

Gestion du stationnement, perspectives et limites : des solutions existent pour limiter les espaces réservés au parcage en ville, mais de nouvelles questions se profilent

Autor(en): **Rey, Michel**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): - **(2021)**

Heft 2324

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1014473>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Gestion du stationnement, perspectives et limites

Des solutions existent pour limiter les espaces réservés au parcage en ville, mais de nouvelles questions se profilent

Michel Rey - 17 avril 2021 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/38804>

La gestion du stationnement représente l'un des moyens les plus efficaces pour agir sur la mobilité et contrôler l'accessibilité en ville. Le nombre de places de parc n'a cessé de diminuer et leur coût d'augmenter pour des temps d'occupation de plus en plus limités. Cette tendance est irréversible ([DP 2309](#)).

Le programme du Conseil fédéral pour la promotion de l'efficacité énergétique et des énergies renouvelables, *SuisseEnergie*, vient de proposer une [batterie de mesures](#) à l'intention des communes. Elles visent à les inciter à offrir suffisamment de places, tout en favorisant une urbanisation durable et en tenant compte de l'évolution des besoins de leurs habitants.

Localisation, mutualisation...

Ces propositions concernent le nombre de places, la mutualisation ainsi que la localisation du stationnement. Elles sont certes très pertinentes, mais leur concrétisation s'avère souvent complexe et conflictuelle. En effet, les attentes des usagers sont apparemment contradictoires. Leur arbitrage exige une volonté politique qui fait fréquemment défaut dans les communes.

En matière de stationnement, les [normes techniques](#) sont définies par l'Association des professionnels de la route et des transports (ASS). Elles prévoient notamment une case pour 100 m² de logement. La plupart de ces normes, sans valeur légale, sont reprises par les autorités. En général, il appartient aux communes de fixer les dispositions relatives au stationnement. Pour ce faire, elles disposent d'une large marge de manœuvre.

Dans le passé, le taux de motorisation a connu une forte croissance. Aussi les communes exigeaient-elles un nombre minimal de possibilités de stationnements – généralement

deux par appartement plus des places pour les visiteurs. Les auteurs de l'étude préconisent par contre de plafonner leur nombre. L'effectif dépendra de la qualité de la desserte par les transports publics et tiendra compte des objectifs poursuivis par la commune en matière de mobilité: capacité du réseau routier communal, report modal vers les transports publics et vers le vélo.

La mutualisation du stationnement constitue une autre solution préconisée pour réduire les besoins en surface de parking. Il s'agit de maximiser le taux d'utilisation. C'est ainsi que le parking de Chauderon à Lausanne abrite des places réservées par des bureaux ou des entreprises durant la journée, et qu'elles sont mises à disposition le soir pour la clientèle des restaurants et cinémas.

Se garer et habiter

En regroupant les places pour tout un lotissement ou pour l'ensemble d'un quartier, il est possible d'organiser l'utilisation de l'espace public de manière plus efficiente et à d'autres fins. Cette solution est particulièrement appropriée pour les zones d'habitation denses.

Sa concrétisation demande une attention toute particulière au financement et à l'entretien de ce type de parking, surtout lorsqu'un grand nombre de propriétaires sont concernés. Toutes ces propositions ont surtout leur pertinence en milieu urbain, dense et généralement bien desservi par les transports publics.

Les autorités des grandes villes sont sensibles à une stratégie restrictive en matière de stationnement. La proportion des habitants ne disposant pas d'une voiture y est particulièrement élevée, entre 40 et 50 % des ménages. Zurich a même amorcé une [réflexion stratégique](#) pour un avenir «*sans voitures*».

Par contre, les communes rurales et suburbaines sont bien plus tolérantes en matière de stationnement. Elles peinent à prendre des mesures contraignantes. Or, pour être efficace, une politique de stationnement doit être pensée et appliquée à l'échelon régional ou de l'agglomération urbaine.

Ainsi l'agglomération de Fribourg élabore actuellement son [quatrième programme](#) en vue d'obtenir un financement de la Confédération. Une motion demandant de restreindre les places de parc liées aux logements en fonction de la desserte en transports publics à proximité a été refusée par les communes périphériques. Finalement, liberté a été laissée à chaque commune de réglementer le stationnement sur son territoire.

Stationnement des SUV

Les communes sont confrontées à un nouveau défi: celui des *Sport Utility Vehicles* (SUV). Avec 130 000 de ces véhicules tout-terrain vendus en 2019 en Suisse (contre 50 000 en 2010), cette

catégorie représente près de 40 % des voitures neuves. Outre le fait que les SUV sont beaucoup plus lourds et pollués, leur taille entraîne de nouvelles exigences en matière de dimensionnement des places de stationnement.

L'Association des professionnels de la route (VSS) a révisé récemment la norme de référence afin de l'adapter aux grosses voitures. Conséquence, les futures cases devraient gagner environ cinq centimètres en largeur et à peu près autant en longueur. Ces nouvelles dimensions seraient d'autant plus nécessaires que les SUV sont en grande partie à l'origine d'une augmentation sensible des collisions dans les parkings qui ont presque triplé au cours des huit dernières années.

Adapter les places aux nouvelles normes aurait un [coût exorbitant](#). Alors, la solution ne serait-elle pas de réserver quelques places de parcage plus grandes à un tarif horaire plus élevé ? Les promoteurs des transports publics et de la mobilité douce y sont opposés, alors que certains défenseurs de la voiture y sont favorables. Et le débat ne fait que commencer.