

Analyse de politiques de stationnement en Suisse Une étude met en évidence des approches et des instruments innovants

L'Observatoire universitaire de la mobilité (OUM) de l'Université de Genève a publié, en décembre 2007, une analyse des politiques de stationnement menées dans les villes de Bâle, Berne et Zürich, avec également quelques références à Fribourg et Lausanne. L'étude montre que si la gestion du stationnement est traditionnellement utilisée comme outil de maîtrise de la mobilité, l'efficacité des mesures peut être optimisée par la mise en œuvre de politiques cohérentes. Vous trouverez, en complément de cette étude, une présentation de Patrick Boillat sur un sujet analogue, ainsi qu'un chapitre d'un livre d'un auteur américain sur le coût élevé du stationnement gratuit. (langue : français et anglais)

Pour plus d'informations :

Observatoire universitaire de la mobilité (OUM), Université de Genève

www.unige.ch/ses/geo/oum

Donald Shoup, *The High Cost of Free Parking*

<http://shoup.bol.ucla.edu/>

Analyse der Parkierpolitik in der Schweiz Studie zeigt innovative Ansätze und Instrumente auf

Das « Observatoire universitaire de la mobilité (OUM) » der Uni Genf hat Ende 2007 eine Analyse der Parkierpolitik der Städte Basel, Bern und Zürich publiziert, die auch Beispiele aus Freiburg und Lausanne enthält. Die Studie zeigt, dass die Wirksamkeit von Massnahmen zur Eindämmung des Verkehrs durch eine kohärente Parkierpolitik optimiert werden kann. Sie finden hier die Studie, eine Präsentation zum selben Thema und einen Auszug aus einer amerikanischen Publikation zum hohen Preis vom kostenlosen Parkieren. (Sprachen: en und fr)

Pour plus d'informations :

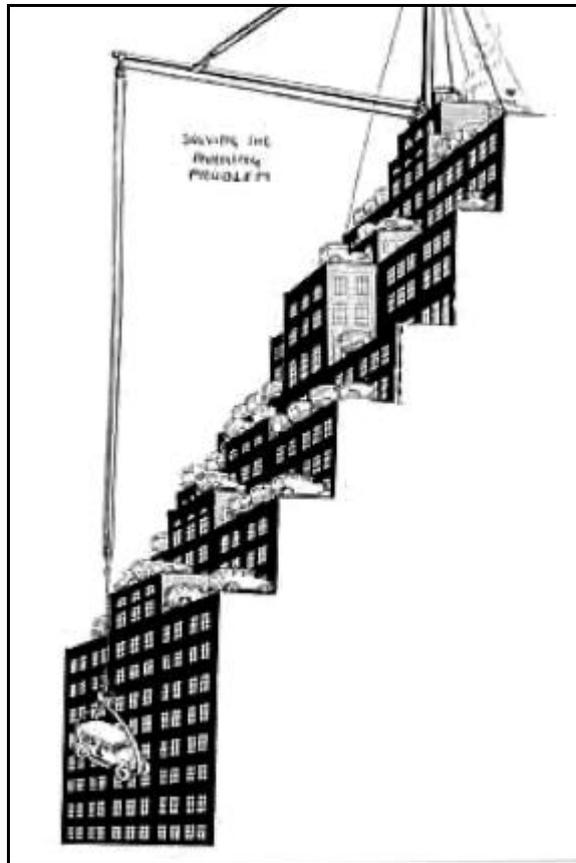
Observatoire universitaire de la mobilité (OUM), Université de Genève:

www.unige.ch/ses/geo/oum

Donald Shoup, *The High Cost of Free Parking*:

<http://shoup.bol.ucla.edu/>

Analyse de politiques de stationnement en Suisse : Etude des cas de Bâle, Berne et Zurich Rapport final



« Solving the Parking Problem », caricature d'Alfred Fruh pour le magazine *New Yorker*, 1926

Décembre 2007

Etude réalisée par Patrick Boillat, avec la participation de Jessica Fassler, sous la direction du Prof. Giuseppe Pini, directeur de l'Observatoire universitaire de la mobilité (OUM) de l'Université de Genève.

Contact

Observatoire universitaire de la mobilité (OUM)
Université de Genève
UniMail
40, bd. du Pont-d'Arve
1211 Genève 4
tél.: 022 379 89 05
fax: 022 379 89 58
Internet: <http://www.unige.ch/ses/geo/oum/>

Mandant

Etat de Genève, Office cantonal de la mobilité (OCM)
20, rue du Stand
1204 Genève
<http://etat.geneve.ch/dt/site/mobilite/master-home.jsp>

Remerciements

L'Observatoire universitaire de la mobilité tient à remercier pour leur disponibilité et pour les entretiens qu'ils nous ont accordés MM. Dominik Egli, secrétaire du Baudepartement de la Ville de Bâle, Jürg Blattner, collaborateur au Département de la planification de la circulation de la Ville de Berne (Verkehrsplanung Stadt Bern), et Erich Willi, chef de projet pour la planification du stationnement au Service des travaux publics (Tiefbauamt) de la Ville de Zurich.

L'essentiel en bref.....	6
Introduction : objectifs du mandat et contenu du rapport.....	18
1. Ville et agglomération de Bâle.....	19
1.1. Périmètres administratifs, géographiques et de planification.....	19
1.1.1. Canton de Bâle-Ville.....	19
1.1.2. Agglomération de Bâle.....	19
1.1.3. L'Eurodistrict Trinational de Bâle.....	19
1.1.4. Données-clefs sur la ville et l'agglomération de Bâle.....	21
1.2. Qui détermine la politique du stationnement et qui gère le stationnement en Ville de Bâle ?.....	21
1.3. Les objectifs de la politique du stationnement à Bâle.....	22
1.4. Lois et réglementations régissant le stationnement.....	24
1.4.1. Offre de stationnement privée.....	24
1.4.2. Offre de stationnement publique.....	24
1.5. Périmètres de gestion du stationnement.....	24
1.6. L'offre de places de stationnement en Ville de Bâle.....	27
1.6.1. Types de places et offre totale de places.....	27
1.6.2. L'offre de places de stationnement publiques et accessibles au public.....	27
1.6.3. L'offre de places de stationnement privées.....	34
1.7. Les autorisations de stationnement.....	34
1.7.1. Autorisations de stationnement pour habitants (Anwohnerparkkarte).....	34
1.7.2. Autorisations de stationnement professionnelles (Gewerbeparkkarten).....	36
1.7.3. Autorisations de stationnement pour visiteurs.....	36
1.8. L'exploitation du stationnement à Bâle demain - Le Projet d'exploitation du stationnement de la Ville de Bâle.....	37
1.8.1. Le processus Werkstatt Basel et le Programme d'action pour le développement de la Ville de Bâle.....	37
1.8.2. Les étapes d'élaboration du Projet d'exploitation du stationnement.....	38
1.8.3. Le projet d'exploitation du stationnement soumis à la consultation publique.....	40
1.8.4. Le bilan de la Table Ronde organisée autour du Projet d'exploitation du stationnement.....	45
1.9. Comment les recettes financières du stationnement sont-elles utilisées ?.....	45
1.10. Les relations avec les groupes de pression.....	45
1.11. Contacts.....	46
1.12. Bibliographie, Sources.....	46
1.12.1. Rapports, textes de lois, documents.....	46
1.12.2. Sites internet.....	47

2.	<i>Ville et agglomération de Berne</i>	49
2.1.	<i>Données-clefs sur la ville et l'agglomération de Berne</i>	49
2.2.	<i>Qui détermine la politique du stationnement et qui gère le stationnement en Ville de Berne et dans l'agglomération bernoise ?</i>	49
2.2.1.	Le canton de Berne.....	49
2.2.2.	La Conférence régionale des transports 4 Berne-Mittelland (RV4).....	50
2.2.3.	L'association régionale Verein Region Bern (VRB).....	51
2.2.4.	La Ville de Berne.....	52
2.3.	<i>Les objectifs de la politique du stationnement à Berne</i>	53
2.4.	<i>Lois et réglementations régissant le stationnement</i>	53
2.4.1.	Offre de stationnement privée.....	53
2.4.2.	Offre de stationnement publique.....	54
2.5.	<i>Périmètres de gestion du stationnement</i>	55
2.5.1.	Le centre-ville de Berne et le compromis de circulation.....	55
2.5.2.	Le stationnement dans les quartiers extérieurs au centre historique (Aussenquartiere).....	55
2.6.	<i>L'offre de places de stationnement en Ville de Berne</i>	56
2.6.1.	L'offre de places de stationnement publiques sur voirie.....	56
2.6.2.	Les places dans des parkings accessibles au public.....	56
2.6.3.	L'offre de places P+R.....	58
2.7.	<i>Les autorisations de stationnement</i>	60
2.7.1.	Autorisations de stationnement pour habitants et commerces (Parkierungsbewilligungen).....	60
2.7.2.	Autorisations de stationnement dans le centre historique.....	61
2.7.3.	Autorisations de stationnement pour 4 et 24 heures (Tagesbewilligungen).....	62
2.7.4.	Autres autorisations de stationnement.....	63
2.8.	<i>Le modèle bernois de pondération des trajets</i>	63
2.9.	<i>Le dispositif de contrôle du stationnement</i>	66
2.10.	<i>Comment les recettes financières du stationnement sont-elles utilisées ?</i>	66
2.12.	<i>Contacts</i>	67
2.13.	<i>Bibliographie, Sources</i>	67
2.13.1.	Rapports, textes de lois, documents.....	67
2.13.2.	Sites internet.....	68
3.	<i>Ville et agglomération de Zurich</i>	70
3.1.	<i>Données-clefs sur la ville et l'agglomération de Zurich</i>	70
3.2.	<i>Qui détermine la politique du stationnement et qui gère le stationnement à Zurich ?</i>	71
3.2.1.	La Planification régionale Zurich et environs (Regionalplanung Zürich und Umgebung).....	71
3.2.2.	La Ville de Zurich.....	71
3.3.	<i>Les objectifs de la politique du stationnement à Zurich</i>	72
3.4.	<i>Lois et réglementations régissant le stationnement à Zurich</i>	72
3.4.1.	Offre de stationnement privée.....	72

3.4.2.	Offre de stationnement publique	73
3.5.	<i>Périmètres de gestion du stationnement.....</i>	74
3.5.1.	Le centre-ville de Zurich et le compromis historique sur les places de stationnement.....	74
3.5.2.	Centres de quartier et centres de proximité (Quartier- und Nebenzentren)	78
3.5.3.	Le découpage de la ville de Zurich selon les normes de construction de places de stationnement privées	79
3.6.	<i>L'offre de places de stationnement en Ville de Zurich.....</i>	80
3.6.1.	Types de places et offre totale de places	80
3.6.2.	L'offre de places de stationnement publiques et accessibles au public	82
3.6.3.	L'offre de places de stationnement privées.....	90
3.7.	<i>Les autorisations de stationnement.....</i>	90
3.7.1.	Permis de stationnement pour habitants (Parkkarten für Anwohner)	90
3.7.2.	Permis de stationnement pour les professionnels (Parkkarten für das Gewerbe)	91
3.7.3.	Autorisations de stationnement journalières (Tagesbewilligungen).....	93
3.7.4.	Autorisations pour activités de santé publique ou raison de santé (Gesundheitswesen)	93
3.7.5.	Autorisations de remplacement.....	95
3.8.	<i>Le modèle zurichois de pondération des trajets.....</i>	95
3.9.	<i>L'exploitation du stationnement en Ville de Zurich - La stratégie partielle de stationnement (Teilstrategie Parkierung).....</i>	97
3.10.	<i>Comment les recettes financières du stationnement sont-elles utilisées ?</i>	103
3.11.	<i>Contacts</i>	103
3.12.	<i>Bibliographie, Sources.....</i>	104
3.12.1.	Rapports, textes de lois, documents	104
3.12.2.	Sites internet.....	105
4.	<i>Compléments : cas de Fribourg et Lausanne.....</i>	107
4.1.	<i>Ville de Fribourg.....</i>	107
4.2.	<i>Ville de Lausanne.....</i>	110
5.	<i>Conclusion.....</i>	117
6.	<i>Annexes : tableaux comparatifs des politiques de stationnement dans les cinq grandes villes suisses.....</i>	118

L'essentiel en bref

Objectifs du mandat

L'Office cantonal de la mobilité du canton de Genève s'est engagé dans une démarche d'établissement d'un Plan directeur pour le stationnement dans le canton de Genève. Il a mandaté l'Observatoire universitaire de la mobilité (OUM) de l'Université de Genève afin d'identifier de bonnes pratiques et afin d'analyser plus finement les politiques de stationnement des villes de Bâle, Berne et Zurich.

La politique du stationnement à Bâle

La politique du stationnement en Ville de Bâle comptait jusqu'à aujourd'hui un certain retard vis-à-vis des autres grandes villes suisses. On trouve par exemple encore de très nombreuses places blanches, gratuites et à durée de stationnement illimitée, dans la cité rhénane. Les autorités de Bâle-Ville ont cependant engagé une démarche de redéfinition de la politique du stationnement, largement appuyée sur la concertation et la participation des divers groupes d'intérêts. Celle-ci a débouché sur l'adoption d'un Projet d'exploitation du stationnement en janvier 2007, équivalent à un Plan directeur du stationnement, détaillant les mesures, nouvelles ou adaptées, à mettre en œuvre en matière de stationnement public.

Qui détermine la politique du stationnement et qui gère le stationnement en Ville de Bâle ?

En Ville de Bâle, la définition de la politique du stationnement est du ressort du département des constructions (Baudepartement) du canton de Bâle-Ville. Celui-ci est responsable de définir la politique du stationnement, en partenariat avec le département de l'économie et des affaires sociales et le département de la sécurité, de décider des mesures d'application de cette politique, ainsi que de mettre à disposition les infrastructures nécessaires au stationnement.

Les objectifs de la politique du stationnement à Bâle

Le Conseil d'Etat de Bâle-Ville considère qu'il est capital d'améliorer la situation en matière de stationnement. La politique de stationnement en Ville de Bâle poursuit ainsi plusieurs objectifs :

- limiter la circulation à l'aide d'une exploitation des places de stationnement et des parkings de quartier ;
- parvenir à une utilisation optimale de l'offre de stationnement existante (augmenter les taux de rotation, améliorer l'utilisation nocturne des parkings souterrains de centre-ville, etc.) ;
- minimiser le trafic lié à la recherche de places ;
- favoriser de manière sélective le trafic motorisé considéré comme nécessaire sur le plan économique ;
- améliorer les possibilités de stationnement pour les habitants et le commerce de détail.

Afin d'optimiser l'utilisation de l'offre existante et d'influencer la demande de stationnement, les autorités bâloises misent beaucoup sur l'instrument économique. Elles souhaitent en effet exploiter les places de stationnement publiques selon une logique plus proche des règles du marché.

Le canton de Bâle-Ville souhaite que des places de stationnement, de surface ou souterraines, soient créées à l'écart de l'espace public, afin d'améliorer le cadre urbain en supprimant un nombre équivalent de places situées sur l'espace public. Cette logique est suivie dans les centres-villes de Berne et de Zurich. Toutefois, aucun compromis similaire au compromis historique zurichois ou au « compromis de circulation » bernois (Verkehrskompromiss) ne fixe ce principe dans la législation, et le peuple bâlois a même voté contre un tel compromis.

Périmètres de gestion du stationnement

A Bâle, la politique du stationnement distingue deux grands périmètres.

Le **centre-ville (Innenstadt)** correspond à la Vieille-ville de Bâle (Altstadt Gross- und Kleinbasel) entourée d'une ceinture d'environ 300 mètres. Les objectifs en matière de stationnement dans cette zone consistent à favoriser ses activités économiques, et en particulier sa vitalité commerciale, à réduire le trafic de recherche de places et à valoriser la qualité de vie au centre-ville en améliorant les possibilités de stationnement pour les habitants du centre.

Dans les **quartiers d'habitation extérieurs au centre-ville (Aussenquartiere)**, la politique du stationnement a pour buts principaux d'améliorer les possibilités de stationnement pour les habitants et de dissuader le stationnement des pendulaires.

L'offre de stationnement en Ville de Bâle

En 2000, on trouvait en Ville de Bâle environ 100'000 places de stationnement, dont 36% de places publiques en surface ou de places accessibles au public dans des parkings en ouvrage, et 64% de places privées.

L'offre de places publiques et accessibles au public

Parmi les 36'000 places publiques, 15% sont situées dans des parkings accessibles au public et 85% sont des places de surface.

Les 31'000 places de surface comprennent notamment 39% de places en zone blanche (environ 12'000 places gratuites à durée de stationnement illimitée), 45% de places en zone bleue (13'900 places) et 6% de places payantes (1'998 places).

Les places dans des parkings accessibles au public sont réparties dans une quinzaine de parkings.

En Ville de Bâle, les P+R constituent l'exception. Dans la grande agglomération bâloise, l'offre de P+R s'appuie avant tout sur les gares du Regio S-Bahn (en Suisse, 31 parkings gérés par les CFF, pour un total de 1'733 places). Selon le secrétaire du Baudepartement de la Ville de Bâle, le système P+R de l'agglomération bâloise est pour l'heure un échec, car ceux-ci sont notamment concurrencés par l'offre pléthorique de places blanches autorisant un stationnement gratuit et illimité en Ville de Bâle.

L'offre de places de stationnement privées

En Ville de Bâle, on recense environ 64'000 places de stationnement privées, dont 73% situées dans des bâtiments et 26% situées à l'extérieur.

Les autorisations de stationnement

Autorisations de stationnement pour habitants

En Ville de Bâle, environ 20'000 autorisations de stationnement pour habitants sont délivrées chaque année. En 2001, les 17'700 autorisations vendues correspondaient à environ 40% des véhicules appartenant à des habitants immatriculés sur le territoire de la Ville. Les 60% restants sont stationnés sur des places privées ou sur des places gratuites à durée de stationnement illimitée.

Les autorisations ne sont valables que dans la zone correspondant au lieu de domicile. Dans des cas particuliers, une autorisation peut être attribuée pour une autre zone ou pour plusieurs zones, moyennant un tarif plus élevé. Cette mesure a pour but de permettre aux habitants de zones à forte pression sur le stationnement de garer leur véhicule dans des zones où existent des capacités.

Le coût des autorisations est très modéré (CHF 120.- pour un an + taxe de CHF 30.- par demande).

Pour le secrétaire du Baudepartement, les tarifs actuels correspondent à un subventionnement par la collectivité d'une utilisation privée de l'offre de stationnement publique. Ces prix très bas incitent les habitants à stationner sur la voirie publique plutôt que de louer des places privées. Pour le secrétaire, l'instauration d'un prix élevé, appuyé sur une logique de marché, pour les autorisations de

stationnement, pourrait dissuader les habitants d'acquiescer les autorisations et les amener à libérer la voirie publique au profit de places privées.

L'exploitation du stationnement à Bâle demain – le Projet d'exploitation du stationnement de la Ville de Bâle

Le canton de Bâle-Ville a entrepris l'élaboration d'un **Projet d'exploitation du stationnement** pour sa ville-centre (Konzept Parkraumbewirtschaftung Stadt Basel). Ce projet, qui peut être considéré comme une sorte de Plan directeur du stationnement, vise à déterminer une nouvelle politique de stationnement en Ville de Bâle, en adaptant les mesures actuellement en vigueur et en déterminant de nouvelles mesures à mettre en place.

Le Projet d'exploitation du stationnement s'inscrit dans le cadre du **Programme d'action pour le développement de la Ville de Bâle** (Aktionsprogramm Stadtentwicklung Basel) et son élaboration a fait largement recours à la participation des citoyens et à la concertation avec les acteurs concernés.

Les étapes d'élaboration du Projet d'exploitation du stationnement

Dans le cadre du Programme d'action pour le développement de la Ville de Bâle, le Baudepartement du canton de Bâle-Ville a mandaté en octobre 2000 le bureau RAPP AG Ingenieure + Planer pour élaborer un projet d'exploitation du stationnement.

Au terme de l'étude, les autorités ont résumé les mesures d'exploitation du stationnement dans un **projet d'exploitation du stationnement**, soumis à la consultation publique le 25 janvier 2005. Les organisations, associations et partis politiques intéressés ont été invités à soumettre leurs prises de position.

Devant les nombreuses critiques, le Conseil d'Etat a formé une **Table Ronde** à la fin de l'année 2005, regroupant les associations et organisations représentant les intérêts des habitants, de l'environnement, de la circulation et de l'économie.

A l'issue de la Table Ronde en janvier 2007, les autorités de Bâle-Ville s'approprient à appliquer le projet d'exploitation du stationnement, qui deviendra opérationnel grâce à des ordonnances, non soumises à référendum.

Le projet d'exploitation du stationnement soumis à la consultation publique

Les objectifs du projet

Le projet d'exploitation du stationnement poursuit deux objectifs :

- améliorer les possibilités de stationnement pour les habitants et pour le commerce de détail : l'offre de stationnement de longue durée de surface doit avant tout servir la population de la Ville. Les pendulaires doivent utiliser l'offre de stationnement privée ou être incités à utiliser davantage les transports publics. Les riverains du centre-ville doivent pouvoir stationner durant la nuit dans des parkings publics à des tarifs avantageux ;
- diminuer le trafic lié à la recherche de places, en particulier au centre-ville : les clients des commerces doivent être incités à se rendre directement dans le parking le plus proche.

Le projet identifie deux moyens pour influencer la demande de stationnement et parvenir à une utilisation optimale de l'offre :

- le classement des places de stationnement en diverses catégories (zones blanches et bleues, places payantes, etc.) ;
- un jeu sur les prix (tarifs du stationnement, prix des autorisations de stationnement pour habitants, etc.), qui joue un rôle essentiel pour l'administration bâloise.

Le besoin d'action identifié à Bâle

Dans bon nombre de quartiers, il existe un besoin d'agir sur le stationnement nocturne ou diurne. Deux quartiers ont été identifiés comme souffrant d'une offre insuffisante de places de stationnement durant la journée, et six quartiers d'une offre insuffisante durant la nuit.

Le centre-ville constitue un problème particulier. La plupart des places se situent dans des parkings publics, et présentent deux inconvénients majeurs : d'une part, elles sont localisées en règle générale à une certaine distance du lieu qui constitue le but du déplacement, et, d'autre part, elles sont payantes. Si on ajoute le faible nombre de places de stationnement en surface, cela se traduit par du trafic de recherche de places au sein du centre-ville.

La solution proposée dans le cadre du projet repose sur une meilleure exploitation de l'offre actuelle, et non sur un investissement dans de nouveaux parkings en ouvrage.

Les principales mesures du projet

Le projet d'exploitation du stationnement soumis à la consultation publique prévoyait dix nouvelles mesures se renforçant mutuellement. La plupart des mesures proposées ont été avalisées au cours de la Table Ronde.

Les mesures proposées visent notamment à introduire des tarifs de stationnement équitables, tenant compte du responsable de la demande de stationnement et des prestations fournies. Les coûts d'utilisation des places du domaine public doivent couvrir les coûts de construction, d'exploitation et d'entretien plus fortement qu'aujourd'hui, et ainsi permettre un financement qui repose sur les usagers.

Les mesures prévues se divisent en quatre types :

- les mesures visant à améliorer le stationnement pour les habitants des quartiers extérieurs ;
- les mesures visant à améliorer la situation dans le centre-ville ;
- les mesures visant les entreprises ;
- les mesures liées à l'offre P+R.

Les mesures prévues pour améliorer le stationnement pour les habitants des quartiers extérieurs sont les suivantes :

1) Transformation des zones blanches

Le projet prévoit de transformer les zones blanches de la Ville (environ 12'000 places) soit en zones bleues, avant tout à disposition des habitants des quartiers, soit en places de stationnement payantes ou en places pour livraisons.

2) Introduction d'horodateurs

La Ville de Bâle souhaite profiter de l'introduction d'horodateurs pour augmenter les tarifs de stationnement actuels. L'augmentation des tarifs se base sur la structure des tarifs des parkings publics appartenant aux autorités bâloises. Le but poursuivi est d'adapter les tarifs appliqués aux places de surface aux tarifs pratiqués dans les parkings en ouvrage des zones correspondantes. L'intérêt de cette mesure est de permettre une utilisation optimale des parkings en ouvrage, avant tout au centre-ville, en appliquant des tarifs légèrement plus élevés aux places de surface.

3) Augmentation des prix des autorisations de stationnement

Le canton de Bâle-Ville souhaitait augmenter le prix des autorisations de stationnement pour habitants, afin de l'adapter aux tarifs pratiqués dans d'autres grandes villes du pays et de refléter, outre les coûts administratifs et de contrôle du système d'autorisations, les coûts d'amortissement, d'aménagement, d'entretien et de nettoyage des places de stationnement. Le canton souhaitait porter ce coût, dans l'idéal, de CHF 120.- à CHF 370.- par an, et au minimum à CHF 240.- par an.

4) Elargissement du périmètre de validité des autorisations de stationnement pour habitants

Le projet prévoit d'élargir la validité des autorisations de stationnement pour habitants à certaines places équipées de parcmètres et situées à l'extérieur du centre-ville. Cette possibilité est envisagée dans les zones avec déficit d'offre de stationnement pour les habitants durant la journée.

5) Introduction d'une autorisation de stationnement pour visiteur

Afin de remplacer la zone blanche appelée à disparaître, les autorités souhaitent introduire une autorisation de stationnement pour visiteurs. Celle-ci leur permettra de stationner en zone bleue sur tout le territoire de la Ville pendant une durée de 24 heures.

Les mesures prévues pour améliorer la situation dans le centre-ville sont les suivantes :

1) Création de places de nuit pour habitants dans les parkings en ouvrage

Afin d'offrir de meilleures possibilités de stationnement aux habitants du centre-ville, il est prévu de mettre à leur disposition, durant la nuit, des places spécialement marquées à l'intérieur des parkings publics de l'Etat. Cette mesure doit permettre d'améliorer l'attractivité de l'habitat en centre-ville et d'augmenter l'utilisation nocturne des parkings en ouvrage.

2) Nouveau régime de stationnement dans le centre-ville

Le centre-ville (Innenstadt) est soumis à une pression sur l'offre de stationnement sensiblement plus forte que le reste de la ville, et plus précisément à un surplus de demande par rapport à l'offre disponible.

Actuellement, on trouve 44 places blanches et environ 130 places en zone bleue dans le centre-ville. Ces places gratuites sont à l'origine d'un trafic de recherche de places non désirable. Ce trafic est encore augmenté par l'existence d'une disparité de prix entre les places en surface et les places en ouvrage.

Pour remédier à ces problèmes, il est prévu d'équiper toutes les places du centre-ville d'horodateurs (places payantes de 8h00 à 24h00, du lundi au dimanche). L'extension temporelle de cette réglementation (jusqu'à 24h00, samedi et dimanche compris) doit permettre de toucher également le trafic de loisirs.

Les prix devront être fixés de telle sorte que les parkings en ouvrage soient concurrentiels, afin de dissuader le trafic de recherche de places.

Le bilan de la Table Ronde organisée autour du projet d'exploitation du stationnement

La Table Ronde peut être considérée selon deux points de vue. Elle peut être considérée comme un succès si l'on considère les progrès et les rapprochements qu'elle a permis d'obtenir entre les différents participants en une année. Elle peut aussi être considérée comme un échec, car aucun consensus global, touchant toutes les questions en matière de stationnement, n'a pu être atteint.

Grâce à la Table Ronde, il existe aujourd'hui une reconnaissance générale de la nécessité d'exploiter largement les places de stationnement, afin d'améliorer les possibilités de stationnement pour les habitants et de réduire le trafic de recherche de places, en particulier au centre-ville.

A l'issue de la Table Ronde, la plupart des mesures du projet d'exploitation seront mises en œuvre. Le prix de l'autorisation de stationnement pour habitants ne sera toutefois finalement pas doublé, mais ne sera augmenté que de CHF 20.- par année, pour passer à CHF 140.- par année.

Comment les recettes financières du stationnement sont-elles utilisées ?

A l'issue de la Table Ronde, il a été décidé d'affecter désormais les recettes du stationnement au financement du stationnement et à des projets d'aménagement de la ville (projets de revalorisation).

Les relations avec les groupes de pression

La politique de stationnement bâloise s'appuie largement sur la participation et la concertation avec les acteurs concernés. Néanmoins, les relations avec les différents groupes de pressions restent problématiques, et expliquent le retard bâlois en matière de politique du stationnement par rapport aux villes de Berne ou de Zurich. De plus, selon le secrétaire du Baudepartement, il n'existe pas de politique cohérente de stationnement à l'échelle de l'agglomération bâloise.

La politique du stationnement à Berne

La politique du stationnement en Ville de Berne se caractérise par une approche restrictive en matière d'offre, dans le but de limiter le trafic individuel motorisé. La Ville se distingue également par l'application du compromis de circulation, qui implique la suppression dans son centre-ville des places publiques sur voirie et leur remplacement par un nombre équivalent de places dans des parkings en ouvrage situés à proximité.

Qui détermine la politique du stationnement et qui gère le stationnement en Ville de Berne et dans l'agglomération bernoise ?

Plusieurs acteurs institutionnels déterminent la politique du stationnement pour la ville et l'agglomération de Berne.

En matière de stationnement, le canton joue un rôle clef en ce qui concerne la planification des P+R et l'offre de stationnement privée (détermination du nombre de places de stationnement dans le cadre de procédures d'octroi de permis de construire), de même qu'au niveau de la planification des installations à forte fréquentation.

Conformément à la politique cantonale en matière de transports, le canton de Berne souhaite promouvoir les aménagements P+R. Dans cette optique, il contribue financièrement aux mesures de réalisation. Le lancement de projets et la construction des installations relèvent toutefois de la compétence des régions d'aménagement, des communes et des entreprises de transport.

En ce qui concerne les procédures d'octroi de permis de construire, le canton s'est doté d'une réglementation uniforme sur la manière de déterminer le nombre de places de stationnement. Les communes, y compris la Ville de Berne, doivent donc suivre les dispositions cantonales en la matière.

En Ville de Berne, la politique du stationnement est sous la responsabilité du **Service de la planification de la circulation (Verkehrsplanung)**, auquel incombe la planification et le fonctionnement du système de transport.

Les objectifs de la politique du stationnement à Berne

La politique du stationnement menée par la Ville de Berne fait partie intégrante d'une politique générale de transport. Les autorités municipales souhaitent organiser une mobilité aussi compatible que possible avec la ville, conciliant une bonne accessibilité et une maîtrise des effets négatifs des transports (bruit, pollution atmosphérique, etc.). Pour y parvenir, la Ville de Berne encourage les transports publics et le trafic lent et souhaite limiter (faire plafonner voire réduire) le trafic individuel motorisé. La politique du stationnement sert ainsi à réaliser ces objectifs.

La Ville de Berne a élaboré un Concept global « Cité, transports et environnement » (Siedlung, Verkehr und Umwelt) dans le cadre duquel un Concept en matière de transports a été établi. Celui-ci se subdivise en différents plans directeurs. Un plan directeur du stationnement est en cours d'élaboration. Le concept « Cité, transports et environnement » fixe les grandes lignes de la politique de stationnement. Des modalités plus précises doivent ensuite être fixées dans le futur plan directeur du stationnement, qui sera vraisemblablement finalisé dans le courant de l'année prochaine (2008).

Périmètres de gestion du stationnement

Le centre-ville de Berne et le compromis de circulation

Par suite d'une votation populaire en novembre 1997, l'offre de stationnement dans le centre-ville de Berne (Innenstadt), périmètre qui correspond à la Vieille-Ville de Berne, est soumise à un régime spécial dit du « compromis de circulation ».

Le compromis implique une suppression de l'offre de stationnement public sur voirie à l'intérieur du périmètre du centre historique et son remplacement par un nombre équivalent de places en ouvrage dans des parkings situés sur son pourtour. Cette obligation de compenser les places supprimées et de libérer le domaine public des automobiles suit la même logique que le compromis historique sur les places de stationnement appliqué dans le centre-ville de Zurich.

Le compromis a permis une revalorisation progressive du centre historique et a servi à libérer plusieurs places et rues et à les réaménager. L'élargissement de certains parkings en remplacement de places sur voirie a aussi permis de décharger certaines rues d'un trafic de recherche de places.

Le stationnement dans les quartiers extérieurs au centre historique (Aussenquartiere)

A l'extérieur du centre historique, la Ville de Berne cherche à favoriser le stationnement des habitants, des entreprises et des visiteurs, ainsi qu'à empêcher l'occupation des places de stationnement par les pendulaires.

La Ville délivre des autorisations de stationnement qui permettent un stationnement à durée illimitée sur les places en zone bleue (système des macarons de stationnement). La ville est découpée en plusieurs zones et les autorisations ne sont valables que pour une seule zone.

Lorsque les autorités souhaitent réaménager l'espace public, certaines places peuvent être supprimées. Dans la mesure du possible, ces places sont remplacées à proximité. Néanmoins, la politique de redistribution de l'espace entraîne une diminution régulière du nombre de places de stationnement publiques sur voirie sur tout le territoire de la Ville.

L'offre de places de stationnement en Ville de Berne

L'offre de places de stationnement publiques sur voirie

La Ville de Berne compte environ 17'300 places publiques sur voirie, dont :

- environ 2'300 places payantes ;
- environ 13'100 places gratuites en zone bleue ;
- environ 1'200 places gratuites blanches à durée de stationnement illimitée ;
- environ 700 places gratuites pour un stationnement de courte durée.

Les places dans des parkings accessibles au public

La plupart des parkings publics en ouvrage de la Ville de Berne se situent à la ceinture du centre historique. Dans le cadre du compromis de circulation, ils jouent un rôle essentiel de desserte du centre-ville.

Le nombre total de places de stationnement accessibles au public situées dans des parkings en ouvrage sur le territoire de la Ville est d'environ 2'830 places.

L'offre de places P+R

Dans la grande agglomération bernoise, les P+R situés sur le territoire de la Ville de Berne constituent des exceptions. Ainsi, seuls trois P+R sont situés dans la commune-centre.

Afin d'inciter les automobilistes à rejoindre les transports publics le plus tôt possible dans le cadre de leurs déplacements domicile-travail, les autorités et les prestataires de transport s'appuient sur le

réseau en étoile du S-Bahn bernois pour offrir une multitude de petits P+R dans les gares, à l'extérieur de la Ville.

En 2004, on comptait dans le périmètre du S-Bahn 3'400 places P+R pour voitures aux abords des gares, et une offre supplémentaire de 400 places voitures devrait être créée d'ici à fin 2007.

Les autorisations de stationnement

Autorisations de stationnement pour habitants et commerces (Parkierungsbewilligungen)

La Ville de Berne délivre des autorisations pour un stationnement à durée illimitée en zone bleue dans certaines zones de la Ville.

L'Ordonnance municipale sur les autorisations de stationnement précise que le nombre d'autorisations de stationnement peut être limité dans certains cas. C'est notamment le cas si la somme des places de stationnement privées disponibles et des autorisations attribuées dépasse le nombre de places de stationnement autorisé selon les règlements cantonaux et communaux en matière de normes de construction de places privées. Un lien est donc établi entre l'offre de stationnement privée et l'offre de stationnement publique.

Selon le collaborateur du Service de la planification de la circulation interrogé dans le cadre de ce travail, les autorisations de stationnement ne sont octroyées aux habitants et commerces que lorsqu'aucune place de stationnement privée n'est à disposition dans leur immeuble. Cette règle est similaire à la pratique de la Ville de Fribourg. Selon la Police municipale bernoise, cette règle s'avère toutefois très difficile à appliquer. Par conséquent, faute d'un contrôle satisfaisant, les habitants obtiennent généralement toujours une autorisation, qu'une place soit disponible ou non dans leur immeuble. Le contrôle est plus facile lorsqu'il s'agit de commerces.

Le coût annuel de l'autorisation de stationnement varie selon les ayants droit. Pour les personnes domiciliées en Ville de Berne et pour les entreprises, le coût annuel de l'autorisation est de CHF 240.-. Pour les autres catégories d'usagers, le coût annuel de l'autorisation est de CHF 600.-.

Autorisations de stationnement pour 4 et 24 heures (Tagesbewilligungen)

Pour répondre aux besoins des visiteurs, la Ville de Berne propose également des autorisations de stationnement pour 4 et 24 heures, vendues respectivement CHF 8.00.- et 15.00.-. Elles sont valables dans toutes les zones à autorisations de stationnement de la Ville de Berne.

Le dispositif de contrôle du stationnement

En Ville de Berne, le contrôle du stationnement public est confié à deux organismes distincts. Le contrôle du stationnement en zone bleue est effectué par la Police municipale et par une entreprise privée de sécurité mandatée pour cette tâche. Le contrôle du stationnement sur les places blanches payantes est effectué uniquement par la Police municipale.

Comment les recettes financières du stationnement sont-elles utilisées ?

En Ville de Berne, les recettes financières générées par le stationnement public (places à horodateurs, vente des autorisations de stationnement, amendes d'ordre, etc.) sont dirigées dans les comptes généraux de la Ville. Elles ne sont pas spécifiquement destinées à la politique du stationnement.

La politique du stationnement à Zurich

La politique de stationnement de la Ville de Zurich s'inscrit dans une stratégie globale de mobilité aux objectifs clairement identifiés, et conjuguant des domaines d'action et des mesures complémentaires. Elle est conçue comme un instrument au service du développement durable de la Ville, selon une logique pragmatique et innovante. Elle est également réévaluée de manière régulière.

Qui détermine la politique du stationnement et qui gère le stationnement en Ville de Zurich ?

En Ville de Zurich, la **détermination de la politique du stationnement** est sous la responsabilité du **Tiefbauamt** (Service des travaux publics), rattaché au Département des Travaux publics et de l'Assainissement (Tiefbau- und Entsorgungsdepartement), et plus précisément de son unité de planification des transports (**Verkehrsplanung**).

Dans le canton de Zurich, les compétences pour déterminer les normes de construction de **places de stationnement privées** dans le cadre d'autorisations de construire sont déléguées aux communes. La Ville de Zurich fixe donc ses propres règles en la matière.

Les objectifs de la politique du stationnement à Zurich

En Ville de Zurich, la politique du stationnement constitue un pilier essentiel de la politique de transport, dont elle contribue à réaliser les objectifs. La Ville de Zurich a en effet élaboré une stratégie globale de mobilité, subdivisée en stratégies partielles, dont une stratégie pour le stationnement.

La Stratégie de mobilité vise à créer les conditions pour une mobilité permettant le développement harmonieux de la Ville de Zurich, au niveau économique, social et environnemental.

Périmètres de gestion du stationnement

A Zurich, la politique du stationnement distingue deux grands périmètres en ce qui concerne l'offre publique.

Le **centre-ville**, correspondant aux zones City (Stadtkreis 1) et Citynahe Gebieten, est soumis au régime dit du « Compromis historique » sur le stationnement.

Ce compromis, datant de 1996, impose que l'offre totale de places pour les visiteurs et les clients soit maintenue à son niveau de 1990 dans le centre-ville. Par « places de stationnement pour les visiteurs et les clients », on entend les places sur voirie autorisant un stationnement jusqu'à 3 heures au maximum, ainsi que les places situées dans des parkings en ouvrage accessibles au public. Les places bleues ne sont donc pas concernées par le compromis.

Plus largement, le « Compromis historique » doit permettre de remplacer les places de stationnement publiques en surface par des places situées dans des parkings en ouvrage. L'espace public libéré peut ainsi être converti en zones piétonnes ou en zones de rencontre, redistribué en faveur des vélos ou d'espaces de livraison, et transformé en espaces verts.

Sur la base du « Compromis historique », la Ville de Zurich a élaboré un **Concept pour le stationnement au centre-ville**. Celui-ci s'inscrit dans le cadre de la Stratégie partielle de stationnement de la Ville de Zurich, dont il constitue l'une des mesures clés.

La Ville de Zurich souhaite étendre la logique du « Compromis historique » sur le stationnement aux **quartiers extérieurs au centre-ville** (centres de quartier et centres de proximité), mais sans toutefois aller jusqu'à veiller au maintien d'un nombre de places de stationnement défini. Elle souhaite protéger la compétitivité des centres de quartiers à l'aide d'une offre de stationnement suffisante pour les clients des commerces. Elle désire également remplacer des places sur voirie par une offre de stationnement dans des parkings en ouvrage, afin de revaloriser les centres de quartier, sur la base de concepts de stationnement élaborés à l'aide d'une procédure participative.

L'offre de stationnement en Ville de Zurich

En 2005, on trouvait en Ville de Zurich 267'732 places de stationnement, tous types de places confondus, parmi lesquelles 49'697 places sur domaine public et 218'035 places sur domaine privé (dont environ 15'000 places accessibles au public dans des parkings en ouvrage).

L'offre de places publiques sur voirie

A la fin de l'année 2002, les places de stationnement publiques de surface en Ville de Zurich comprennent plus de deux tiers de places bleues (34'589 places) et un quart de places payantes (12'485 places). Plus de 80% des places payantes permettent un stationnement jusqu'à 120 minutes (5'575 places) voire même 180 minutes et plus (4'901 places). Cela s'explique par la décision prise en 2001 de prolonger de 60 à 120 minutes la durée maximale de stationnement de la plupart des places payantes du centre-ville et du centre d'Oerlikon, afin d'offrir aux clients davantage de temps pour visiter les quartiers de centre-ville.

L'offre de places P+R

Le système des P+R de l'agglomération zurichoise est principalement organisé autour du réseau du S-Bahn et l'on ne trouve que peu de P+R sur le territoire de la ville en-dehors de ceux qui sont proposés aux arrêts RER. Ainsi, 70% des installations P+R du canton, et 60% des places de stationnement P+R, sont offertes par les CFF.

Au total, l'offre P+R se monte à 6'900 places (non compris les parkings de la Ville de Zurich situés aux environs d'arrêts des transports publics urbains), réparties en installations de tailles variables, avec une taille moyenne des parkings équivalent à 60 places. L'offre est répartie de manière décentralisée sur le territoire cantonal, avec un nombre réduit de P+R, mais de plus grande taille, aux abords de la ville de Zurich, et à l'opposé beaucoup de P+R de plus petite taille répartis sur tout le réseau S-Bahn.

Les P+R zurichois sont en règle générale très utilisés. Les jours ouvrables, deux tiers des installations sont occupées à 80% au moins. Les installations éloignées de la ville-centre sont aussi utilisées que celles qui sont les plus proches de la ville de Zurich.

Les autorisations de stationnement

La Ville de Zurich propose une grande variété d'autorisations de stationnement sur voirie, adaptées aux besoins de diverses catégories d'usagers.

Autorisations de stationnement pour habitants

Les habitants de la Ville peuvent obtenir un permis de stationnement pour riverains (Anwohnerparkkarte) pour chaque véhicule immatriculé à leur nom et adresse permettant un stationnement illimité sur les places bleues de leur arrondissement postal de domicile. Les autorisations sont vendues au prix de CHF 240.00.- par année.

Autorisations de stationnement pour les professionnels

La Ville de Zurich propose plusieurs types d'autorisations de stationnement pour les entreprises et les besoins liés à l'exercice d'une activité professionnelle. On trouve ainsi principalement :

- des permis de stationnement pour l'activité professionnelle (Gewerbeparkkarte) : les entreprises peuvent obtenir un permis de stationnement pour leurs voitures utilisées dans un but professionnel (livraisons, voitures de service, etc.). Ce permis, valable dans toutes les zones bleues de la Ville, est vendu au tarif de CHF 600.00.- par année ;
- des permis de stationnement pour entreprises riveraines (Anwohnerparkkarte für Firmen) : les entreprises domiciliées en Ville de Zurich peuvent obtenir une autorisation de stationnement pour chaque voiture immatriculée à leur nom et adresse, et permettant un stationnement pour une durée

illimitée sur les places bleues de leur arrondissement postal. Ces permis sont vendus au même tarif que les autorisations pour habitants, soit au prix de CHF 240.00.- par année.

Autorisations de stationnement journalières (Tagesbewilligung)

La Ville de Zurich propose également deux types d'autorisations journalières de stationnement :

- des autorisations de stationnement journalières pour les zones bleues, qui permettent un stationnement illimité durant une journée, sur toutes les places bleues de la Ville. Ces autorisations sont vendues au prix de CHF 15.- par autorisation ;
- des autorisations journalières pour les professionnels : les entreprises peuvent obtenir une autorisation de stationnement journalière pour le stationnement en zone bleue et sur les places payantes de leurs voitures utilisées dans un but professionnel (livraisons, voitures de service, etc.). Elles sont vendues au prix de CHF 30.- par autorisation.

Autorisations pour activités de santé publique ou raison de santé (Gesundheitswesen)

La Ville de Zurich propose plusieurs types d'autorisations de stationnement liées à l'exercice d'activités de santé publique. Elle délivre également des autorisations de stationnement pour personnes handicapées et pour le transport de personnes handicapées. Les différents types d'autorisations sont ainsi :

- des autorisations spéciales pour médecins en service ;
- des autorisations spéciales pour médecins en visite ;
- des autorisations spéciales pour médecins d'urgence ;
- des autorisations spéciales pour prestataires de soins médicaux à domicile ;
- des permis de stationnement pour personnes handicapées et pour le transport des personnes handicapées.

Le modèle zurichois de pondération des trajets

En Ville de Zurich, les normes en matière de construction de places de stationnement privées sont fixées dans une Ordonnance municipale sur le stationnement (Parkplatzverordnung). En complément à cette ordonnance, les autorités ont développé un instrument original de planification du stationnement et d'exécution : les modèles de pondération des trajets (Fahrtenmodell). Leur but est de permettre une exploitation optimale des places du point de vue de l'économie, de l'environnement et de la planification des transports.

Les modèles de pondération des trajets assignent des contingents de trajets (nombre maximal de trajets en voiture) à des périmètres déterminés. L'élément clé de régulation du trafic, pour les questions de capacités du réseau ou pour les questions de charges environnementales, n'est donc pas le nombre de places de stationnement, mais le nombre de trajets générés par les activités.

Le grand avantage du modèle de pondération des trajets repose sur l'exploitation flexible des places de stationnement qu'ils permettent. En effet, les places ne sont plus attribuées à un type d'usage spécifique, et une exploitation multiple est donc autorisée, dans les limites du nombre de trajets plafond. L'exploitation multiple augmente l'accessibilité et la disponibilité de places en minimisant les coûts de construction. Ainsi, les parkings sont mieux utilisés et présentent un rapport optimal coûts-utilisation.

Le modèle de pondération des trajets a déjà été appliqué à plusieurs reprises à Zurich. On peut notamment citer l'exemple du centre de loisirs et d'achats multifonctionnel de Sihl-City, ouvert au printemps 2007 et auquel ont été accordés 8'800 trajets par jour en voiture.

La stratégie partielle de stationnement de la Ville de Zurich (Teilstrategie Parkierung)

La Ville de Zurich s'est dotée d'une **Stratégie de mobilité** (Mobilitätsstrategie) qui définit les objectifs de sa politique de circulation. Elle se décline en 18 stratégies partielles, dont une **Stratégie partielle de stationnement** (Teilstrategie Parkierung), agréée en septembre 2002.

La stratégie de stationnement n'a pas le caractère obligatoire d'une loi ou d'un Plan directeur. Il s'agit d'un instrument de guidage et d'action évolutif au service de l'administration. Chaque année, l'administration tire un bilan des mesures mises en œuvre et certaines mesures sont parfois abandonnées par manque de pertinence ou en raison d'objectifs non réalisables.

La stratégie de stationnement s'adresse aussi bien à l'offre de stationnement publique que privée.

Les objectifs décrits dans la stratégie de stationnement sont les suivants :

- supprimer ou assouplir l'obligation de construction de places de stationnement et l'obligation de payer des taxes de dédommagement en cas de non-construction de places ;
- assouplir les instruments de calcul du nombre de places dans le cadre de projets de construction (modèle de pondération des trajets – Fahrtenmodell) ;
- harmoniser le calcul du nombre de places dans le cadre de projets de construction avec les communes environnantes ;
- garantir des bases légales pour l'exploitation de places de stationnement ;
- réduire les installations de stationnement existantes surdimensionnées ;
- assouplir l'exploitation des places de stationnement ;
- développer le management des places de stationnement privées ;
- encourager la construction d'installations de stationnement communautaires ;
- mettre en œuvre le « Compromis historique » dans le centre-ville ;
- élaborer un concept global pour le stationnement dans les centres de quartier et de proximité ;
- soutenir les mesures permettant de réaliser le potentiel de ménages qui pourraient renoncer à la possession de leur propre voiture ;
- optimiser l'exploitation des places de stationnement publiques (tarifs) ;
- encourager l'existence d'emplacements pour les autocars ;
- développer et soutenir des mesures d'information et de conseil pour limiter le trafic généré par les installations de stationnement (conseil aux entreprises, actions de promotion des transports publics).

Comment les recettes financières du stationnement sont-elles utilisées ?

En Ville de Zurich, les recettes financières générées par le stationnement public sont dirigées dans les comptes généraux de la Ville et ne sont pas spécifiquement destinées à la politique du stationnement.

Introduction : objectifs du mandat et contenu du rapport

L'Office cantonal de la mobilité du canton de Genève s'est engagé dans une démarche d'établissement d'un Plan directeur pour le stationnement dans le canton de Genève. Afin de nourrir cette démarche, il a mandaté l'Observatoire universitaire de la mobilité (OUM) de l'Université de Genève afin d'identifier de bonnes pratiques en matière de politiques de stationnement et afin d'analyser plus finement les politiques de stationnement de villes témoins.

A la suite d'une séance de travail en date du 5 avril 2007, il a été décidé de focaliser la recherche sur les politiques de stationnement des villes de Bâle, Berne et Zurich.

Ce rapport présente les résultats de ces trois études de cas, en traitant tour à tour les cas bâlois, bernois, et enfin zurichois. Il présente également deux analyses complémentaires sur les villes de Fribourg et Lausanne.

1. Ville et agglomération de Bâle

Les informations présentées ici sur la politique du stationnement de la Ville et de l'agglomération de Bâle ont été recueillies à partir de différentes sources internet ou bibliographiques précisées à la fin de ce chapitre. Elles se basent également sur un entretien réalisé le mardi 15 mai 2007 à Berne avec M. Dominik Egli, secrétaire du Baudepartement de la Ville de Bâle et Dr. en économie politique.

1.1. Périmètres administratifs, géographiques et de planification

1.1.1. Canton de Bâle-Ville

Le canton de Bâle-Ville comprend trois collectivités territoriales : la Communauté des habitants de la capitale, ainsi que les communes rurales de Riehen et Bettingen.

Les autorités législatives et exécutives sont les mêmes pour le canton et la Communauté des habitants de la capitale. En revanche, les deux communes rurales de Riehen et de Bettingen disposent de leurs propres autorités municipales.

1.1.2. Agglomération de Bâle

Selon la définition de l'Office fédéral de la statistique, basée sur le Recensement fédéral de la population 2000, l'agglomération de Bâle comprend 74 communes réparties entre les cantons de Bâle-Ville (3 communes), Bâle-Campagne (52 communes), Soleure (11 communes) et Argovie (8 communes).

Ces quatre cantons ont élaboré, en collaboration avec leurs voisins allemands et français, un projet d'agglomération pour la région bâloise. La procédure de consultation de ce projet a d'ores et déjà eu lieu et a débouché sur la publication d'un rapport à la fin du mois de septembre 2006¹. Sur cette base, le projet doit être retravaillé avant d'être adopté par les quatre exécutifs cantonaux, puis soumis pour examen aux autorités fédérales.

1.1.3. L'Eurodistrict Trinational de Bâle²

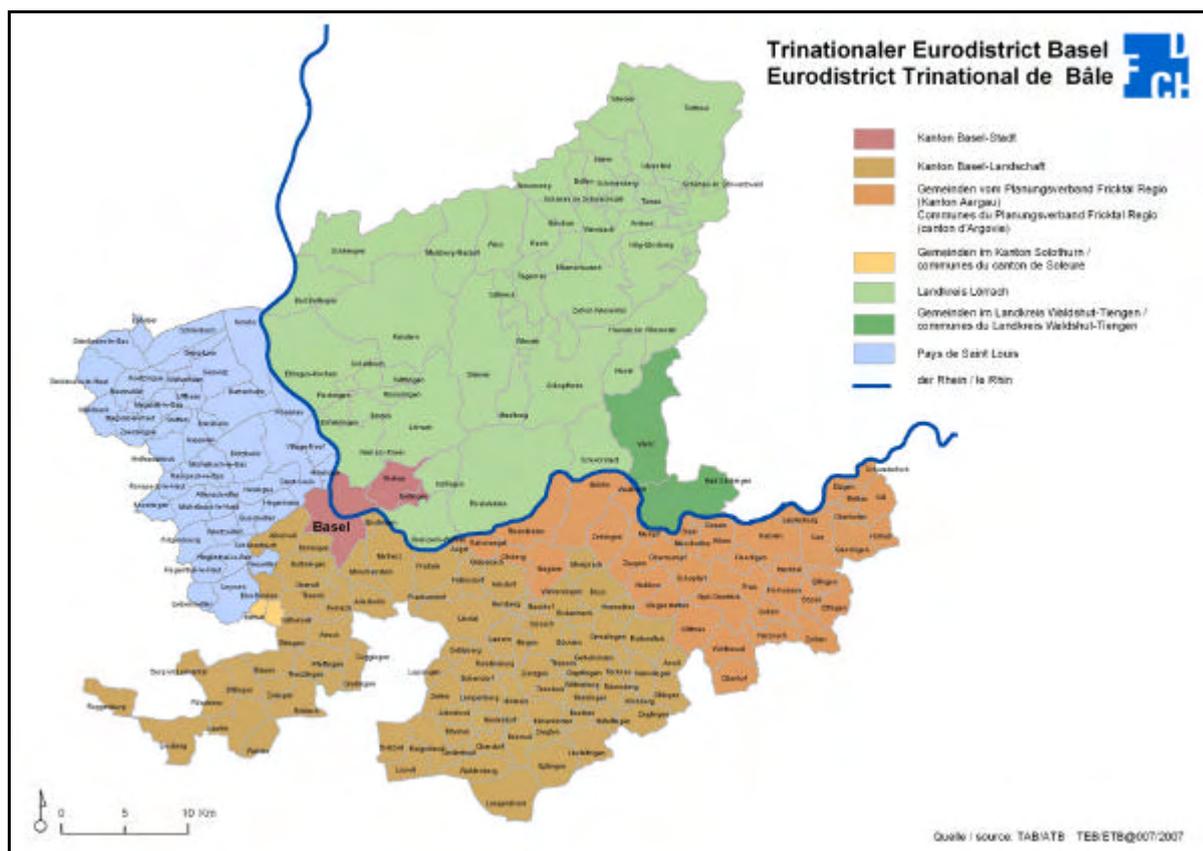
L'agglomération de Bâle se déploie sur les territoires suisse, français et allemand et se distingue par une longue tradition de collaboration transfrontalière. Celle-ci se concrétise à travers l'Eurodistrict Trinational de Bâle.

Cette structure représente plus de 829'000 habitants et regroupe :

- les communes des cantons de Bâle-Ville et de Bâle-Campagne, le Planungsverband Fricktal Regio du canton d'Argovie, les communes de Bättwil et Witterswil du canton de Soleure ;
- les communes du Landkreis Lörrach ainsi que les villes de Wehr et Bad Säckingen en Allemagne ;
- les trois Communautés de communes du Pays de Saint-Louis sur le territoire français.

¹ Agglomerationsprogramm Basel, septembre 2006, *Agglomerationsprogramm Basel, Modul Verkehr und Siedlung: Bericht zur Vernehmlassung*, http://www.bd.bs.ch/vernehmlassungsbericht_250906.pdf

² Site internet de l'Eurodistrict Trinational de Bâle, <http://www.eurodistrictbasel.eu/index.php>

Figure 1 Périmètre de l'Eurodistrict Trinational de Bâle³

L'Eurodistrict Trinational de Bâle poursuit les objectifs suivants :

- poursuivre le renforcement du bassin de vie, ainsi que de l'espace économique commun et européen de l'Agglomération Trinationale de Bâle ;
- promouvoir l'identification des personnes à ce territoire commun ;
- favoriser la coopération démocratique des citoyens aux affaires transfrontalières ;
- dans l'intérêt des citoyens, améliorer et gérer plus efficacement la coopération transfrontalière.

Plus concrètement, l'Eurodistrict trinational de Bâle s'est doté d'une stratégie commune pour le développement à long terme de l'agglomération transfrontalière. Celle-ci sert de base à la réalisation de projets bi- ou trinationaux, notamment dans les domaines de l'aménagement du territoire et du développement durable, du développement urbain, des transports et de la mobilité.

Au niveau de sa forme juridique, l'Eurodistrict Trinational de Bâle est une association de droit français à but non lucratif, disposant de son propre budget et de son personnel.

³ Source: site internet de l'Eurodistrict Trinational de Bâle, http://www.eurodistrictbasel.eu/images_messages/image5/495.jpg

1.1.4. Données-clefs sur la ville et l'agglomération de Bâle

	Ville de Bâle	Canton de Bâle-Ville	Agglomération de Bâle (uniquement communes suisses)	Eurodistrict trinational de Bâle
Communes	1	3	74	-
Surface (km2)	23.95	37.06	481.14	-
Population	165'529*	187'332*	479'308**	829'000****
Emplois	150'043***	-	287'560***	-

* population à la fin de l'année 2006 - source: Basel-Stadt, Statistik

**population en 2000 - source: OFS, Recensement fédéral de la population

***total des emplois en 2001 - source: OFS, Recensement fédéral des entreprises

****site de l'Eurodistrict trinational de Bâle

1.2. Qui détermine la politique du stationnement et qui gère le stationnement en Ville de Bâle ?

Le **département des constructions (Baudepartement)** du canton de Bâle-Ville est chargé du développement urbain, de la planification, des constructions, de l'entretien des infrastructures, des réseaux d'approvisionnement, de l'assainissement et des questions énergétiques. Ses objectifs principaux sont le maintien et l'amélioration de la qualité de vie et de l'habitat, ainsi que la meilleure intégration de Bâle dans la région trinationale.

En matière de stationnement, le Baudepartement a la responsabilité de :

- définir la politique de stationnement, en partenariat avec le département de l'économie et des affaires sociales (Wirtschafts- und Sozialdepartement) et le département de la sécurité (Sicherheitsdepartements), qui comprend notamment la police ;
- décider des mesures d'application de la politique du stationnement ;
- mettre à disposition les infrastructures nécessaires au stationnement.

En revanche, la mise en œuvre de la politique du stationnement (exemple : vente des autorisations de stationnement) et son contrôle sont du ressort du Département de la sécurité.

Le Baudepartement vient d'ailleurs d'élaborer un projet d'exploitation du stationnement. Celui-ci a donné lieu à une large consultation publique, et le projet définitif est sur le point d'être mis en application (voir plus loin).

Le Baudepartement est en charge de trois champs d'action prioritaires du plan politique 2007-2010 adopté par le Conseil d'Etat : le développement urbain de la zone Basel-Nord (Stadtentwicklung Basel-Nord) ; la valorisation du centre-ville (Innenstadt – Qualität im Zentrum) ; le développement du logement (Stadtwohen).

Au sein du Baudepartement, on trouve le **Service des bâtiments et de la planification** (Hochbau- und Planungsamt). Sa **Section de la planification** (Hauptabteilung Planung) regroupe les compétences en matière d'aménagement et de transport. Elle est responsable de l'aménagement du territoire cantonal et de la ville de Bâle, ainsi que de la planification des transports.

Enfin, la Section de la planification travaille étroitement avec les communes limitrophes suisses, allemandes et françaises dans le cadre de l'Eurodistrict Trinational de Bâle.

1.3. Les objectifs de la politique du stationnement à Bâle

Les objectifs de la politique du stationnement en Ville de Bâle découlent des objectifs identifiés par le Conseil d'Etat de Bâle-Ville pour la période 1997-2001 : « changer la façon de penser en limitant la circulation à l'aide d'une exploitation des places de stationnement et des parkings de quartier »⁴.

Dans le cadre de son programme d'action pour le développement de la ville de Bâle (« Aktionsprogramm Stadtentwicklung »), le Conseil d'Etat bâlois a considéré qu'il était très important de prendre des mesures permettant d'améliorer la situation en matière de stationnement. Ainsi, le programme d'action identifie un certain nombre d'objectifs à atteindre en matière de stationnement. Parmi ces objectifs, on trouve, entre autres :

- parvenir à une utilisation optimale de l'offre de stationnement existante ;
- minimiser le trafic lié à la recherche de places.

Le programme d'action considère que de nouvelles places de stationnement ne devraient être construites que dans les cas où l'optimisation de l'offre existante ne permet aucune amélioration satisfaisante de la situation⁵.

De ces objectifs découlent plusieurs mesures d'optimisation de l'utilisation de l'offre de places existante :

- mettre en place une exploitation des places de stationnement publiques suivant une logique de marché. A Bâle, l'administration en charge de la politique du stationnement croit beaucoup en l'efficacité de mesures appuyées sur les lois du marché pour modifier la demande de stationnement. M. Dominik Egli a d'ailleurs souligné, au cours de l'entretien qu'il nous a accordé, qu'il pensait que ces mesures étaient beaucoup plus efficaces et faciles à mettre en œuvre que des mesures de planification ou de réglementation ;
- parvenir à une utilisation publique de places de stationnement privées. Cette mesure a aujourd'hui été abandonnée, après avoir constaté que les grandes entreprises, et potentiels fournisseurs de places de stationnement accessibles au public, étaient très réticentes, pour des raisons de sécurité ;
- mise en place d'un Parkleitsystem, système d'information sur l'offre de stationnement disponible dans les parkings publics et de guidage des automobilistes.

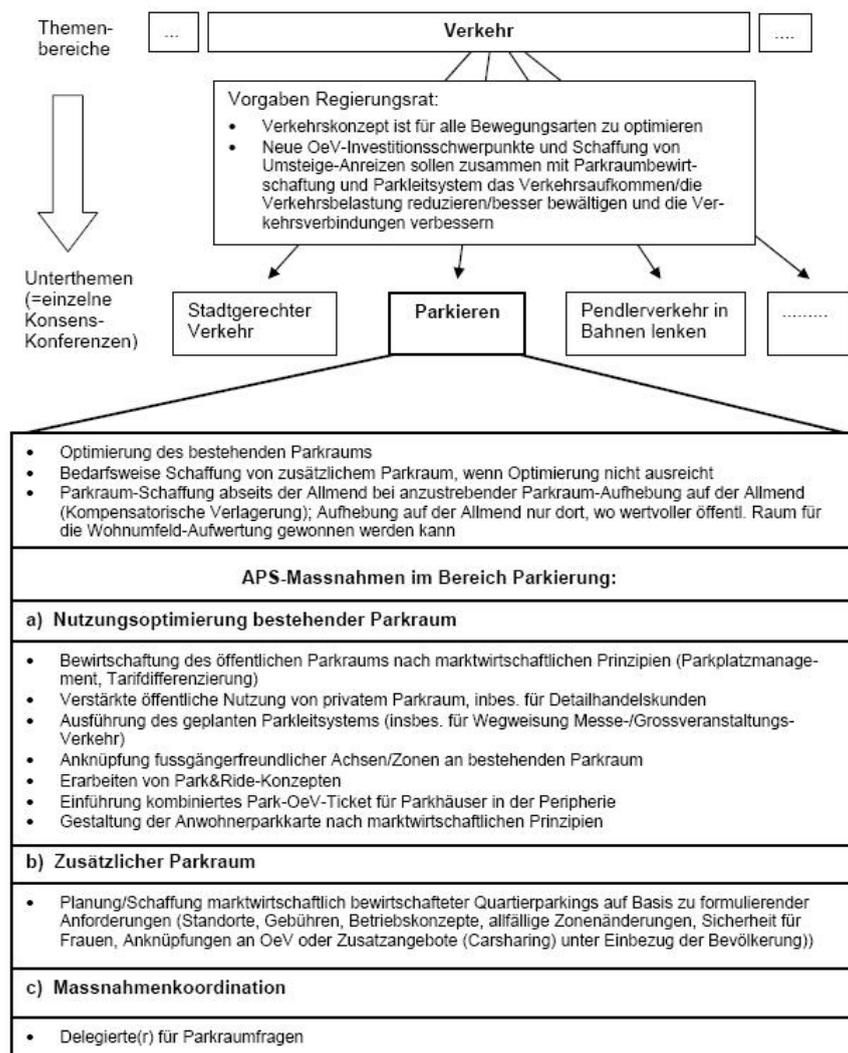
En matière d'offre de places de stationnement publiques, les mesures suivantes sont identifiées dans le programme d'action :

- en cas de besoin, des places de stationnement en surface et souterraines devraient être construites à l'écart de l'espace public, afin de pouvoir supprimer un nombre équivalent de places situées sur l'espace public dans un but d'amélioration du cadre urbain. On retrouve ici une logique semblable à celle qui est suivie dans les centres-villes de Berne et de Zurich. Toutefois, M. Egli nous a indiqué que dans le cas de Bâle, aucun compromis similaire au compromis historique zurichois ou au « compromis de circulation » bernois (Verkehrskompromiss) ne fixait ce principe dans la législation. Dans le cas de Bâle, le peuple a même voté contre un tel compromis ;
- afin de pouvoir gérer les parkings de quartier selon une logique économique, les autorisations de stationnement pour habitants doivent être mises en vente selon des critères conformes à la logique du marché.

⁴ Baudepartement Kanton Basel-Stadt, mars 2002, *Parkraumbewirtschaftungskonzept Stadt Basel : Schlussbericht*, p.3.

⁵ *ibid.*, p.1.

Figure 2 Buts et mesures en matière de stationnement du Programme d'action pour le développement de la ville de Bâle (Aktionsprogramm Stadtentwicklung)⁶



Les objectifs en matière de politique de stationnement en Ville de Bâle sont aussi identifiés dans le plan directeur de circulation bâlois «Verkehrsplan Basel 2000»⁷. Il y est précisé qu'un management de l'offre de places de stationnement privées et publiques à l'échelle de la ville doit permettre de favoriser de manière sélective le trafic motorisé considéré comme nécessaire sur le plan économique. Des possibilités de stationnement appropriées doivent être prévues pour renforcer l'activité économique à l'intérieur du centre-ville.

Le plan directeur de circulation prévoit également la mise en place d'une exploitation intégrale des places de stationnement dans tous les quartiers, afin d'ordonner les demandes diverses des habitants, des visiteurs, des clients, des fournisseurs et des pendulaires.

⁶ Source: Baudepartement Kanton Basel-Stadt, mars 2002, *Parkraumbewirtschaftungskonzept Stadt Basel : Schlussbericht*, p.4.

⁷ Baudepartement Kanton Basel-Stadt, juin 2000, *Verkehrsplan Basel 2000 : Entwurf Gesamtbericht*.

1.4. Lois et réglementations régissant le stationnement

1.4.1. Offre de stationnement privée

L'offre de stationnement privée est régie par l'**Ordonnance sur la construction de places de stationnement pour les voitures** ou **Ordonnance sur les places de stationnement** (Verordnung über die Erstellung von Parkplätzen für Personenwagen – Parkplatzverordnung, PPV)⁸ : cette ordonnance fixe le nombre de places de stationnement pouvant être construites à l'occasion de nouvelles constructions, de modifications architecturales ou d'usage des bâtiments, de même que lorsque de nouvelles places de stationnement sont aménagées. Elle ne s'applique que pour l'offre de stationnement privée et ne concerne donc pas les places de stationnement publiques. La base pour le calcul du nombre de places est la surface brute de plancher.

1.4.2. Offre de stationnement publique

L'**Ordonnance sur le stationnement à durée illimitée dans les zones bleues** ou **Ordonnance sur les autorisations de stationnement** (Verordnung über das unbeschränkte Parkieren in Blauen Zonen – Parkkartenverordnung)⁹, règle le fonctionnement du système des autorisations de stationnement pour les habitants et les entreprises.

L'**Ordonnance sur la circulation routière** (Verordnung über den Strassenverkehr) fixe les tarifs appliqués aux places payantes sur voirie¹⁰.

L'**Ordonnance sur la gestion des parkings Elisabethen, Steinen, City et St. Jakob ainsi que des places de stationnement de St. Jakob** ou **Ordonnance sur les parkings en ouvrage** (Verordnung über den Betrieb der Parkgaragen Elisabethen, Steinen, City und St. Jakob sowie des Parkplatzes St. Jakob – Parkgaragenverordnung)¹¹ règle la gestion des parkings publics possédés par le canton de Bâle-Ville.

1.5. Périmètres de gestion du stationnement

Les autorités bâloises distinguent deux grands périmètres de gestion du stationnement, nécessitant des mesures différentes en matière de politique du stationnement : le centre-ville (Innenstadt), et les quartiers d'habitation extérieurs au centre-ville (Aussenquartiere).

Le **centre-ville (Innenstadt)** correspond à la Vieille-Ville de Bâle (Altstadt Gross- und Kleinbasel) entourée d'une ceinture d'environ 300 mètres. Les objectifs en matière de stationnement dans cette zone consistent à favoriser ses activités économiques, et en particulier sa vitalité commerciale, à réduire le trafic de recherche de places et à valoriser la qualité de vie au centre-ville en améliorant les possibilités de stationnement pour les habitants du centre.

Dans les **quartiers d'habitation extérieurs au centre-ville (Aussenquartiere)**, la politique du stationnement a pour buts principaux d'améliorer les possibilités de stationnement pour les habitants et de dissuader le stationnement des pendulaires.

⁸ Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt, décembre 1992, *Verordnung über die Erstellung von Parkplätzen für Personenwagen (Parkplatzverordnung, PPV)*, http://www.gesetzsammlung.bs.ch/SG_pdf/730.310.pdf

⁹ Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt, avril 1986, *Verordnung über das unbeschränkte Parkieren in Blauen Zonen (Parkkartenverordnung)*, <http://www.mfk.bs.ch/fahrzeuge/fahrzeuge-parkkartenverordnung.pdf>

¹⁰ Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt, décembre 1964, *Verordnung über den Strassenverkehr*, <http://www.lexfind.ch/dtah/33846/2/952.200.pdf>

¹¹ Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt, octobre 1992, *Verordnung über den Betrieb der Parkgaragen Elisabethen, Steinen, City und St. Jakob sowie des Parkplatzes St. Jakob (Parkgaragenverordnung)*, <http://www.gesetzsammlung.bs.ch/erlasse/952.600.pdf>

Dans le rapport du bureau RAPP AG Ingenieure + Planer établissant un projet d'exploitation du stationnement en Ville de Bâle, des combinaisons et des accentuations de mesures variables sont préconisées pour différentes zones afin de tenir compte de leurs caractéristiques particulières en matière d'offre et de demande de stationnement. Ainsi, **5 types de zones** sont distingués¹².

On trouve tout d'abord les zones caractérisées par une demande plus élevée que l'offre de stationnement publique la nuit ou le jour, soit :

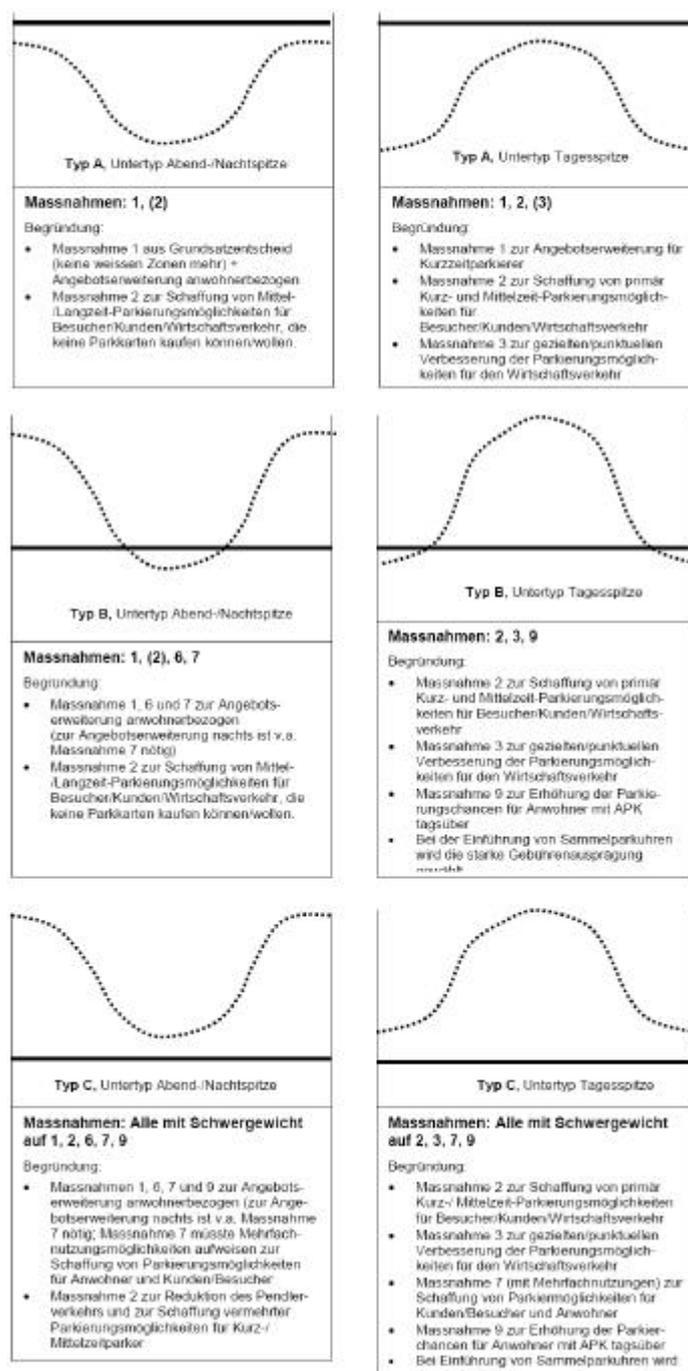
- I : le centre-ville (Altstadt) ;
- II : les quartiers caractérisés par un surplus de demande par rapport à l'offre durant la journée ;
- III : les quartiers caractérisés par un surplus de demande par rapport à l'offre durant la soirée/la nuit.

On trouve ensuite les zones sans surplus de demande par rapport à l'offre de stationnement publique, de nuit comme de jour, soit :

- IV : les faubourgs avec une pointe de demande durant la journée, mais sans que cette demande ne dépasse l'offre à disposition ;
- V : les faubourgs avec une pointe de demande durant la soirée/la nuit, mais sans que cette demande ne dépasse l'offre à disposition.

¹² Baudepartement Kanton Basel-Stadt, mars 2002, *Parkraumbewirtschaftungskonzept Stadt Basel : Schlussbericht*, p.55-56.

Figure 3 Types de zones selon le rapport entre l'offre de stationnement publique et la demande et mesures d'exploitation du stationnement préconisées¹³



Enfin, il est à relever que les autorités bâloises ont tenté, sur le modèle du compromis historique zurichois, de fixer dans la législation le nombre total de places de stationnement dans le centre-ville. Cette mesure aurait dû permettre, en cas de construction d'un nouveau parking en ouvrage, de supprimer un nombre de places de surface équivalent à la nouvelle offre. Durant l'entretien qu'il nous a accordé, M. Dominik Egli nous a toutefois signalé que le peuple bâlois avait refusé cette disposition.

¹³ Source: Baudepartement Kanton Basel-Stadt, mars 2002, *Parkraumbewirtschaftungskonzept Stadt Basel : Schlussbericht*, p.55-56.

1.6. L'offre de places de stationnement en Ville de Bâle

1.6.1. Types de places et offre totale de places

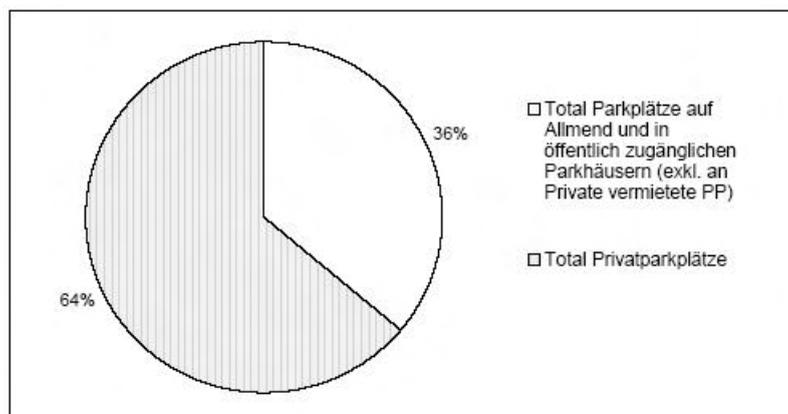
Les types de places de stationnement en Ville de Bâle sont les suivants :

- places de stationnement publiques et accessibles au public :
 - places situées sur l'espace public (en surface) : zone blanche, zone bleue, places payantes, places avec réglementation spéciale (en particulier places pour la nuit) ;
 - places situées dans des parkings accessibles au public (possédés par l'Etat ou par des propriétaires privés) soumises à des tarifs et des limitations de durée d'utilisation variables (dans ce dernier cas uniquement dans des parkings privés).
- places en mains publiques d'accès limité : places pour livraisons, places handicapés (en surface et dans des parkings en ouvrage), places pour les taxis, les cars et les véhicules de police ;
- places privées d'accès limité, en surface ou souterraines : places accessibles aux propriétaires respectifs et aux personnes habilitées, ou dans le cas de places d'entreprises, places accessibles au personnel et à la clientèle.

Au total, en 2000, l'offre de stationnement en Ville de Bâle comprenait environ 100'000 places pour les voitures privées, les livraisons, les poids lourds et les cars¹⁴, dont 99'000 pour les seules voitures privées (places livraisons incluses).

Cette offre comprenait 36% de places publiques en surface ou de places accessibles au public dans des parkings en ouvrage, contre 64% de places privées¹⁵.

Figure 4 Offre de places de stationnement en Ville de Bâle, répartition entre places publiques et privées (base : 100'172 places de stationnement, situation en 2000)¹⁶



1.6.2. L'offre de places de stationnement publiques et accessibles au public

En Ville de Bâle, on trouve 36'000 places publiques, parmi lesquelles 15% de places situées dans des parkings accessibles au public et 85% de places en surface.

¹⁴ Baudepartement Kanton Basel-Stadt, mars 2002, *Parkraumbewirtschaftungskonzept Stadt Basel : Schlussbericht*, p.6.

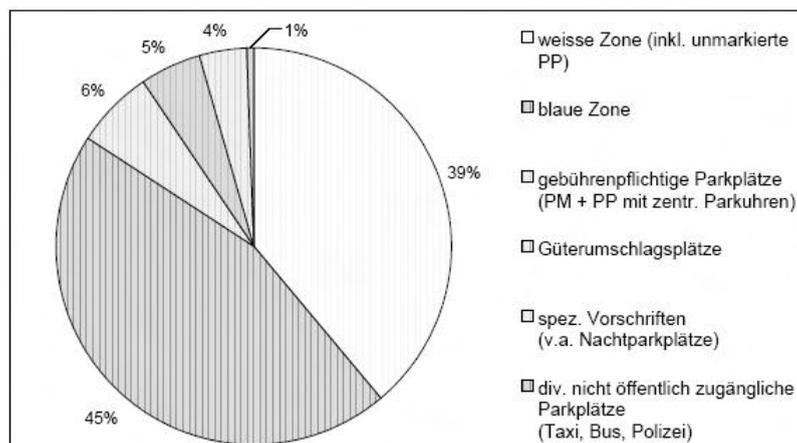
¹⁵ *ibid.*, p.7.

¹⁶ Source: Baudepartement Kanton Basel-Stadt, mars 2002, *Parkraumbewirtschaftungskonzept Stadt Basel : Schlussbericht*, p.8.

Les près de 31'000 places publiques en surface comprennent notamment 39% de places en zone blanche (12'033 places), 45% de places en zone bleue (13'900 places) et 6% de places payantes (1'998 places).

Aujourd'hui, la Ville de Bâle compte toujours 12'000 places en zone blanche et souhaite les convertir en places bleues et payantes dans les prochaines années.

Figure 5 Places de stationnement publiques sur voirie en Ville de Bâle, répartition selon les régimes d'exploitation (base : 30'847 places de stationnement, situation en 2000)¹⁷



1.6.2.1. Les places blanches

Les 12'000 places de stationnement en zone blanche que compte encore aujourd'hui la Ville de Bâle autorisent un stationnement à durée illimitée et gratuit, sans restrictions d'accès¹⁸.

1.6.2.2. Les places bleues

Les 13'900 places bleues que compte la Ville de Bâle permettent un stationnement limité à une durée de 90 minutes entre 8h00 et 19h00, et un stationnement pour une durée illimitée entre 19h00 et 8h00. Les détenteurs d'autorisations de stationnement pour habitants et entreprises ne sont toutefois soumis à aucune limitation de durée de stationnement¹⁹.

¹⁷ Baudepartement Kanton Basel-Stadt, mars 2002, *Parkraumbewirtschaftungskonzept Stadt Basel : Schlussbericht*, p.6.

¹⁸ *ibid.*, p.9.

¹⁹ *ibid.*, p.9.

1.6.2.3. Les places payantes

En Ville de Bâle, la grande majorité des places payantes sur voirie sont des places avec parcmètres, et les places reliées à un horodateur centralisé constituent encore l'exception.

Les près de 2'000 places payantes actuelles se répartissent en huit combinaisons de durées de stationnement et de prix. Ces combinaisons sont les suivantes²⁰ :

Tableau 1 Types de places de stationnement payantes existant en Ville de Bâle (combinaisons selon les tarifs horaires et les limitations temporelles d'utilisation)

Heutige Parkingmeter-Typen (Stand 2000)		
Gebühr pro Std.	Zeitbeschränkung in Std.	gebührenpflichtige Zeit
1.-	0.5	grossmehrheitlich 08.00-19.00 h
2.-	0.5	
1.-	1.5	
2.-	1.5	
1.-	2	
0.5	3	
1.-	3	
0.5	18	

L'offre de places payantes peut être répartie de la manière suivante selon la durée de stationnement autorisée :

- places de courte durée (jusqu'à 90 minutes) : 1'716 places ;
- places de moyenne durée (91 à 240 minutes) : 239 places ;
- places de longue durée (plus de 240 minutes) : 43 places.

1.6.2.4. Emplacements pour les livraisons sur les trottoirs

Dans certains quartiers caractérisés par une offre de stationnement de surface rare et par un important trafic de nature professionnelle, des emplacements pour livraisons ont été créés sur des trottoirs et sont dûment signalés.

1.6.2.5. Les places pour la nuit (Nachtparkplätze auf Allmend)

En Ville de Bâle, on trouve des places de stationnement non marquées et situées sur la chaussée, interdites d'utilisation entre 7h00 et 19h00.

1.6.2.6. Les places dans des parkings accessibles au public

En Ville de Bâle, on trouve une quinzaine de parkings en ouvrage accessibles au public²¹.

Parmi ces parkings, 6 appartiennent à l'Etat²², et sont exploités par un service du Département des finances, le Zentralstelle für Staatlichen Liegenschaftsverkehr (ZLV), chargé notamment de la gérance des biens immobiliers appartenant à l'Etat²³. Selon M. Egli, cette spécificité implique que les parkings

²⁰ ibid., p.9-10.

²¹ Baudepartement Kanton Basel-Stadt, mars 2002, *Parkraumbewirtschaftungskonzept Stadt Basel : Schlussbericht*, annexe 2, p.1.

²² Il s'agit des parkings Elisabethen, Steinen, City et Storchen au centre-ville, et des parkings St. Jakob et St. Jakob Aussenparkplatz dans le quartier de Saint-Jacques. Ces deux derniers parkings appartiennent au canton de Bâle-Ville, mais se situent sur le territoire du canton de Bâle-Campagne.

²³ Canton de Bâle-Ville, Département des finances, Zentralstelle für Staatlichen Liegenschaftsverkehr, <http://www.zlv.bs.ch>

en ouvrage publics sont avant tout gérés selon des objectifs de rentabilité financière, plus que selon des objectifs de politique des transports, et échappent au contrôle du Baudepartement.

Les tarifs en vigueur dans les parkings appartenant à l'Etat sont fixés dans le document « Tarifordnung betreffend die Parkhäuser Basel-Stadt »²⁴. Outre le paiement selon un tarif horaire, des billets journaliers peuvent également être acquis pour un prix forfaitaire, et des places peuvent être louées à la journée ou au mois.

Ainsi, les parkings Elisabethen, Steinen, City-Kantonspital, situés au centre-ville, proposent des cartes valables durant 30 ou 60 jours à partir de la première utilisation (Monatskarten) pour le prix de CHF 195.-.

D'autres parkings offrent également des places à la location, sous des formes variables. Le parking Aeschen propose par exemple des places en location pour CHF 220.- par mois.

Des parkings proposent également des cartes pour le stationnement nocturne. C'est le cas du parking Storchen, au centre-ville, qui propose des « Teilzeitkarten » au prix de CHF 150.- par mois pour un stationnement entre 19h00 et 09h00.

Le parking Claramatte propose différents types d'abonnements :

- des abonnements pour stationner durant la journée, du lundi au vendredi, entre 06h45 et 19h00, au prix de CHF 120.- par mois ;
- des abonnements pour stationner durant la nuit, du lundi au vendredi entre 17h00 et 08h30 et du samedi à 17h00 au lundi à 8h30, au prix de CHF 80.- par mois ;
- des abonnements pour stationner du lundi au dimanche, nuit et jour, au prix de CHF 160.- par mois.

Le parking de la gare de Basel-Bad constitue un cas original. Situé en bordure de la ville, à 200 mètres de la gare, à proximité de l'échangeur autoroutier du même nom et à 500 mètres du site de la Foire de Bâle, ce parking propose 960 places pour différents types d'usages. Le site internet du parking²⁵ mentionne ainsi qu'il peut être utilisé :

- pour du stationnement de courte durée par les visiteurs de la ville de Bâle, atteignable aisément en tram ou en bus ;
- pour du stationnement P+R par les usagers du train ;
- pour le stationnement des visiteurs du site de la Foire de Bâle, du musée Tinguely, ou lors d'événements sportifs dans le quartier de St-Jacques ;
- pour le stationnement de longue durée des habitants ou travailleurs des zones voisines.

Pour le stationnement de courte durée, deux tarifs sont pratiqués : un tarif normal, et un tarif pour la Foire de Bâle, plus cher.

Pour le stationnement P+R, les tarifs varient entre les usagers des chemins de fer allemands (DB) et les usagers des transports publics bâlois (Basler Verkehr Betriebe – BVB). Les usagers des chemins de fer allemands doivent ainsi payer CHF 9.- par jour pour utiliser le parking. Les usagers des BVB ont droit à un billet aller-retour en transports publics pour deux personnes pour le prix de CHF 3.-. Ce prix s'ajoute au prix du stationnement, et le ticket du parking fait office de titre de transport²⁶.

²⁴ Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt, janvier 2006, Tarifordnung betreffend die Parkhäuser Basel-Stadt, <http://www.lexfind.ch/dtah/33847/2/952.610.pdf>

²⁵ Parkhaus Badischer Bahnhof, <http://www.parkhaus-badischer-bahnhof.ch/>

²⁶ Parkhaus Badischer Bahnhof, http://www.parkhaus-badischer-bahnhof.ch/fileadmin/pdf/pbb_plan.pdf

- ❖ meilleure utilisation des parkings en ouvrage ;
- avantages écologiques :
 - ❖ prévention du bruit ;
 - ❖ contribution à une meilleure qualité de l'air ;
- avantages pour la circulation en ville :
 - ❖ réduction du trafic à l'intérieur du centre-ville ;
 - ❖ attractivité accrue du centre-ville ;
 - ❖ grâce à la réduction de la circulation, bénéfiques pour la population habitant en ville, pour les transports publics, pour les piétons et les cyclistes.

Dans le cas bâlois, les parkings affiliés au Parkleitsystem sont au nombre de 15. Il s'agit aussi bien de parkings publics appartenant à l'Etat que de parkings privés accessibles au public, représentant environ un total de 6'000 places de stationnement.

Le Parkleitsystem est un service géré directement par l'administration cantonale bâloise, et plus précisément par le Zentralstelle für Staatlichen Liegenschaftsverkehr (ZLV), chargé de la gestion des parkings publics appartenant au canton.

Les parkings affiliés au Parkleitsystem bâlois sont les suivants :

- Post Basel 2 (Bahnhof) : 77 places de courte durée ;
- Centralbahnparking : 369 places, dont 286 de courte durée ;
- Elisabethen : 840 places de courte durée ;
- Steinen : 520 places de courte durée ;
- City-Kantonsspital : 1'010 places de courte durée ;
- Storchen : 130 places de courte durée ;
- Hilton-Parking : 60 places de courte durée ;
- Aeschen : 97 places de courte durée ;
- Anfos : 166 places de courte durée ;
- Badischer Bahnhof : 300 places du lundi au vendredi ; 960 places les samedis et dimanches ;
- Messe Basel : 1'200 places, dont 600 pour du stationnement de courte durée ;
- Europe Parkhaus : 120 places de courte durée ;
- Rebgasse (anc. Jelmoli) : 250 places de courte durée ;
- Claramatte : 100 places du lundi au vendredi ; 170 places les samedis et dimanches ;
- Bahnhof Süd : 100 places de courte durée.

1.6.2.7. L'offre de places P+R

En Ville de Bâle, le nombre de parkings offrant un service de type P+R est limité aux installations de la gare de Badischer Bahnhof et de la Foire de Bâle (parking Messe Basel), à disposition des usagers des transports publics bâlois (Basler Verkehrs-Betriebe - BVB).

Dans le cas du parking de Badischer Bahnhof, le ticket de parking fait office de titre de transport pour les usagers des BVB, et donne la possibilité à deux personnes de réaliser un trajet aller-retour en transports publics moyennant un supplément de CHF 3.-. Pour les usagers des chemins de fer allemands (DB), le tarif appliqué est de CHF 9.- par jour.

Mais dans la grande agglomération bâloise, l'offre de P+R s'appuie avant tout sur les gares du réseau du Regio S-Bahn. On trouve ainsi, sur le territoire suisse, 31 parkings, de taille relativement modeste, gérés par les CFF, et représentant un total de 1'733 places de stationnement. Les tarifs pratiqués par

les CFF varient selon les parkings. Certains sont gratuits, notamment dans le canton du Jura voisin (Courfaivre, Courgenay, Courtételle, etc.), mais la plupart peuvent être utilisés pour CHF 40.- par mois ou CHF 400.- par an³⁰.

Figure 7 Plan du réseau du Regio S-Bahn bâlois



Le programme d'agglomération de Bâle élaboré conjointement par les cantons de Bâle-Ville, Bâle-Campagne, Argovie et Soleure, en partenariat avec les autorités françaises et allemandes, identifie plusieurs projets de P+R considérés comme hautement prioritaires³¹. De manière significative, ces projets sont transfrontaliers. En effet, ils concernent la construction de P+R aux arrêts du S-Bahn sur le territoire allemand, et notamment d'un P+R dans la ville de Weil am Rhein (29'349 habitants), et aux arrêts du S-Bahn sur le territoire français.

En France, le projet principal concerne la construction d'un P+R jouxtant la gare de Saint-Louis³² (20'321 habitants), et s'intégrant dans un vaste projet de réhabilitation urbaine, le Pôle de développement de Saint-Louis Ouest, visant à revaloriser cette ville de tradition industrielle en y créant un quartier d'affaires et en transformant sa gare en un nœud de transport plurimodal³³.

Au cours de l'entretien qu'il nous a accordé, M. Dominik Egli, secrétaire du Baudepartement de la Ville de Bâle, s'est montré très critique sur l'efficacité du système P+R de l'agglomération bâloise, le considérant comme un échec. Il a indiqué que les P+R étaient aujourd'hui fortement concurrencés par l'offre pléthorique de places blanches autorisant un stationnement gratuit et illimité en Ville de Bâle (12'000 places). M. Egli a également précisé que la planification de P+R sur le territoire du canton de Bâle-Ville n'était pas appropriée, et qu'il était plus judicieux de capter les pendulaires avec des P+R situés plus en amont, notamment sur le territoire du canton de Bâle-Campagne.

³⁰ Regio S-Bahn Basel, Park and Rail, http://www.regio-s-bahn.ch/d_Basel/Kombinierte_Mobilitaet/park_rail.shtml?navid=22

³¹ Agglomerationsprogramm Basel, septembre 2006, *Agglomerationsprogramm Basel, Modul Verkehr und Siedlung :Bericht zur Vernehmlassung*, http://www.bd.bs.ch/vernehmlassungsbericht_250906.pdf

³² Site internet de l'Eurodistrict Trinational de Bâle, *P+R Saint-Louis : Parking-relais de Saint-Louis (projet général)*, http://www.eurodistrictbasel.eu/dn_PRSaintLouisfr/#

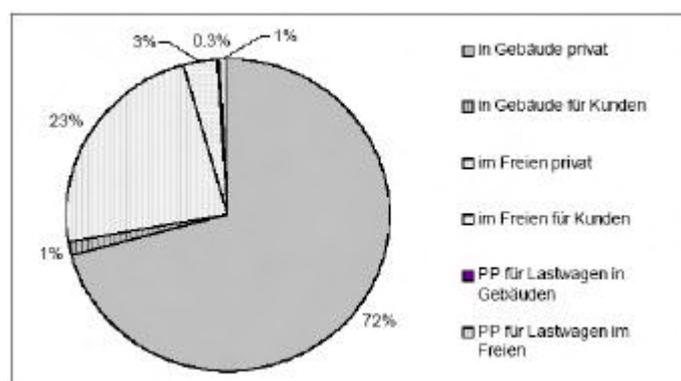
³³ Site internet de l'Eurodistrict Trinational de Bâle, *Pôle Gare Saint-Louis Ouest : Pôle de développement de la gare de Saint-Louis Ouest*, http://www.eurodistrictbasel.eu/dn_PoleGareSaintLouisOuest/

Le projet d'exploitation du stationnement en Ville de Bâle fait le même constat, et ajoute que la sous-utilisation des P+R de la région bâloise s'explique également par une offre relativement importante de places de stationnement privées, en particulier de places privées d'entreprises.

1.6.3. L'offre de places de stationnement privées

En Ville de Bâle, on recense environ 64'000 places de stationnement privées. Celles-ci comprennent notamment 72% de places privées situées dans des bâtiments, 1% de places pour les clients situées dans des bâtiments, 23% de places privées situées à l'extérieur, 3% de places pour les clients situées à l'extérieur.

Figure 8 Places de stationnement privées, classification selon les critères de construction du Baudepartement (base : 64'183 places de stationnement, situation en 2000)³⁴



1.7. Les autorisations de stationnement

1.7.1. Autorisations de stationnement pour habitants (Anwohnerparkkarte)

Le canton de Bâle-Ville délivre des autorisations de stationnement permettant une utilisation des places bleues pour une durée illimitée dans les quartiers d'habitation de sa ville-centre.

Ces autorisations sont délivrées par le Service du contrôle des véhicules (Motorfahrzeugkontrolle), dépendant de la police cantonale et rattaché au Département de la sécurité. Ce service délivre environ 20'000 autorisations de stationnement par année. En 2001, 17'700 autorisations avaient été octroyées, correspondant à environ 40% des véhicules appartenant à des habitants immatriculés sur le territoire de la Ville³⁵. Les 60% restants sont stationnés sur des places privées ou sur des places gratuites à durée de stationnement illimitée, principalement des places en zone blanche.

Selon l'Ordonnance sur les autorisations de stationnement, les ayants droit aux autorisations sont les suivants³⁶ :

- les habitants dûment enregistrés auprès des autorités : ceux-ci peuvent obtenir une autorisation pour chaque véhicule automobile léger enregistré à leur nom et à leur adresse, valable dans leur zone d'habitation ;

³⁴ *ibid.*, p.8.

³⁵ Baudepartement Stadt-Basel, janvier 2005, *Konzept Parkraumbewirtschaftung Stadt Basel*, Vorhaben aus dem Aktionsprogramm Stadtentwicklung Basel, Vernehmlassungstext, p.17.

³⁶ Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt, avril 1986, *Verordnung über das unbeschränkte Parkieren in Blauen Zonen (Parkkartenverordnung)*, p. 1-2.

- les commerces (Geschäftsbetriebe) établis dans une zone à autorisations de stationnement : ils peuvent obtenir une autorisation pour chaque véhicule automobile léger enregistré à leur nom, valable dans leur zone d'établissement ;
- d'autres ayants droit pareillement affectés : des autorisations peuvent également être attribuées à des usagers affectés par la limitation de la durée du stationnement en zone bleue. L'Ordonnance ne précise pas dans quels cas cette règle peut s'appliquer. Le site du Service du contrôle des véhicules indique cependant que son interprétation est restrictive. Elle s'applique à des personnes séjournant durant la semaine ou à des étrangers ayant conservé leur ancienne plaque minéralogique, dûment enregistrés auprès du contrôle des habitants³⁷.

L'Ordonnance précise que les autorisations ne sont délivrées qu'à condition que le site concerné dispose encore de places. Elle ne précise toutefois pas à partir de quelle limite il est considéré qu'un site manque de places. De même, elle indique que « dans des cas particuliers, le nombre d'autorisations de stationnement peut être limité »³⁸. Là encore, aucune précision n'est donnée sur la nature de ces cas.

En Ville de Bâle, les zones macarons correspondent en règle générale aux zones postales.

L'Ordonnance précise que les autorisations ne sont valables que dans la zone indiquée sur la carte de stationnement. Néanmoins, elle ajoute que « dans des cas particuliers, une autorisation peut être attribuée pour une autre zone ou pour plusieurs zones »³⁹. Dans ce cas, Monsieur Egli nous a précisé que le tarif appliqué était plus élevé. Il nous a également expliqué que cette mesure avait pour but de permettre aux habitants de zones caractérisées par une forte pression sur l'offre de stationnement de garer leur véhicule dans des zones où cette pression est moindre, et où existent ainsi des capacités de stationnement.

Tarifs

Dans le canton de Bâle-Ville, le coût des autorisations de stationnement pour habitants est extrêmement modéré. Il se situe en effet à **CHF 120.- pour une année** (et CHF 60.- pour 6 mois), coût auquel s'ajoute une taxe de CHF 30.- par demande d'autorisation. Ces demandes doivent être renouvelées chaque année.

A titre de comparaison, ce tarif est deux fois inférieur à celui qui est en vigueur dans les villes de Berne et de Zurich (CHF 240.- par année), et plus de trois fois inférieur au tarif appliqué en Ville de Lausanne (CHF 400.- par année + CHF 20.- de taxe administrative). Il est même inférieur au tarif pratiqué à Genève (CHF 180.- par année), pourtant particulièrement bas.

Les autorités de Bâle-Ville ont souhaité augmenter fortement ce tarif et ont proposé d'inscrire ce principe dans le Projet d'exploitation du stationnement de la Ville de Bâle en cours d'élaboration (voir plus loin). Toutefois, à l'issue de la Table ronde organisée avec diverses associations autour du projet élaboré par les autorités cantonales, seule une augmentation mineure de CHF 20.- par année a été décidée.

Selon M. Dominik Egli, qui regrette le caractère limité de cette augmentation, les tarifs actuels correspondent à un subventionnement par la collectivité d'une utilisation privée de l'offre de stationnement publique. Le secrétaire du Baudepartement relève également que ces prix très bas incitent les habitants à stationner sur la voirie publique plutôt que de louer des places privées. Il souligne que cela génère par conséquent des problèmes lorsque les autorités souhaitent réaliser de

³⁷ Site internet du canton de Bâle-Ville, Motorfahrzeugkontrolle, *Anwohnerparkkarte*, <http://www.mfk.bs.ch/fahrzeuge/fahrzeuge-parkkarte.html>

³⁸ Ibid., p.2.

³⁹ Ibid., p.2.

nouveaux aménagements, par exemple des zones de rencontre dans les quartiers d'habitations, ou des projets de densification. Dans ces deux cas, la crainte de voir l'offre de places bleues diminuer ou la pression sur l'offre existante augmenter suscite de vives oppositions. Pour M. Egli, l'instauration d'un prix élevé, appuyé sur une logique de marché, pour les autorisations de stationnement, pourrait dissuader les habitants d'acquiescer les autorisations et les amener à libérer la voirie publique au profit de places privées. Les places bleues voyant dès lors, selon Monsieur Egli, leur utilisation diminuer, il serait politiquement plus acceptable d'envisager d'en supprimer un certain nombre, notamment pour redistribuer la chaussée à d'autres usagers.

1.7.2. Autorisations de stationnement professionnelles (Gewerbeparkkarten)

Les **autorisations de stationnement professionnelles pour la zone bleue** (Gewerbeparkkarten für die blaue Zone) permettent aux artisans et aux monteurs de stationner de manière illimitée en zone bleue dans le cadre de leur travail dans toute la Ville de Bâle.

Pour les véhicules immatriculés en Ville de Bâle, cette autorisation fait également office d'autorisation de stationnement pour habitants dans la zone postale à laquelle le véhicule est rattaché.

Les **autorisations de stationnement pour les véhicules professionnels et de services et pour voyageurs de commerce valable dans diverses zones** (Parkkarte für Gewerbe- und Servicefahrzeuge / Handelsreisende für diverse Zonen) permettent non seulement un stationnement illimité en zone bleue dans toute la ville, dans le cadre de l'activité professionnelle, mais aussi sur toutes les places payantes, à l'exception des places de courte durée (stationnement jusqu'à 30 minutes). Cette autorisation fait office d'autorisation de stationnement pour habitants de la zone d'immatriculation du véhicule en Ville de Bâle, et permet par conséquent un stationnement illimité en zone bleue en-dehors de l'exercice de l'activité professionnelle dans la zone correspondante. En revanche, elle ne permet pas un stationnement illimité sur les places payantes de cette zone en-dehors de l'exercice de l'activité professionnelle.

Tarifs

Les **autorisations de stationnement professionnelles pour la zone bleue** sont vendues au prix de CHF 240.- pour une année.

Les **autorisations de stationnement pour les véhicules professionnels et de services et pour voyageurs de commerce valable dans diverses zones** sont vendues au prix de CHF 400.- pour une année.

1.7.3. Autorisations de stationnement pour visiteurs

Actuellement, il n'existe aucune autorisation de stationnement pour visiteurs, permettant un stationnement illimité sur les places publiques durant une journée ou plusieurs heures, sur le modèle de ce qui existe à Genève, Lausanne, Berne ou Zurich. L'absence d'une telle autorisation s'explique par le grand nombre de places blanches encore existantes en Ville de Bâle, qui rendent une telle mesure inutile.

Néanmoins, les places en zone blanche étant appelées à disparaître sur le territoire de la ville, les autorités bâloises souhaitent introduire une autorisation de stationnement pour visiteurs. Cette introduction figure dans le projet d'exploitation du stationnement élaboré par les autorités.

1.8. L'exploitation du stationnement à Bâle demain - Le Projet d'exploitation du stationnement de la Ville de Bâle

Le canton de Bâle-Ville a entrepris l'élaboration d'un **Projet d'exploitation du stationnement** pour sa ville-centre (Konzept Parkraumbewirtschaftung Stadt Basel)⁴⁰. Ce projet, qui peut être considéré comme une sorte de Plan directeur du stationnement, vise à déterminer une nouvelle politique de stationnement en Ville de Bâle, en adaptant les mesures actuellement en vigueur et en déterminant de nouvelles mesures à mettre en place.

Le Projet d'exploitation du stationnement s'inscrit dans le cadre d'une démarche beaucoup plus large et multidimensionnelle, visant à orienter le développement futur de la cité rhénane, intitulée **Programme d'action pour le développement de la Ville de Bâle** (Aktionsprogramm Stadtentwicklung Basel). Cette démarche, amorcée il y a une dizaine d'années, de même que l'élaboration du Projet d'exploitation du stationnement, font largement recours à la participation des citoyens et à la concertation avec les acteurs concernés.

Nous présentons dans ce chapitre la démarche suivie à Bâle pour définir le Programme d'action de la Ville de Bâle, les étapes d'élaboration du Projet d'exploitation du stationnement, ainsi que le Projet d'exploitation proposé et mis en consultation par les autorités bâloises. En guise de conclusion, nous présentons le bilan du processus de concertation et faisons le point sur le Projet qui sera finalement mis en œuvre.

1.8.1. Le processus Werkstatt Basel et le Programme d'action pour le développement de la Ville de Bâle⁴¹

Le Projet d'exploitation du stationnement de la Ville de Bâle tire son origine d'un vaste processus de définition d'une stratégie de développement pour la cité rhénane, amorcé en 1997 sous l'impulsion des autorités cantonales. Ce processus original a largement eu recours à des démarches participatives et de concertation intégrant la population, les groupes d'intérêts et l'administration.

A la fin de l'année 1997, le canton de Bâle-Ville a lancé le processus **Werkstatt Basel**, (jeu de mots entre « Werkstatt », qui signifie « atelier », et « Stadt », signifiant « ville »). Sous l'impulsion du Conseil d'Etat, la population de la Ville de Bâle et des deux communes de Riehen et de Bettingen a ainsi été invitée à participer à **38 ateliers thématiques dits «d'innovation»**, dans le but d'élaborer des propositions pour améliorer la qualité de vie et d'habitat dans les quartiers de la ville et dans le canton. Environ 1'000 personnes participèrent à ces ateliers entre novembre 1997 et mars 1998, et développèrent plus de 400 idées de projet.

Les idées non réalisables immédiatement ont ensuite été regroupées en 25 thèmes, qui furent travaillés dans le cadre de **25 conférences de consensus** (Konsens-Konferenzen), auxquelles furent conviés, d'une part, les participants aux ateliers d'innovation et des représentants des communes et des quartiers, et, d'autre part, les représentants d'associations d'intérêts concernées par chaque thème. De plus, des membres de l'administration cantonale furent invités aux conférences en tant qu'experts. Si elles ont donné lieu à des discussions intenses et dans certains cas animées, ces conférences ont permis de bâtir des consensus sur des questions parfois controversées depuis de nombreuses années. Elles ont également débouché sur la définition de paquets de mesures relatives à chaque thème.

Le travail réalisé au sein des conférences de consensus a ensuite été repris par l'administration cantonale, au sein de **groupes de travail interdépartementaux** chargés d'élaborer des stratégies de

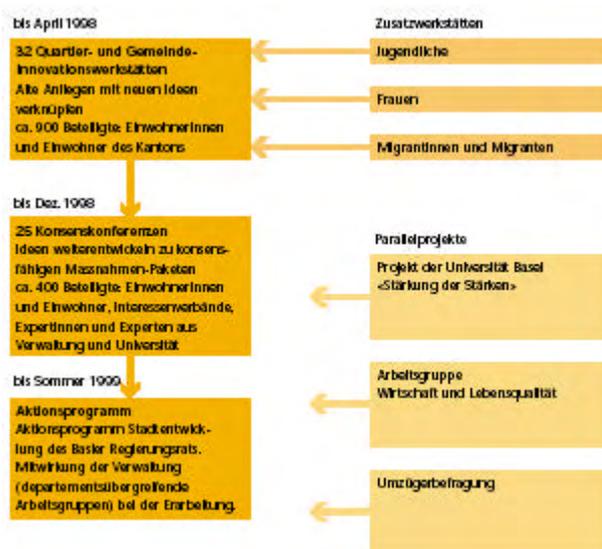
⁴⁰ Baudepartement StadtBasel, janvier 2005, *Konzept Parkraumbewirtschaftung Stadt Basel*, Vorhaben aus dem Aktionsprogramm Stadtentwicklung Basel, Vernehmlassungstext.

⁴¹ Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt, juin 1999, *Aktionsprogramm Stadtentwicklung Basel – Ergebnisse der Werkstatt Basel, 2005/2006*, <http://www.aps-bs.ch/pdf/aktionsprogramm.pdf>

mise en œuvre pour les différents paquets de mesures. Ces groupes de travail ont dû analyser la conformité des différentes mesures avec des objectifs de développement définis par le Conseil d'Etat, ainsi que du point de vue de leur efficacité, des besoins temporels et des besoins financiers.

Pour soutenir les différentes mesures, mais aussi pour renforcer leur effet, les groupes de travail interdépartementaux ont également élaboré des mesures d'accompagnement. Les rapports établis par les groupes de travail ont ensuite servi de base pour définir le **Programme d'action pour le développement de la Ville de Bâle** (Aktionsprogramm Stadtentwicklung Basel). Celui-ci précise les mesures principales et d'accompagnement à mettre en œuvre, et fixe leur niveau de priorité. Le programme d'action prévoit plusieurs mesures en matière de stationnement, dans le cadre du thème « Transport » (Verkehr)⁴².

Figure 9 Chronologie du processus Werkstatt Basel



1.8.2. Les étapes d'élaboration du Projet d'exploitation du stationnement

Dans le cadre du Programme de développement de la Ville de Bâle, le Baudepartement du canton de Bâle-Ville a mandaté en octobre 2000 le bureau RAPP AG Ingenieure + Planer pour élaborer un projet pour une exploitation du stationnement conforme aux principes de l'économie de marché.

L'étude du bureau RAPP AG contient les éléments suivants :

- un inventaire de l'offre et un calcul de la demande de stationnement ;
- le développement d'un projet d'exploitation différencié selon les caractéristiques de l'offre appuyé sur une stratégie d'exploitation consistante, logique, détaillée et communicable ;
- un projet d'exploitation comprenant un concept de tarification et un concept d'autorisations de stationnement pour les places de stationnement publiques en surface prenant en compte les tarifs en vigueur dans les parkings publics administrés par l'Etat ;
- des recommandations pour la mise en œuvre pratique des mesures et leur exécution.

L'élaboration du projet d'exploitation du stationnement a été accompagnée par un groupe de projet interdépartemental incluant des membres de l'administration issus :

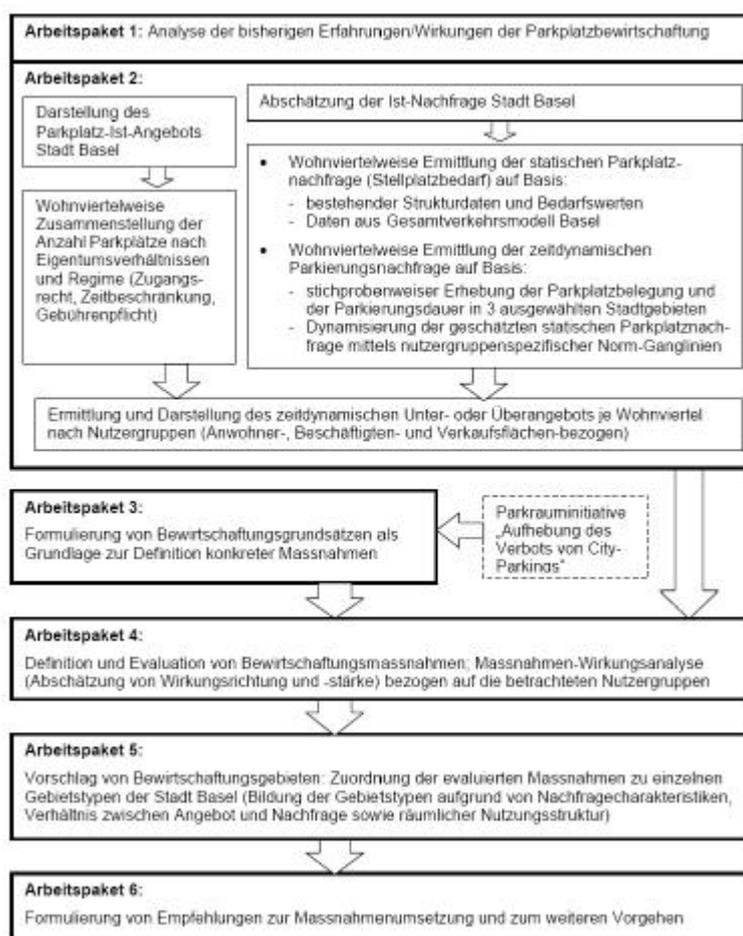
⁴² Aktionsprogramm Stadtentwicklung Basel, 2000, http://fm.aps-bs.ch/FMPro?db=aps.fp5&-lay=layout&-format=aps/suche_thema.html&thema=Verkehr&-max=100&-find

- de la Section centrale de la planification du Service des bâtiments et de la planification (Hauptabteilung Planung des Hochbau- und Planungsamt), dépendant du Département des constructions (Baudepartement) ;
- de la section de la circulation de la police cantonale (Verkehrsabteilung der Kantonspolizei), dépendant du Département de la police et des affaires militaires ;
- du Zentralstelle für Staatlichen Liegenschaftsverkehr (ZLV), chargé de la gestion des parkings administrés par l'Etat, et rattaché au Département des finances.

La direction du projet a été attribuée aux délégués au stationnement du canton de Bâle-Ville, intégrés au Département des constructions (Baudepartement).

De manière schématique, le mandat attribué au bureau RAPP AG s'est organisé de la manière suivante :

Figure 10 Esquisse du déroulement de l'élaboration du projet d'exploitation du stationnement en Ville de Bâle



Au terme de l'étude réalisée par le bureau RAPP AG Ingenieure + Planer, les autorités cantonales ont résumé les mesures d'exploitation du stationnement dans un **projet d'exploitation du stationnement**⁴³, soumis à la consultation publique le 25 janvier 2005⁴⁴. Les organisations,

⁴³ BAUDEPARTEMENT STADT-BASEL, janvier 2005, *Konzept Parkraumbewirtschaftung Stadt Basel*, Vorhaben aus dem Aktionsprogramm Stadtentwicklung Basel, Vernehmlassungstext, p.3.

associations et partis politiques intéressés ont alors été invités à soumettre leurs prises de position jusqu'au 11 mars 2005.

Devant les nombreuses critiques, parfois virulentes, en provenance de tous les horizons, le Conseil d'Etat a formé une **Table Ronde** à la fin de l'année 2005, regroupant les associations et organisations représentant les intérêts des habitants, de l'environnement, de la circulation et de l'économie⁴⁵. Afin de dégager un consensus sur la politique de stationnement à mener, la Table Ronde s'est déroulée en six tours de discussion, et s'est terminée au mois de janvier 2007.

A l'issue de la Table ronde, les autorités de Bâle-Ville s'appêtent à appliquer le projet d'exploitation du stationnement, qui deviendra opérationnel grâce à des ordonnances, non soumises à referendum.

1.8.3. Le projet d'exploitation du stationnement soumis à la consultation publique

Nous présentons ici le projet soumis à la consultation publique en janvier 2005, en distinguant les objectifs du projet, le besoin d'action identifié à Bâle (justification du projet) et enfin les mesures proposées dans le cadre du projet.

1.8.3.1. Les objectifs du projet⁴⁶

Le projet d'exploitation du stationnement poursuit deux objectifs :

- améliorer les possibilités de stationnement pour les habitants et pour le commerce de détail : l'offre de stationnement de longue durée de surface doit avant tout pouvoir être utilisée par la population domiciliée sur le territoire de la Ville, et ne doit pas être occupée par des pendulaires. Ceux-ci doivent avoir recours à l'offre de stationnement privée ou être incités à utiliser davantage les transports publics. En ce qui concerne le centre-ville, ses riverains doivent pouvoir garer leurs véhicules durant la nuit dans des parkings publics à des tarifs très avantageux ;
- diminuer le trafic lié à la recherche de places de stationnement, en particulier au centre-ville : il s'agit d'inciter les clients des commerces du centre-ville à se rendre directement dans le parking en ouvrage le plus proche.

Le projet vise une utilisation optimale de l'offre de stationnement existante. En revanche, il n'a pas pour but de déterminer si et où une offre supplémentaire de stationnement pourrait être créée.

L'espace urbain étant rare et soumis à une concurrence entre différents usages, les autorités bâloises souhaitent qu'il soit utilisé de manière optimale. Par conséquent, il est nécessaire d'influencer la demande de stationnement, de façon à ce que l'offre de places soit la plus profitable possible. Le projet identifie deux moyens pour y parvenir :

- le classement des places de stationnement en diverses catégories (zones blanches et bleues, places payantes, places pour livraisons, places pour taxis, autorisations de stationnement pour habitants) ;
- un jeu sur les prix (tarifs du stationnement, prix des autorisations de stationnement pour habitants et des autorisations de stationnement pour professionnels, etc.).

⁴⁴ Basel-Stadt, Medienmitteilungen, 25 juin 2005, *Parkraumbewirtschaftungskonzept in der Vernehmlassung*, <http://pages.unibas.ch/rr-bs/medmit/stk/2005/01/stk-20050125-001.html>

⁴⁵ Basel-Stadt, Medienmitteilungen, 12 janvier 2007, *Runder Tisch Parkraumbewirtschaftung abgeschlossen*, <http://pages.unibas.ch/rr-bs/medmit/bd/2007/01/bd-20070112-001.html>

⁴⁶ BAUDEPARTEMENT STADT-BASEL, janvier 2005, *Konzept Parkraumbewirtschaftung Stadt Basel*, Vorhaben aus dem Aktionsprogramm Stadtentwicklung Basel, Vernehmlassungstext, p.3.

1.8.3.2. Le besoin d'action identifié à Bâle⁴⁷

La comparaison entre l'offre et la demande de stationnement actuelles en Ville de Bâle a permis aux autorités d'identifier les actions devant être réalisées.

Ainsi, dans bon nombre de quartiers, il existe un besoin d'agir sur le stationnement nocturne ou diurne, selon leur structure. Deux quartiers ont été identifiés comme souffrant d'une offre insuffisante de places de stationnement durant la journée, et six quartiers d'une offre insuffisante de places de stationnement durant la nuit.

Le centre-ville constitue un problème particulier. La plupart des places de stationnement se situent dans des parkings publics, et présentent deux inconvénients majeurs : d'une part, elles sont localisées en règle générale à une certaine distance du lieu qui constitue le but du déplacement, et, d'autre part, elles sont payantes. Si on ajoute le faible nombre de places de stationnement en surface, cela se traduit par du trafic de recherche de places au sein du centre-ville.

Deux types de mesures sont donc envisageables : des mesures qui règlent le droit et le temps d'utilisation des places, d'une part, et des mesures qui règlent le coût de leur utilisation, d'autre part.

Enfin, une meilleure exploitation des places, correspondant à une occupation plus fréquente de l'offre existante, doit permettre de répondre aux déficits d'offre constatés et, grâce à des mesures appropriées, de ménager entre 10'000 et 20'000 nouvelles possibilités de stationnement par jour.

Par conséquent, la solution proposée dans le cadre du projet d'exploitation du stationnement repose sur une meilleure exploitation de l'offre actuelle, et non pas sur un investissement dans de nouveaux parkings en ouvrage.

1.8.3.3. Les principales mesures du projet⁴⁸

Le projet d'exploitation du stationnement soumis à la consultation publique prévoyait dix nouvelles mesures à appliquer ensembles, afin de renforcer leurs effets mutuels. La plupart des mesures proposées ont été avalisées au cours de la Table Ronde.

Les mesures proposées reposent sur trois grands principes :

- exploiter toutes les places publiques : la totalité des places publiques, à l'exception des places de nuit, doivent être marquées et signalées selon leur régime d'exploitation. De plus, il n'y aura plus de places en partie gratuites et sans restriction de durée de stationnement dans les quantités actuelles ;
- faire reposer l'exploitation sur une stratégie transparente, logique, consistante et compréhensible pour les usagers (prenant en compte les lieux, les durées et les tarifs de stationnement) ;
- introduire des tarifs de stationnement équitables tenant compte des responsables et des prestations : par rapport à la situation actuelle, des tarifs tenant compte du responsable de la demande de stationnement et des prestations fournies doivent être appliqués aux usagers des places de stationnement sur le domaine public. Les coûts d'utilisation des places du domaine public doivent couvrir les coûts de construction, d'exploitation et d'entretien plus fortement qu'aujourd'hui, et ainsi permettre un financement qui repose sur les usagers. L'objectif minimum est de couvrir les coûts directs d'exploitation et d'entretien des places.

⁴⁷ BAUDEPARTEMENT STADT-BASEL, janvier 2005, *Konzept Parkraumbewirtschaftung Stadt Basel*, Vorhaben aus dem Aktionsprogramm Stadtentwicklung Basel, Vernehmlassungstext, p.7.

⁴⁸ BAUDEPARTEMENT STADT-BASEL, janvier 2005, *Konzept Parkraumbewirtschaftung Stadt Basel*, Vorhaben aus dem Aktionsprogramm Stadtentwicklung Basel, Vernehmlassungstext, p.8-11.

Les mesures prévues se divisent en quatre types de mesures :

- les mesures visant à améliorer la situation en matière de stationnement pour les habitants des quartiers extérieurs ;
- les mesures visant à améliorer la situation dans le centre-ville ;
- les mesures visant les entreprises ;
- les mesures liées à l'offre P+R.

Les mesures prévues pour améliorer la situation en matière de stationnement pour les habitants des quartiers extérieurs sont les suivantes :

1) Transformation des zones blanches

En Ville de Bâle, on trouve encore aujourd'hui un nombre très important de places de stationnement en zone blanche (12'000 places blanches sur le territoire de la Ville). Le projet d'exploitation du stationnement prévoit de les transformer soit en zones bleues, avant tout à disposition des habitants des quartiers, soit en places de stationnement payantes ou en places pour livraisons.

La transformation des places en zone blanche en places en zones bleues présente plusieurs avantages :

- elle rend caduque la recherche de places gratuites, puisqu'il n'y aura désormais plus aucune place en zone blanche ;
- avec la réduction du trafic lié à la recherche de places ainsi obtenue, la qualité de vie en ville sera améliorée ;
- elle permettra une hausse des taux de rotation sur les places existantes, facilitant ainsi la recherche de places pour les habitants.

Certains quartiers comptent aujourd'hui suffisamment de places pour leurs habitants, malgré le fait qu'une bonne part des places soit constituée de places en zone blanche. Ces places devront malgré tout être transformées en places en zone bleue, afin d'éviter que les pendulaires ne puissent y garer leur véhicule durant toute la journée.

Afin de permettre une mise en place efficace de cette mesure, le projet relève la nécessité d'intensifier les contrôles et d'augmenter le personnel à disposition pour les effectuer.

6) Introduction d'horodateurs

La Ville de Bâle souhaite introduire, aussi bien sur les places déjà payantes que sur les places blanches qui seront transformées en places payantes, des horodateurs, en remplacement des parcmètres actuels.

Elle souhaite également profiter de l'introduction d'horodateurs pour augmenter les tarifs de stationnement actuels et pour les étendre dans l'espace. L'augmentation des tarifs se base sur la structure des tarifs des parkings publics appartenant aux autorités bâloises. Le but poursuivi est d'adapter les tarifs appliqués aux places de surface aux tarifs pratiqués dans les parkings en ouvrage des zones correspondantes. L'intérêt de cette mesure est de permettre une utilisation optimale des parkings en ouvrage, avant tout au centre-ville, en appliquant des tarifs légèrement plus élevés aux places de surface.

7) Augmentation des prix des autorisations de stationnement

Le canton de Bâle-Ville souhaitait augmenter le prix des autorisations de stationnement pour habitants, afin de l'adapter aux tarifs pratiqués dans d'autres grandes villes du pays et de refléter, outre les coûts administratifs et de contrôle du système d'autorisations, les coûts d'amortissement, d'aménagement,

d'entretien et de nettoyage des places de stationnement. Actuellement, le prix d'une autorisation dans le canton de Bâle-Ville est de 120 francs par an, contre 240 francs à Berne et à Zurich pour une autorisation pour habitant. Le canton souhaitait porter ce coût, dans l'idéal, à CHF 370.- par an, et au minimum à CHF 240.- par an.

8) Elargissement du périmètre de validité des autorisations de stationnement pour habitants

Le projet prévoit également d'élargir la validité des autorisations de stationnement pour habitants à certaines places équipées de parcmètres et situées à l'extérieur du centre-ville. Cette possibilité est envisagée dans les zones où il existe un manque de possibilités de stationnement pour les habitants durant la journée.

9) Introduction d'une autorisation de stationnement pour visiteur

Afin de remplacer la zone blanche appelée à disparaître, les autorités bâloises souhaitent introduire une autorisation de stationnement pour visiteurs. Celle-ci leur permettra de stationner en zone bleue sur tout le territoire de la ville pendant une durée de 24 heures. Son prix devra être suffisamment élevé par rapport aux autres autorisations de stationnement, afin de dissuader les pendulaires de l'utiliser lors de leurs déplacements domicile-travail.

Les mesures prévues pour améliorer la situation dans le centre-ville sont les suivantes :

1) Création de places de nuit pour habitants dans les parkings en ouvrage

En plus d'un nouveau régime de stationnement dans les quartiers extérieurs, le projet propose une autre innovation en faveur des habitants, mais dans le centre-ville. Ainsi, afin de leur offrir de meilleures possibilités de stationnement, il est prévu de mettre à la disposition des habitants, durant la nuit, des places de stationnement spécialement marquées à l'intérieur des parkings publics appartenant à l'Etat. Cette mesure doit permettre d'améliorer l'attractivité de l'habitat en centre-ville et d'augmenter l'utilisation nocturne des parkings en ouvrage.

2) Nouveau régime de stationnement dans le centre-ville

Le centre-ville de Bâle (Innenstadt), correspondant aux zones Altstadt Grossbasel et Kleinbasel, y compris une ceinture d'environ 300 mètres autour de ces zones, est soumis à une pression sur l'offre de stationnement sensiblement plus forte que dans le reste de la ville, et plus précisément à un surplus de demande par rapport à l'offre disponible.

Actuellement, on trouve encore 44 places blanches et environ 130 places en zone bleue dans le centre-ville. Ces places gratuites sont à l'origine d'un trafic de recherche de places non désirable dans le centre-ville. Ce trafic de recherche de places est encore augmenté par l'existence d'une disparité de prix entre les places en surface et les places en ouvrage du centre.

Pour remédier à ces problèmes, il est donc prévu d'équiper toutes les places du centre-ville d'horodateurs (places payantes de 8h00 à 24h00, du lundi au dimanche), à l'exception des places pour livraison, pour handicapés, pour bus, taxis et police. Le dimanche, il est projeté d'appliquer un tarif équivalent à la moitié du tarif normal des jours ouvrables. Cette nouvelle réglementation a l'avantage d'augmenter clairement le nombre de places de stationnement de courte durée à disposition. De plus, son extension temporelle (jusqu'à 24h00, samedi et dimanche compris) doit permettre de toucher également le trafic de loisirs.

Concernant les habitants du centre-ville, il est prévu de leur proposer, comme aux habitants des quartiers extérieurs, et pour le même prix, des autorisations de stationnement leur donnant droit de garer leur véhicule pour une durée illimitée sur des places situées sur le domaine public à l'intérieur du centre-ville, plus précisément des places avec horodateurs déterminées dans une zone déterminée, ainsi que sur des places en zone bleue situées à la ceinture du centre-ville.

Afin d'éviter que l'offre de places de courte durée soit bloquée par le stationnement de longue durée des habitants, le projet prévoit de limiter la validité des autorisations de stationnement dans le centre-ville, durant les heures d'ouverture des commerces entre 8h30 et 18h30, aux places utilisables durant trois heures au minimum.

Ces différentes mesures doivent permettre d'importantes améliorations. Elles ne péjoreront pas l'accès au centre-ville pour le trafic individuel motorisé. Elles profiteront aux résidents du centre-ville et aux clients des commerces.

Enfin, les prix devront être fixés de telle sorte que les parkings en ouvrage soient concurrentiels, afin de dissuader le trafic de recherche de places au centre-ville.

Concernant les entreprises, le projet propose les mesures suivantes :

1) Adaptation de l'autorisation de stationnement pour habitants

Le projet propose de réserver l'autorisation de stationnement pour habitants à la population domiciliée dans la zone postale concernée, et de ne plus les attribuer désormais aux entreprises pour des véhicules immatriculés au lieu de domicile. La nouvelle réglementation vise à éviter un usage abusif de l'autorisation pour habitants pour des trajets pendulaires.

2) Adaptation des autorisations de stationnement professionnelles pour la zone bleue

Cette autorisation de stationnement est valable pour tous les véhicules d'entreprise et autorise un stationnement sur toutes les zones bleues de la Ville. Une augmentation du tarif actuel doit réduire un usage abusif par des pendulaires.

3) Adaptation des autorisations de stationnement pour les véhicules professionnels et de services et pour voyageurs de commerce valable dans diverses zones

Aujourd'hui, cette autorisation est valable pour toutes les places de stationnement sur voirie avec limitation du temps de stationnement supérieure à 30 minutes. Le projet propose d'élargir la validité de cette autorisation également aux places limitées à 30 minutes d'utilisation. Son prix devrait être augmenté de manière analogue à celui de l'autorisation de stationnement pour habitants.

Concernant l'offre P+R, le projet propose la mesure suivante :

1) Nouvelles installations P+R

Avec la mise en circulation du Regio S-Bahn et une exploitation du stationnement en Ville de Bâle nettement optimisée et plus restrictive, les conditions générales en faveur d'une meilleure utilisation de l'offre P+R seront modifiées. Afin que les installations de P+R existantes et planifiées soient utilisées selon les objectifs visés, un certain nombre de mesures complémentaires sont nécessaires.

2) Exploitation du marché potentiel du Job-Ticket (abonnement communautaire des transports publics pour le Nord-Ouest de la Suisse)

Avec la mise en pratique des mesures visant une utilisation optimale de l'offre de stationnement, il est possible de générer un nouveau potentiel pour le ÖV-Job-Ticket. Cet abonnement de transports publics, valable dans la Communauté tarifaire du Nord-Ouest de la Suisse et des zones frontalières, bénéficiera, avec une politique d'exploitation du stationnement plus restrictive envers les pendulaires, de nouvelles possibilités de vente. Les employeurs seront incités, avec une politique de stationnement plus restrictive, à mieux gérer leur offre de stationnement privée, et/ou à offrir à leurs employés le Job-Ticket existant déjà aujourd'hui. Actuellement, 23 entreprises privées et publiques du Nord-Ouest de la Suisse, correspondant à environ 4'000 employés, offrent le Job-Ticket.

1.8.4. Le bilan de la Table Ronde organisée autour du Projet d'exploitation du stationnement

Si les positions des différents participants à la Table Ronde étaient très différentes à son ouverture, elles se sont rapprochées au cours des discussions. Aussi, il existe aujourd'hui une reconnaissance générale de la nécessité d'exploiter de manière large les places de stationnement de la Ville de Bâle, afin d'améliorer les possibilités de stationnement pour les habitants et de réduire le trafic de recherche de places, en particulier au centre-ville.

La Table Ronde n'a pas permis de trouver un accord sur l'étendue et la manière (temporelle et monétaire) d'exploiter le stationnement, sur le périmètre de validité des autorisations de stationnement pour habitants, sur le prix de même que sur l'utilisation des recettes supplémentaires à attendre des nouvelles mesures. Toutefois, il existe désormais sur ces questions une série de propositions et d'idées constructives. Le Département des constructions (Baudepartement) pourra, à la suite de la Table Ronde, retravailler et adapter le Projet d'exploitation du stationnement à la lumière de ces nouvelles connaissances et en ayant conscience des différentes positions.

La Table Ronde peut donc être considérée selon deux points de vue. Elle peut être considérée comme un succès si l'on considère les progrès et les rapprochements qu'elle a permis d'obtenir en une année. Elle peut aussi être considérée comme un échec, car aucun consensus global, touchant toutes les questions en matière de stationnement, n'a pu être atteint.

A l'issue de la Table Ronde, la plupart des mesures proposées dans le Projet d'exploitation seront finalement mises en œuvre. Seules quelques différences apparaissent.

Ainsi, le prix de l'autorisation de stationnement pour habitants ne sera finalement pas doublé, mais ne sera augmenté que de CHF 20.- par année, pour passer à CHF 140.- par année. De plus, sur demande des participants à la Table Ronde, une autorisation de stationnement permettant un stationnement illimité dans toute la ville (Stadtparkkarte) sera introduite, et sera vendue au prix de CHF 2'000.- par année.

1.9. Comment les recettes financières du stationnement sont-elles utilisées ?

Durant l'entretien qu'il nous a accordé, M. Dominik Egli nous a indiqué qu'il avait été décidé, à l'issue de la Table Ronde organisée autour du Projet d'exploitation du stationnement de la Ville de Bâle (voir plus haut), d'affecter désormais les recettes du stationnement au financement du stationnement et à des projets d'aménagement de la ville (projets de revalorisation).

1.10. Les relations avec les groupes de pression

La politique de stationnement bâloise s'appuie largement, comme le montrent les exemples du processus Werkstatt Basel et de la Table Ronde sur le Projet d'exploitation du stationnement, sur la participation et la concertation avec les acteurs concernés.

Néanmoins, M. Dominik Egli, secrétaire du Baudepartement du canton de Bâle-Ville, nous a indiqué que les relations avec les différents groupes de pressions restaient problématiques, et expliquaient le retard bâlois en matière de politique du stationnement par rapport aux villes de Berne ou de Zurich. A titre d'exemple, il a évoqué le cas de la suppression de places dans le cadre de projets de revalorisation de l'espace public ou de modération de la circulation, qui suscite toujours des réactions intenses.

M. Egli a également souligné l'existence de problèmes de coordination entre Bâle-Ville et les communes limitrophes de Bâle-Campagne, qui mènent chacune leurs propres politiques de stationnement. Selon M. Egli, il n'existe donc pas de politique cohérente de stationnement à l'échelle de l'agglomération bâloise.

1.11. Contacts

<p>M. Dominik Egli, Dr.rer.pol. Secrétaire du Département Baudepartement Basel-Stadt Münsterplatz 11 4001 Basel Tél. : 061/267 91 58 dominik.egli@bs.ch</p>	<p>Baudepartement Basel-Stadt Hochbau- und Planungsamt Hauptabteilung Planung Rittergasse 4 4001 Basel Tél. : 061/ 267 92 25 http://www.bd.bs.ch/hpa.htm</p>
<p>Motorfahrzeug-kontrolle des Kantons Basel-Stadt Sicherheitsdepartement Clarastrasse 38 Case postale 4005 Basel Tél. : 061 267 82 00 info.mfkbs@sid.bs.ch</p>	

1.12. Bibliographie, Sources

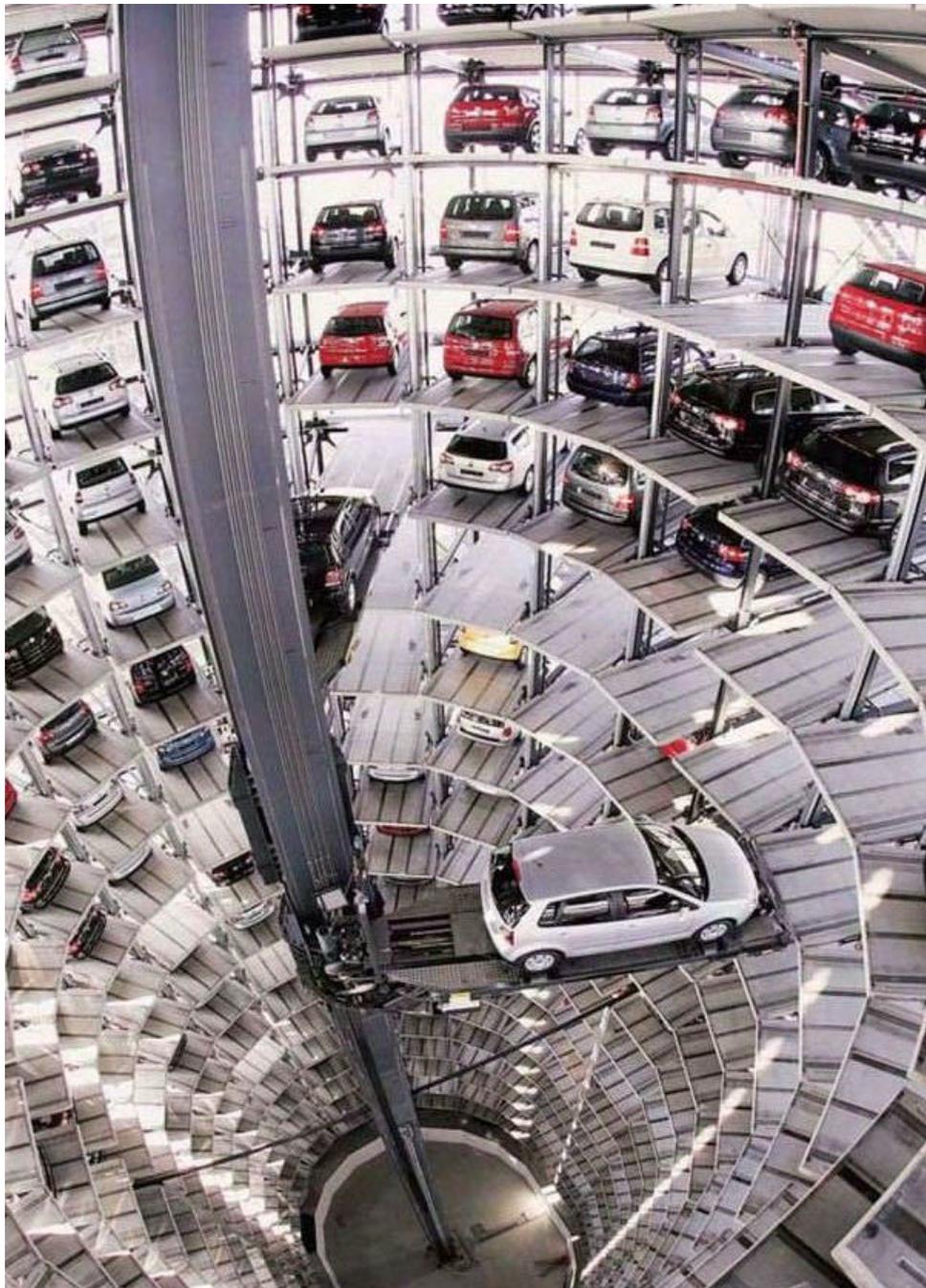
1.12.1. Rapports, textes de lois, documents

- AGGLOMERATIONSPROGRAMM BASEL, septembre 2006, *Agglomerationsprogramm Basel, Modul Verkehr und Siedlung: Bericht zur Vernehmlassung*, http://www.bd.bs.ch/vernehmlassungsbericht_250906.pdf
- BAUDEPARTEMENT KANTON BASEL-STADT, juin 2000, *Verkehrsplan Basel 2000 :Entwurf Gesamtbericht*.
- BAUDEPARTEMENT KANTON BASEL-STADT, 26 mars 2002, *Parkraumbewirtschaftungskonzept Stadt Basel*, Schlussbericht.
- BAUDEPARTEMENT KANTON BASEL-STADT, janvier 2005, *Konzept Parkraumbewirtschaftung Stadt Basel*, Vorhaben aus dem Aktionsprogramm Stadtentwicklung Basel, Vernehmlassungstext.
- MANVILLE, Michael, SHOUP, Donald C., décembre 2005, « Parking, People, and Cities », *Journal of Urban Planning and Development*, pp. 233-245.
- REGIERUNGSRAT DES KANTONS BASEL-STADT, décembre 1964, *Verordnung über den Strassenverkehr*, <http://www.lexfind.ch/dtah/33846/2/952.200.pdf>
- REGIERUNGSRAT DES KANTONS BASEL-STADT, avril 1986, *Verordnung über das unbeschränkte Parkieren in Blauen Zonen (Parkkartenverordnung)*, <http://www.mfk.bs.ch/fahrzeuge/fahrzeuge-parkkartenverordnung.pdf>
- REGIERUNGSRAT DES KANTONS BASEL-STADT, octobre 1992, *Verordnung über den Betrieb der Parkgaragen Elisabethen, Steinen, City und St. Jakob sowie des Parkplatzes St. Jakob (Parkgaragenverordnung)*, <http://www.gesetzessammlung.bs.ch/erlasse/952.600.pdf>
- REGIERUNGSRAT DES KANTONS BASEL-STADT, décembre 1992, *Verordnung über die Erstellung von Parkplätzen für Personenwagen (Parkplatzverordnung, PPV)*, http://www.gesetzessammlung.bs.ch/SG_pdf/730.310.pdf
- REGIERUNGSRAT DES KANTONS BASEL-STADT, juin 1999, *Aktionsprogramm Stadtentwicklung Basel – Ergebnisse der Werkstatt Basel, 2005/2006*, <http://www.aps-bs.ch/pdf/aktionsprogramm.pdf>
- REGIERUNGSRAT DES KANTONS BASEL-STADT, janvier 2006, *Tarifordnung betreffend die Parkhäuser Basel-Stadt*, <http://www.lexfind.ch/dtah/33847/2/952.610.pdf>
- REGIERUNGSRAT DES KANTONS BASEL-STADT, septembre 2006, *Politikplan 2007-2010 : Das Planungs und Steuerungsinstrument des Regierungsrates mit Bilanz 2005/2006*, <http://www.regierungsrat.bs.ch/politikplan-2007-2010.pdf>

- SHOUP, Donald C., 1999, «The Trouble with Minimum Parking Requirements », *Transportation Research Part A*, n° 33, pp. 549-574.
- SHOUP, Donald C., 2005, *The High Cost of Free Parking*, APA Planners Press.

1.12.2. Sites internet

- AKTIONSPROGRAMM STADTENTWICKLUNG BASEL, <http://www.aps-bs.ch/aktionsprogramm.html>
- BASEL-STADT, Baudepartement, <http://www.bd.bs.ch/index.htm>
- BASEL-STADT, Baudepartement, Hochbau- und Planungsamt (HPA), <http://www.bd.bs.ch/hpa.htm>
- BASEL-STADT, Finanzdepartement, Zentralstelle für Staatlichen Liegenschaftsverkehr, <http://www.zlv.bs.ch>
- BASEL-STADT, Sicherheitdepartement, Kantonspolizei Basel-Stadt, Motorfahrzeugkontrolle, <http://www.mfk.bs.ch/index.html>
- EURODISTRICT TRINATIONAL DE BÂLE, <http://www.eurodistrictbasel.eu/index.php>
- PARKHAUS BADISCHER BAHNHOF, <http://www.parkhaus-badischer-bahnhof.ch/>
- PARKLEITSYSTEM BASEL, <http://www.parkleitsystem-basel.ch/stadtplan.php>
- REGIO S-BAHN BASEL, http://www.regio-s-bahn.ch/d_Basel/index.shtml



Le « Customer Delivery Center » de l'Autostadt Volkswagen à Wolfsburg : les voitures sont saisies par un élévateur central robotisé et livrées aux clients qui attendent au pied de la tour. (photo AP/Fabian Bimmer).

2. Ville et agglomération de Berne

Les informations présentées ici sur la politique du stationnement de la Ville et de l'agglomération de Berne ont été recueillies à partir de différentes sources internet ou bibliographiques précisées à la fin de ce chapitre. Elles se basent également sur un entretien réalisé le mardi 24 avril 2007 à Berne avec M. Jürg Blattner, collaborateur au Département de la planification de la circulation de la Ville de Berne (Verkehrsplanung Stadt Bern).

2.1. Données-clefs sur la ville et l'agglomération de Berne

	Ville de Berne	Agglomération de Berne
Communes	1	43
Surface (km²)	51.62	481.02
Population	128'634**	349'096**
Emplois	146'494***	228'781***

**population en 2000 - source: OFS, Recensement fédéral de la population

***total des emplois en 2001 - source: OFS, Recensement fédéral des entreprises

2.2. Qui détermine la politique du stationnement et qui gère le stationnement en Ville de Berne et dans l'agglomération bernoise ?

Plusieurs acteurs institutionnels déterminent la politique des transports en général et la politique du stationnement en particulier pour la ville et l'agglomération de Berne.

2.2.1. Le canton de Berne

L'Office des affaires communales et de l'organisation du territoire (OACOT) du canton, qui dépend de la Direction de la justice, des affaires communales et des affaires ecclésiastiques (JCE), est compétent en matière de développement territorial au niveau cantonal, et exerce la surveillance sur l'aménagement du territoire régional et communal⁴⁹.

Son service de l'aménagement cantonal encourage le développement territorial durable du canton en formulant des objectifs stratégiques à l'intention des instances de décision, puis en soutenant leur concrétisation. Il élabore des études de base, des documents d'information sur le développement et la gestion de l'espace, des lignes directrices, des conceptions et des plans sectoriels. Il gère également le plan directeur, en travaillant à sa mise en œuvre et en assurant le controlling en la matière⁵⁰.

Le canton développe également des «projets d'agglomération transports et urbanisation». Le projet pour l'agglomération de Berne est élaboré en partenariat avec la Conférence régionale des transports 4 Berne-Mittelland (RV4), l'Association régionale Verein Region Bern (VRB) et la Ville de Berne.

En matière de stationnement, le canton joue un rôle clef en ce qui concerne la planification des P+R et l'offre de stationnement privée (détermination du nombre de places de stationnement dans le cadre de procédures d'octroi de permis de construire), de même qu'au niveau de la planification des installations à forte fréquentation.

Conformément à la politique cantonale en matière de transports, le canton de Berne souhaite promouvoir les aménagements P+R et Bike+Ride. Dans cette optique, il contribue financièrement aux

⁴⁹ Site internet du canton de Berne, Office des affaires communales et de l'organisation du territoire, <http://www.jgk.be.ch/site/fr/index/agr/agr>

⁵⁰ Site internet du canton de Berne, Office des affaires communales et de l'organisation du territoire, Aménagement du territoire cantonal, http://www.jgk.be.ch/site/fr/index/agr/agr_raumplanung/agr_raumplanung_kant_rp.htm

mesures de réalisation. Le lancement de projets et la construction des installations relèvent toutefois de la compétence des régions d'aménagement, des communes et des entreprises de transport⁵¹.

En ce qui concerne les procédures d'octroi de permis de construire, le canton s'est doté d'une réglementation uniforme sur la manière de déterminer le nombre de places de stationnement. Les communes, y compris la Ville de Berne, doivent donc suivre les dispositions cantonales⁵² en la matière.

Enfin, en ce qui concerne les installations à forte fréquentation, le canton s'est doté d'un instrument original, le modèle de pondération des trajets (Berner Fahrleistungsmodell), qui permet de déterminer, dans le plan de mesures de protection de l'air, la croissance totale du volume de trafic pouvant être induite, dans un périmètre donné, par de grands centres d'achats et installations de loisirs, et de désigner les emplacements les plus favorables à leur implantation⁵³.

2.2.2. La Conférence régionale des transports 4 Berne-Mittelland (RV4)⁵⁴

Dans le canton de Berne, la planification de l'offre de transports publics repose sur les planifications régionales des six conférences régionales des transports. Ces conférences garantissent la collaboration intercommunale sur les questions de transports publics. Leur rôle principal consiste à élaborer des concepts d'offre régionaux. Chaque commune du canton est membre d'une conférence régionale. Les communes ont également la possibilité d'être membres de deux conférences régionales.

La Conférence régionale des transports 4 Berne-Mittelland (RV4) comprend 87 communes. Elle a participé à l'élaboration du projet d'agglomération pour l'agglomération bernoise avec les autorités cantonales, l'Association régionale Verein Region Bern (VRB) et la Ville de Berne.

⁵¹ Site internet du canton de Berne, Office des affaires communales et de l'organisation du territoire, Parcs de dissuasion et emplacements à vélos, http://www.jgk.be.ch/site/fr/index/agr/agr_raumplanung/agr_raumplanung_kant_rp/agr_raumplanung_kant_rp_verkehr/agr_raumplanung_kant_rp_verkehr_pr_br.htm

⁵² Site internet du canton de Berne, Office des affaires communales et de l'organisation du territoire, Guide de l'aménagement des places de stationnement selon les articles 49 à 56 OC, http://www.jgk.be.ch/site/fr/index/agr/agr_bauen/agr_bauen_baubewilligungsverfahren/agr_bauen_baubewilligungsverfahren_leitfaden_abstellplaetze.htm

⁵³ Site internet du canton de Berne, Office des affaires communales et de l'organisation du territoire, Système bernois de pondération des trajets, http://www.jgk.be.ch/site/fr/index/agr/agr_raumplanung/agr_raumplanung_kant_rp/agr_raumplanung_kant_rp_verkehr/agr_raumplanung_kant_rp_verkehr_berner_fm.htm

⁵⁴ Site internet de la Conférence régionale des transports 4 Berne-Mittelland (RV4), <http://www.rvk4.ch/index.shtml>

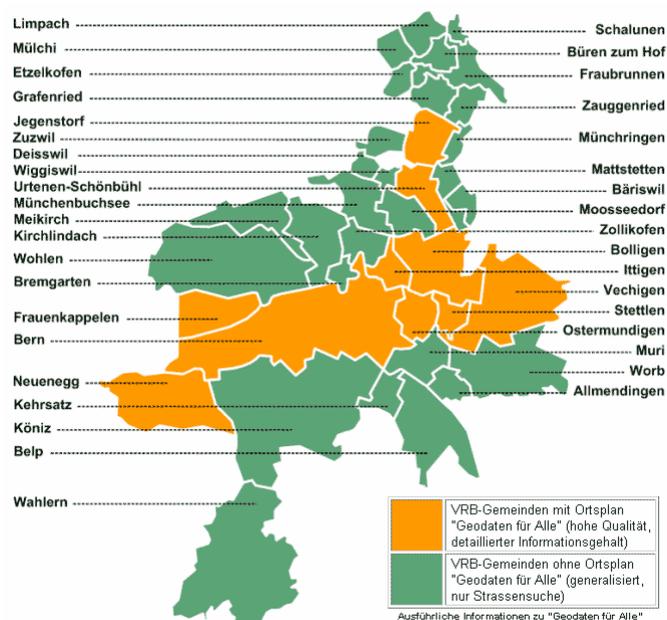
Figure 11 Périmètre de la Conférence régionale des transports 4 Berne-Mittelland⁵⁵

2.2.3. L'association régionale Verein Region Bern (VRB)⁵⁶

Cette association de communes regroupe 38 communes. Elle a pour but de permettre une meilleure collaboration entre les communes pour résoudre des problèmes dépassant leurs limites territoriales. Dans le canton de Berne, les régions ont un rôle de trait d'union entre les communes et le canton. Sans statut de droit public, les régions ont d'importantes responsabilités en matière d'aménagement du territoire. Elles peuvent ainsi élaborer des conceptions directrices, des stratégies, ainsi que des plans directeurs régionaux indiquant les objectifs visés en matière d'aménagement du territoire et les moyens de les atteindre. Dans le cas de la VRB, le plan directeur régional traite de la localisation des infrastructures à forte fréquentation, en s'appuyant sur le modèle de pondération des trajets (Fahrleistungsmodell), de la mobilité et de la stratégie transports publics pour l'agglomération de Berne.

⁵⁵ Source : site internet de la Conférence régionale des transports 4 Berne-Mittelland (RV4), <http://www.rvk4.ch/media/pdf/gemeinden/sectoren.pdf>

⁵⁶ Site internet de l'association régionale Verein Region Bern (VRB), <http://www.regionbern.ch/d/>

Figure 12 Périmètre de l'Association régionale Verein Region Bern⁵⁷

2.2.4. La Ville de Berne

En Ville de Berne, la politique du stationnement est sous la responsabilité du **Service de la planification de la circulation (Verkehrsplanung)**, auquel incombe la planification et le fonctionnement du système de transport. Ce service fait partie de la Direction des travaux publics, de la circulation et des espaces verts (Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün).

Plus précisément, les tâches du Service de la planification de la circulation sont notamment les suivantes :

- harmoniser le développement en matière de construction et de circulation de zones cohérentes d'une certaine importance au moyen de plans directeurs et de concepts de circulation ;
- garantir une accessibilité convenable avec tous les moyens de transport dans les nouveaux quartiers et les quartiers réhabilités ;
- créer des zones 30 km/h dans les quartiers d'habitation et des zones de rencontre sur demande des habitants dans le but de promouvoir une modération de la circulation.

Les travaux du Service de la planification de la circulation (Verkehrsplanung) servent de base au Conseil municipal (Gemeinderat, organe exécutif) pour ses décisions en matière de politique de transport. Le Gemeinderat détermine en effet l'orientation de la politique de transport et par conséquent également la politique du stationnement. Le Service de la planification de la circulation peut élaborer un concept ou plan directeur de circulation visant à résoudre un problème diagnostiqué et amener le Gemeinderat à se prononcer sur celui-ci. De même, lorsque le Gemeinderat prend une décision en matière de transport, le Service de la planification de la circulation élabore un concept pour sa mise en oeuvre.

Les liens étroits entre la planification de la circulation, la planification des affectations et l'urbanisme exigent une collaboration et une coordination intensives aussi bien avec d'autres services concernés, comme le Service d'urbanisme (Stadtplanung), qu'avec des organisations de quartiers, des communes avoisinantes, la région, le canton de Berne et la Confédération.

⁵⁷ Source : Site internet de l'association régionale Verein Region Bern (VRB).

En ce qui concerne le stationnement privé, les normes de construction de places de stationnement sont aujourd'hui fixées dans le droit civil et cantonal. La Ville de Berne ne peut plus promulguer d'instructions en la matière dans l'Ordonnance sur les constructions, mais uniquement dans le cadre de planifications concrètes. Pour cette raison, l'Ordonnance municipale sur les constructions ne contient plus que des prescriptions minimales en matière de places de stationnement⁵⁸.

2.3. Les objectifs de la politique du stationnement à Berne

La politique du stationnement menée par la Ville de Berne fait partie intégrante d'une politique générale de transport. Celle-ci vise un système de transport tenant compte de tous les moyens de déplacement, qui améliore la qualité de la vie et de l'environnement, qui augmente la sécurité et limite le gaspillage, et enfin qui préserve la qualité urbaine. Les autorités municipales souhaitent donc organiser une mobilité aussi compatible que possible avec la ville, conciliant une bonne accessibilité et une maîtrise des effets négatifs des transports (bruit, pollution atmosphérique, etc.). Pour y parvenir, la Ville de Berne encourage les transports publics et le trafic lent et souhaite limiter (faire plafonner voire réduire) le trafic individuel motorisé. La politique du stationnement sert ainsi à réaliser ces objectifs.

2.4. Lois et réglementations régissant le stationnement

2.4.1. Offre de stationnement privée

L'offre de stationnement privée est influencée par deux législations : la législation en matière de constructions, d'une part, et la législation sur l'environnement, d'autre part.

La **législation en matière de constructions** règle le nombre de places de stationnement minimum et maximum pour les constructions privées, selon les affectations (habitat, activités commerciales, etc.). La fixation d'un nombre minimum sert à éviter que les voitures ne soient garées sur le domaine public. Le seuil maximum vise à empêcher une trop grande génération de trafic. Les documents de base sont ici la **Loi cantonale sur les constructions** du 9 juin 1985 (LC) et l'**Ordonnance cantonale sur les constructions** du 6 mars 1985 (OC)⁵⁹.

Concernant cette dernière, de nouvelles dispositions, spécifiées aux articles 49 à 56 de l'Ordonnance, et visant à doter le canton de Berne d'une réglementation uniforme sur la manière de déterminer le nombre de places de stationnement pour les projets de construction, sont entrées en vigueur le 1^{er} mars 2000. Ces nouvelles dispositions présentent notamment les caractéristiques suivantes⁶⁰ :

- elles sont valables pour l'ensemble du canton et ont été simplifiées, en supprimant les prescriptions particulières pour les secteurs concernés par les plans de mesures de protection de l'air et pour les couloirs de pollution atmosphérique ;
- elles traitent différemment les villes et les agglomérations que le reste du canton. En effet, les villes et agglomérations étant mieux desservies par les transports publics et touchées par une pollution plus forte, il est prévu dans leur cas une fourchette plus basse du nombre de places à établir que dans le reste du canton.

⁵⁸ Stadt Bern, 2006, *Totalrevision der Bauordnung der Stadt Bern (BO.06)*, message du Stadtrat aux votants à l'occasion de la votation communale du 24 septembre 2006, www.bern.ch/stadtverwaltung/stadtkanzlei/abstimmungen/botschaft09242006

⁵⁹ Conseil exécutif du canton de Berne, 6 mars 1985, *Ordonnance sur les constructions (OC)*, http://www.sta.be.ch/belex/f/7/721_1.html

⁶⁰ Site internet du canton de Berne, Office des affaires communales et de l'organisation du territoire, *Guide de l'aménagement des places de stationnement selon les articles 49 à 56 OC*, http://www.jgk.be.ch/site/fr/index/agr/agr_bauen/agr_bauen_baubewilligungsverfahren/agr_bauen_baubewilligungsverfahren_leitfaden_abstellplaetze.htm

La **législation sur l'environnement** peut induire, lorsque les valeurs limites d'immission sont dépassées dans une zone, une diminution du nombre maximum de places autorisées par la législation en matière de construction et par les plans de zones.

2.4.2. Offre de stationnement publique

La Ville de Berne a élaboré un Concept global « Cité, transports et environnement » (Siedlung, Verkehr und Umwelt) dans le cadre duquel un Concept en matière de transports a été établi. Celui-ci se subdivise en différents plans directeurs, comme par exemple un plan directeur pour le trafic des vélos. Un plan directeur du stationnement est en cours d'élaboration.

Le concept « Cité, transports et environnement » fixe les grandes lignes de la politique de stationnement. Des modalités plus précises doivent ensuite être fixées dans le futur plan directeur du stationnement, qui sera vraisemblablement finalisé dans le courant de l'année prochaine (2008).

L'**Ordonnance sur les constructions de la Ville de Berne**⁶¹ (Bauordnung der Stadt Bern) règle, dans son article 65, les modalités d'application du compromis de circulation pour le centre-ville de Berne (Verkehrskompromiss), qui vise une suppression de l'offre de stationnement publique sur voirie dans le centre historique et son remplacement par un nombre équivalent de places en ouvrage situées autour de ce périmètre. L'article 65 précise qu'aucune possibilité supplémentaire de stationnement publique ou privée ne doit être créée en Vieille-Ville, sous réserve des exceptions suivantes :

- dans la Haute Vieille-Ville (Obere Altstadt), les places de stationnement de surface devant être supprimées afin de créer des zones à priorité piétonne et les autres places de surface doivent être remplacées par des places de stationnement souterraines dans des parkings de la Vieille-Ville existants et à agrandir selon un rapport 1:1 ;
- dans la Basse Vieille-Ville (Untere Altstadt), les places de stationnement de surface devant être supprimées afin de créer des zones à priorité piétonne et les autres places de surface doivent être remplacées par des places de stationnement souterraines dans des parkings de la Basse Vieille-Ville existants et à agrandir selon un rapport 1:1.

L'**Ordonnance sur les autorisations de stationnement** (Parkkartenverordnung) règle l'attribution des diverses autorisations de stationnement⁶².

A noter que le canton de Berne vient de développer, en partenariat avec la Conférence régionale des transports 4 Berne-Mittelland (**RV4**), l'association régionale Verein Region Bern (VRB) et la Ville de Berne, un projet d'agglomération pour la grande région bernoise s'inscrivant dans le cadre de la politique fédérale des agglomérations. Ce projet contient un volet central visant à coordonner transports et développement urbain, et qui définit notamment des objectifs en matière de planification de l'implantation des installations à forte fréquentation (centres commerciaux et de loisirs) et en matière de développement de l'offre P+R⁶³.

⁶¹ Stadt Bern, 24 septembre 2006, *Bauordnung der Stadt Bern* (BO), http://www.bern.ch/leben_in_bern/stadt/recht/dateien/721.1/index.html

⁶² Stadt Bern, mars 1994 (juillet 2005), *Parkkartenverordnung*, http://www.bern.ch/leben_in_bern/stadt/recht/dateien/761.232/Word761.232.pdf

⁶³ Agglomerationsprogramm : Verkehr + Siedlung Region Bern, <http://www.bernverkehr.ch/index.php>

2.5. Périmètres de gestion du stationnement

2.5.1. Le centre-ville de Berne et le compromis de circulation

Par suite d'une votation populaire en date du 23 novembre 1997, l'offre de stationnement dans le centre-ville de Berne (Innenstadt), périmètre qui correspond à la Vieille-Ville de Berne, est soumise à un régime spécial dit du « compromis de circulation » (Verkehrskompromiss).

Son but est de décharger progressivement le centre-ville de la circulation automobile et de redistribuer l'espace public, notamment en faveur des piétons, en créant des zones à priorité piétonne.

Le compromis de circulation implique une suppression de l'offre de stationnement public sur voirie à l'intérieur du périmètre du centre historique de Berne (Innenstadt) et son remplacement par un nombre équivalent de places en ouvrage dans des parkings situés sur son pourtour. Cette obligation de compenser les places supprimées et de libérer le domaine public de l'emprise des automobiles suit la même logique que le compromis historique sur les places de stationnement (Historischer Parkplatzkompromiss) appliqué dans le centre-ville de Zurich.

Le compromis de circulation a permis une revalorisation progressive du centre historique et a servi à libérer plusieurs places et rues et à les réaménager. C'est notamment le cas de la place Fédérale (Bundesplatz) ou de la Waisenhausplatz. L'espace libéré est également utilisé pour étendre les terrasses des cafés-restaurants ou pour créer des places de stationnement deux-roues. Des places de livraisons sont maintenues dans le périmètre du centre historique. Enfin, l'élargissement de certains parkings en remplacement de places sur voirie a permis de décharger certaines rues d'un trafic de recherche de places.

Lors de son élaboration, le compromis a fait l'objet de nombreuses discussions entre les différents groupes d'intérêts. Aujourd'hui, de nombreuses discussions de détail ont encore lieu quant à sa mise en œuvre, par exemple sur la question de l'utilisation des surfaces libérées (places pour livraisons, places deux-roues, etc.).

Dans le centre historique, le stationnement n'est donc plus possible que dans les parkings en ouvrage publics et privés, ou pour les détenteurs d'une autorisation spéciale de stationnement. Celles-ci ne sont toutefois délivrées que pour stationner dans la Basse Vieille-Ville (Unteren Altstadt). Aucune autorisation de stationnement n'est délivrée pour stationner sur la voie publique dans la Haute Vieille-Ville (Oberen Altstadt). Les habitants de la Haute Vieille-Ville peuvent cependant obtenir des autorisations pour stationner dans les zones limitrophes du centre-ville.

2.5.2. Le stationnement dans les quartiers extérieurs au centre historique (Aussenquartiere)

A l'extérieur du centre historique, la politique du stationnement de la Ville de Berne suit les logiques suivantes :

- elle permet un stationnement de durée illimitée en zone bleue aux détenteurs d'autorisations de stationnement (habitants, commerces) ;
- elle assure de meilleures conditions de stationnement aux habitants, aux commerces (Geschäftsbetriebe) et à leur clientèle, en empêchant l'occupation des places de stationnement par des pendulaires ;
- elle permet l'acquisition d'autorisations de stationnement pour 4 et 24 heures pour visiteurs ;
- elle promeut une meilleure qualité de vie dans les quartiers à travers une réduction de la circulation.

Afin de favoriser le stationnement des habitants et des commerces, la Ville délivre des autorisations de stationnement qui permettent un stationnement à durée illimitée sur les places en zone bleue (système des macarons de stationnement). La ville est découpée en plusieurs zones et les autorisations ne sont valables que pour une seule zone.

Si, en vertu du compromis de circulation, le nombre total de places de stationnement publiques ou d'accès public doit rester stable dans le centre historique, selon Monsieur Jürg Blattner, collaborateur au Verkehrsplanung de la Ville de Berne, il existe une marge de manœuvre plus importante dans les quartiers extérieurs. Ainsi, lorsque les autorités souhaitent réaménager l'espace public, par exemple dans le cadre de la mise en place de zones de rencontre, certaines places peuvent être supprimées. Dans la mesure du possible, ces places sont remplacées à proximité. Néanmoins, la politique de redistribution de l'espace entraîne une diminution régulière du nombre de places de stationnement publiques sur voirie sur tout le territoire de la Ville.

De même, M. Blattner nous a indiqué qu'à la suite de l'agrandissement d'un P+R en bordure de la Ville, l'offre de places de stationnement en surface des quartiers voisins a été réduite, afin de tenir compte du report d'une partie la demande de stationnement vers les nouvelles places P+R.

2.6. L'offre de places de stationnement en Ville de Berne

2.6.1. L'offre de places de stationnement publiques sur voirie

Le Service des travaux publics de la Ville de Berne (Tiefbauamt) nous a fourni les indications suivantes concernant l'offre de places de stationnement publiques sur voirie⁶⁴ :

- places payantes : environ 2'300 places, dont environ 600 avec parcmètre et environ 1'700 avec horodateur centralisé ;
- places gratuites en zone bleue : environ 13'100 places ;
- places gratuites blanches (durée de stationnement illimitée) : environ 1'200 places ;
- places gratuites pour un stationnement de courte durée : environ 700 places.

2.6.2. Les places dans des parkings accessibles au public

La plupart des parkings publics en ouvrage de la Ville de Berne se situent à la ceinture du centre historique. Dans le cadre du compromis de circulation, ils jouent un rôle essentiel de desserte du centre-ville de Berne et une partie de leur offre de places de stationnement s'est substituée à l'offre publique sur voirie autrefois présente dans le centre historique.

A l'extérieur du centre-ville, on ne trouve quasiment pas de parkings en ouvrage accessibles au public, mais seulement quelques parkings d'échange P+R en bordure de la ville, comme le parking du Neufeld, au Nord-Ouest, d'une capacité de 500 places, et partiellement utilisable pour du stationnement de courte durée⁶⁵ (205 places de courte durée).

⁶⁴ Source : Stadt Bern, Tiefbauamt, 2006.

⁶⁵ Les places de stationnement dites « de courte durée » (Kurzparkplätze) n'impliquent aucune limitation temporelle d'usage, mais se définissent par opposition à des places louables pour une durée déterminée (année, mois, journée) ou à des places réservées au stationnement P+R.

Figure 13 Le P+R du Neufeld⁶⁶

Le nombre total de places de stationnement accessibles au public situées dans des parkings en ouvrage sur le territoire de la Ville de Berne est d'environ 2830 places (Kurzparkplätze), selon les indications fournies sur le site du Parkleitsystem bernois, mis à disposition par l'Association des parkings bernois (Vereinigung Berner Parkhäuser)⁶⁷.

Les parkings en ouvrage bernois appartiennent à des sociétés anonymes. Si l'on excepte le cas d'un parking, la municipalité détient toujours une majorité des actions de ces sociétés, ce qui lui permet d'influencer les décisions quant à leur gestion. Elle peut ainsi demander que les parkings soient accessibles au public ou imposer que seul un nombre restreint de places, voire qu'aucune place, ne puissent être louées à des pendulaires pour du stationnement de longue durée.

Les sociétés exploitantes de parkings en ouvrage à Berne sont les suivantes :

- la société Bahnhof Parking AG, qui exploite le parking de la gare (Bahnhof Parking) ;
- la société Metro Autopark AG, qui exploite le parking Metro, en bordure du centre-ville ;
- l'entreprise automobile AMAG, qui exploite le parking Rathaus ;
- la société Belwag AG Bern, qui exploite les parkings City-West et Casino ;
- la société d'assurances Mobiliar, qui exploite le parking Mobiliar ;
- la société BEA Bern Expo AG, qui exploite les parkings BEA Bern Expo, dans les quartiers du Wankdorf et de l'Allmend.

Concernant la **location de places de stationnement à des pendulaires** dans des parkings en ouvrage accessibles au public, elle est possible mais rare selon notre interlocuteur M. Blattner, collaborateur au Verkehrsplanung de la Ville de Berne, en raison des prix élevés de location. M. Blattner n'a cependant pas été en mesure de nous indiquer un montant. Il nous a toutefois signalé l'existence de cartes de stationnement longue durée (Dauerkarte) que possèdent l'administration et les commerces du centre et qui permettent un stationnement longue durée dans les parkings en ouvrage.

Le parking de la gare de Berne propose cependant 260 places à la location, pour une durée minimale de trois mois, et au tarif de CHF 355.- par mois (TVA non comprise)⁶⁸.

⁶⁶ Source : ADEME/Energies-Cités, 2001, *Politiques de stationnement : Bern*.

⁶⁷ Vereinigung Berner Parkhäuser, Parkleitsystem Bern AG, *Parkhäuser in Bern*, <http://www.parking-bern.ch/listpark.asp>

⁶⁸ Bahnhof Parking AG Bern, <http://www.bahnhofparking.ch/>

Les tarifs appliqués pour le stationnement de courte durée varient selon les parkings concernés, notamment en fonction de la situation du parking.

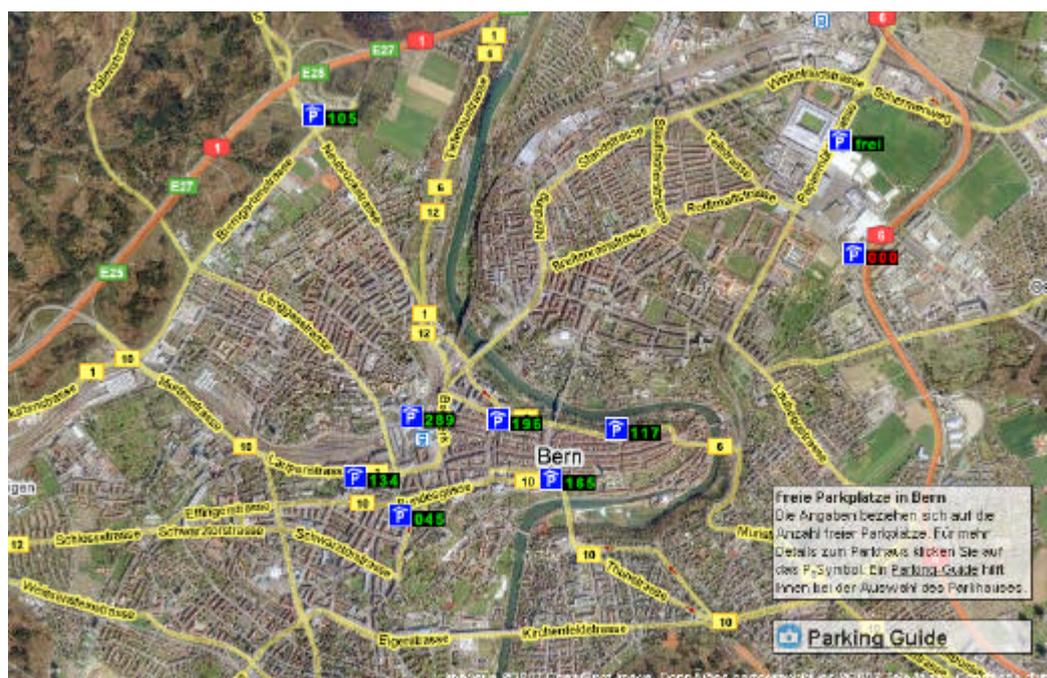
Comme à Bâle et à Zurich, l'offre de parkings à usage public a été regroupée au sein d'un **Parkleitsystem**. Il s'agit d'un système d'information qui a pour tâche d'indiquer les possibilités de stationnement dans une ville et de guider les automobilistes en les informant sur les places disponibles en temps réel, à l'aide de panneaux indicateurs.

A Berne, ce système est proposé par l'Association des parkings bernois (Vereinigung Berner Parkhäuser), qui regroupe les différents exploitants de parkings en ouvrage.

Dans le cas bernois, les parkings affiliés au Parkleitsystem sont au nombre de 8. Il s'agit des parkings suivants :

- Parkhaus Bahnhof : 935 places, dont 622 places de courte durée ;
- Parkhaus Metro : 465 places de courte durée ;
- Rathaus Parking : 474 places de courte durée ;
- Parking City-West : 430 places de courte durée ;
- Mobiliar Parking : 90 places de courte durée ;
- Parking Casino : 542 places de courte durée ;
- P+R Neufeld : 205 places de courte durée.

Figure 14 Les parkings intégrés au Parkleitsystem bernois



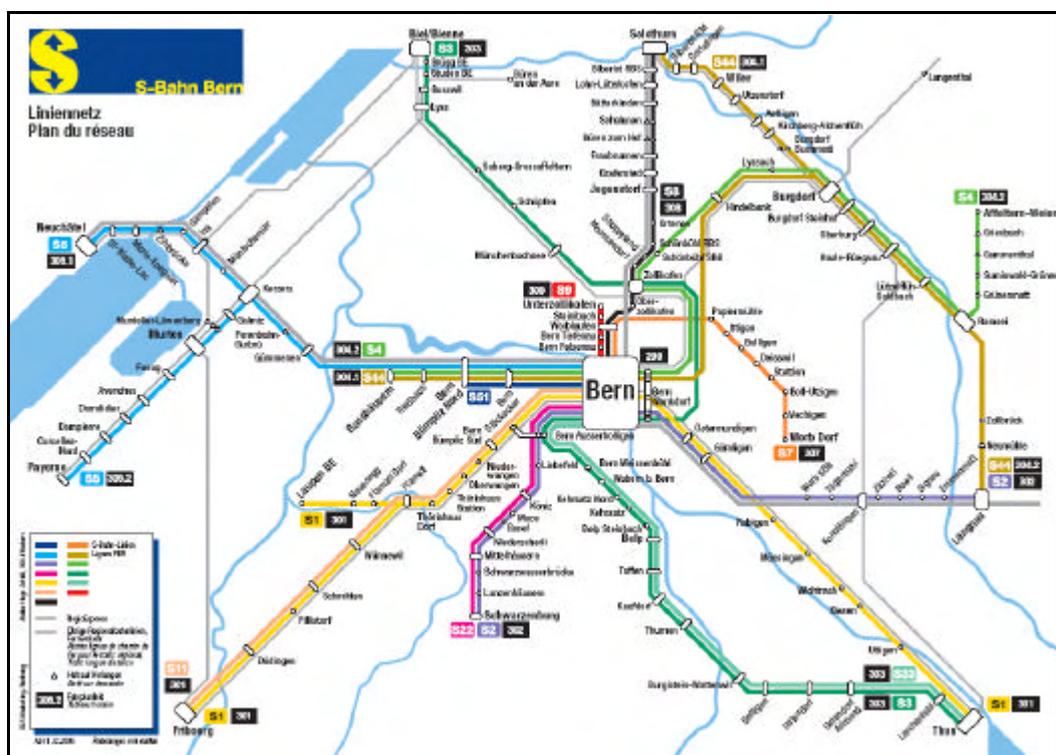
2.6.3. L'offre de places P+R

Dans la grande agglomération bernoise, les P+R situés sur le territoire de la Ville de Berne constituent des exceptions. Ainsi, seuls trois P+R sont situés dans la commune-centre. Il s'agit des parkings Neufeld (500 places, dont 205 utilisables pour du stationnement de courte durée), Wankdorf (300 à 400 places) et Ausserholligen (130 places).

Le but des autorités de planification travaillant à l'échelle de l'agglomération bernoise est en effet d'inciter les automobilistes pendulaires optant pour une mobilité combinée voiture-TC à rejoindre les

transports publics le plus tôt possible dans le cadre de leurs déplacements domicile-travail. Ainsi, les autorités et les prestataires de transport s'appuient sur le réseau en étoile du S-Bahn bernois pour offrir une multitude de petits P+R dans les gares, à l'extérieur de la Ville.

Figure 15 Plan du réseau du S-Bahn bernois⁶⁹



A titre d'exemple, à Lyss, les CFF ont créé un P+R de 110 places, et à Bümpliz-Nord, le BLS a créé un P+R de 45 places.

En 2004, on comptait dans le périmètre du S-Bahn 3'400 places P+R pour voitures aux abords des gares, ainsi que 18'000 places pour les vélos. Selon le site de l'Office des affaires communales et de l'organisation du territoire du canton de Berne, une offre supplémentaire de 400 places voitures et 3'300 places vélos devrait être créée d'ici à 2007⁷⁰.

Selon M. Blattner, il n'existe aucune règle particulière d'attribution des abonnements P+R. Les usagers sont libres d'utiliser le P+R qui leur convient.

Gestion des parkings-relais

Le canton de Berne souhaite promouvoir les aménagements P+R, qui sont conformes à sa politique en matière de transports. Il soutient par conséquent la mise en place de P+R en apportant notamment une contribution financière à leur mise en place. Mais le lancement de projets et la construction des installations de stationnement relèvent de la compétence des régions d'aménagement, des communes et des entreprises de transport.

⁶⁹ Source : site internet du S-Bahn bernois, <http://www.s-bahn-bern.ch/>

⁷⁰ Site internet du canton de Berne, Office des affaires communales et de l'organisation du territoire, *Park & Ride du Canton de Berne : parcs de dissuasion et emplacements à vélos*, http://www.jgk.be.ch/site/fr/index/agr/agr_raumplanung/agr_raumplanung_kant_rp/agr_raumplanung_kant_rp_verkehr/agr_raumplanung_kant_rp_verkehr_pr_br.htm

Les P+R situés sur le réseau S-Bahn bernois sont généralement mis en place par les trois entreprises de chemins de fer du réseau, les CFF, le BLS et le RBS (Regionalverkehr Bern-Solothurn). Ces sociétés gèrent également ces P+R et fixent les montants de location des places.

Certaines communes mettent également en place des P+R, mais cela reste une exception.

Tarifs

Les tarifs de l'offre P+R située aux gares du S-Bahn bernois varient selon les stations. Généralement, ils se situent entre CHF 30.- et CHF 40.- pour un abonnement mensuel, entre CHF 300.- et CHF 400.- francs pour un abonnement annuel. Dans certains cas, le stationnement est même gratuit. Des informations sur le nombre de places P+R à disposition et sur les tarifs pratiqués dans chaque gare sont disponibles à l'aide d'une carte interactive consultable sur le site du S-Bahn bernois⁷¹.

2.7. Les autorisations de stationnement

2.7.1. Autorisations de stationnement pour habitants et commerces (Parkierungsbewilligungen)⁷²

La Ville de Berne délivre des autorisations pour un stationnement à durée illimitée en zone bleue dans certaines zones de la Ville (correspondant généralement aux arrondissements postaux).

Les ayants droit aux autorisations sont les suivants⁷³ :

- les habitants des zones concernées, dont les papiers du véhicule correspondent à leur nom et adresse ;
- les commerces (Geschäftsbetriebe) avec un siège ou un établissement situé dans une zone concernée, lorsque les papiers du véhicule sont établis au nom du commerce ;
- les entreprises travaillant selon le modèle du travail posté (trois-huits) et dont le siège ou un établissement est situé dans une zone concernée, pour les véhicules de leurs collaborateurs lorsque ceux-ci sont affectés à une équipe travaillant soit tôt, soit tard ;
- d'autres catégories d'usagers, comme par exemple des personnes séjournant en Ville durant la semaine avec leur propre véhicule.

Les autorisations délivrées ne sont valables que dans la zone correspondant au lieu de domicile ou à l'adresse de l'entreprise. L'autorisation n'équivaut pas à une assurance de disposer d'une place. Elle ne correspond qu'à une dérogation à l'obligation de respecter les durées limites de stationnement.

Au cours de l'entretien avec M. Blattner, celui-ci nous a indiqué qu'il était possible d'obtenir autant d'autorisations de stationnement que de voitures répondant aux critères demandés pour l'obtention d'une autorisation.

L'Ordonnance municipale sur les autorisations de stationnement précise que le nombre d'autorisations de stationnement délivrées peut être limité dans certains cas (article 3). C'est notamment le cas si la somme des places de stationnement privées disponibles et des autorisations de stationnement attribuées dépasse le nombre de places de stationnement autorisé selon les règlements cantonaux et communaux en matière de normes de construction de places privées. Un lien est donc établi ici entre l'offre de stationnement privée et l'offre de stationnement publique.

⁷¹ S-Bahn Bern, Einsteigen heute, Kombinierte Mobilität, <http://www.s-bahn-bern.ch/>

⁷² Stadt Bern, *Parkieren und Parkkarten in den Quartieren*, http://www.bern.ch/leben_in_bern/wohnen/motorisiert/parkieren_quartiere

⁷³ Stadt Bern, mars 1994 (juillet 2005), *Parkkartenverordnung*, http://www.bern.ch/leben_in_bern/stadt/recht/dateien/761.232/Word761.232.pdf

Dans le même ordre d'idées, M. Blattner nous a également précisé que les autorisations de stationnement n'étaient octroyées aux habitants et commerces que dans les cas où aucune place de stationnement privée n'était à disposition dans leur immeuble. Cette règle est similaire à la pratique de la Ville de Fribourg en matière de macarons de stationnement pour habitants. De la même manière, lorsque le cadastre indique qu'une place de stationnement privée est liée à une adresse, aucune autorisation de stationnement n'est attribuée pour cette adresse, sauf si le demandeur possède plusieurs véhicules immatriculés à cette adresse et ne dispose pas d'un nombre suffisant de places de stationnement privées à son adresse. Cette règle est appliquée dans toute la ville.

L'intérêt d'une telle règle est double : d'une part, elle permet de soulager la pression de la demande de stationnement sur le domaine public, et, d'autre part, elle permet de limiter la location de places de stationnement privées à des pendulaires sur le territoire communal. La différence de prix entre une autorisation de stationnement et la location d'une place de stationnement privée ne constitue pas, pour les autorités, un argument recevable justifiant de déroger à cette règle. Selon elles, les citoyens doivent tenir compte des loyers en matière de stationnement lorsqu'ils choisissent leur lieu de résidence.

Cependant, la Police municipale bernoise, chargée de l'attribution des autorisations de stationnement, après nous avoir confirmé l'existence de cette règle, nous a également indiqué qu'elle s'avérait très difficile à contrôler. Par conséquent, faute d'un contrôle satisfaisant, les habitants obtiennent généralement toujours une autorisation, qu'une place soit disponible ou non dans leur immeuble. En revanche le contrôle est plus facile lorsqu'il s'agit d'entreprises, qui n'obtiennent pas d'autorisation lorsque des parkings pour bureaux se situent dans leur immeuble.

Quant aux autorisations de stationnement pour les commerces, elles font l'objet, selon M. Blattner, d'une évaluation au cas par cas. Les autorisations ne sont délivrées que pour les véhicules immatriculés au nom de l'entreprise et, selon M. Blattner, si l'entreprise ne dispose pas d'un emplacement de stationnement privé pour ce véhicule.

A la suite de l'introduction en 1999 de places payantes à durée de stationnement limitée à proximité de places en zone bleue, l'Ordonnance sur les autorisations de stationnement a été légèrement modifiée par l'Exécutif de la Ville. En effet, il s'agissait de maintenir la validité des autorisations de stationnement dans toute la zone concernée. Aussi, il a été décidé d'étendre la validité des autorisations de stationnement aux places payantes des zones concernées⁷⁴.

Enfin, l'attribution des autorisations de stationnement est sous la responsabilité de la Police municipale bernoise.

Tarifs

Le coût annuel de l'autorisation de stationnement varie selon les ayants droit.

Pour les personnes dont le domicile principal est situé en Ville de Berne et pour les commerces, le coût annuel de l'autorisation est de : CHF 240.- (CHF 20.- par mois, pour un minimum de 3 mois).

Pour les autres catégories d'usagers, le coût annuel de l'autorisation est de : CHF 600.- (CHF 60.- par mois, pour un minimum de 3 mois)⁷⁵.

2.7.2. Autorisations de stationnement dans le centre historique

Mis à part l'acquisition d'autorisations de stationnement leur permettant de stationner pour une durée illimitée sur les places bleues des zones limitrophes au centre historique, les habitants et les entreprises

⁷⁴ Stadt Bern, 02.06.1999, *Geringfügige Aenderung der Parkkartenverordnung*,

http://www.bern.ch/online/aktuell_ptk_sta/1999/06/339

⁷⁵ Stadt Bern, *Parkieren in blauen und weissen Zonen*, http://www.bern.ch/leben_in_bern/wohnen/motorisiert/zonen

du centre-ville peuvent obtenir d'autres types d'autorisations. Nous les détaillons ci-dessous avec leurs tarifs respectifs :

- autorisation pour les personnes domiciliées dans la Basse Vieille-Ville de stationner sur la voirie publique dans le périmètre de la Basse Vieille-Ville, du lundi au vendredi entre 19h00 et 08h00 et du samedi à 16h00 au lundi à 8h00 : CHF 480.-/an (CHF 40.- par mois, pour un minimum de 3 mois) ;
- autorisation pour les personnes domiciliées dans la Basse Vieille-Ville de stationner sur la voirie publique dans le périmètre de la Basse Vieille-Ville pour une durée illimitée (maximum 48 heures) : CHF 960.-/an (CHF 80.- par mois, pour un minimum de 3 mois) ;
- autorisation pour les entreprises possédant une succursale dans la Basse Vieille-Ville de stationner sur la voirie publique dans le périmètre de la Basse Vieille-Ville du lundi au vendredi entre 08h00 et 19h00 et du samedi à 08h00 au lundi à 16h00 : CHF 960.-/an (CHF 80.- par mois, pour un minimum de 3 mois) ;
- autorisation pour d'autres catégories d'usagers domiciliés dans la Basse Vieille-Ville (ex. : personnes séjournant à Berne durant la semaine) de stationner sur la voirie publique dans le périmètre de la Basse Vieille-Ville, du lundi au vendredi entre 19h00 et 08h00 et du samedi à 16h00 au lundi à 8h00 : CHF 960.-/an (CHF 80.- par mois, pour un minimum de 3 mois) ;
- autorisation pour d'autres catégories d'usagers domiciliés dans la Basse Vieille-Ville (ex. : personnes séjournant à Berne durant la semaine) de stationner sur la voirie publique dans le périmètre de la Basse Vieille-Ville pour une durée illimitée (maximum 48 heures) : CHF 1920.-/an (CHF 160.- par mois, pour un minimum de 3 mois).

2.7.3. Autorisations de stationnement pour 4 et 24 heures (Tagesbewilligungen)

Pour répondre aux besoins des visiteurs, la Ville de Berne propose également des autorisations de stationnement pour 4 et 24 heures.

Ces autorisations peuvent être obtenues dans les postes de police de la Police municipale bernoise ou aux automates des transports publics bernois (Bernmobil, transports publics urbains). Elles sont valables dans toutes les zones à autorisations de stationnement de la Ville de Berne.

Tarifs

Les prix des autorisations de stationnement pour 4 et 24 heures s'établissent de la manière suivante :

- autorisation pour 4 heures : CHF 8.00.- ;
- autorisation pour 24 heures : CHF 15.00.-.

2.7.4. Autres autorisations de stationnement

L'Ordonnance sur les autorisations de stationnement fait également état de l'existence de plusieurs autorisations de stationnement spéciales pouvant être octroyées⁷⁶ :

- des autorisations de stationnement valables dans plusieurs zones (comme exceptions au découpage en zones) ;
- des autorisations de stationnement valables dans toutes les zones ou autorisations professionnelles (Gewerbeparkkarten) ;
- des autorisations de stationnement sans numéro d'immatriculation du véhicule, attribuées selon le nom d'une entreprise ;
- des autorisations de stationnement limitées à certaines heures de la journée pour le travail posté, respectivement pour les personnes débutant le travail jusqu'à 6h30 du matin, et pour les personnes débutant le travail à partir de 22h30 ;
- des autorisations de stationnement pour plusieurs véhicules.

2.8. Le modèle bernois de pondération des trajets

Dans le canton de Berne, la volonté de coordonner les exigences de la loi fédérale sur la protection de l'environnement, d'une part, et les objectifs de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire, d'autre part, a amené les autorités cantonales à mettre au point un instrument original de planification des installations à forte fréquentation (centres commerciaux, marchés spécialisés, équipements de loisirs) : le modèle bernois de pondération des trajets (Fahrleistungsmodell).

Cet instrument a pour but de permettre l'implantation des installations à forte fréquentation dans des emplacements favorables du point de vue de l'aménagement du territoire, plus précisément à l'intérieur des villes et des agglomérations, ainsi que dans les pôles de développement du canton, de manière harmonisée avec les principes de la protection de l'air. L'objectif est donc de favoriser l'implantation sur des sites propices et de freiner l'implantation sur des sites non propices, en conformité avec le développement souhaité au niveau cantonal⁷⁷.

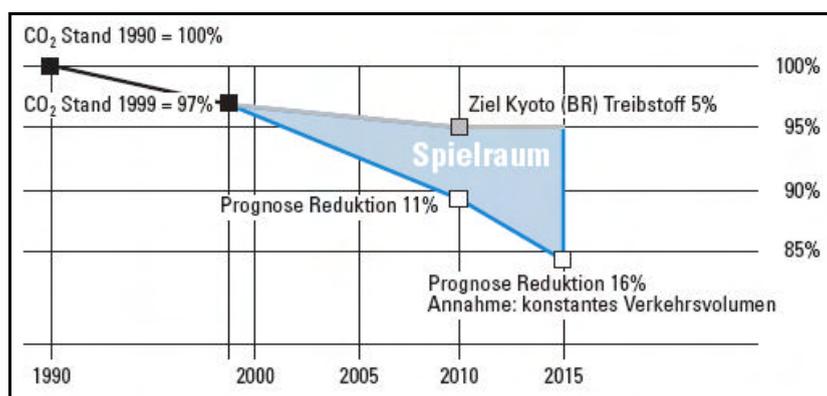
Pour concilier les objectifs d'aménagement et de protection de l'air, les autorités bernoises se sont appuyées sur les limites d'émissions de CO₂ fixées par la loi fédérale sur le CO₂. Ces prescriptions ont été intégrées au Plan de mesures de protection de l'air. Considérant que des améliorations techniques apportées aux véhicules automobiles au cours des prochaines années vont limiter les émissions de CO₂, les autorités ont ensuite identifié une certaine marge de manœuvre permettant une croissance de 8% des kilomètres parcourus dans le canton en voiture individuelle à l'horizon 2015, correspondant à un supplément de 1.3 million de véhicules/km par jour.

Le Plan de mesures de protection de l'air répartit ensuite cette augmentation des distances parcourues entre une croissance du trafic liée au développement de base du canton (habitat, accroissement général du trafic), à raison de 56%, d'une part, et les nouvelles installations à forte fréquentation (projets de grande envergure engendrant plus de 2000 trajets par jour), à raison de 44%, d'autre part.

⁷⁶ Stadt Bern, mars 1994 (juillet 2005), *Parkkartenverordnung*, article 5, http://www.bern.ch/leben_in_bern/stadt/recht/dateien/761.232/Word761.232.pdf

⁷⁷ OFEFP/ODT, novembre 2002, *Le modèle bernois de pondération des trajets*, fiche d'information 2, Berne, <http://www.news-service.admin.ch/NSBSubscriber/message/attachments/4452.pdf>

Figure 16 Canton de Berne - Identification d'une marge de manœuvre en matière de kilomètres parcourus en voiture individuelle pour respecter les objectifs de Kyoto⁷⁸



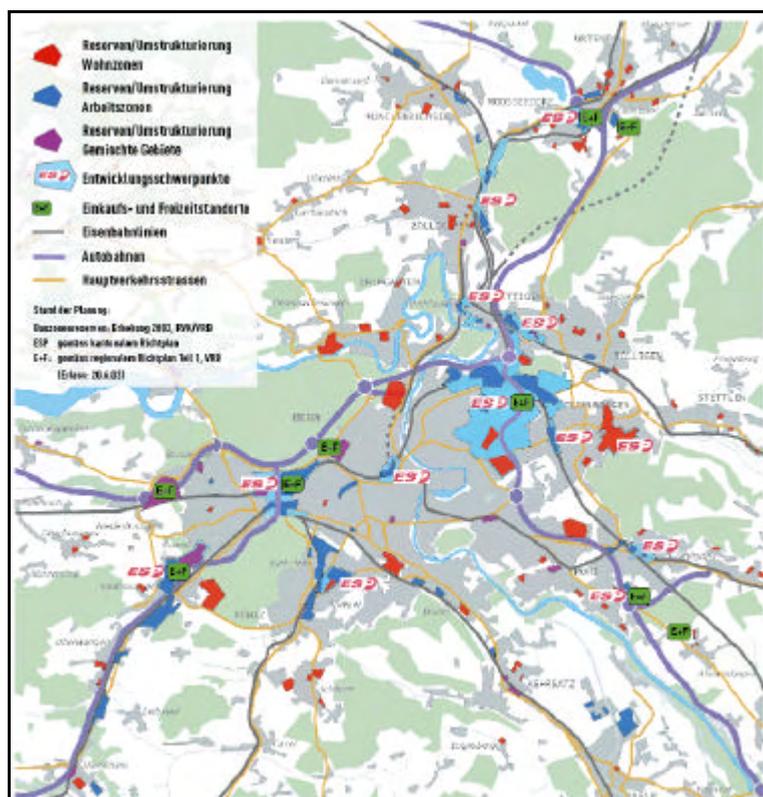
Le Plan directeur cantonal répartit ensuite les contingents de distances supplémentaires pour les projets générant un trafic important, soit 575'000 véhicules/km par jour, selon des critères d'organisation du territoire. Il accorde ainsi les contingents suivants⁷⁹ :

- 320'000 véhicules/km par jour aux pôles de développement cantonaux, aux emplacements retenus pour une planification cantonale des infrastructures d'ordre supérieur (par exemple dans la santé ou la formation), et aux emplacements situés en dehors des pôles de développement cantonaux dans les centres et agglomérations du niveau 3 du réseau des centres (petits centres) ;
- 255'000 véhicules/km par jour aux emplacements situés en dehors des pôles de développement cantonaux dans les agglomérations des niveaux 1 et 2 du réseau des centres (Berne, Bienne et Thoune). Dans ces agglomérations, une planification régionale est requise pour le choix des emplacements d'importance régionale destinés aux implantations générant une importante fréquentation. Les emplacements sont donc désignés dans les plans directeurs régionaux (voir figure ci-dessous).

⁷⁸ Verein Region Bern (VRB), 2003, *Regionaler Richtplan Teil 1 mit Erläuterungen*, p.4, <http://www.regionbern.ch/upload/allgemeine/files/Richtplan%20Teil%201%20zHD.%20Gemeinden.pdf>

⁷⁹ Canton de Berne, 2002, *Plan directeur du canton de Berne*, Mesure B_01, « Harmoniser l'urbanisme, les transports et la protection de l'air (système de pondération des trajets) ».

Figure 17 Réserves de construction pour l'habitat et les activités économiques dans la région de Berne, et emplacements favorables aux installations à forte fréquentation selon le Plan directeur régional⁸⁰



En distribuant des contingents de trajets mesurés en distances parcourues, le modèle bernois de pondération des trajets favorise les emplacements situés à proximité des pôles d'habitat émetteurs de clients, à partir desquels les trajets moyens sont plus courts, permettant ainsi davantage de déplacements. Autrement dit, le modèle bernois de pondération des trajets permet aux « projets d'envergure que le choix d'un emplacement idéal rapproche de leurs clients (trajets courts) (...) [de] bénéficier de plus de trajets clients pour la même prestation kilométrique »⁸¹, et donc de davantage de places de stationnement. Il oblige les investisseurs à dimensionner leurs projets en tenant compte des prescriptions en matière de trajets.

De plus, le modèle favorise ainsi les emplacements les mieux desservis par les transports publics, et optimise par conséquent l'utilisation des transports publics pour les déplacements vers ce type d'infrastructures⁸².

A certaines conditions, le modèle de pondération des trajets permet de retenir des emplacements judicieux sous l'angle de l'aménagement du territoire pour des projets de grands centres commerciaux ou de loisirs (proximité de la clientèle, bonne desserte en transports publics), alors même que ces

⁸⁰ Canton de Berne, 2005, *Agglomerationsprogramm Verkehr+Siedlung Region Bern*, Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion des Kantons Bern gemeinsam mit der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern, <http://www.bernverkehr.ch/index.php>

⁸¹ DETEC, juin 2004, *Qualité de l'air et coordination des plans*, <http://www.uvek.admin.ch/dokumentation/00474/00492/index.html?lang=fr&msg-id=8348>

⁸² OFEFP/ODT, novembre 2002, *Le modèle bernois de pondération des trajets*, fiche d'information 2, Berne, <http://www.news-service.admin.ch/NSBSubscriber/message/attachments/4452.pdf>

projets sont susceptibles de poser problème dans le domaine de la protection de l'air, car l'objectif est de promouvoir un meilleur développement spatial⁸³.

Le modèle bernois de pondération des trajets est souvent cité en exemple en raison de nombreux avantages :

- il permet une harmonisation du Plan de mesures de protection de l'air et du Plan directeur cantonal très en amont de la procédure de planification des installations à forte fréquentation ;
- il fixe des règles claires en matière de nombre de trajets autorisés pour chaque emplacement, et sécurise ainsi les investissements des promoteurs, tout en limitant les négociations avec les opposants aux projets hors de toute base juridique ;
- il dote le canton de Berne d'une base pour évaluer les projets concrets susceptibles d'autorisation, et garantit ainsi la vue d'ensemble requise par le Plan de mesures de protection de l'air, souvent difficile à avoir en matière de planification des installations à forte fréquentation.

Au cours de l'entretien qu'il nous a accordé, Monsieur Jürg Blattner, collaborateur au Verkehrsplanung de la Ville de Berne, nous a cependant indiqué qu'il était encore tôt pour tirer un bilan sur l'efficacité du modèle bernois de pondération des trajets, car peu d'expériences ont pu être engrangées depuis l'introduction de cet outil. L'efficacité des mesures de contrôle du respect des contingents de trajets peut poser problème. De même, il reste encore à déterminer quelles mesures doivent être prises en cas de dépassement des contingents. Plusieurs types de mesures sont envisagées, dont une amélioration de l'accessibilité en transports publics.

2.9. Le dispositif de contrôle du stationnement

En Ville de Berne, le contrôle du stationnement public est confié à deux organismes distincts.

Le contrôle du stationnement en zone bleue est effectué par la Police municipale et par une entreprise privée de sécurité mandatée pour cette tâche.

Le contrôle du stationnement sur les places blanches payantes est effectué uniquement par la Police municipale.

2.10. Comment les recettes financières du stationnement sont-elles utilisées ?

Selon M. Blattner, en Ville de Berne, les recettes financières générées par le stationnement public (places à horodateurs, vente des autorisations de stationnement, amendes d'ordre, etc.) sont dirigées dans les comptes généraux de la Ville. Elles ne sont pas spécifiquement destinées à la politique du stationnement.

⁸³ Site internet du canton de Berne, Office des affaires communales et de l'organisation du territoire, *Système bernois de pondération des trajets : grands centres d'achats – conflit entre l'aménagement du territoire et la protection de l'environnement*,

http://www.jgk.be.ch/site/fr/index/agr/agr_raumplanung/agr_raumplanung_kant_rp/agr_raumplanung_kant_rp_verkehr/agr_raumplanung_kant_rp_verkehr_berner_fm.htm

2.12. Contacts

M. Jürg Blattner Verkehrsplanung Stadt Bern Zieglerstrasse 62 Postfach 3001 Bern Tél. : 031 321 70 10	Stadtpolizei Bern Postfach 3000 Bern 7 031 321 49 51 paka@bern.ch
Verkehrsplanung Stadt Bern Zieglerstrasse 62 Postfach 3001 Bern Tél. : 031 321 70 10 verkehrsplanung@bern.ch	

2.13. Bibliographie, Sources

2.13.1. Rapports, textes de lois, documents

- ADEME/Energie-Cités, 2001, *Politiques de stationnement: Berne*, http://www.energie-cites.org/db/berne_124_fr.pdf
- CANTON DE BERNE, 2002, *Plan directeur du canton de Berne*, http://www.jgk.be.ch/site/fr/index/agr/agr_raumplanung/agr_raumplanung_kant_rihtplan.htm
- CANTON DE BERNE, 2005, *Agglomerationsprogramm Verkehr+Siedlung Region Bern*, Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion des Kantons Bern gemeinsam mit der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern, <http://www.bernverkehr.ch/index.php>
- CONSEIL EXECUTIF DU CANTON DE BERNE, 6 mars 1985, *Ordonnance sur les constructions (OC)*, http://www.sta.be.ch/belex/f/7/721_1.html
- HERTIG & LADOR SA, 2006, *Installations à forte fréquentation : meilleure coordination entre protection de l'air et aménagement du territoire : aspects environnementaux*, <http://www.aren.admin.ch/dokumentation/publikationen/00173/index.html?lang=fr&download=NHZLpZig7t,lnp6I0NTU042I2Z6ln1ae2Izn4Z2qZpnO2Yuq2Z6gpJCDeX1,hGym162dpYbUzd,Gpd6emK2Oz9aGodetmqaN19Xl2ldvoaCVZ,s->
- MUGGLI RUDOLF, 2002, *Installations à forte fréquentation : meilleure coordination entre protection de l'air et aménagement du territoire*, Cahier de l'environnement n°346 (OFEFP), OFEFP/ODT, Berne, <http://www.bafu.admin.ch/php/modules/shop/files/pdf/phpV2lff.pdf>
- OFEFP/ODT, 2006, *Installations générant un trafic important (IGT) intégrées dans le plan directeur cantonal*, L'environnement pratique n°0605, Berne, <http://www.news-service.admin.ch/NSBSubscriber/message/attachments/2797.pdf>
- PERREN P., KÜNZLER P., 2004, *Installations à forte fréquentation – harmonisation du plan directeur et du plan de mesures pour la protection de l'air*, L'environnement pratique, OFEFP/ODT, Berne, <http://www.news-service.admin.ch/NSBSubscriber/message/attachments/4538.pdf>
- STADT BERN, mars 1994 (juillet 2005), *Parkkartenverordnung*, http://www.bern.ch/leben_in_bern/stadt/recht/dateien/761.232/Word761.232.pdf
- STADT BERN, 2006, *Totalrevision der Bauordnung der Stadt Bern (BO.06)*, message du Stadtrat aux votants à l'occasion de la votation communale du 24 septembre 2006, www.bern.ch/stadtverwaltung/stadtkanzlei/abstimmungen/botschaft09242006

- STADT BERN, 24 septembre 2006, *Bauordnung der Stadt Bern (BO)*, http://www.bern.ch/leben_in_bern/stadt/recht/dateien/721.1/index_html
- VEREIN REGION BERN (VRB), 2003, *Regionaler Richtplan Teil 1 mit Erläuterungen*, <http://www.regionbern.ch/upload/allgemeine/files/Richtplan%20Teil%201%20zHD.%20Gemeinden.pdf>

2.13.2. Sites internet

- AGGLOMERATIONSPROGRAMM: VERKEHR + SIEDLUNG REGION BERN, <http://www.bernverkehr.ch/index.php>
- BAHNHOF PARKING AG BERN, <http://www.bahnhofparking.ch/>
- CANTON DE BERNE, Office des affaires communales et de l'organisation du territoire, <http://www.jgk.be.ch/site/fr/index/agr/agr>
- CONFERENCE REGIONALE DES TRANSPORTS 4 BERNE-MITTELLAND (RV4), <http://www.rvk4.ch/index.shtml>
- S-BAHN BERN, <http://www.s-bahn-bern.ch/>
- VEREINIGUNG BERNER PARKHÄUSER, Parkleitsystem Bern AG, <http://www.parking-bern.ch/listpark.asp>
- VEREIN REGION BERN (VRB), <http://www.regionbern.ch/d/>
- VERKEHRSPANUNG STADT BERN, <http://www.bern.ch/stadtverwaltung/tvs/vp>



Omaha, Nebraska, November 1938 (photo : John Vachon/Farm Security Administration)

3. Ville et agglomération de Zurich

Les informations présentées ici sur la politique du stationnement de la Ville et de l'agglomération de Zurich ont été recueillies à partir de différentes sources internet ou bibliographiques précisées à la fin de ce chapitre. Elles se basent également sur un entretien réalisé le mercredi 18 avril 2007 à Zurich avec M. Erich Willi, chef de projet pour la planification du stationnement au Service des travaux publics (Tiefbauamt), unité de planification des transports de la Ville de Zurich (Verkehrsplanung).

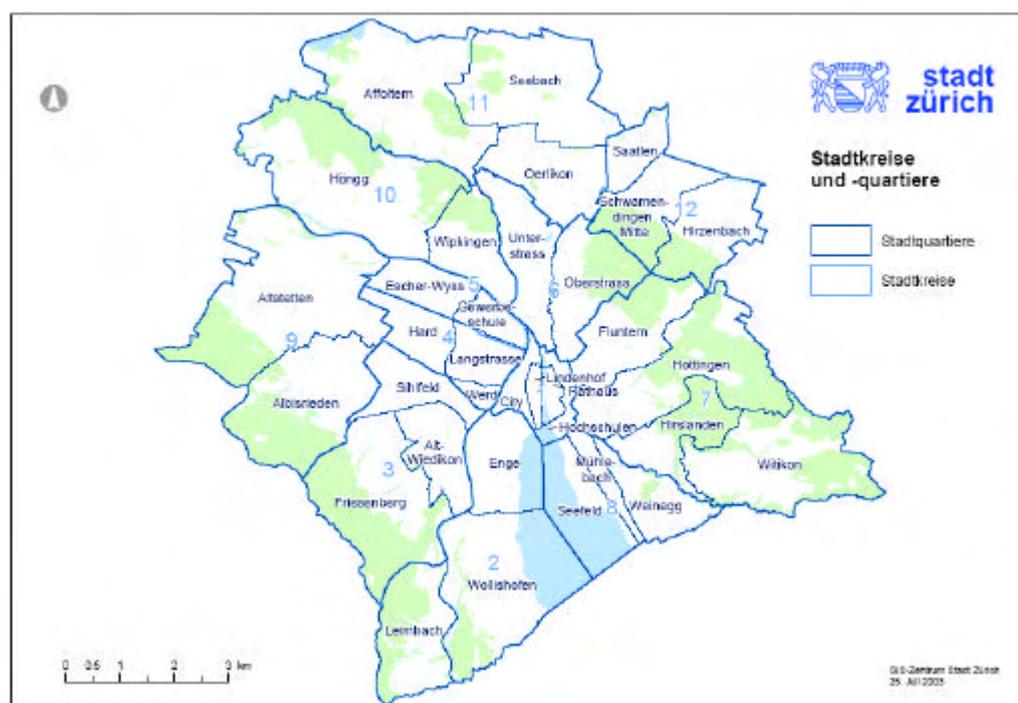
3.1. Données-clefs sur la ville et l'agglomération de Zurich

	Ville de Zurich	Agglomération de Zurich
Communes	1	132
Surface (km²)	87.81	1'085.86
Population	363'273**	1'080'728**
Emplois	339'529***	676'040***

**population en 2000 - source: OFS, Recensement fédéral de la population

***total des emplois en 2001 - source: OFS, Recensement fédéral des entreprises

Figure 18 Plan de la ville de Zurich – Les « Kreise » et les quartiers de la ville



3.2. Qui détermine la politique du stationnement et qui gère le stationnement à Zurich ?

3.2.1. La Planification régionale Zurich et environs (Regionalplanung Zürich und Umgebung)⁸⁴

La Planification régionale Zurich et environs est un organisme coordinateur auquel se sont associés la Ville de Zurich, les six régions de planification limitrophes et le canton.

Il s'agit d'un centre de compétences sur les questions de développement territorial qui s'engage pour la mise en place d'une agglomération zurichoise à la fois durable et compétitive. Cet organisme réalise ou mandate notamment des études, en particulier en matière de transports.

La Planification régionale Zurich et environs projette, par le biais de son groupe de planification régional, le Regionalplanungsgruppe Zürich und Umgebung, **la localisation des P+R et leurs capacités**. Ses propositions n'ont toutefois pas force de loi et ne constituent que des recommandations. Elles figurent dans les plans de circulation régionaux.

Figure 19 Périmètre de la planification régionale Zurich et environs (Regionalplanung Zürich und Umgebung)⁸⁵



3.2.2. La Ville de Zurich

En Ville de Zurich, la **détermination de la politique du stationnement** est sous la responsabilité du **Tiefbauamt**⁸⁶ (Service des travaux publics), rattaché au Département des Travaux publics et de l'Assainissement (Tiefbau- und Entsorgungsdepartement), et plus précisément de son unité de planification des transports (**Verkehrsplanung**)⁸⁷.

Le Tiefbauamt est notamment chargé de mettre en place les conditions pour une mobilité dirigée vers le futur et globale. Il élabore des directives et des bases de décision, des scénarii et des études de faisabilité.

⁸⁴ Regionalplanung Zürich und Umgebung, <http://www.rzu.ch/>

⁸⁵ Source : site internet de la Planification régionale Zurich et environs, <http://www.rzu.ch/rzu-gebiet-strukturen.html#>

⁸⁶ Stadt Zurich, Tiefbau- und Entsorgungsdepartement, Tiefbauamt, <http://www.stadt-zuerich.ch/internet/taz.html>

⁸⁷ Stadt Zurich, Tiefbau- und Entsorgungsdepartement, Tiefbauamt, Verkehrsplanung, http://www.stadt-zuerich.ch/internet/taz/home/ueber_uns/mobilitaet_planung_fachbereich_verkehrsplanung.html

L'unité de planification des transports (Verkehrsplanung) du Tiefbauamt s'occupe des déplacements des personnes et des biens. Elle coordonne les intérêts en matière de développement de la ville, de zonage, d'espace public, d'économie, d'environnement et de circulation avec les autres services de l'administration. Elle travaille sur les origines des problèmes actuels, s'occupe de la situation actuelle en matière de circulation et élabore des concepts et des stratégies, afin que la mobilité de Zurich dans le futur soit gérable.

Parmi les tâches de l'unité Verkehrsplanung, on trouve le soutien au Conseil municipal (organe exécutif de la Ville) pour la définition et la mise en pratique d'une stratégie de mobilité orientée vers le futur, ainsi que le développement et l'encouragement d'innovations en matière de politique de transports (par exemple, plans de mobilité d'entreprise), et enfin la mise en réseau d'une offre de mobilité plus efficace et accessible.

Dans le cadre de l'élaboration d'une stratégie globale de mobilité en Ville de Zurich (Mobilitätsstrategie), une stratégie partielle de stationnement a donc été définie (Teilstrategie Parkierung). Le Tiefbauamt a accompli la majeure partie du travail d'élaboration de cette stratégie, mais il a été assisté par un groupe de travail, ainsi que, le plus souvent, par des bureaux de planification privés.

L'**exploitation de l'offre de stationnement public** sur voirie est sous la responsabilité de la Division de la circulation (**Dienstabteilung Verkehr**)⁸⁸, rattachée au Département de la police (Polizeidepartement), et plus précisément de son unité Mobilität + Recht⁸⁹.

Dans le canton de Zurich, les compétences pour déterminer les normes de construction de **places de stationnement privées** dans le cadre d'autorisations de construire sont déléguées aux communes. La Ville de Zurich fixe donc ses propres règles en la matière.

3.3. Les objectifs de la politique du stationnement à Zurich

En Ville de Zurich, la politique du stationnement est considérée comme un pilier essentiel de la politique de transport, dont elle contribue à réaliser les objectifs. La Ville de Zurich a en effet élaboré une stratégie globale de mobilité, subdivisée en stratégies partielles, parmi lesquelles une stratégie pour le stationnement.

La politique du stationnement en Ville de Zurich doit tenir compte des besoins de l'économie de disposer d'une accessibilité optimale à la ville grâce à des places de stationnement appropriées pour le trafic individuel motorisé, des nouvelles formes de travail, des nouvelles pratiques de consommation et de loisirs, ainsi que des limites de capacité du réseau viaire, et de la qualité de l'environnement et de l'habitat.

3.4. Lois et réglementations régissant le stationnement à Zurich

3.4.1 Offre de stationnement privée

En Ville de Zurich, l'offre de stationnement privée est régie par l'**Ordonnance sur les places de stationnement** de la Ville de Zurich (Verordnung über Fahrzeugabstellplätze ou Parkplatzverordnung)⁹⁰, qui vient d'être partiellement révisée. Cette ordonnance règle notamment le nombre minimum de places de stationnement requises et le nombre maximum de places autorisées dans le cadre de procédures d'autorisation de construire.

⁸⁸ Stadt Zürich, Polizeidepartement, Dienstabteilung Verkehr, <http://www.stadt-zuerich.ch/internet/pd/dav/home.html>

⁸⁹ Stadt Zürich, Polizeidepartement, Dienstabteilung Verkehr, Mobilität + Recht, <http://www.stadt-zuerich.ch/internet/pd/dav/home/strukturell/mr.html>

⁹⁰ Stadt Zürich, décembre 1996, *Verordnung über Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzverordnung)*, http://lep.ethz.ch/public/SS_06/Projektarbeit/04_expertenrunden/02_infrastruktur/parkplatzverordnung.pdf

Le nombre de places de stationnement fixé dans l'ordonnance se calcule selon la surface de plancher déterminante et dépend :

- a) de l'exploitation et de l'usage du terrain (besoins normaux) ;
- b) du degré d'accessibilité en transports publics, de la centralité de la situation et de la capacité de la voirie (qualité de l'accessibilité) ;
- c) du respect des valeurs NO₂ autorisées de l'Ordonnance sur la protection de l'air ;
- d) des exigences de la protection des sites.

L'article 8 de l'Ordonnance sur les places de stationnement, consacré aux exceptions, prévoit une mesure qui établit un lien entre l'offre de stationnement sur voirie et l'offre de stationnement privée. Son paragraphe 4 indique en effet que dans le cas où des places de stationnement publiques de surface, situées sur des rues ou des places, peuvent être remplacées par la construction d'un parking en ouvrage souterrain de plus grande taille, le nombre de places de stationnement total autorisé peut être augmenté⁹¹.

La **Stratégie partielle de stationnement** de la Ville de Zurich (Teilstrategie Parkierung)⁹² prévoit plusieurs mesures concernant l'offre de stationnement privée (voir point 3.9).

3.4.2. Offre de stationnement publique

En Ville de Zurich, des **Instructions sur le stationnement illimité en zone bleue ou Instructions sur les autorisations de stationnement** (Vorschriften über das unbeschränkte Parkieren in Blauen Zonen ou Parkkartenvorschriften) règlent l'attribution des autorisations de stationnement⁹³.

Le **Plan de circulation communal** de la Ville de Zurich (Kommunaler Verkehrsplan)⁹⁴ contient un chapitre consacré au stationnement. Il décrit notamment les principes du « Compromis historique » sur le stationnement au centre-ville (voir point 3.5.1.).

Un **plan partiel du réseau routier et du stationnement d'intérêt public** (Strassennetz Parkierung im öffentlichen Interesse) contient les installations d'au moins 50 places. Les places de stationnement sur voirie existantes ainsi que les éléments fixés par le plan directeur dans le domaine du stationnement à l'intérieur du centre-ville (périmètres « City » et « Citynahe Gebiete ») sont présentés dans un supplément au plan.

Enfin, la **Stratégie partielle de stationnement** de la Ville de Zurich (Teilstrategie Parkierung) prévoit également plusieurs mesures concernant l'offre de stationnement publique (voir point 3.9).

⁹¹ Stadt Zürich, décembre 1996, *Verordnung über Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzverordnung)*, article 8, parag.4, p.4, http://lep.ethz.ch/public/SS_06/Projektarbeit/04_expertenrunden/02_infrastruktur/parkplatzverordnung.pdf

⁹² Stadt Zürich, septembre 2002, *Teilstrategie Parkierung*, http://www.stadt-zuerich.ch/internet/mobil_in_zuerich/mobilitaetsstrategie/teilstrategie.ParagraphContainerList.ParagraphContainer0.ParagraphList.0040.File.pdf/Parkierung.pdf

⁹³ Stadt Zürich, Dienstabteilung Verkehr, 1986, *Vorschriften über das unbeschränkte Parkieren in Blauen Zonen (Parkkartenvorschriften)*.

⁹⁴ Stadt Zürich, septembre 2004, *Kommunaler Verkehrsplan: Bericht*, http://www.stadt-zuerich.ch/internet/taz/home/mobilitaet/verkehr_zueri_/bericht_verkehrsplan.ParagraphContainerList.ParagraphContainer0.ParagraphList.0002.File.pdf/KVP_Bericht_GRB2003.pdf

3.5. Périmètres de gestion du stationnement

3.5.1. Le centre-ville de Zurich et le compromis historique sur les places de stationnement⁹⁵

Le 22 mai 1996, le Conseil communal de la Ville de Zurich (Gemeinderat, organe législatif) a décidé, dans le cadre d'une révision partielle du Plan de circulation communal, d'appuyer la politique du stationnement dans le centre-ville sur un « **Compromis historique** ».

Le « Compromis historique » est décrit de la manière suivante dans le Plan de circulation communal :

« Sur des places et des rues sensibles du point de vue de l'urbanisme, les places de stationnement de surface existantes accessibles à tous peuvent être éliminées, et remplacées par des installations en souterrain. Les surfaces de circulation ainsi libérées doivent être intégrées à un concept urbanistique et remodelées en zones piétonnes, pour deux-roues et vertes. Dans la zone City (Stadtkreis 1) et les zones Citynahe Gebieten, l'offre totale de places de stationnement pour les visiteurs et les clients doit rester au niveau de 1990 »⁹⁶.

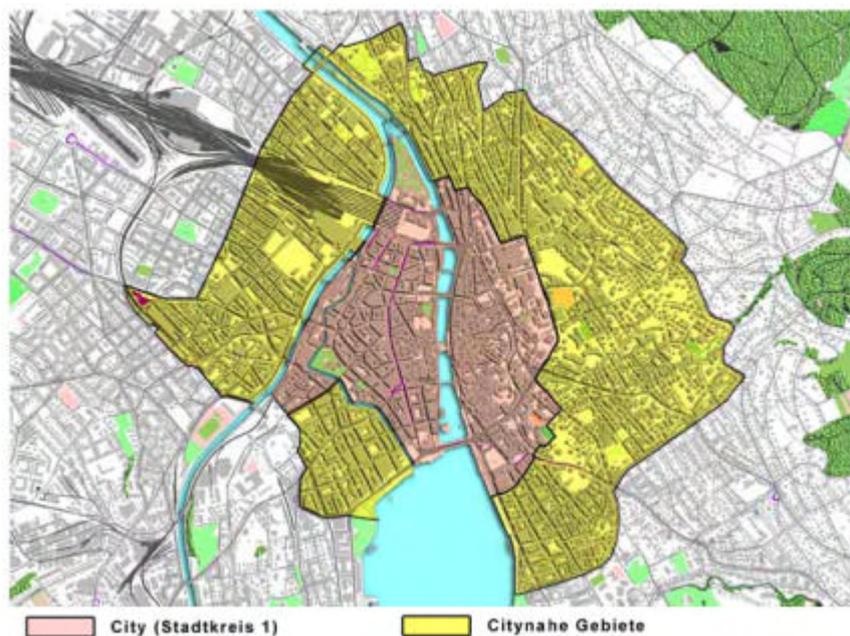
Par « places de stationnement pour les visiteurs et les clients », on entend les places sur voirie autorisant un stationnement jusqu'à 3 heures au maximum, ainsi que les places situées dans des parkings en ouvrage accessibles au public. En revanche, les places bleues ne sont pas concernées par le compromis.

Le « Compromis historique » a donc pour but de remplacer les places de stationnement publiques en surface par des places situées dans des parkings en ouvrage. L'espace public libéré peut ainsi être converti en zones piétonnes ou en zones de rencontre, redistribué en faveur des vélos ou d'espaces de livraison, et transformé en espaces verts.

Plus précisément, le « Compromis historique » s'applique au centre-ville (Innenstadt), soit à la zone « City » (Stadtkreis 1) et aux quartiers ceinturant la zone « City » (Citynahen Gebiete). Dans ces deux périmètres, le nombre total de places de stationnement destinées aux visiteurs et aux clients des commerces doit donc être maintenu au niveau de 1990.

⁹⁵ Tiefbauamt der Stadt Zürich, Verkehrsplanung, avril 2004, *Parkierungskonzept Innenstadt*, http://www.stadt-zuerich.ch/internet/taz/home/mobilitaet/individual_verkehr_ParagraphContainerListParagraphContainer0.ParagraphList.006.File.pdf/parkierungskonzept_innenstadt_teilstrategie.pdf

⁹⁶ Stadt Zürich, septembre 2004, *Kommunaler Verkehrsplan: Bericht*, p.29, http://www.stadt-zuerich.ch/internet/taz/home/mobilitaet/verkehr_zueri_/bericht_verkehrsplan.ParagraphContainerList.ParagraphContainer0.ParagraphList.0002.File.pdf/KVP_Bericht_GRB2003.pdf

Figure 20 Délimitation des zones concernées par le compromis historique⁹⁷

Elaboré par la **Commission de la circulation** (Verkehrskommission) du Conseil communal, le « Compromis historique » avait pour but de dépasser la politique de confrontation ayant eu cours jusqu'alors autour de questions de stationnement au centre-ville, et qui avait empêché la réalisation de parkings en ouvrage.

La décision de plafonner l'offre est fondée sur les charges excessives de trafic, de bruit et d'émissions polluantes constatées au centre-ville. Aussi, le « Compromis historique » est motivé avant tout par une nécessité de gestion du trafic et de respect du droit environnemental, et ne découle donc pas en premier lieu de réflexions d'aménagement urbain ou de nature économique.

Après révision du Plan de circulation communal datant de 1990, le Conseil municipal de la Ville de Zurich (Stadtrat, organe exécutif) l'a soumis pour approbation en novembre 2001 au Conseil communal (Gemeinderat, organe législatif), qui l'a validé en octobre 2003. A la suite de cette décision, un référendum a été déposé et une votation a eu lieu au mois de février 2004. La population zurichoise a finalement validé le nouveau plan, contenant les mesures liées au « Compromis historique », par 66% des voix.

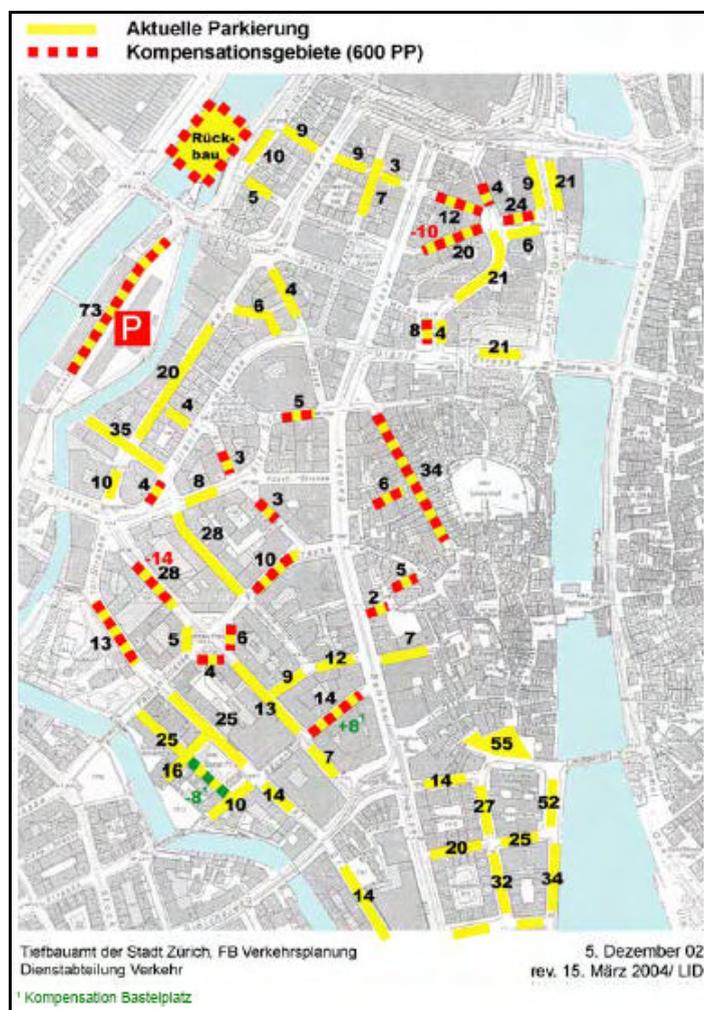
Sur la base du « Compromis historique », la Ville de Zurich, par l'intermédiaire de son Service des travaux publics (Tiefbauamt), a élaboré un **Concept pour le stationnement au centre-ville**. Ce concept prend en compte aussi bien l'offre de places accessibles au public dans des parkings en ouvrage que les places situées sur la voirie publique. En revanche, les places de stationnement privées ne sont pas considérées dans ce concept. Le concept s'inscrit dans le cadre de la Stratégie partielle de stationnement de la Ville de Zurich, dont il constitue l'une des mesures clés.

Le document présentant le Concept pour le stationnement au centre-ville donne plusieurs exemples d'application du « Compromis historique ».

⁹⁷ Source: Tiefbauamt der Stadt Zürich, Verkehrsplanung, avril 2004, *Parkierungskonzept Innenstadt*, p.5, http://www.stadt-zuerich.ch/internet/taz/home/mobilitaet/individual_verkehr_ParagraphContainerList.ParagraphContainer0.ParagraphList.0006.File.pdf/parkierungskonzept_innenstadt_teilstrategie.pdf

Ainsi, la construction du parking Gessnerallee (620 places) entre 2002 et 2004 a-t-elle été compensée par la suppression de 600 places, soit 254 places sur voirie et près de 350 places situées sur des « pontons » de stationnement (Parkdecks) provisoires sur la rivière Sihl. Cette mesure a notamment permis la piétonnisation du quartier de Rennweg. La carte ci-dessous présente le plan de suppression des places en compensation de la construction du parking Gessnerallee.

Figure 21 Construction du parking de Gessnerallee – Plan de suppression des places par mesure compensatoire selon le principe du « Compromis historique »⁹⁸



La place du Münsterhof (voir photos ci-dessous) constitue un autre exemple intéressant. Le 8 janvier 2003, le Conseil communal de la Ville de Zurich décidait de supprimer les 55 places situées sur la place, et de les compenser par des places situées sur la même rive de la Limmat (rive gauche) et à distance de marche de la place (dans un rayon de 400 mètres du Münsterhof).

⁹⁸ Source: Tiefbauamt der Stadt Zürich, Verkehrsplanung, avril 2004, *Parkierungskonzept Innenstadt*, p.21, http://www.stadt-zuerich.ch/internet/taz/home/mobilitaet/individual_verkehr_ParagraphContainerList.ParagraphContainer0.ParagraphList.0006.File.pdf/parkierungskonzept_innenstadt_teilstrategie.pdf

Figure 22 La place du Münsterhof avant la suppression des places de stationnement⁹⁹**Figure 23** La place du Münsterhof sans places de stationnement, selon l'étude conceptuelle 2002¹⁰⁰

Au cours de l'entretien qu'il nous a accordé, Monsieur Erich Willi, chef de projet pour la planification du stationnement au Tiefbauamt de la Ville de Zurich, a admis que la suppression de places de stationnement pouvait susciter l'opposition des commerçants riverains. Comme le montre l'exemple de la place du Münsterhof, la Ville de Zurich s'efforce de compenser les places supprimées par des places situées à proximité immédiate, ou de supprimer des places en surface situées à proximité des nouveaux parkings.

⁹⁹ Source: Tiefbauamt der Stadt Zürich, Verkehrsplanung, novembre 2001, *Parkierung Münsterhof: Herkunft- und Zielräume, Besuchszwecke, Parkierhäufigkeit (Erhebung Juni 2001)*, http://www.stadt-zuerich.ch/internet/taz/home/mobilitaet/individual_verkehr...ParagraphContainerList.ParagraphContainer0.ParagraphList.0007.File.pdf/info_parkierung_muensterhof.pdf

¹⁰⁰ Source: Tiefbauamt der Stadt Zürich, Verkehrsplanung, avril 2004, *Parkierungskonzept Innenstadt*, p.12, http://www.stadt-zuerich.ch/internet/taz/home/mobilitaet/individual_verkehr...ParagraphContainerList.ParagraphContainer0.ParagraphList.0006.File.pdf/parkierungskonzept_innenstadt_teilstrategie.pdf

Enfin, il est à noter que pour soutenir la politique découlant du « Compromis historique » et la création de zones à priorité piétonne au centre-ville, des mesures d'accompagnement ont été réservées au trafic lié à la recherche de places de stationnement. Ainsi, un système de guidage des automobilistes (Parkleitsystem) a été mis en place, afin de les informer sur les disponibilités de places et de les diriger vers les parkings en ouvrage (voir chapitre 3.6.2.4, « Les places dans des parkings accessibles au public »).

3.5.2. Centres de quartier et centres de proximité (Quartier- und Nebenzentren)

La Ville de Zurich souhaite étendre la logique du « Compromis historique » sur le stationnement aux autres quartiers situés sur son territoire, mais sans toutefois aller jusqu'à veiller au maintien d'un nombre de places de stationnement défini.

Cet objectif est décrit dans le Plan de circulation communal révisé. Il y est ainsi explicitement précisé que dans les quartiers extérieurs au centre-ville, les parkings souterrains de quartier et les garages de collecte privés (Sammelgaragen) doivent pouvoir servir lorsque des places existantes sont à supprimer. Il est également précisé qu'il s'agit de tenir compte de manière appropriée des besoins des professionnels et des commerces en matière d'approvisionnement du quartier, de même que des besoins des visiteurs¹⁰¹.

Le Stratégie partielle de stationnement de la Ville de Zurich contient également un point consacré aux centres de quartier et de proximité. Le point 3.5 de la Stratégie partielle de stationnement, intitulé « Quartier- und Nebenzentren », précise¹⁰² :

« Les possibilités d'effectuer des achats dans les centres de quartier sont importantes pour le développement urbain. A côté de liaisons piétonnes et deux-roues attractives, un nombre suffisant de places de stationnement pour la clientèle est nécessaire pour assurer leur compétitivité vis-à-vis des communes environnantes (centres d'achats). Un trafic de véhicules motorisés supplémentaires peut néanmoins provoquer une perte de qualité des centres de quartier.

Dans certains centres de quartiers et centres de proximité, la situation en matière de stationnement sur voirie n'est pas satisfaisante. La concentration des places de stationnement dans des parkings en ouvrage souterrains, simultanément avec une suppression des places situées sur voirie (par exemple en association avec des projets de construction), pourrait être exploitée pour revaloriser les centres de quartier et les centres de proximité ».

La Stratégie partielle de stationnement établit ensuite un bilan sous forme d'objectif vis-à-vis des mesures proposées en matière de stationnement dans les centres de quartier et de proximité¹⁰³ :

« Dans le cadre des concepts généraux de revalorisation des centres de quartier et de proximité, des concepts de stationnement (analogues au Compromis historique pour le centre-ville) doivent être examinés à l'aide d'une procédure coopérative (...) ».

¹⁰¹ Stadt Zürich, septembre 2004, *Kommunaler Verkehrsplan: Bericht*, p.29-30, http://www.stadt-zuerich.ch/internet/taz/home/mobilitaet/verkehr_zueri_/bericht_verkehrsplan.ParagraphContainerList.ParagraphContainer0.ParagraphList.0002.File.pdf/KVP_Bericht_GRB2003.pdf

¹⁰² Stadt Zürich, septembre 2002, *Teilstrategie Parkierung*, p.8, http://www.stadt-zuerich.ch/internet/mobil_in_zuerich/mobilitaetsstrategie/teilstrategie.ParagraphContainerList.ParagraphContainer0.ParagraphList.0040.File.pdf/Parkierung.pdf

¹⁰³ Ibid., p.8.

3.5.3. Le découpage de la ville de Zurich selon les normes de construction de places de stationnement privées

L'Ordonnance sur les places de stationnement (Parkplatzverordnung) découpe la ville de Zurich en plusieurs types de zones caractérisées par des normes variées en matière de construction de places de stationnement, déterminées selon leur accessibilité (voir carte ci-dessous)¹⁰⁴ :

- la zone A, correspondant à la Vieille-Ville (Altstadt) : dans cette zone, le nombre minimum de places de stationnement requis, de même que le nombre maximum de places autorisé, ne peuvent correspondre qu'à 10% des besoins normaux¹⁰⁵ ;
- la zone B, correspondant à la zone City : le nombre minimum de places de stationnement requis correspond à 25% des besoins normaux, le nombre maximum de places autorisé à 50% des besoins normaux ;
- la zone C, correspondant à la ceinture du centre-ville (citynahe Gebiete), et aux centres d'Oerlikon, d'Altstetten et de Höngg) : le nombre minimum de places de stationnement requis correspond à 40% des besoins normaux, le nombre maximum de places autorisé à 75% des besoins normaux ;
- la zone D, correspondant aux zones de ceinture de la ville (Gürtel Gebiete), à Altstetten, Oerlikon, Seebach, Stettbach, ainsi qu'aux centres de Wollishofen, d'Affoltern et de Schwamendingen : le nombre minimum de places de stationnement requis correspond à 60% des besoins normaux, le nombre maximum de places autorisé à 105% des besoins normaux ;
- enfin, les autres zones de la ville (übriges Gebiet) : le nombre minimum de places de stationnement requis correspond à 80% des besoins normaux, le nombre maximum de places autorisé à 130% des besoins normaux.

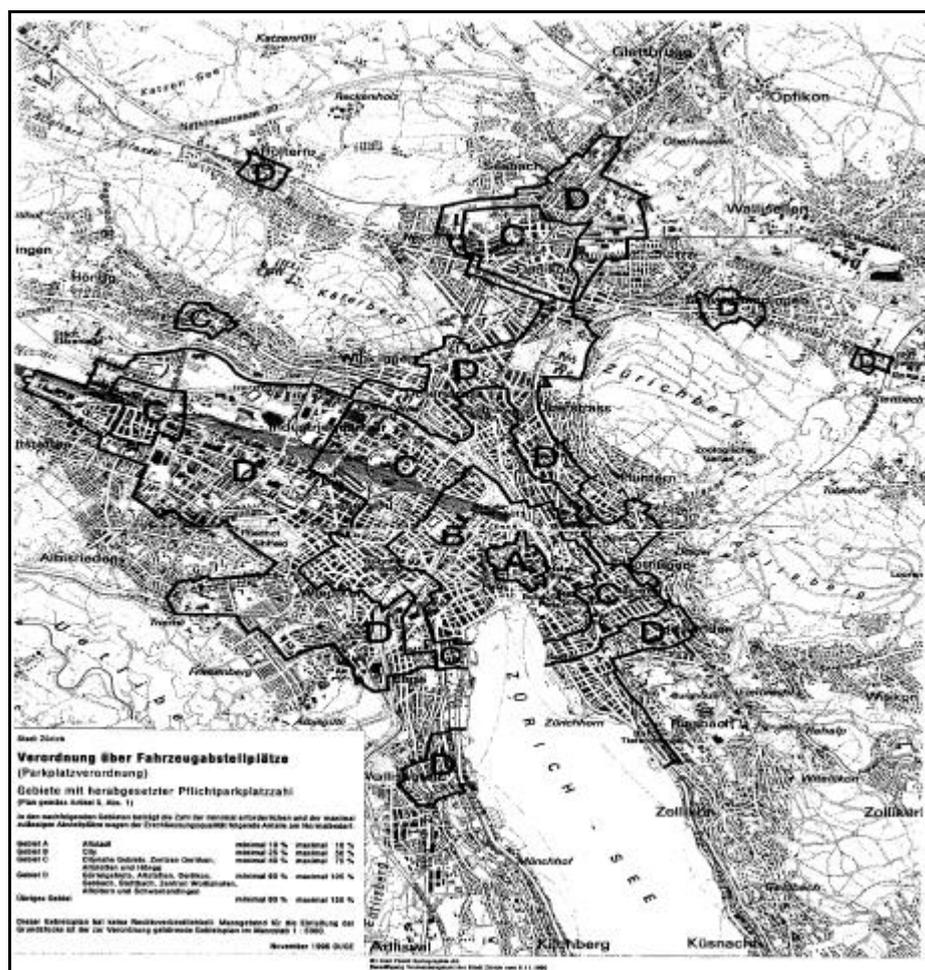
Toutefois, l'Ordonnance sur les places de stationnement précise que les valeurs maximales suivantes seront appliquées tant que les valeurs limites d'immission de NO₂ de l'Ordonnance sur la protection de l'air seront dépassées sur le territoire de la ville :

- zone A : 10% ;
- zone B : 45% ;
- zone C : 70% ;
- zone D : 95% ;
- autres zones : 130%.

¹⁰⁴ Stadt Zürich, décembre 1996, *Verordnung über Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzverordnung)*, Article 5, p.3, http://lep.ethz.ch/public/SS_06/Projektarbeit04_expertenrunden/02_infrastruktur/parkplatzverordnung.pdf

¹⁰⁵ L'Ordonnance sur les places de stationnement de la Ville de Zurich définit des « besoins normaux » de places de stationnement selon les différents types d'affectation des bâtiments, et selon les surfaces de plancher. Ainsi, pour de l'habitat, l'Ordonnance requiert par exemple une place pour 100m² de surface de plancher.

Figure 24 Découpage de la Ville de Zurich en zones selon les normes de construction de places de stationnement fixées dans l'Ordonnance sur les places de stationnement (Parkplatzverordnung)¹⁰⁶



3.6. L'offre de places de stationnement en Ville de Zurich

3.6.1. Types de places et offre totale de places

Si l'on considère tous les types de places, l'offre de places de stationnement en Ville de Zurich a jusqu'à récemment toujours augmenté. Toutefois, cette croissance s'est dorénavant ralentie par rapport aux croissances fortes enregistrées dans les années 70 et 80¹⁰⁷. Aujourd'hui, l'offre totale de places de stationnement est de 267'732 places, tous types de places confondus (données 2005).

Une distinction doit être faite entre les places sur domaine public, dont le nombre total est stable depuis longtemps (49'697 places en 2005), et les places sur domaine privé, dont le nombre a augmenté jusqu'à récemment (218'035 places en 2005)¹⁰⁸.

Le nouvel inventaire de l'offre de stationnement réalisé en 2005 pourrait traduire une rupture de tendance. Pour la première fois depuis deux décennies, le nombre de places de stationnement sur

¹⁰⁶ Source: Stadt Zürich, 1996, *Verordnung über Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzverordnung)*, p.10, http://lep.ethz.ch/public/SS_06/Projektarbeit/04_expertenrunden/02_infrastruktur/parkplatzverordnung.pdf

¹⁰⁷ Stadt Zürich, Tiefbauamt, 2007, *Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich, Teilstrategie Parkierung : Standbericht 2006*, p.2-3, http://www.stadt-zuerich.ch/internet/mobil_in_zuerich/mobilitaetsstrategie/teilstrategie.ParagraphContainerList.ParagraphContainer0.ParagraphList.0041.File.pdf/TS%20Parkierung%20Standbericht%202006.pdf

¹⁰⁸ Ibid., p.2-3.

domaine privé est en légère baisse. Le Service des travaux publics de la Ville de Zurich, responsable de l'orientation de la politique de stationnement, considère que cette diminution est due à la mise en pratique de l'Ordonnance sur le stationnement de 1996¹⁰⁹.

Figure 25 Population résidante, employés, nombre de véhicules motorisés et évolution de l'offre de places de stationnement en Ville de Zurich 1980-2005 (Sources des données: Statistisches Jahrbuch der Stadt Zürich, ASZ)¹¹⁰

Année	Population résidante	Employés (1985, 1991, 2000, 2004, 2005)	Véhicules pour le transport des personnes	Places de stationnement	Places de stationnement sur domaine public	Places de stationnement sur domaine privé	dont places accessibles au public dans parking en ouvrage
1980	369'522	336'571	127'894	215'531	51'474	164'057	5'428
1990	365'040	357'252	137'253	253'932	51'532	202'400	8'459
2000	360'980	327'800	138'732	268'180	50'302	217'878	10'466
2004	364'977	330'500	143'814	270'138	50'342	219'796	16'066
2005	367'224	330'700	-	267'732	49'697	218'035	15'227

Le taux de motorisation (véhicules motorisés légers immatriculés sur la population résidante) en Ville de Zurich est très bas en comparaison avec la moyenne nationale, et semble avoir atteint un niveau plafond en considérant l'évolution des vingt dernières années. Si l'on ne tient compte que des véhicules légers privés comme base de calcul, on peut même parler d'un taux de motorisation en baisse. Le taux de motorisation de la population résidante de la Ville de Zurich est en recul de 4% depuis 1990¹¹¹.

Figure 26 Taux de motorisation en Ville de Zurich 1980-2005 (Véhicules légers motorisés selon l'Office cantonal de la circulation - Sources des données: Statistisches Jahrbuch der Stadt Zürich, ASZ)¹¹²

Année	Population résidante	Véhicules motorisés privés	Véhicules motorisés d'entreprise	Véhicules motorisés totaux	Taux de motorisation (véhicules motorisés privés pour 1000 habitants)	Taux de motorisation (véhicules motorisés totaux pour 1000 habitants)
1980	369'522	-	-	127'894	-	346
1990	365'040	111'734	29'301	141'035	306	386
1999	360'704	108'034	31'077	139'111	300	386
2001	362'042	109'407	32'275	141'682	302	391
2004	364'977	108'714	31'999	140'713	298	386
2005	367'224	108'084	31'846	139'930	294	381

Dans le cadre d'une analyse de marché des places de stationnement au domicile réalisée en octobre 2006, une surabondance de l'offre a été constatée dans beaucoup de quartiers. C'est particulièrement le cas des zones dans lesquelles les prescriptions en matière de places de stationnement privées selon l'Ordonnance sur le stationnement sont les plus généreuses (zones classées « Übriges Gebiet »). Cette offre surabondante se compose, d'une part, de places privées réalisées selon l'Ordonnance sur le stationnement (fréquemment davantage que le minimum requis), et, d'autre part, de places de stationnement publiques sur voirie en zone bleue avec permis de stationnement octroyés aux habitants.

Cette surabondance de l'offre induit une sous-occupation des places et une pression baissière sur les prix de location, qui ne couvrent pas les coûts des places.

¹⁰⁹ Ibid., p.2-3.

¹¹⁰ Source: Stadt Zürich, Tiefbauamt, 2007, *Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich, Teilstrategie Parkierung : Standbericht 2006*, p.2-3.

¹¹¹ Stadt Zürich, Tiefbauamt, 2007, *Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich, Teilstrategie Parkierung : Standbericht 2006*, p.2-3.

¹¹² Source: Stadt Zürich, Tiefbauamt, 2007, *Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich, Teilstrategie Parkierung : Standbericht 2006*, p.2-3.

3.6.2. L'offre de places de stationnement publiques et accessibles au public

A la fin de l'année 2002¹¹³, on dénombrait 50'722 places de stationnement publiques de surface en Ville de Zurich, dont plus de deux tiers de places bleues (34'589 places) et un quart de places payantes (12'485 places).

Figure 27 Types de places de stationnement publiques de surface en Ville de Zurich à la fin de l'année 2002, en % (Total : 50'722 places de stationnement)¹¹⁴

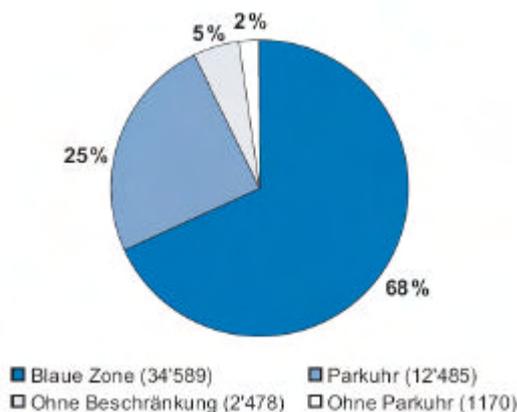


Figure 28 Offre totale de places de stationnement en Ville de Zurich, selon les types de places et selon les quartiers, à la fin de l'année 2002¹¹⁵

Stadtkreis	Parkfelder mit Parkuhren				Parkfelder ohne Parkuhren				Gesamttotal aller Parkfelder	Anteil Parkfelder pro Stadtkreis am städtischen Gesamttotal
	bis 30 Min.	60 Min.	120 Min.	180 Min. und länger	Blaue Zone	Weiss markiert	Nicht markiert	Ohne Parkuhr mit Maximalparkdauer		
1	183	189	1'476	11	70	0	11	0	1'920	3.8%
2	48	46	716	982	3'844	33	36	101	5'806	11.4%
3	32	319	328	801	3'740	254	3	0	5'177	10.2%
4	74	40	1'177	403	2'054	0	0	0	3'748	7.4%
5	0	0	463	277	1'090	4	23	0	1'857	3.7%
6	36	135	349	10	3'584	0	1	30	4'145	8.2%
7	84	170	198	622	4'497	442	404	358	6'775	13.3%
8	32	164	339	636	1'686	42	0	37	2'936	5.8%
9	37	97	101	444	3'395	647	178	158	5'057	10.0%
10	2	85	100	39	3'419	225	85	345	4'300	8.5%
11	91	114	268	794	4'787	58	0	141	6'253	12.3%
12	0	51	60	182	2'423	9	23	0	2'748	5.4%
Total	599	1'410	5'575	4'901	34'589	1'714	764	1'170	50'722	100.0%

¹¹³ Il s'agit des données les plus récentes à disposition permettant de distinguer l'offre de stationnement selon les types de places publiques.

¹¹⁴ Source : Tiefbauamt der Stadt Zürich, Verkehrsplanung, 2004, *Parkieren in Zürich: Parkraumangebot auf öffentlichen Grund*, http://www.stadt-zuerich.ch/internet/taz/home/mobilitaet/individual_verkehr...ParagraphContainerList.ParagraphContainer0.ParagraphList.0008.File.pdf/info_parkieren_in_z%fcricr3_2004.pdf

¹¹⁵ Source : Tiefbauamt der Stadt Zürich, Verkehrsplanung, 2004, *Parkieren in Zürich: Parkraumangebot auf öffentlichen Grund*, http://www.stadt-zuerich.ch/internet/taz/home/mobilitaet/individual_verkehr...ParagraphContainerList.ParagraphContainer0.ParagraphList.0008.File.pdf/info_parkieren_in_z%fcricr3_2004.pdf

Entre 1990 et 2002, l'offre totale de places de stationnement à disposition de la clientèle du centre-ville de Zurich (Innenstadt) est stable, si l'on considère le Kreis 1 uniquement (zone City), ou le Kreis 1 et la zone Citynahe Gebiete ensembles. Pour le Kreis 1, elle s'établit autour de 3'670 places, et pour le centre-ville dans son ensemble, elle s'établit autour de 7'700 places.

Figure 29 Développement de l'offre de places de stationnement à disposition de la clientèle dans le centre-ville (Innenstadt) entre 1990 et 2002 (places bleues, places handicapés, places pour livraisons et places de nuit non comprises)¹¹⁶

Stand jeweils 31.12.

Kreis 1	1990	1992	1994	1996	1998	2000	2002
Strassen-PP bis max. 3h	1'921	1'713	1'803	1'830	1'825	1'837	1'839
PP in Parkhäusern	1'732	1'687	1'792	1'830	1'830	1'829	1'829
Kunden-PP total	3'653	3'400	3'595	3'660	3'655	3'666	3'668

Kreis 1 und citynahe Gebiete	1990	1992	1994	1996	1998	2000	2002
Strassen-PP bis max. 3h	4'605	4'417	4'546	4'614	4'552	4'601	4'499
PP in Parkhäusern	3'017	3'323	3'237	3'301	3'301	3'294	3'269
Kunden-PP total	7'622	7'740	7'783	7'915	7'853	7'895	7'768

3.6.2.1. Les places blanches

A la fin de l'année 2002, on dénombrait en Ville de Zurich 3'648 places « sans mesures d'exploitation » (unbewirtschafteten Parkfelder), dont :

- 1'714 places blanches gratuites et sans limitation de la durée de stationnement ;
- 764 places non marquées gratuites et sans limitation de la durée de stationnement ;
- 1'170 places blanches gratuites avec limitation de la durée de stationnement.

Le nombre de ces places, que l'on trouve essentiellement dans les zones périphériques des Kreis 3, 7, 9 et 10, est en baisse.

3.6.2.2. Les places bleues

A la fin de l'année 2002, on dénombrait en Ville de Zurich 34'589 places bleues.

3.6.2.3. Les places payantes

A la fin de l'année 2002, on dénombrait en Ville de Zurich 12'485 places payantes, se répartissant de la manière suivante :

- 599 places autorisant un stationnement jusqu'à 30 minutes ;
- 1'410 places autorisant un stationnement de 60 minutes ;
- 5'575 places autorisant un stationnement de 120 minutes ;
- 4'901 places autorisant un stationnement de 180 minutes et plus.

Le nombre important de places autorisant un stationnement de 120 minutes s'explique par la décision prise en 2001 de prolonger la durée maximale de stationnement de la plupart des places payantes du centre-ville et du centre d'Oerlikon, et de la faire passer de 60 à 120 minutes. Cette décision a répondu à un besoin des clients de disposer de davantage de temps pour visiter les quartiers de centre-ville.

¹¹⁶ Tiefbauamt der Stadt Zürich, Verkehrsplanung, 2004, *Parkieren in Zürich: Parkraumangebot auf öffentlichen Grund*, http://www.stadt-zuerich.ch/internet/taz/home/mobilitaet/individual_verkehr...ParagraphContainerList.ParagraphContainer0.ParagraphList.000.8.File.pdf/info_parkieren_in_z%fcricrh_3_2004.pdf

3.6.2.4. Les places dans des parkings accessibles au public

En Ville de Zurich, le nombre de places dans des parkings à usage public était de 15'227 places en 2005¹¹⁷.

Les parkings en ouvrage à usage public appartiennent à différents exploitants¹¹⁸ :

- la Ville de Zurich : le **Liegenschaftsverwaltung** de la Ville de Zurich, unité rattachée au Département des finances, s'occupe de 10 parkings à usage public, représentant 3'800 places de stationnement. Parmi ces places, 1'572 sont à disposition pour du stationnement de courte durée et 2'217 sont louées à des habitants. Situé dans l'hypercentre, le parking Urania (606 places, dont 449 pour du stationnement de courte durée) représente un cas à part. Il appartient à la société Parkhaus Urania AG, mais la totalité des actions sont possédées par la Ville¹¹⁹. Enfin, deux parkings, soit au total 438 places, sont exploités par le Service de la circulation de la Ville de Zurich (Dienstabteilung Verkehr) ;
- les transports publics zurichois urbains (Verkehrsbetriebe Zurich) : les transports publics zurichois exploitent le parking Altstetten, d'une capacité de 674 places. Il s'agit d'un P+R utilisable pour un stationnement de courte durée¹²⁰ ;
- l'entreprise automobile AMAG Services AG : AMAG exploite actuellement 6 parkings publics en Ville de Zurich, pour un total de 2'355 places¹²¹ ;
- la société Jelmoli : Jelmoli exploite deux parkings publics en Ville de Zurich, correspondant à 290 places ;
- l'association commerciale Kaufmännischer Verband Zürich : cette association exploite un parking de 220 places ;
- la société City Parkhaus AG : cette société exploite le parking de Gessnerallee (620 places) dans le centre-ville¹²² ;
- Globus : Globus exploite un parking de 178 places relié à son grand magasin de l'hypercentre de Zurich ;
- la société Wincasa Immobilien – Dienstleistungen : elle exploite un parking de 250 places ;
- la société Welti-Furrer Immobilien AG : elle exploite un parking de 276 places ;
- l'association Konsum Verein Zürich : elle exploite un parking de 60 places ;
- la société HSG Facility Management AG : elle exploite 7 parkings publics en Ville de Zurich, pour un total de 1'178 places ;
- la société Park Plaza Hotel AG : elle exploite un parking de 520 places ;
- l'hôtel Park Hyatt : il exploite un parking de 267 places ;

¹¹⁷ Source : Statistisches Jahrbuch des Stadt Zürich, ASZ.

¹¹⁸ Les éléments présentés ci-dessous sont tirés de deux sources : le site « Parkhäuser der Stadt Zürich » (<http://www.parkhaeuser.ch/parking/de/index.html>), d'une part, et le site du Parkleitsystem de la Ville de Zurich (<http://www.plszh.ch/index.htm>), d'autre part.

¹¹⁹ Ville de Zurich, Finanzdepartement, Liegenschaftsverwaltung, Parkhäuser, <http://www.stadt-zuerich.ch/internet/fd/lvz/home/parking.html>

¹²⁰ Verkehrsbetriebe Zurich, Gebäude- und Parkplatzvermietung, http://www.vbz.ch/vbz_opencms/opencms/vbz/deutsch/Angebote/infrastruktur/gebaeude_parkplatzvermietung.html

¹²¹ AMAG, Parking, http://www.amag.ch/amag/ama_par.jsp

¹²² Parkhaus Gessnerallee, <http://www.parkhausgessnerallee.ch/ausfahrt.htm>

- la société Parkomatic AG : elle exploite un parking de 1'000 places à Zurich Ouest ;
- la société Parkhaus Unterstrasse AG : elle gère un parking de 237 places ;
- l'Université de Zurich Irchel : elle exploite un parking de 1227 places, dont 588 pour du stationnement de courte durée.

Comme à Bâle et à Berne, l'offre de parkings à usage public a été regroupée au sein d'un **Parkleitsystem**, qui existe depuis 2001¹²³. Il s'agit d'un système d'information qui a pour tâche d'indiquer les possibilités de stationnement dans une ville et de guider les automobilistes en les informant sur les places disponibles en temps réel, à l'aide de panneaux indicateurs. Un tel système doit permettre de soulager le réseau routier en diminuant le trafic lié à la recherche de places de stationnement et de limiter les encombrements aux entrées des parkings, tout en soutenant leur utilisation régulière.

A Zurich, ce système est propriété de la société «PLS Parkleitsystem AG», qui consiste en un partenariat public-privé entre exploitants de parkings. Ces exploitants sont, entre autres :

- la City-Vereinigung, organisme coordinateur de différentes associations de rues et de quartiers et d'associations professionnelles du centre-ville de Zurich¹²⁴ ;
- l'Automobile Club Suisse (ACS) et le Touring Club Suisse (TCS) ;
- la Ville de Zurich.

A Zurich, les parkings affiliés au Parkleitsystem sont au nombre de 30.

3.6.2.5. L'offre de places P+R

Planification des P+R

Le Plan directeur du canton de Zurich fixe comme objectif, dans le but d'augmenter l'attractivité des transports publics régionaux, la réalisation d'aires de stationnement pour voitures et vélos aux abords des gares du S-Bahn¹²⁵. Le canton vise ainsi en principe la mise à disposition d'une offre convenable de places de stationnement à chaque arrêt du S-Bahn.

Seuls deux parkings P+R d'importance supra-régionale sont intégrés au Plan directeur cantonal : le parking existant de l'aéroport de Kloten, et un parking dans le quartier Kasernenareal, comme unique sortie en ville du projet d'axe de transit urbain en tunnel Sihltiefstrasse. Pour le reste, le plan directeur cantonal précise que les P+R doivent être intégrés aux plans de circulation régionaux et communaux.

Selon une étude sur les P+R du canton de Zurich réalisée en 2003 par la Planification régionale Zurich et environs (Regionalplanung Zürich und Umgebung, RZU) et la Communauté tarifaire des transports publics de la région zurichoise (Zürcher Verkehrsverbund, ZVV), une très grande majorité des P+R prévus dans les plans directeurs régionaux existent. Au total, 82% des places P+R projetées dans le canton de Zurich étaient existantes au moment de l'étude. Dans certaines régions, l'offre est même supérieure aux objectifs des plans directeurs régionaux¹²⁶.

¹²³ Parkleitsystem Stadt Zürich, <http://www.plszh.ch/index.htm>

¹²⁴ City Vereinigung Zurich, <http://www.cityvereinigung.ch/web/>

¹²⁵ Canton de Zurich, *Plan directeur cantonal*, chapitre 4 « Transports », paragraphe 4.4 « Parkierungsanlagen », <http://www.richtplan.zh.ch/internet/bd/arv/richtplan/de/richtplan/download.SubContainerList.SubContainer1.ContentContainerList.0007.DownloadFile.pdf>

¹²⁶ Regionalplanung Zürich und Umgebung/Zürcher Verkehrsverbund, mars 2003, *Park and Ride Kanton Zürich*, http://www.rzu.ch/pdfs/pur_zuerich.pdf, p.3.

Figure 30 Nombre de places de stationnement P+R réalisées en comparaison avec les plans directeurs régionaux, en %¹²⁷

Furttal	52
Glattal	61
Kronauer Amt	119
Limmattal	70
Pfannenstil	71
Zimmerberg	60
RZU- Gebiet (ohne Stadt)	70
Oberland	71
Unterland	105
Weinland	124
Winterthur und Umgebung	122
Kanton Zürich (ohne Stadt)	82

La Stratégie partielle du stationnement¹²⁸ (Teilstrategie Parkierung) élaborée par la Ville de Zurich est très explicite quant à l'organisation et la planification de l'offre P+R. Le but poursuivi est d'amener les automobilistes à se reporter sur les transports publics le plus proche possible de leur domicile à l'extérieur de la Ville. Le Plan de circulation régional 2000 définit l'objectif suivant pour la Ville de Zurich :

« Les installations Park-and-Ride doivent permettre la montée dans les transports publics aux endroits appropriés. Les Park-and-Ride pour les pendulaires concernent en premier lieu les communes environnantes ; les Park-and-Ride situés en périphérie de la ville servent au contraire de plus en plus aux usagers occasionnels, comme les touristes, les visiteurs, etc. ».

Sur cette base, la stratégie partielle de stationnement souligne que la construction des installations de P+R est avant tout de la responsabilité des communes environnantes, et doit être prise en charge par les organismes de planification et de transports responsables (ZVV, CFF, RZU). La stratégie précise encore qu'une offre supplémentaire de P+R sur le territoire de la Ville n'est pas nécessaire¹²⁹.

L'offre de P+R

Le système des P+R de l'agglomération zurichoise est principalement organisé autour du réseau du S-Bahn et l'on ne trouve que peu de P+R sur le territoire de la ville en-dehors de ceux qui sont proposés aux arrêts RER. A ce titre, les parkings Altstetten (674 places) et Hardturm (360 places, dont 110 pour la location) sont deux exceptions. D'ailleurs, dans ces deux cas, une utilisation pour un stationnement de courte durée est possible.

L'étude de la Planification régionale Zurich et environs (Regionalplanung Zürich und Umgebung, RZU) et de la Communauté tarifaire des transports publics de la région zurichoise (Zürcher Verkehrsverbund, ZVV), indique que 70% des installations P+R du canton, et 60% des places de stationnement P+R, sont offertes par les CFF. Les P+R offerts par les communes zurichoises correspondent quant à eux à 27% des installations. Le solde de 3% se répartit entre le canton, le Forchbahn et diverses sociétés exploitantes¹³⁰.

¹²⁷ Source : Regionalplanung Zürich und Umgebung/Zürcher Verkehrsverbund, mars 2003, *Park and Ride Kanton Zürich*, http://www.rzu.ch/pdfs/pur_zuerich.pdf

¹²⁸ Ville de Zurich, septembre 2002, Teilstrategie Parkierung, pp. 9-10, http://www.stadt-zuerich.ch/internet/mobil_in_zuerich/mobilitaetsstrategie/teilstrategie.ParagraphContainerList.ParagraphContainer0.ParagraphList.0040.File.pdf/Parkierung.pdf

¹²⁹ *ibid.*, p.10.

¹³⁰ Regionalplanung Zürich und Umgebung/Zürcher Verkehrsverbund, mars 2003, *Park and Ride Kanton Zürich*, http://www.rzu.ch/pdfs/pur_zuerich.pdf, p.3.

Selon la même étude, on trouvait en mars 2003 des P+R à 115 arrêts des CFF, de la compagnie Forchbahn et du Sihltal Zürich Uetliberg Bahn, soit dans 70% des 169 arrêts de chemins de fer du canton¹³¹. Au total, l'offre P+R se montait à 6'900 places, réparties en installations de tailles variables, avec une taille moyenne des parkings équivalent à 60 places. L'étude en question n'a toutefois pas recensé les parkings de la Ville de Zurich situés aux environs d'arrêts des transports publics urbains.

Depuis 1988, l'offre P+R du canton a ainsi presque doublé, passant de 3'500 à 6'900 places.

L'offre de P+R est répartie de manière décentralisée sur le territoire cantonal (voir carte ci-dessous) : on trouve un nombre réduit de P+R, mais de plus grande taille, aux abords de la ville de Zurich, et à l'opposé beaucoup de P+R de plus petite taille répartis sur tout le réseau S-Bahn.

Figure 31 L'offre de P+R dans le canton de Zurich¹³²



L'utilisation des P+R

Les P+R zurichois sont en règle générale très utilisés. Ainsi, les jours ouvrables, deux tiers des installations sont occupées à 80% au moins. Dans deux régions ayant fait l'objet d'analyses plus fines, les régions de planification Pfannenstil et Knonaueramt, le taux d'occupation moyen des P+R se monte

¹³¹ Regionalplanung Zürich und Umgebung/Zürcher Verkehrsverbund, mars 2003, *Park and Ride Kanton Zürich*, http://www.rzu.ch/pdfs/pur_zuerich.pdf

¹³² Source : Regionalplanung Zürich und Umgebung/Zürcher Verkehrsverbund, mars 2003, *Park and Ride Kanton Zürich*, http://www.rzu.ch/pdfs/pur_zuerich.pdf

à plus de 70%. Le samedi, le taux d'occupation des P+R est nettement plus bas, mais se monte tout de même à 40%¹³³.

En terme d'utilisation, les installations éloignées de la ville-centre sont aussi utilisées que celles qui sont les plus proches de la ville de Zurich¹³⁴.

Figure 32 Taux d'occupation des P+R zurichoises, en % des installations, en %¹³⁵

0 - 50%	8
50 - 80%	21
80 - 100%	48
voll ausgelastet	19
nicht bestimmbar	4

Les analyses approfondies effectuées pour les régions de planification Pfannenstil et Knonaueramt ont permis de faire les constats complémentaires suivants :

- les automobilistes choisissent en général le P+R le plus proche de leur domicile. Ils utilisent leur voiture pour une courte distance et effectuent la plus grande partie de leur trajet en train. Le système de P+R de petites tailles et décentralisés est donc largement accepté ;
- les travailleurs pendulaires représentent toujours la plus grande part des usagers des P+R, mais le poids des déplacements d'achats et de loisirs dans l'utilisation des P+R est croissant ;
- la demande des usagers a augmenté plus vite que l'offre de places P+R au cours des dernières années : depuis 1994, le nombre de voitures garées dans des P+R de la région Pfannenstil a augmenté de 64%, contre une augmentation des places de 49% ;
- une enquête réalisée à trois arrêts du S-Bahn a montré que le matin, 7 à 10% des personnes montant dans le train s'étaient rendues à la gare en voiture.

Règles de fonctionnement du système des P+R

Dans son Plan directeur, le canton de Zurich précise que la planification et l'exploitation des installations P+R doit tenir compte non seulement des exigences du trafic pendulaire, mais aussi de celles du trafic d'achats et de loisirs¹³⁶, notamment dans le but d'accroître l'utilisation du S-Bahn en dehors des heures de pointe.

Concernant l'attribution des places P+R, M. Willi nous a indiqué, lors de l'entretien qu'il nous a accordé, que les pendulaires étaient libres d'opter pour le P+R de leur choix. Cependant, il a relevé l'existence d'une incitation financière suivant une logique géographique. Ainsi, lorsqu'un pendulaire choisit un parking situé proche de son lieu de domicile, il bénéficierait de tarifs plus bas que s'il choisissait un P+R plus éloigné. Cette information n'a cependant pas pu être vérifiée.

L'étude sur les P+R du canton de Zurich réalisée en 2003 par la RZU et la ZVV montre qu'il existe une grande hétérogénéité dans les règles de fonctionnement et les conditions d'exploitation des différents

¹³³ Regionalplanung Zürich und Umgebung/Zürcher Verkehrsverbund, mars 2003, *Park and Ride Kanton Zürich*, http://www.rzu.ch/pdfs/pur_zuerich.pdf

¹³⁴ ibid., p. 2.

¹³⁵ Source : Regionalplanung Zürich und Umgebung/Zürcher Verkehrsverbund, mars 2003, *Park and Ride Kanton Zürich*, http://www.rzu.ch/pdfs/pur_zuerich.pdf

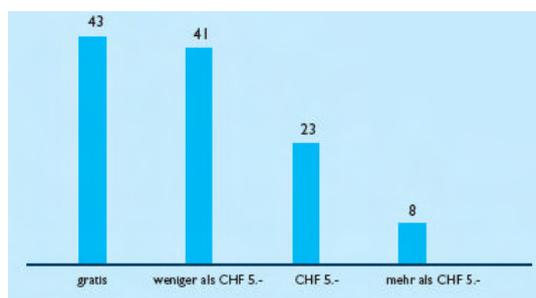
¹³⁶ Canton de Zurich, *Plan directeur cantonal*, chapitre 4 « Transports », paragraphe 4.4 « Parkierungsanlagen », <http://www.richtplan.zh.ch/internet/bd/arv/richtplan/de/richtplan/download.SubContainerList.SubContainer1.ContentContainerList.0007.DownloadFile.pdf>

P+R. Non seulement leurs tarifs varient, mais aussi, par exemple, leurs pratiques en matière de vente de cartes journalières.

Tarifs

En matière de tarifs pratiqués, comme du reste en matière de signalisation et de règles de fonctionnement, l'offre de P+R zurichoise est très hétéroclite. Les tarifs des P+R gérés par les CFF varient selon les installations. Par exemple, au P+R de Zurich Oerlikon, une carte journalière est vendue au prix de CHF 10.- et un abonnement mensuel CHF 100.-, alors qu'au P+R d'Uster, une carte journalière est vendue au prix de CHF 6.- et un abonnement mensuel CHF 60.-. De même, les communes proposant des P+R ont leurs propres politiques tarifaires. L'étude de la RZU et la ZVV souligne ainsi une certaine opacité du système P+R pour les usagers.

Figure 33 Tarifs des cartes journalières des P+R, selon le nombre d'installations¹³⁷



En ce qui concerne les deux P+R d'Altstetten et du Hardturm, les tarifs s'établissent de la manière suivante :

- Altstetten : CHF 90.- par mois (sans la TVA) pour une place non couverte, et CHF 110.- par mois (sans la TVA) pour une place couverte. Les abonnements sont vendus par les transports publics zurichois (Verkehrsbetriebe Zürich), propriétaires de l'infrastructure ;
- Hardturm : entre CHF 100.- et CHF 120.- par mois.

Recommandations pour une optimisation du système

L'étude de la RZU et de la ZVV émet plusieurs recommandations pour optimiser le fonctionnement du système P+R zurichois :

- la planification et la réalisation des P+R devraient être effectuées de manière coordonnée entre la Communauté tarifaire des transports publics de la région zurichoise (Zürcher Verkehrsverbund, ZVV), les CFF, les compagnies de chemins de fer privées, les régions et les communes, de façon à diriger le développement des installations P+R et à uniformiser et optimiser l'exploitation comme l'information ;
- l'offre de places P+R devrait être augmentée de manière sélective. Surtout, il s'agit d'éviter que des P+R existants soient supprimés sans compensation, au profit d'autres activités. Il s'agit donc de garantir les sites des P+R existants et planifiés au moyen de mesures de planification appropriées ;
- il convient de remédier à la situation opaque en matière de tarifs des P+R. Il est recommandé de s'appuyer sur un modèle de tarification qui tient compte de la distance entre le P+R et la ville. Il

¹³⁷ Source : Regionalplanung Zürich und Umgebung/Zürcher Verkehrsverbund, mars 2003, *Park and Ride Kanton Zürich*, http://www.rzu.ch/pdfs/pur_zuerich.pdf

convient aussi d'examiner l'introduction d'un billet combinant le prix du stationnement et du trajet en transports publics, inexistant à l'heure actuelle ;

- un label « P+R » doit être créé afin d'uniformiser la signalisation, car actuellement celle-ci reste très hétéroclite.

3.6.3. L'offre de places de stationnement privées

En 2005, le nombre de places de stationnement situées sur domaine privé en Ville de Zurich était de 218'035 places (pour plus d'informations, se reporter au point 3.6.1. « Types de places et offre totale de places »).

3.7. Les autorisations de stationnement

En Ville de Zurich, la Division de la circulation (Dienstabteilung Verkehr) propose une grande variété d'autorisations de stationnement sur voirie, adaptées aux besoins de diverses catégories d'usagers¹³⁸. La brochure « Einfach wählen: Parkkarten und Bewilligungen in der Stadt Zürich » présente les différents types d'autorisations¹³⁹. Nous les passons en revue ci-après.

3.7.1. Permis de stationnement pour habitants (Parkkarten für Anwohner)¹⁴⁰

Les habitants de la Ville de Zurich peuvent obtenir un permis de stationnement pour riverains (Anwohnerparkkarte)¹⁴¹ pour chaque véhicule immatriculé à leur nom et adresse valable sur les places bleues de leur arrondissement postal de domicile.

Dans le quartier du Kreis 1, correspondant à l'hypercentre, aucune place bleue n'est marquée. Aussi, les habitants du Kreis 1 peuvent obtenir des permis de stationnement valables dans l'arrondissement limitrophe de leur choix.

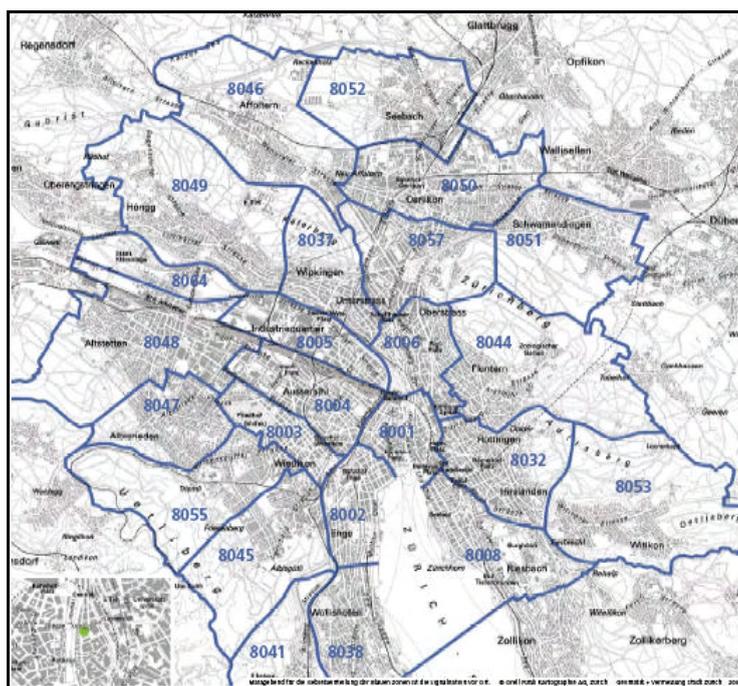
Le permis de stationnement pour riverains permet un stationnement illimité en zone bleue dans l'arrondissement de domicile. Toutefois, l'acquisition d'un permis de stationnement n'équivaut pas à une assurance de trouver une place.

¹³⁸ Stadt Zürich, Polizeidepartement, Dienstabteilung Verkehr, Bewilligungen, <http://www.stadt-zuerich.ch/internet/pd/dav/b/bew.html>

¹³⁹ Stadt Zürich, Polizeidepartement, Dienstabteilung Verkehr, *Einfach wählen: Parkkarten und Bewilligungen in der Stadt Zürich*, <http://www.stadt-zuerich.ch/internet/pd/dav/b/bew/ParagraphContainerList.ParagraphAdditionalInfo.ParagraphList.0009.File.pdf/brosch%fcree%20einfach%20w%e4hlen.pdf>

¹⁴⁰ Stadt Zürich, Polizeidepartement, Dienstabteilung Verkehr, Bewilligungen, Parkkarten für Anwohner, <http://www.stadt-zuerich.ch/internet/pd/dav/b/bew/best/an.html>

¹⁴¹ Stadt Zürich, Polizeidepartement, Dienstabteilung Verkehr, Bewilligungen, Anwohnerparkkarte, <http://www.stadt-zuerich.ch/internet/pd/dav/b/bew/best/an/awpk.html>

Figure 34 Les zones à permis de stationnement pour riverains en Ville de Zurich¹⁴²

La Ville de Zurich délivre également des permis de stationnement pour carsharing (Parkkarte für Carsharing)¹⁴³ : les habitants déclarant par voie écrite à la police ne disposer que d'une seule voiture en commun reçoivent un permis de stationnement pour carsharing. Ces habitants se partagent leur véhicule de manière communautaire et chaque membre du groupe de carsharing doit recevoir son propre permis. Les participants au carsharing ne doivent pas posséder de deuxième voiture.

Tarifs

Les tarifs des permis de stationnement pour riverains s'établissent de la manière suivante :

- permis de stationnement pour riverains : CHF 240.00.- par année ;
- permis de stationnement pour carsharing : CHF 20.00.- par mois, CHF 240.00.- par année ;

3.7.2. Permis de stationnement pour les professionnels (Parkkarten für das Gewerbe)¹⁴⁴

La Ville de Zurich propose plusieurs types d'autorisations de stationnement pour les entreprises et les besoins liés à l'exercice d'une activité professionnelle. Nous les présentons ci-après.

3.7.2.1. Permis de stationnement pour l'activité professionnelle (Gewerbeparkkarte)¹⁴⁵

Les entreprises peuvent obtenir un permis de stationnement pour leurs voitures utilisées dans un but professionnel (livraisons, voitures de service, etc.).

¹⁴² Stadt Zürich, Polizeidepartement, Dienstabteilung Verkehr, Einfach Parkieren, http://www.stadt-zuerich.ch/internet/pd/dav/b/bew/bz.ParagraphContainerList.ParagraphContainer0.ParagraphList.0006.File.pdf/einfach_parkieren.pdf

¹⁴³ Stadt Zürich, Polizeidepartement, Dienstabteilung Verkehr, Bewilligungen, Parkkarte für Carsharing, <http://www.stadt-zuerich.ch/internet/pd/dav/b/bew/best/an/pkcs.html>

¹⁴⁴ Stadt Zürich, Polizeidepartement, Dienstabteilung Verkehr, Bewilligungen, Parkkarten für das Gewerbe, <http://www.stadt-zuerich.ch/internet/pd/dav/b/bew/best/gew.html>

¹⁴⁵ Stadt Zürich, Polizeidepartement, Dienstabteilung Verkehr, Bewilligungen, Gewerbeparkkarte, <http://www.stadt-zuerich.ch/internet/pd/dav/b/bew/best/gew/gwpc.html>

Un maximum de six véhicules peuvent être inscrits sur un permis de stationnement pour l'activité professionnelle. Celui-ci n'est valable que pour un véhicule d'entreprise à la fois. Il est valable dans toutes les zones bleues de la Ville de Zurich.

Tarif

Les permis de stationnement pour l'activité professionnelle sont vendus au prix de CHF 600.00.- par année.

3.7.2.2. Permis de stationnement pour entreprises riveraines (Anwohnerparkkarte für Firmen)¹⁴⁶

Les entreprises domiciliées en Ville de Zurich peuvent obtenir une autorisation de stationnement valable pour chaque voiture immatriculée à leur nom et adresse, et permettant un stationnement pour une durée illimitée sur les places bleues de leur arrondissement postal.

Tarif

Les permis de stationnement pour entreprises riveraines sont vendus au même tarif que les permis de stationnement pour riverains, soit au prix de CHF 240.00.- par année.

3.7.2.3. Autorisations spéciales pour marché (Spezialbewilligung für Marktfahrer)¹⁴⁷

Les marchands peuvent obtenir une autorisation spéciale leur permettant de stationner leur véhicule pour la durée du marché sur des places attribuées par la police du marché.

Tarif

Les autorisations spéciales pour marché sont vendues au prix de CHF 30.- par année.

3.7.2.4. Autorisations spéciales pour voyageurs de commerces (Spezialbewilligung für Handelsreisende)¹⁴⁸

Les voyageurs de commerce qui, durant leur activité, transportent avec eux des collections d'échantillons lourdes et importantes ou des valises de grande valeur, reçoivent une autorisation spéciale de stationnement.

Cette autorisation leur permet, durant la livraison ou la présentation de leur collection, de stationner pour une durée maximale de 4 heures sur les places en zone bleue et sur les places à durée de stationnement limitée.

Tarif

Les autorisations spéciales pour voyageurs de commerces sont vendues au prix de CHF 330.- par année.

3.7.2.5. Autorisations pour travail posté dans les zones bleues (Schichtbewilligung für die Blauen Zonen)¹⁴⁹

Les personnes travaillant selon le système du travail posté peuvent obtenir une autorisation spéciale de stationnement. Elles doivent fournir une certification écrite de leur employeur prouvant qu'elles n'ont

¹⁴⁶ Stadt Zürich, Polizeidepartement, Dienstabteilung Verkehr, Bewilligungen, Anwohnerparkkarte für Firmen, <http://www.stadt-zuerich.ch/internet/pd/dav/b/bew/best/gew/awpk.html>

¹⁴⁷ Stadt Zürich, Polizeidepartement, Dienstabteilung Verkehr, Bewilligungen, Spezialbewilligung für Marktfahrer, <http://www.stadt-zuerich.ch/internet/pd/dav/b/bew/best/gew/sbmf.html>

¹⁴⁸ Stadt Zürich, Polizeidepartement, Dienstabteilung Verkehr, Bewilligungen, Spezialbewilligung für Handelsreisende, <http://www.stadt-zuerich.ch/internet/pd/dav/b/bew/best/gew/hruv.html>

¹⁴⁹ Stadt Zürich, Polizeidepartement, Dienstabteilung Verkehr, Bewilligungen, Schichtbewilligung für die Blauen Zonen, <http://www.stadt-zuerich.ch/internet/pd/dav/b/bew/best/gew/sbbz.html>

pas de moyen de transport public à disposition pour leur trajet domicile-travail. L'autorisation spéciale leur permet de stationner sur les places bleues de l'arrondissement postal de leur lieu de travail.

Les autorisations pour travail posté peuvent également être obtenues par les chauffeurs de taxis dûment enregistrés exerçant un service de nuit.

Il existe deux autorisations de stationnement pour travail posté dans les zones bleues :

- la « Frühschichtbewilligung », valable entre 08h00 et 12h00;
- la « Spätschichtbewilligung », valable entre 15h00 et 19h00.

Il est interdit de cumuler les deux autorisations durant une même journée.

Tarif

Les autorisations spéciales pour travail posté dans les zones bleues sont vendues au prix de CHF 50.- par bloc de 10 autorisations.

3.7.3. Autorisations de stationnement journalières (Tagesbewilligungen)

La Ville de Zurich propose également deux types d'autorisations journalières de stationnement, que nous présentons ci-après.

3.7.3.1. Autorisations journalières pour les zones bleues (Tagesbewilligungen Blaue Zonen)¹⁵⁰

Les autorisations de stationnement journalières pour les zones bleues permettent un stationnement illimité durant une journée, sur toutes les places bleues de la Ville de Zurich.

Tarif

Les autorisations de stationnement journalières pour les zones bleues sont vendues au prix de CHF 15.- par autorisation ou pour CHF 150.- par bloc de 10 autorisations.

3.7.3.2. Autorisations journalières pour les professionnels (Tagesbewilligungen für das Gewerbe)¹⁵¹

Les entreprises peuvent obtenir une autorisation de stationnement journalière pour le stationnement en zone bleue de leurs voitures utilisées dans un but professionnel (livraisons, voitures de service, etc.).

L'autorisation permet un stationnement illimité durant une journée sur toutes les places bleues de la Ville de Zurich, ainsi que sur les places à durée de stationnement limitée (60 minutes et plus).

Tarif

Les autorisations de stationnement journalières pour les professionnels sont vendues au prix de CHF 30.- par autorisation ou pour CHF 300.- par bloc de 10 autorisations.

3.7.4. Autorisations pour activités de santé publique ou raison de santé (Gesundheitswesen)¹⁵²

La Ville de Zurich propose plusieurs types d'autorisations de stationnement liées à l'exercice d'activités de santé publique. Elle délivre également des autorisations de stationnement pour personnes handicapées et pour transport de personnes handicapées. Nous les présentons ci-après.

¹⁵⁰ Stadt Zürich, Polizeidepartement, Dienstabteilung Verkehr, Bewilligungen, Tagesbewilligungen Blaue Zonen, <http://www.stadt-zuerich.ch/internet/pd/dav/b/bew/best/tb.html>

¹⁵¹ Stadt Zürich, Polizeidepartement, Dienstabteilung Verkehr, Bewilligungen, Tagesbewilligungen für das Gewerbe, http://www.stadt-zuerich.ch/internet/pd/dav/b/bew/best/tb_gew.html

¹⁵² Stadt Zürich, Polizeidepartement, Dienstabteilung Verkehr, Bewilligungen, Gesundheitswesen, <http://www.stadt-zuerich.ch/internet/pd/dav/b/bew/best/ges.html>

3.7.4.1. Autorisations spéciales pour médecins en service (Spezialbewilligung für Arzt im Dienst)¹⁵³

L'autorisation spéciale pour médecins en service permet aux médecins disposant de leur propre cabinet de stationner pour la durée de leur travail sur les places bleues et sur les places à durée de stationnement limitée (60 minutes et plus) à proximité immédiate de leur cabinet ou du lieu de visite d'un patient.

Tarif

Les autorisations spéciales pour médecins en service sont vendues selon deux zones tarifaires, au prix de CHF 1230.- par année pour la zone à tarif normal, et CHF 2430.- par année pour la zone à tarif élevé.

3.7.4.2. Autorisations spéciales pour médecins en visite chez les patients (Spezialbewilligung für Arzt auf Patientenbesuch)¹⁵⁴

L'autorisation spéciale pour médecin en visite chez les patients permet aux médecins qui visitent des patients à l'extérieur de leur cabinet de stationner pour la durée de leur visite sur les places bleues et sur les places à durée de stationnement limitée (60 minutes et plus), durant un maximum de 4 heures.

Tarif

Les autorisations spéciales pour médecins en visite chez les patients sont vendues au prix de CHF 30.- par année.

3.7.4.3. Autorisations spéciales pour médecins d'urgence (Spezialbewilligung für Notfallarzt)¹⁵⁵

L'autorisation spéciale pour médecins d'urgence permet aux médecins d'urgence de stationner pour la durée de leur travail sur les places bleues et sur les places à durée de stationnement limitée (60 minutes et plus) à proximité immédiate de leur cabinet ou du lieu de visite d'un patient.

Tarif

Les autorisations spéciales pour médecins d'urgence sont fournies gratuitement.

3.7.4.4. Autorisations spéciales pour prestataires de soins médicaux à domicile (Spezialbewilligung für Gemeindekrankenpflege im Dienst)¹⁵⁶

Les autorisations pour prestataires de soins médicaux à domicile permettent aux ayants droit (organisations publiques ou privées, fournisseurs de soins indépendants) de stationner pour la durée des soins au domicile du patient pour une durée maximale de 4 heures sur les places bleues et sur les places à durée de stationnement limitée (60 minutes et plus).

Tarif

Les autorisations spéciales pour prestataires de soins médicaux à domicile sont vendues au prix de CHF 30.- par année.

¹⁵³ Stadt Zürich, Polizeidepartement, Dienstabteilung Verkehr, Bewilligungen, Spezialbewilligung für Arzt im Dienst, <http://www.stadt-zuerich.ch/internet/pd/dav/b/bew/best/ges/aid.html>

¹⁵⁴ Stadt Zürich, Polizeidepartement, Dienstabteilung Verkehr, Bewilligungen, Spezialbewilligung für Arzt auf Patientbesuch, <http://www.stadt-zuerich.ch/internet/pd/dav/b/bew/best/ges/apb.html>

¹⁵⁵ Stadt Zürich, Polizeidepartement, Dienstabteilung Verkehr, Bewilligungen, Spezialbewilligung für Notfallarzt, <http://www.stadt-zuerich.ch/internet/pd/dav/b/bew/best/ges/sbn.html>

¹⁵⁶ Stadt Zürich, Polizeidepartement, Dienstabteilung Verkehr, Bewilligungen, Spezialbewilligung für Gemeindekrankenpflege im Dienst, <http://www.stadt-zuerich.ch/internet/pd/dav/b/bew/best/ges/sbgk.html>

3.7.4.5. Permis de stationnement pour personnes handicapées et pour le transport des personnes handicapées (Parkkarte für gehbehinderte Personen)¹⁵⁷

Les autorisations de stationnement pour personnes handicapées et pour le transport des personnes handicapées sont attribuées par le Service du trafic routier du canton de Zurich (Strassenverkehrsamt des Kantons Zürich).

Tarifs

Les autorisations de stationnement pour personnes handicapées sont vendues au prix de CHF 20.- pour la première demande, au prix de CHF 10.- par prolongation.

3.7.5. Autorisations de remplacement

La Ville de Zurich délivre également, pour tous les types d'autorisation de stationnement, des permis de stationnement pour véhicules de remplacement (Bevolligungen für Ersatzfahrzeuge)¹⁵⁸ : les détenteurs d'autorisations de stationnement nécessitant un véhicule de remplacement peuvent obtenir gratuitement un permis de stationnement de remplacement provisoire, valable 10 jours au maximum.

3.8. Le modèle zurichois de pondération des trajets

La Ville de Zurich a développé, en complément de l'Ordonnance municipale sur le stationnement (Parkplatzverordnung), un modèle de pondération des trajets (Fahrtenmodell), utilisé comme instrument de planification et d'exécution pour la maîtrise du trafic.

Le but de cet instrument est de permettre une exploitation optimale des places de stationnement du point de vue de l'économie, de l'environnement et de la planification des transports¹⁵⁹.

Le modèle de pondération des trajets fixe le nombre maximal de trajets en voiture autorisé pour une zone (vers et à partir de la zone). Le lien avec l'Ordonnance municipale sur le stationnement est assuré par le fait que celle-ci constitue la base pour le calcul du nombre de trajets autorisés. Au contraire de seuils fixés dans l'Ordonnance sur le stationnement, l'exploitation des places de stationnement n'est pas prévue. Le modèle de pondération des trajets permet ainsi de la flexibilité en ce qui concerne l'exploitation des places de stationnement à l'intérieur d'un nombre de trajets plafond donné (nombre de trajets limite, Fahrtenplafond).

Le nombre de trajets se calcule à partir de trois paramètres :

- le nombre de places de stationnement pouvant être autorisé (PPV) ;
- le potentiel de trafic de chaque place de stationnement selon le type spécifique d'activité qu'elle dessert, dérivé à partir d'enseignements passés et d'enquêtes ;
- la capacité existante de la voirie et la législation sur la protection de l'environnement.

Le modèle de pondération des trajets doit être garanti par une organisation et doit être contrôlé par un institut indépendant, notamment à l'aide de comptages de trajets. En cas de dépassement du nombre de trajets maximal, les exploitants attachés au modèle de pondération des trajets doivent mettre en place des mesures correctives, aussi bien à l'aide de mesures internes à l'entreprise que par des

¹⁵⁷ Stadt Zürich, Polizeidepartement, Dienstabteilung Verkehr, Bewilligungen, Parkkarte für gehbehinderte Personen, http://www.stva.zh.ch/internet/ds/stva/de/dienstleistungen/bewilligung/bw_parkkarte.html

¹⁵⁸ Stadt Zürich, Polizeidepartement, Dienstabteilung Verkehr, Bewilligungen, Bewilligungen für Ersatzfahrzeuge, <http://www.stadt-zuerich.ch/internet/pd/dav/b/bew/best/pkef.html>

¹⁵⁹ Stadt Zürich, 2007, *Leitfaden Fahrtenmodell – eine Planungshilfe*, p.1, http://www.stadt-zuerich.ch/internet/taz/home/mobilitaet/individual_verkehr_ParagraphContainerList.ParagraphContainer0.ParagraphList.0005.File.pdf/Leitfaden-Fahrtenmodell.pdf

mesures constructives pour la maîtrise du volume de trafic. Si le respect du nombre limite de trajets ne peut pas être assuré, l'administration doit en dernière conséquence appliquer de manière restrictive l'Ordonnance municipale sur le stationnement, dans laquelle est ordonné un classement des places correspondant à chaque activité spécifique ou une réduction du nombre de places.

Dans un document d'aide à la mise en œuvre du modèle de pondération des trajets, la Ville de Zurich énumère les opportunités représentées par cet instrument, ainsi que les risques qu'il peut impliquer¹⁶⁰.

Les opportunités offertes par le modèle de pondération des trajets sont les suivantes :

1) Possibilité d'optimiser le nombre de places de stationnement et leur utilisation

Le grand avantage du modèle de pondération des trajets repose sur l'exploitation flexible des places de stationnement qu'il permet. En effet, les places ne sont plus attribuées à un type d'usage spécifique, et une exploitation multiple (Mehrfachnutzung) est donc autorisée. Ainsi, par exemple, des places utilisées durant la journée par les employés d'un bureau peuvent être utilisées le soir par les clients d'un cinéma. L'exploitation multiple de places de stationnement augmente l'accessibilité et la disponibilité de places en minimisant les coûts de construction, puisqu'il n'est plus nécessaire de réaliser pour chaque type d'usage le nombre maximum de places. Ainsi, les parkings en ouvrage sont mieux utilisés et présentent un rapport optimal coûts-utilisation.

2) Possibilité d'introduire de nouveaux types d'utilisation dans les limites du nombre de trajets plafond (Fahrtenplafond)

Avec la mise en œuvre d'un modèle de pondération des trajets dans le cadre d'un plan d'aménagement ou dans le cadre d'instructions particulières de construction, un contingent de trajets sera assigné à un périmètre donné. Ce contingent peut être utilisé par étapes, conformément au progrès des travaux et à l'augmentation progressive des activités. Ainsi, il n'est pas nécessaire de disposer, pour chaque augmentation d'activités, d'une nouvelle répartition ou autorisation de places de stationnement. Cela permet une plus grande flexibilité lors de changements ou d'extensions des activités.

3) Possibilité d'échanger les trajets

Un autre avantage du modèle de pondération des trajets par rapport aux règles établies dans l'Ordonnance sur les places de stationnement consiste en la possibilité d'échanger des trajets à l'intérieur du périmètre d'un projet entre les différents groupes d'utilisateurs. Lorsqu'un groupe d'utilisateurs réalise moins de trajets que prévu, les trajets non réalisés peuvent être attribués à un autre groupe d'utilisateurs à l'intérieur du périmètre.

4) Réaction simple à une modification des conditions cadres : opportunité pour un développement durable des quartiers de la ville

Avec le modèle de pondération des trajets, des règles de fonctionnement flexibles peuvent être fixées, selon les développements des projets (par exemple en cas de changements d'activité) ou selon les conditions cadres (par exemple en cas d'amélioration de la desserte en transports publics).

5) Maîtrise de la circulation : opportunité de limitation optimale du trafic dans le futur

Avec le modèle de pondération des trajets, le nombre de places de stationnement n'est pas pris en compte, ni pour les questions de capacités du réseau, ni pour les questions de charges environnementales. L'indicateur clé du modèle de pondération sur ces questions est le nombre de trajets générés par les activités. Pour l'administration, les modèles de pondération des trajets constituent donc un instrument de planification et de contrôle important. Les impacts des installations à forte fréquentation ou d'autres infrastructures cohérentes peuvent être facilement mesurés et leur

¹⁶⁰ *ibid.*, p.1-2.

compatibilité environnementale examinée. Un Parkleitsystem peut être installé comme instrument complémentaire de guidage du trafic.

6) Obligation de contrôler les trajets et de réaliser des études : opportunité pour une exploitation optimale

Une organisation est responsable de la mise en œuvre d'un modèle de pondération des trajets. Elle est chargée de la tarification, du respect du nombre de trajets, et du dépôt régulier d'études de trafic, de même que de la mise en œuvre de mesures permettant de respecter le nombre de trajets plafond. Les coûts de fonctionnement peuvent être réduits ou répartis équitablement entre les différentes activités.

Les risques impliqués par le modèle de pondération des trajets sont les suivants :

1) Scénario de rechute : risque de perte d'investissement et perte de l'exploitation multiple des places de stationnement

S'il est révélé, à la suite de dépassements répétés du nombre de trajets plafond, qu'un modèle de pondération des trajets est inapplicable, l'administration décide de l'introduction de taxes liées à des objectifs et/ou d'une répartition des places de stationnement entre chaque type de groupes d'usagers, de même que d'un nombre de places de stationnement conforme aux prescriptions de l'Ordonnance municipale sur les places de stationnement.

2) Lien des propriétaires du sol et des investisseurs : risque de différend et par conséquent de ralentissement de la planification et de la construction

Un modèle de pondération des trajets suppose qu'il y ait entente du côté des propriétaires fonciers. Si un modèle de pondération est déjà fixé, il lie tous les projets ou investissements ultérieurs dans la zone concernée. Par conséquent, certains propriétaires fonciers peuvent être incités à s'opposer à la mise en place d'un modèle de pondération, par crainte d'être gênés dans leurs projets futurs.

3) Incertitudes légales : risque de recours

Le modèle de pondération des trajets présente de nombreux avantages par rapport à l'Ordonnance sur le stationnement. Néanmoins, plusieurs incertitudes, avant tout d'ordre légal, empêchent sa mise en œuvre routinière et sans heurts.

Le modèle de pondération des trajets a déjà été appliqué à plusieurs reprises à Zurich. On peut notamment citer l'exemple du centre de loisirs et d'achats multifonctionnel de Sihl-City¹⁶¹ (41'000 m² de surfaces commerciales, 24'000 m² de surfaces de services, cinéma multiplexe, restaurants, hôtel, etc.) ouvert au printemps 2007 et auquel ont été accordés 8'800 trajets par jour en voiture.

3.9. L'exploitation du stationnement en Ville de Zurich - La stratégie partielle de stationnement (Teilstrategie Parkierung)

La Ville de Zurich s'est dotée d'une **Stratégie de mobilité** (Mobilitätsstrategie) qui définit les objectifs de sa politique de circulation. Cette stratégie a été fixée par le Conseil municipal le 9 mai 2001. Elle a été élaborée par les représentants des départements municipaux et de la population sous la direction du Service des travaux publics (Tiefbauamt)¹⁶².

La Stratégie de mobilité est une stratégie globale. Elle vise à créer des conditions optimales afin de permettre à Zurich de se développer en tant que lieu d'habitation et centre économique, mais

¹⁶¹ Sihlcity, <http://www.sihlcity.ch/de/index.html>

¹⁶² Stadt Zürich, Tiefbau- und Entsorgungsdepartement, Tiefbauamt, Mobilitätsstrategie, http://www.stadt-zuerich.ch/internet/mobil_in_zuerich/mobilitaetsstrategie/velofahren.html

également en tant que centre d'achat et de culture, en tant que ville de sport et de tourisme. La stratégie cherche à concilier les besoins de toutes les parties prenantes en matière de circulation de manière globale et équilibrée.

La Stratégie de mobilité se veut également durable. A côté de l'impératif de développement existe également un important besoin d'assainissement, l'augmentation très rapide de la circulation ayant provoqué des dommages qui doivent être corrigés.

La stratégie se décline en cinq grands domaines d'action :

- optimiser et mettre en réseau l'offre existante ;
- compléter les infrastructures de manière ciblée ;
- ouvrir des horizons pour une mobilité urbaine juste ;
- développer et encourager les innovations en matière de transports et de politique de transports ;
- viser la vérité des coûts et flexibiliser le financement.

La Stratégie de mobilité se conforme au Plan de circulation communal (Kommunaler Verkehrsplan) validé par le peuple le 8 février 2004 et comprend 18 stratégies partielles. Parmi celles-ci, on trouve une **Stratégie partielle de stationnement** (Teilstrategie Parkierung), agréée en septembre 2002 par l'Etat-major transports (Stab Verkehr) de la Ville, qui reprend les objectifs de la Stratégie de mobilité en les appliquant spécifiquement au stationnement¹⁶³. La problématique du stationnement est cependant également abordée dans d'autres stratégies partielles, comme par exemple la Stratégie en matière de trafic d'achats et de loisirs (Teilstrategie Einkaufs- und Freizeitverkehr)¹⁶⁴.

La Stratégie partielle de stationnement s'appuie sur le Livre Bleu sur la politique de transports de 1987 (Blaubuch von 1987 zur Verkehrspolitik)¹⁶⁵, qui stipule que l'offre de stationnement en Ville de Zurich ne doit pas augmenter, mais au contraire qu'elle doit plutôt être réduite, notamment pour les pendulaires.

Elle n'a pas le caractère obligatoire d'une loi ou d'un Plan directeur, mais a plutôt été conçue comme un instrument d'action évolutif au service de l'administration. Chaque année les fonctionnaires de l'administration tirent ainsi un bilan des mesures mises en œuvre. Parfois, certaines mesures sont abandonnées par manque de pertinence ou en raison d'objectifs non réalisables.

La Stratégie partielle de stationnement est présentée dans deux documents de la Ville de Zurich :

- le document « Teilstrategie Parkierung », qui explicite la stratégie et son contenu : ce document inventorie les champs d'action en matière de stationnement et les problèmes à régler. Il fixe également des objectifs et recommande des mesures pour les atteindre¹⁶⁶ ;
- un rapport présentant le bilan de la mise en œuvre de la stratégie durant l'année 2006 : ce rapport donne un aperçu des mesures mises en pratique depuis l'adoption de la Stratégie partielle de stationnement et fait le point sur les différents objectifs visés. Il est prévu de réaliser ce type de rapports tous les deux ans¹⁶⁷.

¹⁶³ Stadt Zürich, Stab Verkehr, 2002, *Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich: Teilstrategie Parkierung*, http://www.stadt-zuerich.ch/internet/mobil_in_zuerich/mobilitaetsstrategie/teilstrategie.ParagraphContainerList.ParagraphContainer0.ParagraphList.0040.File.pdf/Parkierung.pdf

¹⁶⁴ Ville de Zurich, Tiefbauamt, « Mobilitätsstrategie », http://www.stadt-zuerich.ch/internet/mobil_in_zuerich/mobilitaetsstrategie/mobilitaetsstrategie.html

¹⁶⁵ Stadtrat von Zürich, août 1987, *Zur Verkehrspolitik der Stadt Zürich*.

¹⁶⁶ Stadt Zürich, Stab Verkehr, 2002, *Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich: Teilstrategie Parkierung*, http://www.stadt-zuerich.ch/internet/mobil_in_zuerich/mobilitaetsstrategie/teilstrategie.ParagraphContainerList.ParagraphContainer0.ParagraphList.0040.File.pdf/Parkierung.pdf

¹⁶⁷ Stadt Zürich, Tiefbauamt, 2007, *Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich, Teilstrategie Parkierung : Standbericht 2006*, <http://www.stadt-zuerich.ch>

La Stratégie partielle de stationnement s'adresse aussi bien à l'offre de stationnement publique que privée. Elle comprend 4 catégories d'objectifs et de mesures :

- lois et ordonnances ;
- concept d'exploitation pour les places de stationnement sur domaine privé ;
- concept d'exploitation pour les places de stationnement sur domaine public et les places sur domaine privé accessibles au public ;
- information et consultation.

Dans la catégorie «**Lois et ordonnances**», les objectifs et les mesures recommandées sont les suivants :

Objectif 1 *Suppression ou assouplissement de l'obligation de construction de places de stationnement et de l'obligation de payer des taxes de dédommagement en cas de non-construction de places*

Principe :

Afin d'encourager dans le futur des modèles d'habitats et d'activités générant peu de trafic, les bases légales et les critères de calcul en matière de construction de places de stationnement privées doivent être adaptés.

Mesures :

- création de systèmes d'incitation ;
- prise de position sur le projet de loi dans le cadre de la révision en cours de la loi sur la planification et la construction du canton de Zurich (Planung- und Baugesetz - PBG) ;
- encouragement du carsharing.

Objectif 2 *Assouplissement des instruments de calcul du nombre de places dans le cadre de projets de construction (modèle de pondération des trajets - Fahrtenmodell) et création de systèmes d'incitation (Taxes sur les infrastructures de transport)*

Principe :

Les instruments visant à minimiser le trafic motorisé, par exemple dans les zones de développement, nécessitent une base légale suffisante et des incitations financières.

Mesures :

- prise de position sur le projet de loi dans le cadre de la révision en cours de la loi sur la planification et la construction du canton de Zurich (Planung- und Baugesetz - PBG) ;
- adaptation et ajout de compléments à l'Ordonnance municipale sur les places de stationnement (Parkplatzverordnung).

zuerich.ch/internet/mobil_in_zuerich/mobilitaetsstrategie/teilstrategie.ParagraphContainerList.ParagraphContainer0.ParagraphList.0041.File.pdf/TS%20Parkierung%20Standbericht%202006.pdf

Objectif 3 *Harmonisation du calcul du nombre de places dans le cadre de projets de construction avec les communes environnantes***Principe :**

Une harmonisation des critères de calcul de l'offre de places de stationnement sur le sol cantonal doit être visée.

Mesures :

- prise de position sur le projet de loi dans le cadre de la révision en cours de la loi sur la planification et la construction du canton de Zurich (Planung- und Baugesetz - PBG) ;
- définition des positions de la Ville de Zurich au sujet de la révision en cours du Programme Air 1996 du canton de Zurich (Luft-Programm 1996).

Objectif 4 *Garantie des bases légales pour l'exploitation de places de stationnement***Principe :**

Des bases légales suffisantes pour la perception et l'harmonisation des redevances de stationnement, ainsi que d'autres instruments de management des places de stationnement doivent être créés.

Mesures :

- prise de position sur le projet de loi dans le cadre de la révision en cours de la loi sur la planification et la construction du canton de Zurich (Planung- und Baugesetz - PBG) ;
- définition des positions de la Ville de Zurich au sujet de la révision en cours du Programme Air 1996 du canton de Zurich (Luft-Programm 1996).

Dans la catégorie « **Concept d'exploitation pour les places de stationnement sur domaine privé** », les objectifs et les mesures recommandées sont les suivants :

Objectif 5 *Réduction des installations de stationnement existantes surdimensionnées¹⁶⁸***Mesures :**

- création des conditions légales ; examen et élaboration d'un concept de réhabilitation ;
- mise en œuvre avec des mesures d'accompagnement.

Objectif 6 *Assouplissement de l'exploitation des places de stationnement***Principe :**

Cet objectif comprend aussi bien l'assouplissement de l'obligation de construction de places de stationnement, la mise en pratique du modèle de pondération des trajets (Fahrtenmodell), que les exploitations doubles ou multiples des places de stationnement (places utilisées pour répondre à plusieurs besoins, par exemple travail et achats).

Mesures :

- adaptation des lois et ordonnances ;

¹⁶⁸ La loi sur la planification et la construction du canton de Zurich (Planung- und Baugesetz - PBG) précise que « le nombre de places de stationnement doit être réduit, lorsque des intérêts publics prédominants l'exigent, en particulier l'assainissement de l'air, la circulation ou la protection des quartiers d'habitation, des monuments ou des paysages » (4. Teil, 2. Abschnitt, D. Fahrzeugabstellplätze, § 128, Absatz 2, p.71).

- développement de systèmes d'incitation fiscaux ;
- initiation de projets pilotes.

Objectif 7 *Management des places de stationnement privées*

Principe :

Les nouvelles formes de travail de même que les comportements changeants de consommation et de loisirs exigent une intégration des solutions isolées actuelles dans un système d'ensemble prenant en compte l'acceptabilité, l'efficacité, l'impact écologique et la dimension économique.

Mesures :

- règles d'exploitation, aménagement spécial de tarifs conformes au marché pour les redevances de stationnement en lien avec les moments d'utilisation et indications pour l'utilisation des recettes ;
- réglementation des exploitation doubles ou multiples des places de stationnement en association avec des mesures d'accompagnement (plafonnement des trajets) ;
- développement d'instruments de contrôle (comptages de trajets) ;
- exigence d'établissement de concepts de mobilité globaux ;
- intégration des infrastructures de stationnement à des Parkleitsystem (PLS).

Objectif 8 *Installations de stationnement communautaires*

Principe :

La construction d'installations de stationnement communautaires sera encouragée. Avec la réalisation de tels projets, un délestage du trafic motorisé dans les zones d'habitation et de travail doit être garanti.

Mesures :

- actualisation de la planification des places de stationnement ;
- initiation de projets.

Dans la catégorie « **Concept d'exploitation pour les places de stationnement sur domaine public et les places sur domaine privé accessibles au public** », les objectifs et les mesures recommandées sont les suivants :

Objectif 9 *Mise en œuvre du « Compromis historique » dans le centre-ville*

Principe :

Dans le centre-ville (Innenstadt), le compromis historique doit être mis en œuvre de manière conséquente.

Mesures :

- établissement d'un concept pour les parkings en ouvrage de la ceinture de l'hypercentre incluant des compensations de places de stationnement correspondantes ;
- examen de l'ouverture de parkings en ouvrage privés pour une exploitation double ou multiple de leurs places de stationnement ;
- concept de revalorisation de l'espace public.

Objectif 10 Centres de quartier et de proximité**Principe :**

Afin de permettre le maintien et le renforcement de la compétitivité des centres de quartier et de proximité, un concept global doit être élaboré, tenant compte également de l'offre de places de stationnement pour les visiteurs, de même que du guidage et de l'orientation de la circulation.

Mesures :

- concepts de revalorisation.

Objectif 11 Offre de stationnement pour les habitants**Principe :**

Le potentiel de ménages qui pourraient renoncer sans problèmes à la possession de leur propre voiture doit être réalisé en soutenant des offres appropriées, par exemple des aides à la mobilité ou le Carsharing.

Mesures :

- concept de places de stationnement Carsharing ;
- initiation et soutien aux projets de construction d'habitations sans voitures.

Objectif 12 Management des places de stationnement**Principe :**

L'exploitation des places de stationnement situées sur voirie et dans des parkings en ouvrage accessibles au public doit être optimisée en tenant compte de la demande et relativement à la limitation de la circulation. Cela constitue un aspect important de l'application du principe de responsabilité à la circulation routière et une contribution à l'optimisation des flux de circulation.

Mesures :

- règles d'exploitation, aménagement spécial de tarifs conformes au marché pour les redevances de stationnement en lien avec les moments d'accès et de départ ;
- réajustement des tarifs de stationnement ;
- Parkleitsystem (PLS).

Objectif 13 Places de stationnement pour les autocars**Principe :**

Zurich encourage, afin de promouvoir les intérêts touristiques de la ville, l'existence d'emplacements centraux pour les autocars de voyage.

Mesures :

- Concept d'emplacements et préservation des surfaces.

Dans la catégorie « **Information et consultation** », les objectifs et les mesures recommandées sont les suivants :

Objectif 14 *Information et conseil*

Principe :

Par le biais de mesures d'information et de conseil, les conditions d'action individuelle doivent être créées, afin que le trafic généré par les installations de stationnement – au niveau quantitatif mais aussi selon une répartition temporelle et spatiale – se maintienne à un niveau acceptable. L'acceptabilité de mesures nécessaires d'exploitation des installations de stationnement doit être augmentée ; le conseil à la mobilité, en particulier aux entreprises, sera par conséquent soutenu.

Mesures :

- actions en faveur de l'utilisation des transports publics (offre gratuite, billets combinés, etc.);
- mesures équilibrées et attractives pour les entreprises ;
- conseil à la mobilité pour les investisseurs et pour les entreprises ;
- offres de transports publics spéciales pour les pendulaires et les visiteurs ;
- coordination des actions avec les communes environnantes, les organismes de planification et les organisations.

3.10. Comment les recettes financières du stationnement sont-elles utilisées ?

Selon M. Willi, en Ville de Zurich, comme dans le cas bernois, les recettes financières générées par le stationnement public (places à horodateurs, vente des autorisations de stationnement, amendes d'ordre, etc.) sont dirigées dans les comptes généraux de la Ville et ne sont pas spécifiquement destinées à la politique du stationnement.

3.11. Contacts

<p>M. Erich Willi Projektleiter Verkehrsplanung Stadt Zürich Tiefbauamt Amtshaus V Werdmühleplatz 3 8023 Zürich Tél. : 044 412 27 98</p>	<p>Dienstabteilung Verkehr Bereich Mobilität + Recht Stadt Zürich Polizeidepartement Mühlegasse 18/22 Postfach 8021 Zürich Tél. : 044 411 89 21 Fax : 044 411 89 23</p>
<p>Mobilität + Planung Verkehrsplanung Stadt Zürich Tiefbauamt Amtshaus V Werdmühleplatz 3 8023 Zürich Tél. : 044 412 27 22 Fax : 044 412 27 14</p>	

3.12. Bibliographie, Sources

3.12.1. Rapports, textes de lois, documents

- BAUDIREKTION KANTON ZÜRICH, 2005, Planungs- und Baugesetz des Kantons Zürich (PBG), http://www.npbg.zh.ch/internet/bd/bd_gs/pbg/de/gesetzesvorlage.SubContainerList.SubContainer1.ContentContainerList.0008.DownloadFile.pdf
- KANTON ZÜRICH, 2001, Kantonaler Richtplan: Richtplan – Text, <http://www.richtplan.zh.ch/internet/bd/arv/richtplan/de/richtplan/download.SubContainerList.SubContainer1.ContentContainerList.0007.DownloadFile.pdf>
- FELLMANN, Andy, juin 2005, « Das Zürcher Fahrtenmodell », *Collage*, pp. 15-18, http://www.stadt-zuerich.ch/internet/taz/home/mobilitaet/individual_verkehr_.ParagraphContainerList.ParagraphContainer0.ParagraphList.0004.File.pdf/FahrtenmodellPublikationCollage.pdf
- REGIONALPLANUNG ZÜRICH UND UMGEBUNG/ZÜRCHER VERKEHRSVERBUND, Mars 2003, *Park and Ride Kanton Zürich*, http://www.rzu.ch/pdfs/pur_zuerich.pdf
- STADTRAT VON ZÜRICH, août 1987, *Zur Verkehrspolitik der Stadt Zürich*
- STADT ZÜRICH, 1996, *Verordnung über Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzverordnung)*, http://lep.ethz.ch/public/SS_06/Projektarbeit/04_expertenrunden/02_infrastruktur/parkplatzverordnung.pdf
- STADT ZÜRICH, 2004, *Kommunaler Verkehrsplan: Bericht*, http://www.stadt-zuerich.ch/internet/taz/home/mobilitaet/verkehr_zueri_/bericht_verkehrsplan.ParagraphContainerList.ParagraphContainer0.ParagraphList.0002.File.pdf/KVP_Bericht_GRB2003.pdf
- STADT ZÜRICH, 2007, *Leitfaden Fahrtenmodell – eine Planungshilfe*, http://www.stadt-zuerich.ch/internet/taz/home/mobilitaet/individual_verkehr_.ParagraphContainerList.ParagraphContainer0.ParagraphList.0005.File.pdf/Leitfaden-Fahrtenmodell.pdf
- STADT ZÜRICH, STAB VERKEHR, 2002, *Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich: Teilstrategie Parkierung*, http://www.stadt-zuerich.ch/internet/mobil_in_zuerich/mobilitaetsstrategie/teilstrategie.ParagraphContainerList.ParagraphContainer0.ParagraphList.0040.File.pdf/Parkierung.pdf
- STADT ZÜRICH, TIEFBAUAMT, 2007, *Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich, Teilstrategie Parkierung: Standbericht 2006*, http://www.stadt-zuerich.ch/internet/mobil_in_zuerich/mobilitaetsstrategie/teilstrategie.ParagraphContainerList.ParagraphContainer0.ParagraphList.0041.File.pdf/TS%20Parkierung%20Standbericht%202006.pdf
- TIEFBAUAMT DER STADT ZÜRICH, VERKEHRSPANUNG, 2001, *Freie Parkplätze in der City: nach wie vor schwierig zu finden*, http://www.stadt-zuerich.ch/internet/taz/home/mobilitaet/individual_verkehr_.ParagraphContainerList.ParagraphContainer0.ParagraphList.0010.File.pdf/info_parkplaetze_city.pdf
- TIEFBAUAMT DER STADT ZÜRICH, VERKEHRSPANUNG, novembre 2001, *Parkierung Münsterhof: Herkunft- und Zielräume, Besuchszwecke, Parkierhäufigkeit (Erhebung Juni 2001)*, http://www.stadt-zuerich.ch/internet/taz/home/mobilitaet/individual_verkehr_.ParagraphContainerList.ParagraphContainer0.ParagraphList.0007.File.pdf/info_parkierung_muensterhof.pdf
- TIEFBAUAMT DER STADT ZÜRICH, VERKEHRSPANUNG, 2004, *Parkierungskonzept Innenstadt, Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich, Teilstrategie Parkierung*, http://www.stadt-zuerich.ch/internet/taz/home/mobilitaet/individual_verkehr_.ParagraphContainerList.ParagraphContainer0.ParagraphList.0006.File.pdf/parkierungskonzept_innenstadt_teilstrategie.pdf
- TIEFBAUAMT DER STADT ZÜRICH, VERKEHRSPANUNG, 2004, *Parkieren in Zürich: Parkraumangebot auf öffentlichen Grund*, http://www.stadt-zuerich.ch/internet/taz/home/mobilitaet/individual_verkehr_.ParagraphContainerList.ParagraphContainer0.ParagraphList.0003.File.pdf/Parkieren_in_Zuerich_Parkraumangebot_auf_oeffentlichen_Grund.pdf

zuerich.ch/internet/taz/home/mobilitaet/individual_verkehr_.ParagraphContainerList.ParagraphContainer0.ParagraphList.0008.File.pdf/info_parkieren_in_z%fcric_h_3_2004.pdf

3.12.2. Sites internet

- CITY VEREINIGUNG ZÜRICH, <http://www.cityvereinigung.ch/web/>
- PARKHÄUSERN DER STADT ZÜRICH, <http://www.parkhaeuser.ch/parking/de/index.html>
- PARKLEITSYSTEM STADT ZÜRICH, <http://www.plszh.ch/index.htm>
- REGIONALPLANUNG ZÜRICH UND UMGEBUNG, <http://www.rzu.ch/>
- SIHL CITY, <http://www.sihlcity.ch/de/index.html>
- STADT ZÜRICH, Finanzdepartement, Liegenschaftenverwaltung, Parkhäuser, <http://www.stadt-zuerich.ch/internet/fd/lvz/home/parking.html>
- STADT ZÜRICH, Polizeidepartement, Dienstabteilung Verkehr, <http://www.stadt-zuerich.ch/internet/pd/dav/home.html>
- STADT ZÜRICH, Polizeidepartement, Dienstabteilung Verkehr, Bewilligungen, <http://www.stadt-zuerich.ch/internet/pd/dav/b/bew.html>
- STADT ZÜRICH, Polizeidepartement, Dienstabteilung Verkehr, Mobilität + Recht, <http://www.stadt-zuerich.ch/internet/pd/dav/home/strukturell/mr.html>
- STADT ZÜRICH, Tiefbau- und Entsorgungsdepartement, Tiefbauamt, <http://www.stadt-zuerich.ch/internet/taz.html>
- STADT ZÜRICH, Tiefbau- und Entsorgungsdepartement, Tiefbauamt, Verkehrsplanung, http://www.stadt-zuerich.ch/internet/taz/home/ueber_uns/mobilitaet_planung_/fachbereich_verkehrsplanung.html
- STADT ZÜRICH, Tiefbau- und Entsorgungsdepartement, Tiefbauamt, Mobilitätsstrategie, http://www.stadt-zuerich.ch/internet/mobil_in_zuerich/mobilitaetsstrategie/velofahren.html
- VERKEHRSBETRIEBE DER STADT ZÜRICH (VBZ), http://vbz.ch/vbz_opencms/opencms/vbz/deutsch/index.html
- ZÜRCHER VERKEHRVERBUND (ZVV), <http://www.zvv.ch/aktuell.asp>



Detroit, Michigan Theatre, 2001 (Photo: Lowell Boileau)

4. Compléments : cas de Fribourg et Lausanne

L'Office cantonal de la mobilité du canton de Genève, mandant de la présente étude, a souhaité obtenir une analyse complémentaire sur les règles d'attribution des autorisations de stationnement pour habitants en Ville de Fribourg. Nous présentons donc ci-après un complément sur la Ville de Fribourg, traitant notamment de cette question. De plus, un complément est également consacré à la politique du stationnement de la Ville de Lausanne.

4.1. Ville de Fribourg

4.1.1. Données-clefs sur la ville et l'agglomération de Fribourg¹⁶⁹

	Ville	Agglomération	Canton
Surface (ha)	932	10'556	167'078
Habitants (population résidante)	36'544	76'404	255'029
Emplois (en 2001)	24'728	46'675	107'840
Voitures	15'398	39'109	147'471
Nombre de voitures pour 1'000 habitants	421	512	578
Places de stationnement	34'460	-	-

4.1.2. Qui détermine la politique du stationnement et qui gère le stationnement en Ville de Fribourg ?

Le Service de la circulation de la Ville de Fribourg est chargé d'assurer un fonctionnement efficace du système de transport des personnes et des marchandises sur le territoire communal.

Son action se répartit sur quatre axes principaux, dont celui de la planification générale. Cet axe consiste à réaliser ou à coordonner les études des plans directeurs et de gestion de la circulation en général et, en particulier, des transports publics, des piétons, des deux-roues, du stationnement, de la modération du trafic et du transport motorisé individuel. En d'autres termes, le Service de la circulation détermine donc la politique du stationnement de la Ville de Fribourg¹⁷⁰.

A ce titre, il est notamment responsable de la délimitation des zones de parcage avec vignette, équivalent aux zones macarons pour habitants à Genève.

En revanche, l'attribution des autorisations de stationnement prolongé pour habitants et commerçants (vignettes), ainsi que celle de tous les autres types d'autorisations de stationnement, est sous la responsabilité de la Police locale¹⁷¹.

Toutefois, le Service de la circulation et la Police locale sont tous deux sous la responsabilité du même Chef de service, M. Jean-Charles Bossens.

¹⁶⁹ Source : site internet de la Ville de Fribourg, Service de la circulation, <http://www.fr.ch/ville-fribourg/circulation/identite.htm>

¹⁷⁰ Site internet de la Ville de Fribourg, Service de la circulation, <http://www.fr.ch/ville-fribourg/circulation/taches.htm>

¹⁷¹ Site internet de la Ville de Fribourg, Police locale, <http://www.fr.ch/ville-fribourg/police/default.asp>

4.1.3. Les objectifs de la politique du stationnement à Fribourg

La Ville de Fribourg a assigné trois objectifs principaux à sa politique du stationnement¹⁷² :

- réduire le trafic individuel motorisé lié aux déplacements pendulaires sur le territoire de la commune ;
- assurer aux habitants des possibilités satisfaisantes de stationnement de leur véhicule près de leur domicile sans favoriser une mobilité excessive de leur part ;
- garantir la vitalité économique, l'attractivité et l'accessibilité du centre urbain, conformément à son rôle de poumon de l'agglomération.

4.1.4. Les autorisations de stationnement

4.1.4.1. Vignettes pour habitants et commerçants (macarons de stationnement)¹⁷³

La Ville de Fribourg a mis en place une politique originale afin d'offrir aux habitants et aux commerçants des possibilités satisfaisantes de stationnement de leur véhicule près de leur domicile ou de leur établissement.

De manière classique, elle délivre des autorisations de stationnement prolongé, appelées vignettes, qui permettent un stationnement illimité sur le domaine public dans l'une des 9 zones de parcage avec vignette de la ville.

Les détenteurs de ces vignettes peuvent se garer au-delà du temps réglementaire non seulement dans les zones bleues, mais aussi sur des places munies de parcmètres, pour autant que la durée de stationnement maximale autorisée soit de 2 heures ou plus.

Les ayants droit aux vignettes sont les suivants :

- les habitants étant légalement domiciliés dans un secteur avec vignette et détenteurs d'un véhicule immatriculé en Ville et qui n'ont pas la possibilité de parquer leur véhicule sur fonds privé ;
- les commerces situés dans un secteur avec vignette, détenteurs d'un véhicule immatriculé au nom de l'entreprise et qui n'ont pas la possibilité de parquer leur véhicule sur fonds privé et dont l'usage d'un véhicule professionnel permanent est indispensable.

De manière plus concrète, et selon des informations recueillies par téléphone auprès de la Police locale, la vignette n'est attribuée à un demandeur que dans les cas où aucune place de stationnement sur domaine privé n'est disponible dans l'immeuble où celui-ci réside.

Lorsque les demandeurs font valoir un argument économique pour motiver leur demande de vignette, celui-ci n'est pas pris en considération par la Police locale.

Cependant, s'il existe des places disponibles sur domaine privé ou en ouvrage à proximité du domicile du requérant, la Police n'est pas en mesure de l'obliger à les louer. Dans un tel cas, elle accorde la vignette au demandeur.

Afin d'obtenir une vignette, les demandeurs doivent compléter un formulaire de demande de vignette de parcage et l'envoyer pour examen à la Police locale. Cette opération doit être renouvelée à chaque échéance de bail de logement.

La Police locale dispose de deux moyens pour s'assurer du fait que le demandeur n'a pas la possibilité de parquer son véhicule sur fonds privé. D'une part, elle peut s'appuyer sur un relevé précis des places

¹⁷² Site internet de la Ville de Fribourg, Service de la circulation, <http://www.fr.ch/ville-fribourg/circulation/stationnement.htm>

¹⁷³ Site internet de la Ville de Fribourg, Police locale, http://www.fr.ch/ville-fribourg/police/stationnement.htm#habitant_commerce

de stationnement sur domaine privé, d'autre part, elle vérifie auprès des gérances d'immeubles si aucune place n'est à la disposition des locataires.

Tarifs

Le coût de la vignette est de CHF 396.- par année civile.

4.1.4.2. Autres autorisations

Mis à part les vignettes pour habitants et commerçants, la Ville de Fribourg délivre plusieurs autres types d'autorisations de stationnement. Nous les détaillons ci-après.

Autorisation de stationnement prolongé pour véhicules utilitaires (catégorie B) ou véhicules automobiles légers

Cette autorisation est délivrée pour l'exploitation d'un chantier ou pour un service de dépannage.

Elle permet le stationnement du véhicule au-delà du temps réglementaire, dans les zones bleues ainsi que sur des places munies de parcmètres.

Tarifs

- autorisation pour 5 jours : CHF 50.- ;
- autorisation pour 1 jour : CHF 12.- ;
- autorisation pour 1/2 jour : CHF 7.- .

Autorisation de stationnement prolongé pour voyageurs de commerce

Cette autorisation est délivrée aux voyageurs de commerce sur présentation de la carte de légitimation pour Voyageurs de commerce (SSVC).

Elle permet le stationnement du véhicule au-delà du temps réglementaire, dans les zones bleues ainsi que sur des places munies de parcmètres.

Tarifs

- autorisation pour 5 jours : CHF 50.- ;
- autorisation pour 1 jour : CHF 12.- ;
- autorisation pour 1/2 jour : CHF 7.- .

Autorisation de stationnement prolongé pour hôtels

La Ville de Fribourg propose également des autorisations de stationnement aux hôtels, qu'elles peuvent ensuite mettre à la disposition de leurs clients.

Ces autorisations sont de deux types :

- autorisation de stationnement entre 8h et 10h : cette autorisation permet le parage du véhicule de 8h à 10h dans les zones bleues ainsi que sur des places munies de parcmètres. Elle est vendue en paquets de 50 pièces au prix de CHF 3.-/pièce ;
- autorisation de stationnement pour 24h : cette autorisation permet le parage du véhicule pour une période de 24 heures, à partir de la date et de l'heure de validation, dans les zones bleues ainsi que

sur des places de parc munies de parcmètres. Elle est vendue en paquets de 50 pièces au prix de CHF 10.-/pièce.

Autorisation de stationnement pour personnes handicapées

La Ville de Fribourg délivre également des autorisations de stationnement pour personnes handicapées.

4.1.5. Contacts

M. Jean-Charles Bossens Chef du Service de la circulation et de la Police locale Service de la circulation et de la Police locale Grand-Rue 37 1700 Fribourg Tél. : 026 351 74 01 jean-charles.bossens@ville-fr.ch	Ville de Fribourg Service de la circulation Grand-Rue 37 1700 Fribourg Tél. : 026 351.74 44 http://www.fr.ch/ville-fribourg/circulation/default.asp
Ville de Fribourg Police locale Grand-Rue 37 1700 Fribourg Tél. : 026 351.74 04/05	

4.2. Ville de Lausanne

4.2.1. Données-clefs sur la ville et l'agglomération de Lausanne

	Ville de Lausanne	Agglomération de Lausanne
Communes	1	70
Surface (km2)	41.37	312.09
Population	124'914**	311'441**
Emplois	85'696***	171'989

**population en 2000 - source: OFS, Recensement fédéral de la population

***total des emplois en 2001 - source: OFS, Recensement fédéral des entreprises

4.2.2. Qui détermine la politique du stationnement et qui gère le stationnement en Ville de Lausanne ?

La Municipalité définit des orientations générales en matière de mobilité.

L'Office de la mobilité de la Ville de Lausanne les traduit ensuite en stratégies opérationnelles. L'Office de la mobilité est une unité du Service des routes et de la mobilité, lui-même rattaché à la Division des travaux de la Ville de Lausanne. Cette division regroupe les services du cadastre, d'urbanisme, d'architecture, d'assainissement et « eauservice » (approvisionnement en eau).

Les principales responsabilités de l'Office de la mobilité en matière de stationnement sont les suivantes :

- planifier et gérer l'ensemble du stationnement sur le domaine public ;
- mettre en place les zones macarons à stationnement privilégié pour les habitants et les parkings-relais (P+R).

Les principales responsabilités du Service des routes et de la mobilité, dont dépend l'Office de la mobilité, en lien avec la problématique du stationnement, sont les suivantes :

- participer à l'élaboration des projets d'aménagement de l'espace public, ainsi qu'à la gestion de la signalétique urbaine ;
- développer et mettre en oeuvre la politique de la mobilité définie par la Municipalité ;
- planifier et gérer les déplacements urbains et le stationnement en coordination avec les services ou instances concernés ;
- analyser la compatibilité des projets de construction avec le domaine public.

4.2.3. Les objectifs de la politique du stationnement

En matière de politique du stationnement, les objectifs de la Municipalité de Lausanne sont les suivants :

- contribuer à réduire les atteintes à l'environnement ;
- favoriser les résidents par la mise en place de plusieurs zones «macarons» ;
- privilégier le stationnement de courte et moyenne durée, de manière à favoriser les commerces et les entreprises ;
- dégager de nouveaux espaces publics en remplaçant progressivement, au centre-ville, des places de stationnement en surface par des places en ouvrage ;
- encourager les pendulaires à se rendre au centre-ville par les transports publics, en prévoyant à leur intention des parkings performants aux abords de la ville.

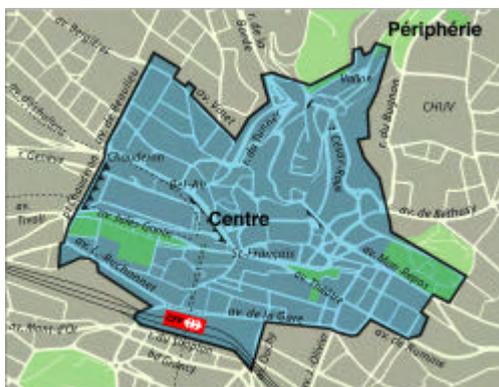
La politique du stationnement en Ville de Lausanne est étroitement liée à celle, plus générale, des transports urbains. De même, les objectifs de la politique du stationnement sont en accord avec le Plan directeur des déplacements.

4.2.4. L'offre de places de stationnement en Ville de Lausanne

4.2.4.1. Les places payantes

Le territoire de la Ville de Lausanne est divisé en deux zones déterminant le tarif du stationnement payant sur le domaine public, à savoir le centre et la périphérie. Ce découpage s'applique aussi bien au stationnement géré par des parcmètres multiplaces et des horodateurs qu'aux autorisations journalières de parage (cartes à gratter).

Figure 35 Plan du centre de Lausanne¹⁷⁴



¹⁷⁴ Source : site internet de la Ville de Lausanne, <http://www.lausanne.ch/view.asp?Check=True&CurOS=2&Language=F>

Tarifs

Les tarifs horaires des parcmètres multiplaces et des horodateurs varient selon la zone de stationnement. Ils s'établissent de la manière suivante :

- dans la zone « Centre-ville » : CHF 2.50.- / heure ;
- dans la zone « Périphérie du centre » : CHF 2.- / heure.

4.2.4.2. Les places dans des parkings accessibles au public

Au total, la Ville de Lausanne dispose de 7'404 places de stationnement dans des parkings publics en ouvrage.

4.2.4.3. L'offre de places P+R

La Ville de Lausanne met à la disposition des pendulaires sept P+R, soit aujourd'hui un total de 1'418 places de stationnement, utilisables contre l'achat d'une carte journalière ou d'un abonnement mensuel.

La carte journalière et l'abonnement mensuel incluent le stationnement et l'utilisation des transports publics (bus et métros TL, LEB, CFF) dans les deux zones centrales de la Communauté tarifaire vaudoise Mobilis (zones 11 et 12).

Pour circuler dans les zones Mobilis 11 et 12, l'abonné P+R doit posséder une carte de légitimation personnelle, non transmissible et gratuite, qu'il doit toujours présenter aux contrôleurs des transports publics avec son abonnement P+R. Cette carte est établie par l'Office du stationnement de Lausanne.

Figure 36 Plan des parkings-relais en Ville de Lausanne¹⁷⁵



Règles de fonctionnement du système des P+R

L'abonnement est valable sur tous les P+R pour la durée de sa validité.

Gestion des P+R

Les P+R sont situés sur le territoire de la Ville de Lausanne. Ils sont planifiés et gérés par l'Office de la mobilité de la Ville.

L'Office du stationnement de la Ville de Lausanne, qui dépend de la Police municipale lausannoise, délivre les cartes journalières et les abonnements permettant le stationnement sur les P+R. Ces cartes et abonnements peuvent toutefois aussi être achetés aux automates des P+R.

¹⁷⁵ Source : site internet de la Ville de Lausanne, <http://www.lausanne.ch/view.asp?Check=True&CurOS=2&Language=F>

Il délivre également les cartes de légitimation gratuites, à présenter lors des contrôles des titres de transport dans les transports publics.

En lien avec la construction du métro m2, il est prévu d'agrandir l'actuel P+R de Vennes, au Nord de la ville, en portant sa capacité de 400 à 1'200 places.

Afin de financer sa construction, la Ville de Lausanne va créer une société anonyme, dont elle sera seule actionnaire, avec un capital limité à 100'000 francs. Le solde des capitaux nécessaires à la construction du P+R sera obtenu par des emprunts garantis par la Ville, pour un montant maximal de 30 millions de francs.

Pour soutenir cette société, la Ville louera 1050 places affectées au P+R et en réservera 150 autres aux activités complémentaires prévues autour du P+R (projet AquaEcopole). La société aura aussi pour mission de louer ces places en dehors des plages-horaires bloquées pour le P+R.

L'insuffisance de couverture du P+R à la charge de la Ville est estimée aujourd'hui à 672'000 francs par an. Elle sera financée par le fonds du stationnement, un compte alimenté par le produit des taxes de parcage à Lausanne.

Tarifs

Les tarifs de l'offre P+R en Ville de Lausanne s'établissent de la manière suivante :

- cartes journalières (valables le jour d'émission) :
 - ❑ 1 voiture, 1 titre de transport : CHF 10.- ;
 - ❑ 1 voiture, 2 titres de transport : CHF 10.50.- ;
 - ❑ 1 voiture, 3 titres de transport : CHF 11.-.
- abonnement mensuel (valable 1 mois dès l'émission, pour tous les P+R) :
 - ❑ 1 voiture, 1 titre de transport : CHF 98.- ;
 - ❑ 1 voiture, 2 titres de transport : CHF 153.- ;
 - ❑ 1 voiture, 3 titres de transport : CHF 208.-.

4.2.4.4. Les parkings périphériques P-Only et les abonnements mensuels P-Only

En complément aux P+R (offre combinée parking et transport en commun), plusieurs parkings périphériques, appelés P-Only, offrent la possibilité de stationner à la journée à un tarif avantageux de 5 francs.

Ces P-Only sont destinés aussi bien aux détenteurs d'un abonnement de transports en commun (abonnement général des CFF, par exemple) qu'à ceux qui désirent rejoindre leur lieu de travail à pied ou à vélo.

Nombre total de places de stationnement P-Only en Ville de Lausanne : 2'821.

Figure 37 Localisation des parkings P-Only en Ville de Lausanne¹⁷⁶

La Ville de Lausanne vend également des abonnements permettant de stationner 31 jours consécutifs (samedi, dimanche et jours fériés inclus) sur les parkings périphériques P-Only. Cette autorisation ne garantit cependant pas une place de stationnement et n'est valable que sur certains P-Only.

L'utilisateur qui achète une carte d'abonnement mensuel P-Only doit :

- déterminer la zone géographique où se trouve le parking choisi et gratter la case correspondante ;
- gratter la date du premier jour d'utilisation ;
- placer la carte de manière bien visible derrière son pare-brise.

Tarifs

Le tarif du stationnement dans un parking périphérique P-Only s'établit de la manière suivante :

- CHF 2.- / heure ;
- CHF 5.- / journée.

Le forfait journalier ne s'applique qu'au jour de son émission. Il ne s'agit pas d'un forfait «24 heures».

Enfin, les cartes d'abonnement mensuel P-Only sont vendues au prix de CHF 70.-.

4.2.5. Les autorisations de stationnement

4.2.5.1. Les macarons de stationnement

La Ville de Lausanne propose des « macarons » de stationnement autorisant de prolonger la durée de stationnement sur le domaine public au delà du temps réglementaire.

Les objectifs de cette mesure sont les suivants :

- faire bénéficier les habitants de facilités pour le stationnement de leurs véhicules sur le domaine public de leur quartier ;
- dissuader les pendulaires de stationner dans ces zones «macarons» et diminuer ainsi la pollution de l'air et les nuisances sonores ;
- favoriser l'accès aux commerces et aux entreprises du quartier, en augmentant l'offre en places de parc de courte et de moyenne durées.

¹⁷⁶ Source : site internet de la Ville de Lausanne, <http://www.lausanne.ch/view.asp?Check=True&CurOS=2&Language=F>

Au total, la Ville de Lausanne compte 14 zones macarons.

Les ayants droit aux macarons sont les suivants :

- les habitants des zones concernées, plus précisément les personnes inscrites auprès du contrôle des habitants et dont le logement principal se trouve à une adresse sise dans la zone concernée, pour les voitures automobiles légères immatriculées à leur nom ;
- les entreprises ou les commerces établis le long des rues du secteur concerné, pour les voitures automobiles légères immatriculées à leur nom et dont l'usage est indispensable à leur activité.

Le site internet de la Ville de Lausanne précise que les macarons sont attribués «pour autant que les autorisations prévues pour la zone n'aient pas toutes été distribuées ». Autrement dit, il existe une limite au nombre de macarons délivrés dans chaque zone.

L'autorisation de stationnement «macaron» ne donne pas droit à une place de parc.

Tarifs

Le coût annuel du macaron est de CHF 400.- + 20.- de taxe.

Le coût semestriel du macaron est de CHF 220.- + 20.- de taxe.

4.2.5.2. Cartes journalières et autres autorisations

Les hôtes des résidents, ainsi que les entreprises qui interviennent sur le territoire lausannois ont la possibilité d'acquérir une ou plusieurs cartes journalières de parcage et de les utiliser à leur convenance. Par ce moyen, la Municipalité de Lausanne entend leur faciliter la vie.

Calquées sur des modèles utilisés dans d'autres villes suisses ou étrangères, ces cartes peuvent être obtenues à l'Office du stationnement, ainsi que dans les postes de police de quartier. Les types de cartes à gratter journalières disponibles sont les suivants :

- des cartes pour la zone « centre-ville » : ces cartes, de couleur bleue, autorisent le stationnement dans le centre-ville durant une journée ou une demi-journée, à l'exclusion des cases limitées à 15 minutes, livreurs, handicapés et «macarons L» ;
- des cartes pour la zone « périphérie du centre » : ces cartes, de couleur verte, sont valables sur les places zones bleues, zones blanches et parcomètres, à l'exclusion des cases livreurs et handicapés.

Les cartes se présentent sous la forme d'un petit calendrier recouvert d'une couche de cire colorée. L'utilisateur grattera les cases nécessaires (jour, mois, date, matin ou après-midi) et posera la carte, bien en vue, derrière son pare-brise.

De plus, la Ville de Lausanne délivre aussi des autorisations spéciales de stationnement pour médecins, soins à domicile et physiothérapeutes.

Tarifs

Les prix des cartes journalières de stationnement varient selon la zone et la durée du stationnement. Ils s'établissent de la manière suivante :

- dans la zone « Centre-ville » : CHF 20.- la journée et CHF 10.- la demi-journée ;
- dans la zone « Périphérie du centre » : CHF 12.- la journée et CHF 6.- la demi-journée.

4.2.5.3. Réservation de place de stationnement

La Ville de Lausanne donne la possibilité de louer une ou plusieurs places de stationnement sur le domaine public pour des déménagements, des livraisons, etc.

Tarifs

Les tarifs de location se décomposent de la manière suivante :

- CHF 75.30.- pour la zone périphérique ;
- CHF 107.60 pour le centre-ville.

4.2.6. Le dispositif de contrôle du stationnement

En Ville de Lausanne, le contrôle du stationnement est confié à des agents non armés de la Police municipale.

4.2.7. Les relations avec les groupes de pression

La Ville de Lausanne collabore avec l'association DECLIC¹⁷⁷ afin de rendre opérationnel un concept de City management dans le but de promouvoir le commerce en Ville de Lausanne. DECLIC regroupe l'Association des commerçants lausannoise (ACL), le Trade Club, les cafetiers, les hôteliers, la Société industrielle et commerciale de Lausanne et environs (SIC) et les parkings privés.

Le City Management vise à développer des animations au centre-ville afin de renforcer son attractivité, mais traite également de la problématique de l'accès au centre-ville.

4.2.8. Contacts

Ville de Lausanne Service des routes et de la mobilité Rue Beau-Séjour 8 5e étage Case postale 5354 1002 Lausanne Tél. +41 21 315 54 15 Fax +41 21 315 50 02	Ville de Lausanne Police de Lausanne Office du stationnement Rue Saint-Martin 29 Case postale 5354 1002 Lausanne Tél. +41 21 315 37 30 Fax +41 21 315 37 77
---	---

¹⁷⁷ Développement Economique du Commerce Lausannois et des Intérêts Communs (DECLIC), <http://www.lausanne-declic.ch/>

5. Conclusion

Les politiques de stationnement analysées dans le cadre de cette étude présentent de fortes similarités quant à leurs objectifs et aux mesures appliquées. On retrouve ainsi dans toutes les villes analysées un objectif de maîtrise des nuisances environnementales tout en ménageant un accès de qualité aux activités, une volonté de limiter le trafic pendulaire et de favoriser le stationnement des habitants et des visiteurs. De même, on retrouve à Zurich, à Bâle ou à Berne les mesures classiques de gestion du stationnement, par ailleurs également appliquées à Genève : zones bleue avec autorisations de stationnement dans les quartiers d'habitation, parkings P+R, cartes journalières de stationnement, etc.

Les études de cas effectuées dans le cadre de ce mandat ont cependant aussi révélé l'existence d'approches originales, parfois ambitieuses, et s'appuyant sur des instruments et des mesures quelquefois innovants. Dans les trois villes analysées de manière détaillée, Bâle, Berne et Zurich, on observe également une volonté de redéfinition de la politique du stationnement, afin de l'adapter aux besoins actuels et de la coordonner avec des réflexions plus globales sur le développement urbain.

Zurich s'est ainsi dotée d'un « **Stratégie partielle de stationnement** » (Teilstrategie Parkierung), inscrite dans le cadre d'une « Stratégie de mobilité » d'envergure (Mobilitätsstrategie), et conçue comme un instrument d'action évolutif au service de l'administration.

Bâle a élaboré un « **Concept d'exploitation du stationnement** » (Konzept Parkraumbewirtschaftung Stadt Basel), issu d'un « Programme d'action pour le développement de la Ville de Bâle » (Aktionsprogramm Stadtentwicklung Basel), qui peut être considéré comme une sorte de Plan directeur du stationnement adaptant les mesures actuelles et en déterminant de nouvelles.

Berne enfin élabore actuellement, dans le cadre de son concept global « Cité, transports et environnement » (Siedlung, Verkehr und Umwelt), un « **Plan directeur du stationnement** », qui sera probablement finalisé dans le courant de l'année 2008.

Les agglomérations analysées se distinguent quant à la répartition des compétences en matière de politiques de stationnement. Ainsi, la Ville de Zurich concentre la plupart des compétences et régule aussi bien l'offre de stationnement public que la construction de places de stationnement privées. En revanche, en Ville de Berne, les normes de construction de places privées sont déterminées par le canton, alors que le stationnement public est exploité par les autorités municipales.

Les études de cas laissent également apparaître une proximité d'approches au niveau de l'organisation de l'offre de stationnement dans les centres-villes. Tout d'abord, on observe une volonté commune de préserver une accessibilité automobile de qualité aux commerces du centre, afin d'assurer leur viabilité économique. On retrouve ensuite, en particulier à Berne et à Zurich, une volonté de libérer la voirie des places de stationnement et de les remplacer par des places souterraines, afin de revaloriser l'espace public et de limiter le trafic de recherche de places. Cet objectif a été traduit sous la forme d'un « **Compromis historique** » pour le centre-ville de Zurich et d'un « **Compromis de circulation pour le centre-ville de Berne** » (Verkehrskompromiss), tous deux inscrits dans la législation et fixant les règles en matière d'offre de stationnement accessible au public.

Pour terminer, les trois villes alémaniques étudiées ont largement eu recours à la participation et à la concertation pour définir leurs politiques de stationnement, dans le but de les appuyer sur un large consensus. L'exemple le plus évident est le cas bâlois, où l'élaboration du « Concept d'exploitation du stationnement » a donné lieu à un long processus participatif et de consultation, conclu par l'organisation d'une « Table Ronde » avec les associations concernées.

PB, OUM, Genève, décembre 2007

6. Annexes : tableaux comparatifs des politiques de stationnement dans les cinq grandes villes suisses

Comparatif des politiques de stationnement dans les 5 grandes villes suisses – Eléments généraux

	Bâle	Berne	Genève	Lausanne	Zurich
Qui détermine la politique du stationnement?	Le département des constructions (Baudepartement) du canton de Bâle-Ville est responsable de la politique du stationnement.	Le Service de la planification des transports de la Ville de Berne (Verkehrsplanung) est responsable de la politique du stationnement. Les normes de places de stationnement privées sont fixées par le canton.	L' Office cantonal de la mobilité est l'autorité organisatrice du stationnement.	L' Office de la mobilité de la Ville de Lausanne est responsable de la politique du stationnement.	Le Service des travaux publics (Tiefbauamt) de la Ville détermine la politique du stationnement. Les normes de places de stationnement privées sont fixées par la commune.
Objectifs de la politique de stationnement	Limiter la circulation à l'aide d'une exploitation des places de stationnement et des parkings de quartier. Parvenir à une utilisation optimale de l'offre existante (augmenter les taux de rotation, améliorer l'utilisation nocturne des parkings souterrains de centre-ville, etc.). Minimiser le trafic lié à la recherche de places. Favoriser de manière sélective le trafic motorisé considéré comme nécessaire sur le plan économique. Améliorer les possibilités de stationnement pour les habitants et le commerce de détail.	La politique du stationnement de la Ville de Berne fait partie de la politique générale de transport, qui vise une mobilité compatible avec la ville, conciliant une bonne accessibilité et une maîtrise des effets négatifs des transports. Elle encourage les transports publics et le trafic lent, et souhaite limiter le trafic individuel motorisé.	La politique du stationnement est coordonnée à la politique générale de mobilité et d'aménagement. Elle vise à inciter les pendulaires à utiliser les transports publics, à favoriser le stationnement des habitants près de leur domicile, à assurer une bonne accessibilité aux usagers "clients", à redistribuer l'espace public en faveur des transports collectifs, des piétons et des deux-roues.	La politique du stationnement est étroitement liée à celle des transports. Ses objectifs sont conformes aux objectifs en matière de politique de déplacements: réduire les atteintes à l'environnement, favoriser le stationnement des résidents et l'accès aux commerces, dégager de nouveaux espaces publics au centre-ville, encourager les pendulaires à utiliser les transports publics.	La politique de stationnement est un pilier essentiel de la politique de transport. Elle reprend les objectifs de la Stratégie de mobilité de la Ville: créer les conditions optimales pour le développement de Zurich (habitation, centre économique, d'achat, de culture, sport, tourisme) tout en veillant à la durabilité (besoin d'assainissement). L'offre de stationnement en Ville ne doit pas augmenter mais plutôt être réduite, notamment pour les pendulaires.
Document stratégique/Plan directeur du stationnement	Projet d'exploitation du stationnement (2007) : rôle de plan directeur, détaille les mesures, nouvelles ou adaptées, à mettre en œuvre en matière de stationnement public.	Plan directeur du stationnement (en cours d'élaboration, prévu pour 2008)	Circulation 2000, S10, Stationnement au centre-ville: une politique, des solutions , 1996. Traite de l'offre de stationnement publique.	Plan directeur de stationnement : lié au Plan directeur des déplacements de 1995. Traite de l'offre de stationnement publique.	Stratégie partielle de stationnement (2002) : l'un des 18 éléments de la Stratégie de mobilité de la Ville. Instrument de guidage et d'action évolutif et innovant en matière de stationnement privé et public.

	Bâle	Berne	Genève	Lausanne	Zurich
Périmètres de gestion du stationnement public	Deux grands périmètres: centre-ville (Innenstadt), correspondant à la Vieille-Ville entourée d'une ceinture de 300 mètres; quartiers extérieurs (Aussenquartiere). Zones à autorisations de stationnement pour habitants.	Deux grands périmètres: centre-ville (Innenstadt), correspondant à la Vieille-Ville; quartiers extérieurs (Aussenquartiere). Zones à autorisations de stationnement pour habitants.	Deux périmètres: hypercentre et quartiers extérieurs . Zones à autorisations de stationnement pour habitants (zones macarons).	Deux zones déterminant le tarif du stationnement payant sur domaine public (horodateurs et autorisations journalières): centre et périphérie . Zones à autorisations de stationnement pour habitants (zones macarons).	Deux grands périmètres: centre-ville , correspondant aux zones City (Stadtkreis 1) et Citynahen Gebieten; quartiers extérieurs (Quartier- und Nebenzentren). Zones à autorisations de stationnement pour habitants.

Comparatif des politiques de stationnement dans les hypercentres des 5 grandes villes suisses

	Bâle	Berne	Genève	Lausanne	Zurich
Périmètre	Vieille-Ville (Altstadt Gross- und Kleinbasel) entourée d'une ceinture de 300 mètres	Vieille-Ville (Innenstadt)	Hypercentre	Centre	Zones City (Stadtkreis 1) et Citynahe Gebieten
Régime spécial/accord politique	Pas de compromis similaire aux cas bernois et zurichoïses (refus populaire)	Compromis de circulation (Verkehrskompromiss)	-	-	Régime du "compromis historique"
Problèmes identifiés	Important trafic de recherche de places. Demande supérieure à l'offre.	Besoin de réaménager/valoriser l'espace public	Taux de rotation très bas	-	Charges excessives de trafic, de bruit et d'émissions polluantes
Objectifs	Favoriser les activités économiques, en particulier le commerce. Réduire le trafic de recherche de places. Valoriser la qualité de vie en améliorant les possibilités de stationnement pour les habitants.	Décharger le centre-ville de la circulation automobile et redistribuer l'espace public, notamment aux piétons	Améliorer l'accessibilité et l'offre pour les usagers "clients". Volonté de supprimer des places en surface, afin d'offrir de nouveaux espaces aux piétons et 2 roues. Rendre attractifs les parkings souterrains.	Favoriser le stationnement de courte et moyenne durée, pour favoriser les commerces. Dégager de nouveaux espaces publics en remplaçant progressivement les places de surface par des places en ouvrage	Plafonner l'offre pour maîtriser les nuisances du trafic. Dépasser la politique de confrontation. Réaménager l'espace public. Assurer l'accessibilité aux commerces.

	Bâle	Berne	Genève	Lausanne	Zurich
Mesures	Places pour le stationnement nocturne des habitants dans les parkings publics. Nouveau régime de stationnement: conversion de toutes les places en places payantes (du lundi au dimanche, de 8h00 à 24h00); autorisations de stationnement pour habitants valables en zone bleue à l'extérieur du centre-ville, mais aussi sur certaines places payantes du centre-ville; prix concurrentiels des parkings en ouvrage, afin de dissuader le trafic de recherche de places.	Suppression de l'offre de stationnement de surface et remplacement par un nombre de places équivalent dans des parkings en ouvrage situés sur le pourtour de la Vieille-Ville. Autorisations permettant aux habitants de la Vieille-Ville un stationnement illimité en zone bleue dans les zones limitrophes. Autorisations pour habitants et entreprises de la Basse Vieille-Ville pour stationner dans la Basse Vieille-Ville.	Places payantes, surtout 90', mais aussi 30'. Autorisations permettant aux habitants un stationnement illimité en zone bleue dans les zones limitrophes.	-	Maintien de l'offre de places pour visiteurs et clients (places payantes en surface et en ouvrage exclusivement) au niveau de 1990. Elimination de places en surface et remplacement par des places en ouvrage. Création de zones à priorité piétonne, redistribution de l'espace en faveur des vélos, des livraisons, des espaces verts. Autorisations permettant aux habitants du Kreis 1 un stationnement illimité en zone bleue dans les zones limitrophes. Prolongation de la durée maximale de stationnement sur les places payantes de 60' à 120'.
Bénéficiaires	Clients, visiteurs, habitants	Piétons, habitants	Clients, visiteurs, habitants	Clients, visiteurs	Clients, visiteurs, habitants, piétons

Comparatif des politiques de stationnement dans les quartiers extérieurs au centre des 5 grandes villes suisses

	Bâle	Berne	Genève	Lausanne	Zurich
Périmètre	Quartiers extérieurs au centre-ville (Aussenquartiere)	Quartiers extérieurs au centre-ville (Aussenquartiere)	Quartiers extérieurs à l'hypercentre	Zone "périphérie du centre"	Centres de quartier et de proximité (Quartier- und Nebenzentren)
Problèmes identifiés aujourd'hui	Offre insuffisante de places durant la journée ou la nuit dans de nombreux quartiers. Occupation des places par des pendulaires.	-	-	-	Concurrence des centres d'achats des communes environnantes. Situation en matière de stationnement sur voirie insatisfaisante dans certains quartiers.
Objectifs	Améliorer les possibilités de stationnement pour les habitants. Dissuader le stationnement des pendulaires.	Améliorer les possibilités de stationnement pour les habitants, les commerçants et leurs clients. Dissuader le stationnement des pendulaires. Améliorer la qualité de vie dans les quartiers en réduisant la circulation.	Améliorer les possibilités de stationnement pour les habitants. Dissuader le stationnement des pendulaires. Favoriser l'accès aux commerces et entreprises dans les quartiers. Favoriser le stationnement en ouvrage.	Améliorer les possibilités de stationnement pour les habitants. Dissuader le stationnement des pendulaires. Favoriser l'accès aux commerces et entreprises dans les quartiers.	Etendre la logique du compromis historique aux quartiers extérieurs (sans fixation du nombre de places à conserver). Assurer la compétitivité des commerces dans les quartiers. Revaloriser les centres de quartier.
Mesures	Transformation des places blanches (12'000) en places bleues, en places payantes et livraisons. Remplacement des parcmètres par des horodateurs. Autorisations de stationnement pour habitants. Autorisations de stationnement pour visiteurs (projet).	Autorisations de stationnement pour habitants. Autorisations de stationnement pour visiteurs. Places bleues et places payantes.	Autorisations de stationnement pour habitants. Autorisations de stationnement pour visiteurs. Places bleues et places payantes.	Autorisations de stationnement pour habitants. Autorisations de stationnement pour visiteurs. Places bleues et places payantes.	Autorisations de stationnement pour habitants. Suppression des places sur voirie et remplacement par des places en ouvrage. Places bleues et places payantes.
Bénéficiaires	Habitants, visiteurs/clients, commerces	Habitants, visiteurs/clients, commerces	Habitants, visiteurs/clients, commerces	Habitants, visiteurs/clients, commerces	Habitants, visiteurs/clients, commerces, professionnels

	Bâle	Berne	Genève	Lausanne	Zurich
Remarques particulières	Echec d'un projet de forte augmentation du coût des autorisations de stationnement. Les autorités estiment que le prix actuel correspond à un subventionnement par la collectivité d'une utilisation privée de l'offre de stationnement publique, ainsi qu'une incitation à stationner sur voirie.	La politique de redistribution de l'espace entraîne une diminution régulière du nombre de places publiques sur voirie dans toute la Ville.	-	-	Volonté de diminuer le taux de motorisation, en exploitant le potentiel de ménages pouvant renoncer à la possession d'une voiture sans problèmes, grâce à des mesures d'incitation (par exemple construction d'habitations sans voitures)

Comparatif des autorisations de stationnement dans les 5 grandes villes suisses

A. Autorisations pour habitants

	Bâle	Berne	Genève	Lausanne	Zurich
Nom	<i>Anwohnerparkkarte</i>	<i>Parkierungsbewilligungen</i>	<i>Macarons résidents</i>	<i>Macarons de stationnement</i>	<i>Parkkarten für Anwohner</i>
Ayants droit	Habitants et autres exceptions (personnes séjournant à Bâle durant la semaine)	Habitants et autres exceptions (personnes séjournant à Berne, travail posté)	Habitants	Habitants	Habitants
Signification	Autorisation de stationnement illimité en zone bleue dans l'arrondissement postal de domicile	Autorisation de stationnement illimité en zone bleue dans l'arrondissement postal de domicile (de l'entreprise pour le travail posté). Dans certaines zones, autorisation aussi valable sur les places payantes	Autorisation de stationnement illimité en zone bleue dans la zone macarons de domicile	Autorisation de stationnement illimité en zone bleue dans la zone macarons de domicile	Autorisation de stationnement illimité en zone bleue dans l'arrondissement postal de domicile
Zone de validité	Zone de domicile. Dans des cas particuliers (zone à forte pression sur l'offre de stationnement), l'autorisation peut être valable dans une autre zone ou dans plusieurs zones, avec un tarif plus élevé.	Zone de domicile (de travail pour le travail posté)	Zone de domicile	Zone de domicile	Zone de domicile
Règles d'attribution	Une autorisation pour chaque voiture enregistrée	Autorisations délivrées uniquement si aucune place privée n'est liée à un logement	Une autorisation pour chaque voiture enregistrée	Une autorisation pour chaque voiture enregistrée	Une autorisation pour chaque voiture enregistrée
Prix	120.-/année + taxe de 30.-. Augmentation de 20.- prévue.	Habitants: 240.-/année. Autres: 600.-/année	180.-/année	400.-/année + taxe de 20.-	240.-/année
Dispositions particulières	Les autorisations ne devraient être délivrées que si la zone dispose encore de places, sans précision de la limite.	Le nombre d'autorisations peut être limité dans certains cas. Exemple: si la somme des places privées et des autorisations dépasse les normes de places privées.	-	Les macarons sont attribués pour autant que les autorisations prévues pour chaque zone n'aient pas toutes été distribuées	-

	Bâle	Berne	Genève	Lausanne	Zurich
Développement	Volonté d'élargir la validité des autorisations à certaines places payantes, hors du centre-ville, dans des zones avec insuffisance de l'offre diurne pour habitants	-	-	-	-

B. Autorisations pour entreprises

	Bâle	Berne	Genève	Lausanne	Zurich
Nom	<i>Anwohnerparkkarte</i>	<i>Parkierungsbewilligungen</i>	<i>Macarons résidents</i>	<i>Macarons de stationnement</i>	<i>Anwohnerparkkarte für Firmen</i>
Ayants droit	Commerces établis dans une zone à autorisations de stationnement	Commerces dont le siège ou un établissement se situe dans une zone à autorisations de stationnement	Commerçants, entreprises, employés nécessitant leur voiture dans le cadre du travail (exemple: architecte devant se rendre sur des chantiers)	Entreprises, commerces	Entreprises
Signification	Autorisation de stationnement illimité en zone bleue dans l'arrondissement postal de l'établissement	Autorisation de stationnement illimité en zone bleue dans l'arrondissement postal de l'établissement	Autorisation de stationnement illimité en zone bleue dans la zone macarons d'établissement	Autorisation de stationnement illimité en zone bleue dans la zone macarons d'établissement	Autorisation de stationnement illimité en zone bleue dans l'arrondissement postal d'établissement
Zone de validité	Zone d'établissement	Zone d'établissement	Zone d'établissement	Zone d'établissement	Zone d'établissement
Règles d'attribution	Une autorisation pour chaque voiture enregistrée au nom du commerce	Véhicules dont les papiers sont établis au nom de l'entreprise. Autorisations délivrées uniquement si aucune place privée n'est liée à une entreprise.	Entreprises dont le siège est établi dans la zone macarons. Au maximum deux macarons par entreprise, sous réserve d'une utilisation professionnelle du/des véhicule(s)	Une autorisation pour chaque voiture enregistrée au nom de l'entreprise et dont l'usage est indispensable à l'activité	Une autorisation pour chaque voiture enregistrée au nom de l'entreprise
Prix	120.-/année + taxe de 30.-. Augmentation de 20.- prévue.	240.-/année	360.-/année	400.-/année + taxe de 20.-	240.-/année

C. Autorisations professionnelles

	Bâle	Berne	Genève	Lausanne	Zurich
Nom	<i>Gewerbeparkkarten für die blaue Zone et Parkkarte für Gewerbe- und Servicefahrzeuge/Handelsreisende für diverse Zonen</i>	-	-	-	<i>Gewerbeparkkarte et Spezialbewilligung für Handelsreisende</i>
Ayants droit	<i>Gewerbeparkkarten für die blaue Zone: artisans, monteurs, etc. Parkkarte für Gewerbe- und Servicefahrzeuge/Handelsreisende: véhicules professionnels et de service, voyageurs de commerce</i>	-	-	-	<i>Gewerbeparkkarte: entreprises Spezialbewilligung für Handelsreisende: voyageurs de commerces avec échantillons lourds et importants ou de grande valeur</i>
Signification	<i>Gewerbeparkkarten für die blaue Zone: stationnement illimité en zone bleue Parkkarte für Gewerbe- und Servicefahrzeuge/Handelsreisende: stationnement illimité en zone bleue et sur les places payantes (sauf places 30')</i>	-	-	-	<i>Gewerbeparkkarte: stationnement illimité en zone bleue Spezialbewilligung für Handelsreisende: stationnement pour 4 heures max. en zone bleue et sur les places payantes durant l'exercice de l'activité professionnelle</i>
Zone de validité	Toute la ville	-	-	-	Toute la ville
Règles d'attribution	-	-	-	-	<i>Gewerbeparkkarte: voitures utilisées dans un but professionnel (livraisons, voitures de service, etc.), max. 6 véhicule/autorisation</i>
Prix	<i>Gewerbeparkkarten für die blaue Zone: 240.-/année Parkkarte für Gewerbe- und Servicefahrzeuge/Handelsreisende: 400.-/année</i>	-	-	-	<i>Gewerbeparkkarte: 600.-/année Spezialbewilligung für Handelsreisende: 330.-/année</i>

D. Autorisations pour visiteurs/cartes journalières

	Bâle	Berne	Genève	Lausanne	Zurich
Nom	Aucune autorisation pour visiteurs. Avec la suppression des places gratuites à durée de stationnement illimitée, les autorités souhaitent en introduire une.	<i>Tagesbewilligungen</i>	<i>Macarons multizones</i>	<i>Cartes journalières de parcage</i> (cartes à gratter)	<i>Tagesbewilligungen Blaue Zonen</i> et <i>Tagesbewilligungen für das Gewerbe</i>
Public-cible/ayants droit	-	Visiteurs	Transports professionnels (livraisons, artisans, etc.), particuliers	Hôtes des résidents, entreprises intervenant à Lausanne	Visiteurs, transports professionnels (livraisons, voitures de service, etc.)
Signification	-	Stationnement illimité en zone bleue	Stationnement illimité en zone bleue	Centre-ville: stationnement illimité sur toutes les places (sauf places 15', livraisons, handicapés et macarons L) Périphérie du centre: stationnement illimité sur les places bleues, blanches et payantes	<i>Tagesbewilligungen Blaue Zonen</i> : stationnement illimité en zone bleue <i>Tagesbewilligungen für das Gewerbe</i> : stationnement illimité en zone bleue et sur les places payantes
Zone de validité		Toute la ville	Toute la ville	Cartes pour la zone "centre-ville" ou pour la zone "périphérie du centre"	Toute la ville
Durée de validité	-	4 heures ou 24 heures	Une demi-journée	Une journée ou une demi-journée	Une journée
Prix	-	Pour 4 heures: 8.- Pour 24 heures: 15.-	10.- pièce	Centre-ville: 20.-/journée et 10.-/demi-journée Périphérie du centre: 12.-/journée et 6.-/demi-journée	<i>Tagesbewilligungen Blaue Zonen</i> : 15.-/pièce <i>Tagesbewilligungen für das Gewerbe</i> : 30.-/pièce

E. Autres autorisations

	Bâle	Berne	Genève	Lausanne	Zurich
Nom	Stadtparkkarte	Autorisations de stationnement dans le centre historique (Basse Vieille-Ville)	-	Autorisations spéciales pour médecins, soins à domicile et physiothérapeutes	Autorisations pour activités de santé publique ou raison de santé
Public-cible/ayants droit	Pendulaires	Habitants et entreprises de la Basse Vieille-Ville	-	-	Autorisations pour activités de santé publique: professionnels du domaine de la santé (médecins, soins à domicile) Autorisations pour raison de santé: personnes handicapées ou transport de personnes handicapées
Signification	Stationnement illimité en zone bleue	Autorisations de stationner dans la Basse Vieille-Ville	-	-	Autorisations pour activités de santé publique: autorisation de stationnement sur les places bleues et payantes durant le travail au cabinet, les visites, les soins
Zone de validité	Toute la Ville	Basse Vieille-Ville	-	-	-
Règles d'attribution	-	-	-	-	-
Prix	2000.-/année (personnel) et 3000.-/année (transmissible)	Entre 480.- et 1'920.-/année, selon les usagers et les périodes de stationnement	-	-	Autorisations pour activités de santé publique: médecins en service: 1'230.- ou 2'430.-/année selon la zone; médecins en visite: 30.-/année; médecins d'urgence: gratuit; soins à domicile: 30.-/année

Comparatif des systèmes P+R dans les 5 grandes villes suisses

	Bâle	Berne	Genève	Lausanne	Zurich
Nombre de P+R	En Ville, 2 P+R. Gares du S-Bahn en Suisse: 31 P+R	En Ville, 3 P+R	Fondation: 17 P+R	7 P+R	En Ville, 2 P+R non desservis par le S-Bahn. Gares du S-Bahn : 115 P+R
Nombre de places	Les 31 P+R du S-Bahn situés en Suisse offrent 1'733 places	En Ville, environ 830 places. Aux gares du S-Bahn, 3'400 places	3'750 places (Fondation et parking St-Julien)	1'418 places	En Ville, environ 1'000 places. Aux gares du S-Bahn, 6'900 places
Positionnement des P+R	P+R rares en Ville. Offre appuyée avant tout sur les gares du S-Bahn	P+R rares en Ville. Offre appuyée avant tout sur les gares du S-Bahn	P+R localisés en ceinture de la Ville et du canton, sur territoire suisse (exception St-Julien), ainsi qu'aux gares CFF	P+R situés sur la commune de Lausanne	Système principalement organisé autour du réseau S-Bahn. Peu de P+R en Ville hormis aux gares du S-Bahn. Offre très décentralisée sur le territoire cantonal
Planification	-	Le canton promeut les P+R (notamment contributions financières). La réalisation est du ressort des régions d'aménagement, des communes et des entreprises de transport.	Le canton planifie l'offre de P+R. Il s'appuie sur un Plan d'actions des parcs-relais 2007-2010, faisant suite à celui de 2003 à 2006.	Planification par la Ville de Lausanne	Le canton vise la réalisation de P+R aux arrêts du S-Bahn. L'offre P+R est intégrée aux plans de circulation régionaux et communaux. La construction est avant tout du ressort des communes environnant Zurich, et doit être prise en charge par les organismes de planification et de transport responsables.

	Bâle	Berne	Genève	Lausanne	Zurich
Gestion	Aux gares du S-Bahn, P+R gérés par les CFF	Aux gares du S-Bahn, P+R généralement gérés par les entreprises de chemin de fer (CFF, BLS, RBS)	Gestion par la Fondation des parkings, fondation de droit public contrôlée par l'Etat. Parkings situés aux gares CFF gérés par les CFF	Gestion par la Ville de Lausanne	Gestion par les CFF (70% des P+R), les communes (27%), et autres (3%)
Objectif	P+R sur le territoire de Bâle-Ville pas appropriés. Volonté de capter les pendulaires avec des P+R situés plus en amont	Amener les automobilistes à se reporter sur les TP le plus proche possible de leur domicile.	Limiter l'entrée des pendulaires automobilistes en Ville	Limiter l'entrée des pendulaires automobilistes en Ville	Amener les automobilistes à se reporter sur les TP le plus proche possible de leur domicile. Les P+R les plus éloignés servent avant tout aux pendulaires. Les P+R en périphérie de la Ville servent de plus en plus aux usagers occasionnels
Clientèle-cible	Pendulaires (déplacements domicile-travail)	Pendulaires (déplacements domicile-travail)	Pendulaires (déplacements domicile-travail)	Pendulaires (déplacements domicile-travail)	Pendulaires (déplacements domicile-travail) mais aussi autres motifs (achats, tourisme, loisirs, etc.)
Types d'abonnements	P+R situés aux arrêts du S-Bahn: billets/abonnements pour stationnement journalier, mensuel ou annuel, n'incluant pas le titre de transport	P+R situés aux arrêts du S-Bahn: billets/abonnements pour stationnement journalier, mensuel ou annuel, n'incluant pas le titre de transport	P+R de la Fondation: abonnements mensuels et annuels combinant parking et TP. P+R CFF: billets/abonnements pour stationnement journalier, mensuel ou annuel, n'incluant pas le titre de transport	Cartes journalières et abonnements mensuels combinant parking et TP	P+R situés aux arrêts du S-Bahn: billets/abonnements pour stationnement journalier, mensuel ou annuel, n'incluant pas le titre de transport

	Bâle	Berne	Genève	Lausanne	Zurich
Règles d'attribution des places	-	-	P+R de la Fondation: pas de libre choix du P+R. Parkings accessibles aux personnes habitant et travaillant à plus de 2 km de chaque P+R, sans transports publics à proximité de leur domicile.	Abonnements valables sur tous les P+R, liberté de choix du P+R	-
Bilan du système P+R	Echec. Concurrence des 12'000 places blanches gratuites à stationnement illimité en Ville, et des places privées d'entreprises	-	-	-	P+R très utilisés, même le samedi. Installations éloignées du centre aussi utilisées que celles qui en sont proches. Choix en général du P+R le plus proche du domicile. Poids croissant des motifs achats et loisirs
Projets	Plusieurs projets de P+R transfrontaliers, aux arrêts du S-Bahn en Allemagne et en France. Projet principal en France: P+R du pôle Saint-Louis (réhabilitation urbaine et pôle multimodal)	Volonté cantonale de créer 400 places supplémentaires d'ici 2007 aux gares du S-Bahn	Notamment: Sécheron et Sous-Moulin (extensions), Annemasse (réhabilitation urbaine et pôle multimodal, CEVA). Réflexion transfrontalière sur les besoins en P+R et les localisations pertinentes (en cours)	Agrandissement du P+R de Vennes de 400 à 1'200 places	-

