadtverkehr2025](http://www.stadt-zuerich.ch/stadtverkehr2025)  
[www.facebook.com/stadtverkehr2025](https://www.facebook.com/stadtverkehr2025)

