

Gestion de l'espace de stationnement

Les surfaces de stationnement prennent beaucoup de place et sont en concurrence directe avec d'autres usages, notamment dans les villes. Une optimisation des surfaces de stationnement dans les centres encourage le report du trafic vers des moyens de transport à faible emprise au sol, comme les transports publics (TP), le vélo et la marche. Cela permet de réduire les pics de trafic, le bruit et les émissions polluantes dans les espaces urbains. La qualité de vie dans l'espace public et l'attrait de la ville s'améliorent, ce qui soutient le développement de l'urbanisation à l'intérieur du milieu bâti.

Gestion intégrale de l'espace de stationnement

Une gestion intégrale de l'espace de stationnement repose sur une stratégie ad hoc cohérente, coordonnée avec la stratégie en matière de transports et d'urbanisation (fig. 1). On peut ainsi combiner des mesures locales et des mesures complémentaires. Cette nécessaire combinaison exploite les synergies existantes et renforce l'efficacité globale de la gestion visée. En outre, il est plus facile de défendre l'idée d'une gestion de l'espace de stationnement qui se fonde sur une conception largement partagée des transports.

Dimensionnement: la limitation de l'offre de places de stationnement au lieu de destination peut inciter les usagers à se tourner vers des moyens de transport à faible emprise au sol. Le trafic engendré par la recherche d'une place de stationnement ne doit pas augmenter dans le même temps. Les places de stationnement restantes doivent s'intégrer dans le trafic et l'urbanisme. On distinguera les places privées des places publiques. Il est beaucoup plus difficile de mettre en œuvre des mesures qui touchent les places de stationnement privées.

Gestion et incitation: le but est d'utiliser les surfaces de stationnement le plus efficacement possible et d'éviter leur utilisation indésirable. Pour atteindre ce but, il est possible de limiter la durée de stationnement autorisé, d'attribuer des autorisations à certaines catégories d'utilisateurs ou de prélever des taxes de

parcage. Le niveau de ces taxes peut influencer favorablement le choix du moyen de transport. Un système de gestion du trafic urbain guide les usagers vers les places de stationnement libres les plus proches.

Mobilité combinée: du point de vue régional, la mobilité combinée est un trait d'union entre la gestion de l'espace de stationnement et la stratégie en matière de trafic. Dans la mobilité combinée, le conducteur gare sa voiture dans une interface de transport, sur une aire P&R classique ou une surface de stationnement pour autopartage avant de se rendre jusqu'à destination par un autre moyen de transport, comme les TP ou le vélo. Dans un système d'autopartage, on forme des communautés pour permettre à une ou plusieurs personnes soit de renoncer entièrement à la voiture, soit de garer leur véhicule sur une place de stationnement adéquate. Le transfert du trafic individuel motorisé (TIM) vers un moyen de transport à faible emprise au sol devrait avoir lieu le plus en amont possible dans la chaîne de déplacement. Renforcer de la mise en réseau des moyens de transport grâce à des interfaces de transport attrayantes augmente l'importance de la mobilité combinée. Le nombre de personnes allant en voiture jusque dans les espaces urbains diminue, ce qui permet d'y optimiser les surfaces de stationnement.

Encouragement des moyens de transport à faible emprise au sol: il s'agit d'une mesure complémentaire pour diminuer le plus possible les surfaces de stationnement nécessaires dans l'espace urbain. Dans les grandes villes-centres, beaucoup de citoyens n'ont déjà plus de voiture et n'ont donc pas besoin de place de stationnement. Ils privilégient en lieu et place les moyens de transport attrayants disponibles à faible emprise au sol. Pour encourager les participants au trafic à opter pour d'autres moyens de transport, il faut leur proposer des alternatives. Les conditions-cadre sont favorables à une gestion réussie et efficace de l'espace de stationnement là où les moyens de transport à faible emprise au sol sont forts ou peuvent être étendus sensiblement.

Stratégie en matière d'espace de stationnement			
Analyse de la situation locale, définition des objectifs, répartition spatiale des mesures, coordination avec la stratégie générale des transports et de l'urbanisation			
Gestion de l'espace de stationnement			
Niveau local, supracommunal		Niveau régional, complémentaire	
Gestion, Incitation <ul style="list-style-type: none"> • taxes de parcage • limitations de durée • autorisations à des catégories d'usagers • systèmes de gestion du trafic urbain 	Dimensionnement <ul style="list-style-type: none"> • nombre, répartition • situation contractuelle • public/privé 	Mobilité combinée <ul style="list-style-type: none"> • Interfaces de transport • Park & Ride • autopartage 	Encouragement des moyens de transport à faible emprise au sol <ul style="list-style-type: none"> • TP • vélo • nouvelles technologies

Figure 1: Éléments d'une gestion intégrale de l'espace de stationnement.

La gestion de l'espace de stationnement n'est pas partout la même

La gestion de l'espace de stationnement d'une grande agglomération disposant d'un bon réseau TP est très différente de celle d'une petite ou moyenne agglomération où les TP sont moins attractifs et qui entretient d'importantes relations de trafic avec la périphérie rurale. Les couronnes urbaines des grands centres d'agglomération présentent un défi particulier. Elles possèdent une dynamique de développement importante, mais différente des villes-centres en ce qui concerne tant la structure du territoire urbanisé que les systèmes de transport.

Il n'est pas possible d'énoncer des règles générales sur l'efficacité des différentes mesures. Dans un espace fonctionnel, la gestion de l'espace de stationnement requiert des mesures géographiquement différenciées mais dont la combinaison est judicieuse. Elles doivent tenir compte des pressions variables, de l'inégalité des conditions de mobilité et des objectifs de la stratégie en matière de transports. Simultanément, les communes d'une agglomération doivent se coordonner entre elles pour que les usagers ne s'écartent pas des postulats retenus, en changeant par exemple leur destination. Grâce à la coordination, les mesures sont mieux acceptées localement et plus efficaces.

Compétences

Les règles de stationnement relèvent en principe de la compétence des cantons, qui peuvent transférer certaines de leurs prérogatives aux communes, là où s'effectue la mise en œuvre. Cela vaut pour les surfaces de stationnement publiques et privées. Ces règles diffèrent d'un canton à l'autre, ce qui complique la mise en œuvre des stratégies de gestion de l'espace de stationnement dans des espaces fonctionnels comme les agglomérations qui s'étendent sur plusieurs cantons.

Il est important d'associer tous les milieux concernés lors de l'élaboration d'une stratégie de gestion de l'espace de stationnement dans un espace fonctionnel. Les compétences seront aussi définies dans ce cadre. Des instruments de travail, des outils et des modèles de règlements, à définir conjointement, aident à mettre en œuvre la gestion de l'espace de stationnement au niveau local.

Les agglomérations offrent un terrain idéal

Les agglomérations offrent un terrain idéal pour la gestion de l'espace de stationnement, parce qu'elles forment des espaces fonctionnels de par les flux qui les traversent et parce qu'elles disposent de stratégies de transports et d'urbanisation coordonnées. Lors de l'élaboration de la stratégie de gestion de l'espace de stationnement, les mesures peuvent être considérées de manière homogène, qu'elles concernent le niveau local d'une ville ou d'une commune ou le niveau régional. Les mesures locales dans les villes-centres, les couronnes urbaines et les centres secondaires peuvent ainsi être coordonnées entre elles, y compris au niveau intercantonal le cas échéant.

Le Programme en faveur du trafic d'agglomération peut apporter une contribution financière sous la forme d'un cofinancement de projets d'infrastructure. Comme les projets d'agglomération sont élaborés conjointement par les cantons, les villes et les communes, la nécessaire intégration de tous les niveaux de l'État est garantie. Cela accroît l'acceptation, mais met également les agglomérations au défi.

Informations supplémentaires

- Étude d'approfondissement «Gestion de l'espace de stationnement»



Source: service des ponts et chaussées de la ville de Zurich