



UNIVERSITÉ DE GENÈVE

## Les politiques de stationnement: un outil de maîtrise de la mobilité

Conférence donnée par Patrick Boillat  
Maîtrise universitaire ès Sciences en géographie – Module d'orientation en « Etudes urbaines » - IGUL/UNIL  
Mercredi 30 avril 2008



Parcmètres, Omaha, Nebraska, 1938



Observatoire Universitaire de la Mobilité (OUM)- UNI GENEVE  
40, bd du Pont-d'Arve 1211 Genève 4  
tél. +41 22 379 83 35 fax. +41 22 379 89 58 [oum@geo.unige.ch](mailto:oum@geo.unige.ch)  
[www.unige.ch/ses/geo/oum](http://www.unige.ch/ses/geo/oum)

# Plan de la présentation

**Introduction - Pourquoi des politiques de stationnement?**

**1. Mobilité durable et mobilité spatiale**

**2. Les politiques de stationnement : éléments théoriques**

**3. Les politiques de stationnement : exemples**

**4. L'exemple américain: le problème des besoins minimaux de stationnement**

**Conclusion**

# Introduction - Pourquoi des politiques de stationnement?

## 1. Origine : adapter l'offre à la demande

1930's, USA, besoin de réguler l'offre : le stationnement crée des problèmes de sécurité et obstrue les flux de circulation (trafic de recherche de places), demande > offre

→ normes pour les nouvelles constructions, provision de places en ouvrage (off-street parking), chaque bâtiment doit fournir un nombre de places correspondant à son besoin

→ L'objectif est de faciliter la recherche de places de stationnement et d'assurer la fluidité du trafic

## 2. Aujourd'hui: gérer/réguler l'offre pour maîtriser la demande

De nombreux problèmes posés par la mobilité dans les agglomérations:

→ Problèmes environnementaux (pollution locale et globale, consommation de ressources, etc.)

→ Problèmes sociaux (perte de qualité de vie, insécurité routière, etc.)

→ Problèmes économiques (problèmes d'accessibilité, congestion, etc.)

→ La politique de stationnement au service d'une **mobilité durable** et des objectifs économiques, environnementaux et sociaux des collectivités.

# 1. Mobilité durable et mobilité spatiale

# La mobilité durable: un objectif (1)

La mobilité génère des externalités négatives → viser une mobilité durable

## Mobilité durable

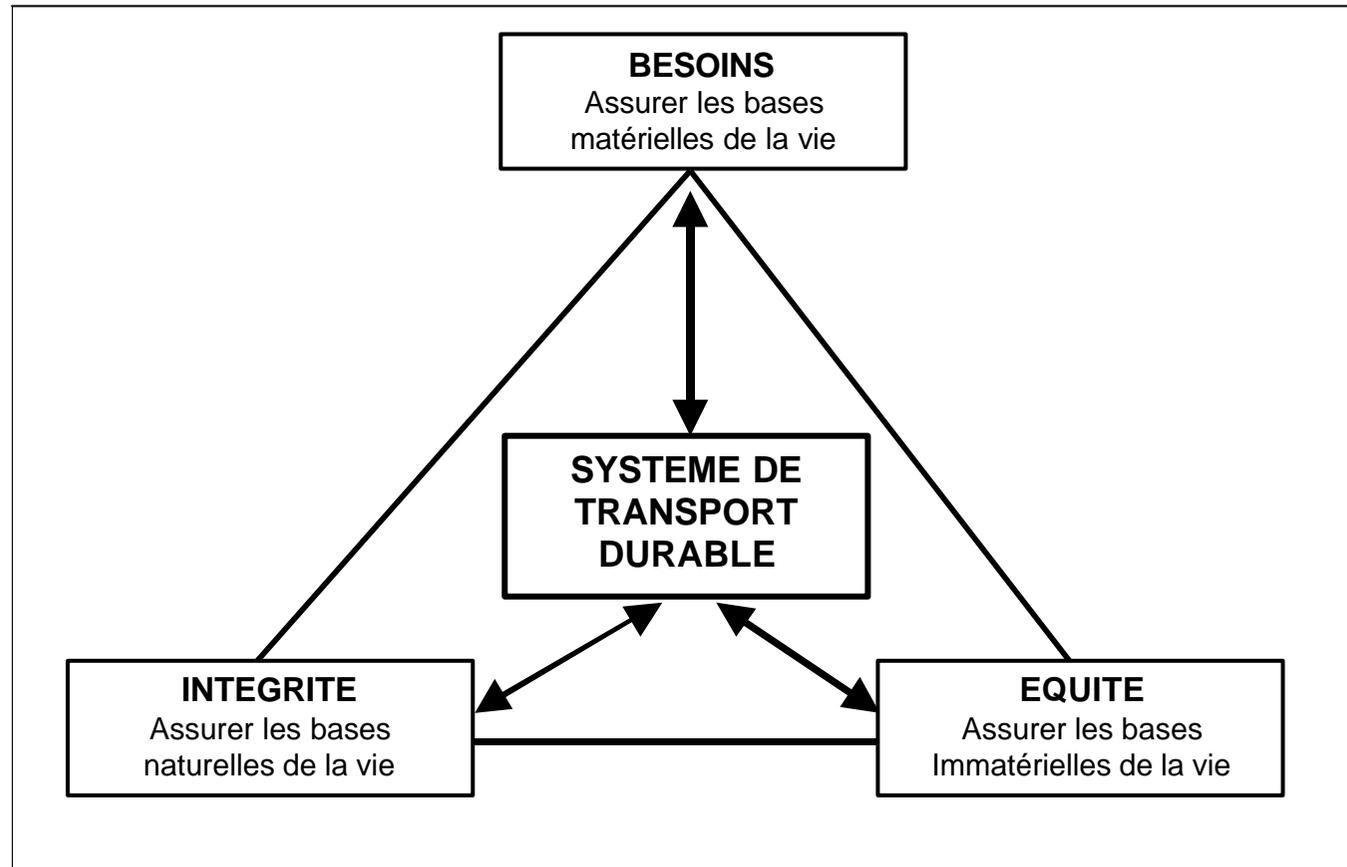
La mobilité peut être qualifiée de durable lorsque sa réalisation respecte **l'intégrité de l'environnement**, permet d'assurer les **besoins matériels** de la vie et garantit **l'équité** entre les individus.

Pré-requis: un **système de transport durable**, c'est-à-dire qui:

- respecte les limites écologiques (charges environnementales, consommation de ressources)
- assure l'efficacité des déplacements du point de vue économique → optimisation de l'offre de transport pour répondre aux besoins des personnes et entreprises à un coût supportable pour les collectivités publiques
- assure l'équité sociale (accès aux opportunités, santé publique)

## La mobilité durable: un objectif (2)

- Des enjeux contradictoires à concilier
- Un équilibre à trouver, des compromis à faire (notamment politiques)



Source: ARE et Pini G., Université de Genève

# La mobilité spatiale: une nécessité

La mobilité spatiale permet la mise en cohérence des différentes localisations des opportunités de vie des individus (habitation, travail, loisirs, achats, etc.) et le fonctionnement du système urbain

- **besoin de mobilité**
- **droit à la mobilité (équité sociale)**

Places de stationnement : un des éléments du système de transport permettant la mobilité spatiale. On parle de capacités terminales, comme les gares, arrêts de bus, aéroports, etc.

→ La politique de stationnement ne doit pas prêter le fonctionnement du système, l'accessibilité doit rester possible partout et pour tous

## 2. Les politiques de stationnement : éléments théoriques

## Les politiques de stationnement: un outil classique de régulation de la mobilité

« Well-designed parking policies, as part of a **package of measures**, form one of the most effective **demand management tools** but, as with the majority of market-based instruments, parking policy is a sensitive area for **employers**, the **retail** sector, **residents** and thus **politicians** » (source: « Editorial: Parking », *Transport Policy*, 2006, n°13, p. 445-446).

→ **Package of measures** : besoin d'un ensemble de mesures de stationnement coordonnées, dans le cadre d'une approche globale et intégrée de politique des transports et d'urbanisme (exemple: Ville de Zurich, Mobilitätstrategie)

« Parking policy should not be developed in isolation but as part of local and regional spatial and transport planning processes » (source: Marsden G., 2006, « The evidence base for parking policies – a review », *Transport Policy*, n°13, p. 445-446)

→ Intégration transversale, verticale et horizontale

→ **employers, retail, residents** : des demandes, des enjeux, des publics-cibles variés

## Demande et offre de stationnement

### Des demandes de stationnement variées :

- travail : stationnement de longue durée durant la journée
- achats, visites, loisirs : stationnement de courte à moyenne durée
- stationnement des résidents : longue durée, nuit et jour

### Des offres de stationnement variées :

- places publiques sur voirie : courte et longue durée, gratuites ou payantes
- places accessibles au public en ouvrage
- places P+R
- places privées pour habitants, employés, clients/visiteurs, etc.

### Une marge de manœuvre limitée des collectivités publiques, en jouant sur:

- les prix (tarif horaire, prix des abonnements, à la location, etc.)
- l'offre : nombre de places disponibles et gestion de l'offre (management de l'offre) en fixant des règles d'utilisation (durée) et/ou en désignant des ayants droit (macarons, P+R)

# Les objectifs des politiques de stationnement

Les objectifs d'une politique de stationnement devraient être **conformes aux objectifs généraux de politique urbaine**:

- une économie forte et dynamique soutenue par un système de transport efficace
- une accessibilité de qualité
- un environnement urbain propre et de qualité
- un environnement sain et sûr
- une société plus équitable
- un équilibre financier pour les collectivités locales

→ Objectifs nombreux et parfois contradictoires

→ 3 objectifs souvent en conflit

• **régénération** : le stationnement pour régénérer ou assurer la vitalité de quartiers/collectivités (ex. centre-ville) → parking pour attirer des entreprises ou des clients

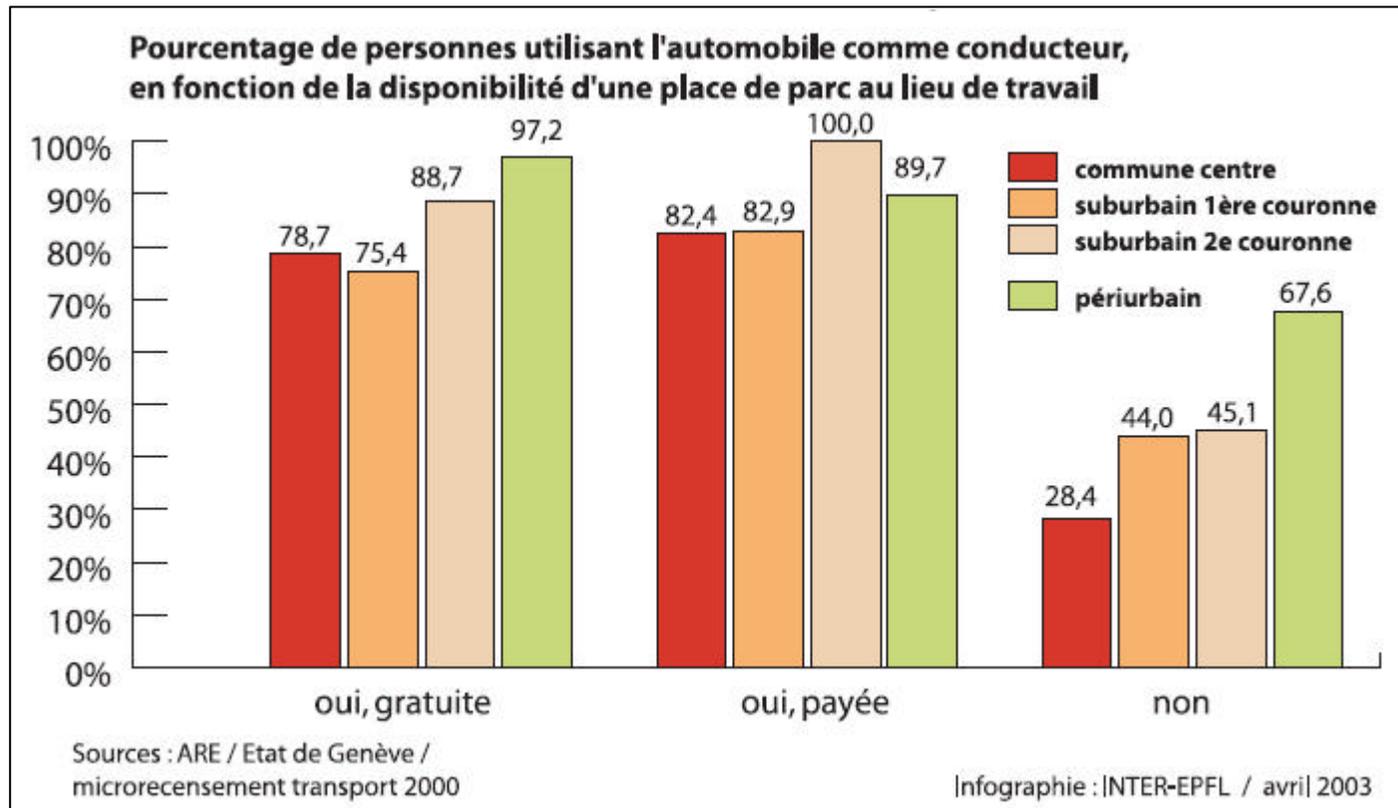
• **restriction** : le stationnement comme moyen de limiter le trafic, d'améliorer la qualité de l'environnement et de promouvoir les modes alternatifs à la voiture

• **recettes** : générer assez de recettes de stationnement pour couvrir les coûts ou financer d'autres besoins

(source: Marsden G., 2006, « The evidence base for parking policies – a review », *Transport Policy*, n°13, p. 445-446)

# Le stationnement : facteur clé de choix modal

La disposition d'une place de stationnement incite fortement à utiliser la voiture.



→ Gérer l'offre de stationnement : un levier important pour maîtriser la mobilité

## L'acceptabilité des politiques de stationnement : une contrainte

Les mesures de gestion de l'offre de stationnement...

- suscitent des **craintes** (pour l'attractivité des commerces, la compétitivité pour attirer des entreprises, etc.)
- font l'objet de **pressions** de la part des entreprises (forte valorisation de l'accessibilité en automobile par les entreprises → stationnement = critère de localisation)

→ **Acceptabilité limitée** → **marges de manœuvre limitées**

« (...) the belief that parking restraint measures could damage the attractiveness of city centres to both retail and commercial enterprises limits the political acceptability of pricing policies and planning » (source : Marsden G., 2006, « The evidence base for parking policies – a review », *Transport Policy*, n°13, p. 447-457)

### 3. Les politiques de stationnement : exemples

# Une configuration classique en Suisse

## 4 objectifs majeurs

- 1) inciter les **pendulaires** à utiliser les transports publics
- 2) favoriser le stationnement des **habitants** près de leur domicile
- 3) favoriser l'accès aux **commerces** et aux services
- 4) redistribuer l'espace public



Méto M2, Laus

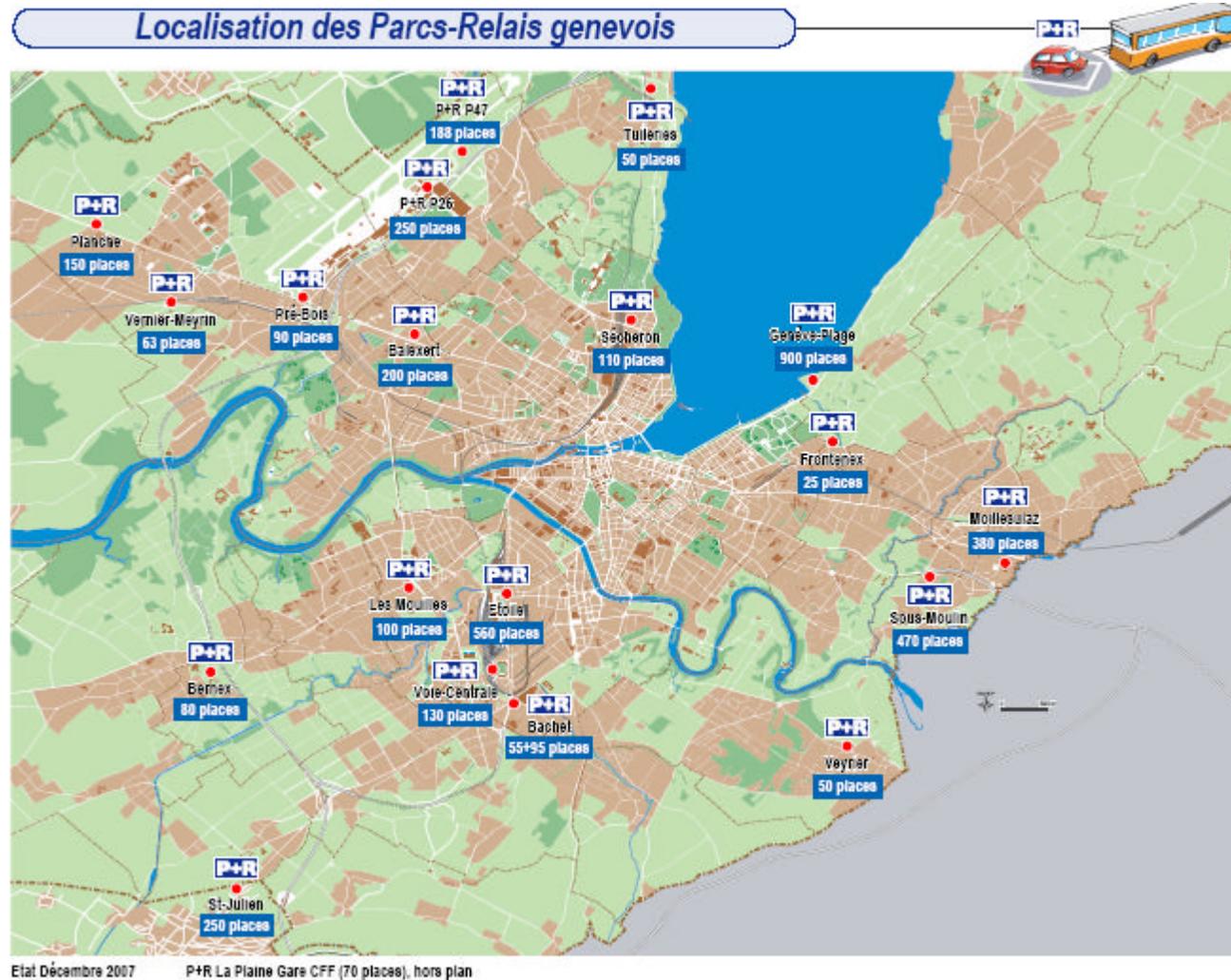


# Objectif n°1 - Inciter les pendulaires à utiliser les transports publics

## Mesures

- suppression des places gratuites permettant un stationnement longue durée sur voirie
- tarification du stationnement en ouvrage pour dissuader le stationnement longue durée
- normes en matière de places privées dans les nouvelles constructions (définition de maxima)
- amélioration de l'offre de moyens de transports alternatifs à la voiture (TC, vélo)
- parkings P+R

# Exemple : les parkings-relais dans le canton de Genève



source: Office cantonal de la mobilité (OCM), Etat de Genève

## **Limite principale: la maîtrise de l'offre de places privées**

- bâtiments existants (parkings/places d'entreprises)
- parkings accessibles au public en mains privées (abonnements de stationnement)
- sous-location de places par des particuliers ou des entreprises
- parking sauvage /parking illicite dans le temps et l'espace

## **Solutions**

- contrôle du stationnement sur voirie
- parkings accessibles au public en mains privées : profiter du renouvellement des concessions pour fixer des règles
- cohérence des politiques publiques en matière de location des places appartenant aux collectivités (parkings en ouvrage gérés par l'Etat, places privées appartenant aux collectivités publiques)

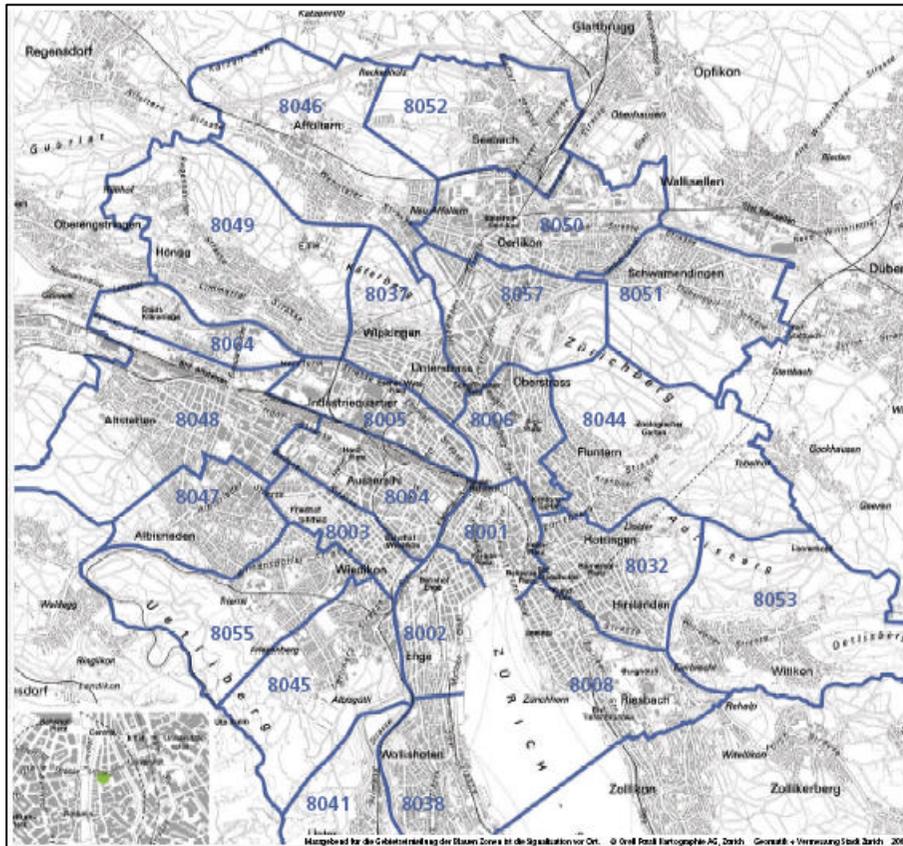
## Objectif n°2 - favoriser le stationnement des habitants près de leur domicile

### Mesures

- autorisations de stationnement pour habitants (macarons)
- suppression des places gratuites permettant un stationnement longue durée et remplacement par des places gratuites courte durée (zones bleues)
- normes en matière de places privées dans les nouvelles constructions (définition de minima)

# Exemples

Les zones à permis de stationnement pour riverains en Ville de Zurich



Source: Stadt Zürich, Polizeidepartement,

Zones bleues à autorisations de stationnement pour habitants, Genève



## Problèmes / effets pervers

- la **demande supérieure à l'offre** (selon les quartiers et les moments)
- le **trafic de recherche** de place: selon Shoup, des recherches sur six sites ont montré que 30% des voitures prises dans des encombrements recherchent des places
- **problème d'urbanisme** : l'espace public comme parking
- problème de **sécurité** : « Residential areas in parts of many cities are now so heavily parked that there are no informal safe crossing points for children » (source: Balcombe R.J., York I.O., 1993)

## Solutions

- parkings en ouvrage pour habitants
- optimiser l'usage des places privées par les habitants
- baisser le taux de motorisation



## Objectif n°3 - favoriser l'accès aux commerces et aux services

### Mesures

- suppression des places gratuites permettant un stationnement longue durée
- remplacement par des places payantes courte durée (parcmètres, horodateurs) → augmentation du taux de rotation
- parkings en ouvrage accessibles au public

### Problèmes

- le trafic de recherche de places
- parking illicite (dans le temps et l'espace)
- définition du nombre de places : source de conflits politiques

## Objectif n°4 - redistribuer l'espace public

### Mesures

- suppression de places publiques en surface
- remplacement par des places accessibles au public dans des parkings en ouvrage

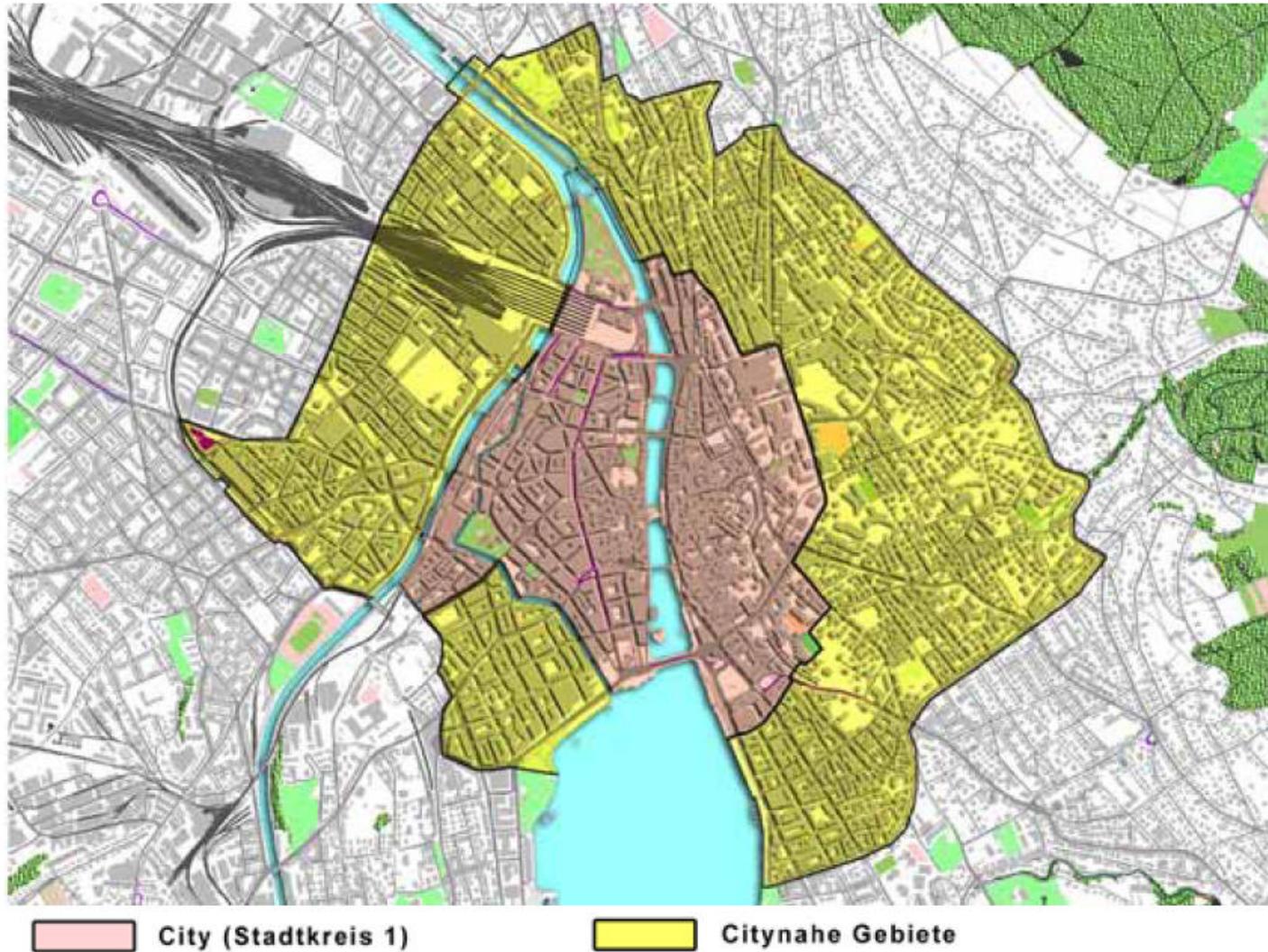
### Exemples :

- le **compromis de circulation de Berne** : suppression de l'offre de stationnement publique sur voirie à l'intérieur du périmètre du centre historique et remplacement par un nombre équivalent de places en ouvrage dans des parkings situés sur son pourtour
- le **compromis historique zurichois** : plafonnement de l'offre de places pour visiteurs et clients des commerces au niveau de 1990 → pour construire un nouveau parking en ouvrage, il faut d'abord supprimer un nombre équivalent de places en surface

→ Réponse aux objectifs 3 et 4

# Le compromis historique zurichoïse (1)

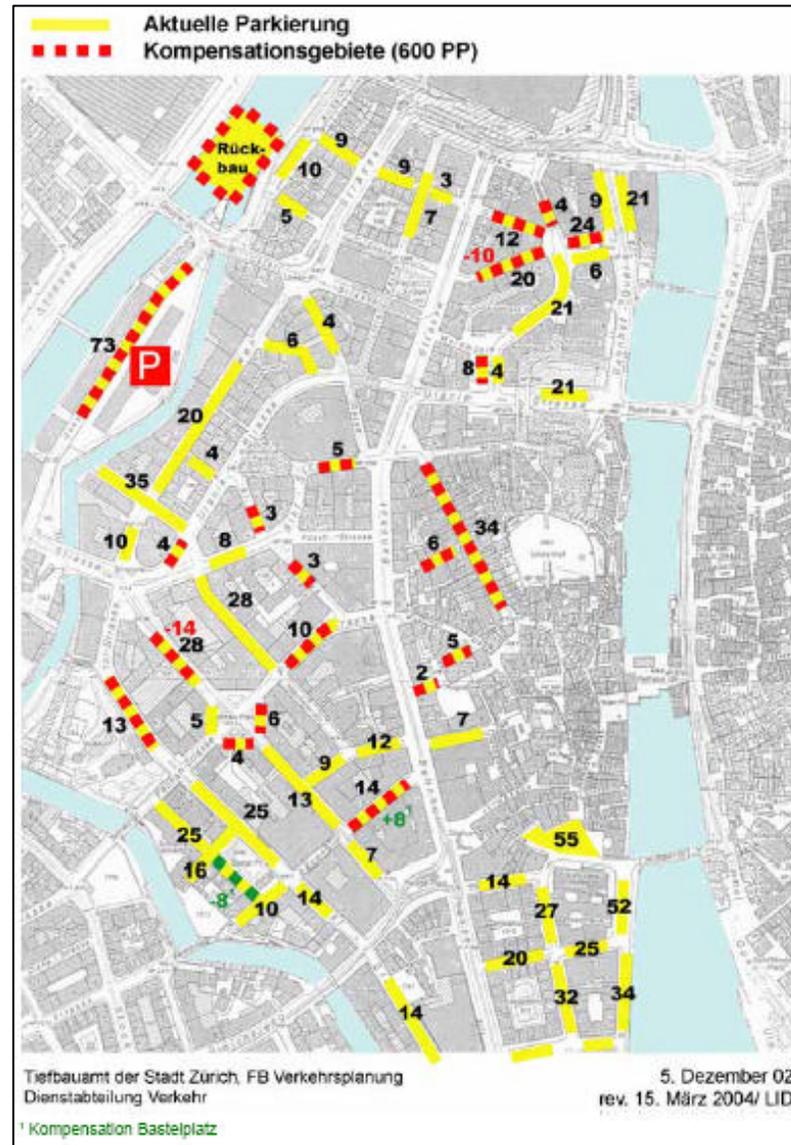
## Délimitation des zones concernées par le compromis historique



Source: Tiefbauamt der Stadt Zürich, Verkehrsplanung

## Le compromis historique zurichoïse (2)

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



Source: Tiefbauamt der Stadt Zürich, Verkehrsplanung

# Le compromis historique zurichoïse (3)

La place du Münsterhof avant la suppression des places de stationnement



La place du Münsterhof sans places de stationnement, selon l'étude conceptuelle 2002



Source: Tiefbauamt  
der Stadt Zürich,  
Verkehrsplanung

## 4. L'exemple américain : le problème des besoins minimaux de stationnement

La densité bénéficie aux centres-villes, mais peut aussi les étouffer (déséconomies d'agglomération)

→ **besoins minimaux de stationnement** (minimum parking requirements) = réponse au risque de congestion des centres-villes, pour limiter le trafic de recherche de places

### Effets pervers nombreux :

- usage non rationnel du sol / investissements non optimaux (parking plutôt qu'usages à plus forte valeur ajoutée)
- contraintes plus fortes pour construire au centre-ville (prix du terrain notamment) → incitation à construire hors CBD
- effets sur la vie urbaine (street life), au niveau des retombées économiques locales, du contrôle social, de la sécurité, etc.
- incitation à utiliser la voiture → congestion

Les réglementations de stationnement expliquent les différences entre les centres-villes dynamiques (anglais : vibrant) de New York et San Francisco, et celui de Los Angeles.

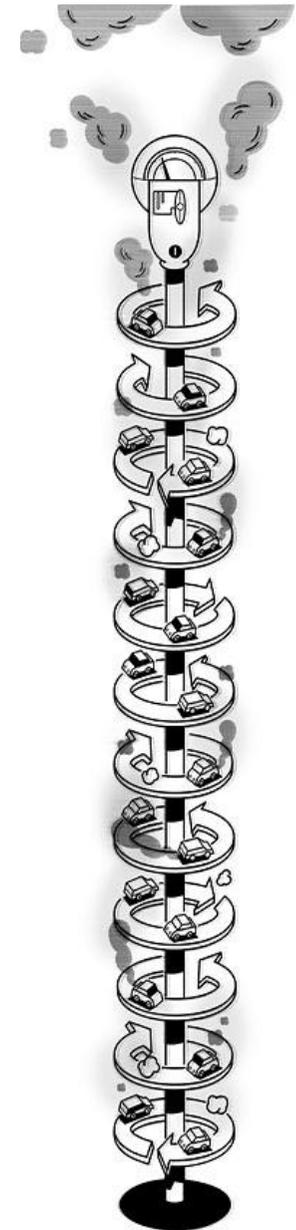
New York, San Francisco : limitations strictes des places off-street (**maxima**)

Los Angeles: obligation de construire des places off-street (**minima**)

Par exemple, salle de concert au centre-ville :

- nb de places minimum à L.A. 50 fois > que le maximum à San Francisco

Source : Manville M., Shoup D., automne 2004, « People, Parking, and Cities », *Access*, p. 2-8.



Dessin : Harry Campbell, New York Times

Los Angeles : les places de stationnement du CBD étalées représentent 81% de sa surface (parking coverage rate). Phoenix 25% (peu d'emplois), San Francisco 31% (peu de places)



Source : Manville M.,  
Shoup D., automne 2004,  
« People, Parking, and  
Cities », *Access*, p. 2-8.

Solution prônée par Shoup :

- fin du système des besoins minimaux
- le marché détermine l'offre et les prix

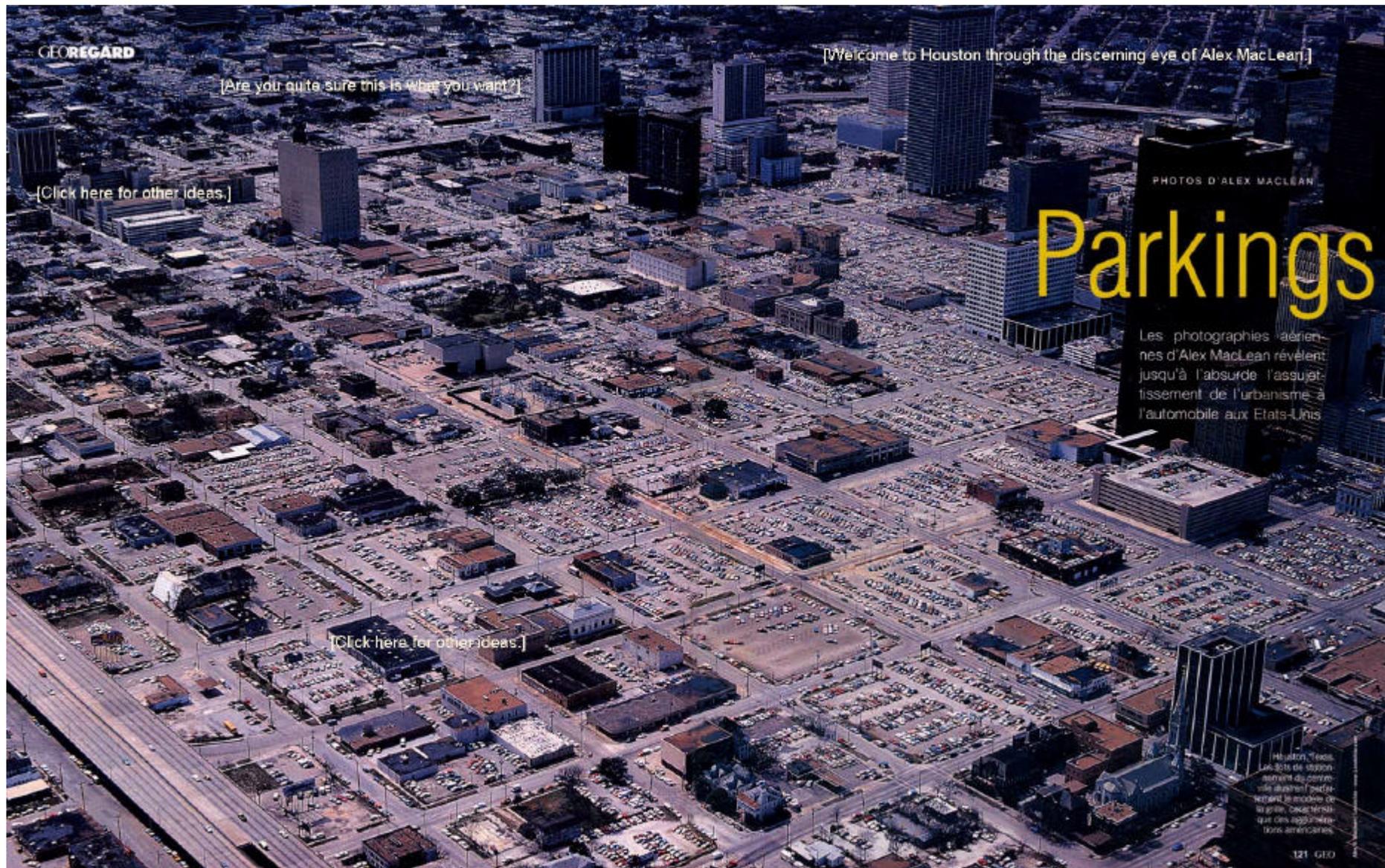


Stuart Cohen, Transportation and Land Use Coalition

**Figure 1-3. Parking is desirable, but you can have too much of a good thing.**

Source : D. Shoup, 2005, *The High Cost of Free Parking*, Chicago, Planners Press

# Houston, 1978, photo Alex MacLean



## En conclusion

### Eviter les politiques de stationnement...

- segmentées (par ex. stationnement public vs privé)
- sectorielles (mal coordonnées avec les autres politiques)

### Promouvoir des politiques de stationnement...

- coordonnées aux politiques de transports et d'urbanisme
- cohérentes avec les autres politiques publiques
- coordonnées à l'échelle régionale
- coordonnées avec les plans de mobilité d'entreprise

Les politiques de stationnement comme alternative au péage urbain

# Lectures conseillées

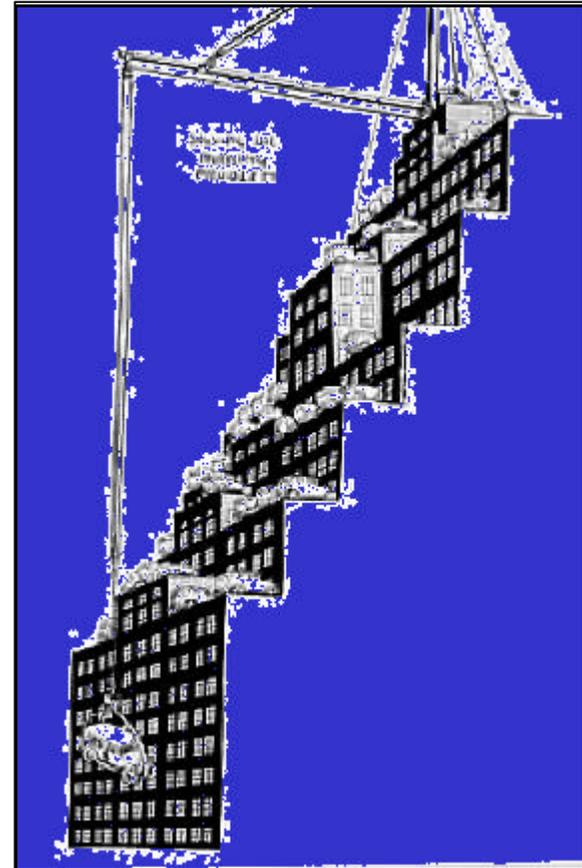
- Manville M., Shoup D., décembre 2005, « Parking, People, and Cities », *Journal of Urban Planning and Development*, p. 233-245
- Marsden G., 2006, « The evidence base for parking policies – a review », *Transport Policy*, n°13, p. 447-457
- Shoup D., 1999, « The trouble with minimum parking requirements », *Transportation Research Part A*, n°33, p. 549-574
- Shoup D., 2005, *The High Cost of Free Parking*, APA Planners Press

A voir, deux interviews filmées de Donald Shoup :

<http://www.streetfilms.org/archives/dr-shoup-parking-guru/>

<http://www.streetfilms.org/archives/illustrating-parking-reform-with-dr-shoup/>

Merci de votre attention!



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