



Planification durable de l'espace de stationnement dans les communes et les villes

Avantages, obstacles et approches de solutions

Le but de Fondation Suisse des Transports (FST) est de s'engager en faveur de transports qui respectent l'homme et l'environnement.

Le 7 novembre 2024, la FST organisait son congrès d'automne. La manifestation sur le thème de la «Planification durable de l'espace de stationnement dans les communes et les villes» s'est déroulée à la Haute école spécialisée du nord-ouest de la Suisse FHNW, à Windisch (AG).

Le conseil de fondation de la FST avait défini les **objectifs** suivants pour ce congrès:

- **Montrer la nécessité d'agir lors de la modification de règlements relatifs à l'obligation d'aménager des places de stationnement**
- **Discuter et expliquer les avantages et les obstacles rencontrés lors de la mise en œuvre dans les communes des agglomérations et dans les villes**
- **Echanger différents points de vue, approches de solutions et mesures**

Les quelque 40 participantes et participants représentaient les domaines de la politique, de l'administration, de la planification des transports, de l'aménagement du territoire, du développement immobilier et des associations de la mobilité (voir liste à la fin du présent rapport).

Lors de l'échange d'expériences, des spécialistes ont présenté des exposés et des exemples de cas en lien avec le thème du congrès (toutes les présentations sont disponibles sur le [site Internet de la FST](#)). La deuxième partie de la manifestation était constituée de deux ateliers, l'un abordant le point de vue des villes et l'autre celui des communes d'agglomération. Ces ateliers ont permis d'approfondir en groupe les avantages, obstacles et approches de solutions évoqués dans les exposés et les exemples de cas.

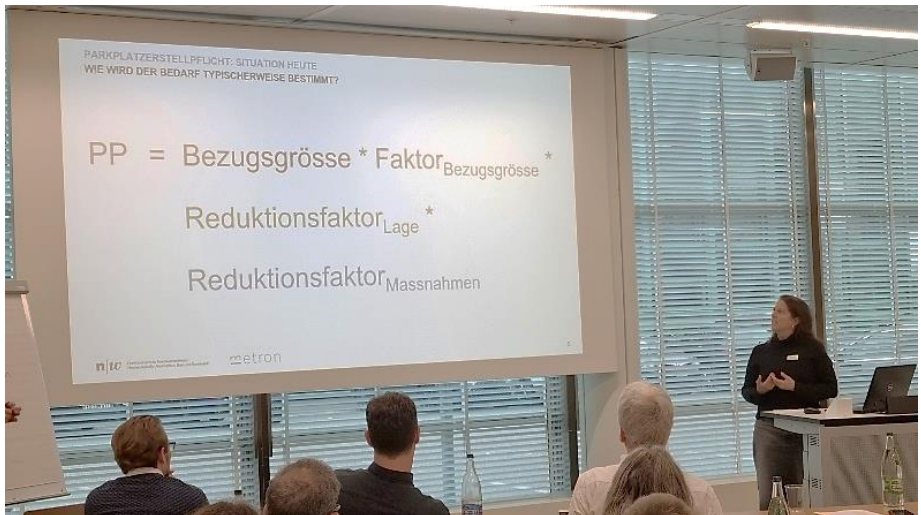
1. Inputs et exemples de cas

Obligation d'aménager des places de stationnement dans les communes d'agglomération – situation actuelle

Denise Belloli, directrice, Metron AG

Alexander Erath, professeur spécialiste des transports et de la mobilité, FHNW

Un exemple de calcul typique pour déterminer les besoins en places de stationnement a été présenté en guise d'introduction. En raison de la situation actuelle en Suisse, avec les différentes réglementations cantonales et communales, on observe de grandes disparités dans la manière de procéder et dans les effets des mesures mises en œuvre.



L'étude «Approches durables pour la planification des places de stationnement» disponible lors du congrès et publiée en avril 2024 par l'Office fédéral des routes (OFROU) a été rédigée par plusieurs expertes et experts présents dans la salle. L'atlas de données sur les besoins en places de stationnement développé dans le cadre de l'étude montre comment il est possible de répondre aux questions suivantes de manière intuitive et automatisée pour toutes les communes, sur la base de données disponibles dans l'ensemble de la Suisse:

- Combien de voitures sont immatriculées par ménage dans les différents quartiers?
- Concernant la possession de voitures, quelles différences observe-t-on entre des communes comparables au niveau de la classe de qualité des transports publics, du revenu, de la taille du ménage et du type de bâtiment?

L'atlas de données a été présenté en détail en prenant pour exemple la commune de Windisch.

L'exposé comprenait par ailleurs une vue d'ensemble des mesures et des outils possibles pour permettre une planification des places de stationnement spécifique à l'emplacement et à l'objet: concepts de mobilité, utilisation multiple ou par des tiers, taxes de compensation ainsi qu'externalisation et regroupement des besoins en places de stationnement sur d'autres sites de la commune.

Normes VSS relatives à l'obligation d'aménagement de places de stationnement

Stefan Schneider, conseiller en transports et mobilité, Planar AG

En qualité de membre et de délégué de la commission de normalisation et de recherche (CNR) 6.1 de la VSS, Stefan Scheider a présenté, dans son exposé, les réductions des besoins en places de stationnement pour l'usage résidentiel que la norme existante permet de réaliser. Dans des conditions locales particulières ou dans le cas de formes d'habitat spéciales telles que l'habitat sans voiture ou les logements pour personnes âgées ou pour étudiantes et étudiants, des valeurs inférieures aux valeurs de référence indiquées dans la norme peuvent être adoptées.

Dans le même temps, la CNR 6.1 – renforcée par un groupe de suivi constitué d'expertes et d'experts – a réalisé une analyse pour vérifier les normes de stationnement et actualiser la norme de base. Les résultats de la consultation ouverte à ce sujet sont en cours d'évaluation.



Points de vue de la branche immobilière sur l'obligation d'aménagement de places de stationnement

Manuel Lehner, aménagiste et planificateur des transports, partenaire et membre du conseil d'administration, Fahrländer Partner AG (FRPE)

Une enquête réalisée en 2016 par FRPE sur l'obligation d'aménagement de places de stationnement avec le concours d'aménagistes et d'investisseurs, montre que le secteur de l'immobilier s'efforce d'aménager le nombre minimal de places de stationnement nécessaires pour satisfaire le groupe cible défini pour chaque projet.

Alors que les recettes de la vente d'une place de stationnement se montent typiquement entre 25 000 et 35 000 francs, les coûts de sa construction s'échelonnent entre 40 000 et 60 000 francs. Comme les premières ne couvrent de loin pas les seconds, le secteur tente de déterminer le minimum optimal en utilisant pour cela la segmentation et les modèles de préférences. Pour ce faire, il s'appuie pour la Suisse sur des données disponibles sur l'ensemble du territoire concernant la segmentation du marché de l'immobilier résidentiel.

Mais la mise en œuvre d'un tel minimum se heurte fréquemment aux prescriptions légales et entraîne un taux d'inoccupation moyen d'environ 15% des places de stationnements prévues pour l'usage résidentiel. Dans de tels cas, les planificateurs et les investisseurs calculent alors des loyers plus élevés afin de garantir la rentabilité des objets construits.

En revanche, dans le cas d'immeubles à usage mixte, les investisseurs ne peuvent souvent pas construire suffisamment de places de stationnement pour couvrir les besoins des utilisations commerciales. Du point de vue du secteur immobilier, la question se pose donc de savoir si une procédure axée sur les besoins reste judicieuse ou s'il convient d'évoluer vers une procédure axée sur l'offre, qui prévoit également l'utilisation multiple de places de stationnement à des fins d'habitation.

Exemple de cas d'une commune d'agglomération: expériences tirées de l'adaptation et de l'application de l'obligation d'aménager des places de stationnement à Windisch

Roland Schneider, chef de la planification et des constructions, commune de Windisch

Le règlement de construction et d'affectation de la commune de Windisch (AG) est basé sur la norme VSS. Elle comprend toutefois des facteurs de réduction spécifiques à chaque zone pour déterminer le nombre de places de stationnement nécessaires. Dans les zones bien desservies par les transports publics, il est possible de descendre en dessous du besoin minimal si l'utilisation pauvre en voitures ou sans voitures est garantie par un concept de mobilité adapté à l'immeuble, y compris un éventuel controlling, et qu'il en est fait mention au registre foncier. Dans le cas des immeubles collectifs, il est par ailleurs prescrit que les places de stationnement doivent être souterraines ou incluses dans le volume du bâtiment.

La mise en pratique de cette règle est illustrée à l'aide de deux immeubles collectifs récemment construits. Dans le premier, situé au centre et comptant douze unités d'habitation, six places de stationnement ont été prévues. Un concept de mobilité a été élaboré avant même le dépôt de la demande de permis de construire. Dans son concept, le maître d'ouvrage a pu montrer de façon convaincante que des offres telles qu'un véhicule Mobility partagé, des places pour le stationnement des vélos-cargos ainsi que des bornes de recharge pour les voitures et les vélos électriques permettaient de s'adresser de façon ciblée au segment de marché de l'habitat avec peu de voitures. Dans un plus petit immeuble collectif de quatre appartements, situés à quelques enjambées de la gare, un concept de mobilité simple a été élaboré et le permis de construire délivré à la condition de réaliser deux places de stationnement.

Une autre approche mise en œuvre à Windisch est l'exploitation des places de stationnement publiques et privées. Pour stationner à la maison de commune, le personnel a besoin de cartes de stationnement spécifiques et, en dehors des heures de bureau, les places en zone blanche sont payantes et à la disposition de la population. Les places de stationnement du lotissement «Fehlmannmatte» sont gérées sur un modèle similaire, mais de manière à tenir compte d'une utilisation résidentielle.

Pour accéder à la neutralité climatique, Windisch envisage de concrétiser encore d'autres idées de planification des places de stationnement: parmi celles-ci, l'exploitation de parkings de quartiers utilisables de façon souple, la couverture des places extérieures avec des installations photovoltaïques et la désimperméabilisation des places de stationnement asphaltées.

Un défi central dans la mise en œuvre d'une planification durable des places de stationnement est la législation préservant les droits acquis qui accuse un certain retard par rapport aux développements actuels. Il est par ailleurs apparu, par le passé, que le besoin réel de places de

stationnement était souvent différent du résultat de la planification et qu'il était difficilement prévisible en raison des conditions dynamiques du marché.

Exemple de cas d'une ville-centre: obligation d'aménager des places de stationnement différenciée dans l'espace ou pas d'obligation du tout?

Pierre-Olivier Nobs, conseiller communal, comité de la Conférence des villes pour la mobilité, ville de Fribourg

En ville de Fribourg, il y a longtemps que les possibilités de diminuer le nombre de places de stationnement font l'objet de discussions. Après l'introduction des premières réglementations légales, les normes VSS ont été reprises dans les années 2000 pour la définition des besoins en places de stationnement. Depuis 2018, des facteurs de réduction spécifiques aux emplacements ont été introduits afin de diminuer le nombre de places de stationnement à aménager en fonction de l'usage. Pour les usages d'habitation, la fourchette va de 40 à 70% par rapport à la norme VSS. Pour les places de travail, elle oscille entre 10 et 40%. Pour la clientèle ou les visiteurs, elle est de 0 à 35%. En raison de cette réglementation et de l'effort mené depuis de nombreuses années pour réduire les places de stationnement, le nombre total de places disponibles à Fribourg a diminué pour la première fois en 2022, après des années de croissance.

La politique actuellement suivie par la ville de Fribourg prévoit aussi que les logements et les bâtiments à usage commercial puissent être réalisés sans places de stationnement supplémentaires si leur environnement l'exige. L'obligation de compensation a été levée à cet effet. Fribourg veille par ailleurs à ce que les places de stationnement privées soient réalisées à l'intérieur du volume des bâtiments.

Un exemple concret montre les effets de cette politique dans la pratique: malgré l'ajout de deux étages à un immeuble locatif de quatre étages construit dans les années 1960, les places de stationnement extérieures ont été remplacées par des abris à vélos, la nouvelle réglementation les ayant rendues superflues.



Stationnement privé dans le contexte des projets d'agglomération

Jesse Mägli, spécialiste des projets d'agglomération, Office fédéral du développement territorial (ARE)

La gestion de l'espace de stationnement comprend les réglementations légales relatives à l'exploitation des places de stationnement publiques et privées. Elle exerce donc une grande influence sur le trafic automobile dans l'espace urbain et vise les objectifs suivants: une utilisation plus efficace des surfaces, la création d'espaces urbains agréables à vivre et l'encouragement de l'utilisation de moyens de transport à faible empreinte au sol.

Une étude publiée en 2022 par l'OFROU montre que dans les villes suisses comme Zurich, Winterthur, Baden ou Lenzburg, plus de 75% de toutes les places de stationnement sont privées et ne sont pas accessibles au public. Si ce chiffre met en évidence l'influence limitée des pouvoirs publics en matière de gestion de l'espace de stationnement, l'intervention de ces mêmes pouvoirs publics reste efficace en raison du nombre élevé de déplacements qui commencent ou se terminent dans les parkings publics. Outre les caractéristiques des offres de stationnement, celles du trajet (p. ex. le but du déplacement) et de la personne qui conduit (p. ex. le fait de posséder un abonnement des transports publics ou un vélo) ainsi que l'attractivité des moyens de transport alternatifs jouent un rôle décisif dans l'efficacité des mesures.

Par l'intermédiaire du règlement sur les constructions et l'aménagement et par la gestion des places de stationnement, les communes jouent un rôle central dans le stationnement privé. Les projets d'agglomération offrent un cadre pour soutenir les communes dans la mise en œuvre de la gestion de l'espace de stationnement. Dans ce contexte, les exigences de la Confédération à l'égard des agglomérations sont les suivantes:

- Encouragement d'un système de transport global efficace et durable par le pilotage stratégique de la répartition modale reposant sur trois principes de base (éviter le trafic, le transférer et le rendre supportable en mettant en réseau les transports) et prévoyant aussi des mesures incitatives
- Exploitation et pilotage de l'offre d'espaces de stationnement de tous types, également pour les immeubles privés et les entreprises
- Création de structures du milieu bâti bien adaptées à des moyens de transport à faible empreinte au sol et réalisation des réductions de l'offre de places de stationnement rendues possibles par ces structures, p. ex. en fonction de la nature de la desserte par les transports publics ou de concepts de développement avec peu de voitures

La gestion de l'espace de stationnement doit faire partie d'un concept global des transports dans l'espace fonctionnel. En collaboration avec les communes, il convient d'élaborer des stratégies régionales qui soient harmonisées à l'échelle du canton et des communes. Il convient également

de viser une gestion de l'espace de stationnement différencié dans l'espace et couvrant autant que possible l'ensemble du territoire, qui englobe les places de stationnement privées et publiques.

Obligation d'aménager des places de stationnement dans les communes d'agglomération et dans les villes – demain et après-demain

Denise Belloli, directrice, Metron AG

Alexander Erath, professeur spécialiste des transports et de la mobilité, FHNW

La numérisation offre un énorme potentiel pour l'utilisation plus efficace des surfaces de stationnement et pour réduire la place qu'elles occupent. L'utilisation multiple des places de stationnement dans les parkings de quartier ou le stationnement sur les surfaces des magasins et des bureaux libres la nuit offrent un grand potentiel pour rendre leur utilisation plus efficace.

Une partie des places de stationnement publiques pourrait être exploitée de manière plus souple grâce à l'utilisation d'applications de type «Internet des objets». Par exemple, les commerçants pourraient réserver quelques places de stationnement pour une durée limitée durant la journée, ce que des indicateurs LED encastés dans l'asphalte rendraient visible. De telles applications sont techniquement réalisables. Des projets pilotes permettraient par ailleurs d'analyser si l'utilisation justifie les coûts supplémentaires et s'il existe une volonté politique d'introduction à large échelle.

Les véhicules autonomes vont profondément transformer la demande de places de stationnement. Grâce à la possibilité d'automatiser le système de parage (*valet parking*), les surfaces de stationnement ne devront plus forcément se trouver à proximité immédiate des lieux où se déroulent les activités. Les offres de *ride hailing* et de *pooling* fournies par des véhicules autonomes sont par ailleurs susceptibles de réduire la possession de véhicules de manière notable et, ce faisant, de diminuer sensiblement les besoins en places de stationnement.



2. Ateliers des groupes

Atelier 1 – Communes d'agglomération

Trois thèmes ont été examinés dans le cadre de l'atelier qui mettait l'accent sur le point de vue des communes d'agglomération. Les principaux éléments de la discussion sont présentés ci-dessous.

1. Comment les règlements sur les constructions existants peuvent-ils être modifiés, dans un délai utile, de manière que leurs exigences relatives à l'obligation d'aménager des places de stationnement puissent être décrites de manière différenciée?
 - Ce point soulève la question des styles de vie, qui étaient représentés de manière éclatée dans l'espace sur un transparent lors de la présentation en plénum → Où peut-on supporter plus ou moins de trafic individuel motorisé → Définition des facteurs de réduction
 - Est-il judicieux de se baser sur le parc automobile actuel pour planifier l'offre de places de stationnement?
 - Il faut effectuer davantage de recherches sur l'accessibilité globale. La qualité de la desserte en transports publics est importante, mais celle de la desserte à pied et à vélo l'est aussi.
 - La taille du foyer est très pertinente pour l'offre de places de stationnement nécessaire.
 - La définition d'un minimum doit être remise en question.
 - Lorsqu'il n'est pas obligatoire d'aménager des places de stationnement, comme c'est le cas dans le canton de Bâle-Ville, les places vacantes sont peu nombreuses. Pour cette raison, la pression sur les places de stationnement dans la rue est alors bien plus importante. Les voitures sont stationnées sur la voie publique. → Relever les prix des cartes de stationnement et encourager l'utilisation multiple des places de stationnement privées.
2. Dans quelle mesure faut-il disposer d'autres possibilités de réduire le nombre de places de stationnement à aménager, p. ex. au moyen de concepts de mobilité?
 - Le contenu des concepts n'est pas tellement décisif, c'est le processus de tri automatique qui est central (les appartements avec concept de mobilité attirent des gens qui roulent de toute manière peu en voiture) → Est-ce un problème? La demande latente est-elle suffisante?

- Instrument de l'obligation par le biais du droit de bail (les locataires ne sont pas autorisés à posséder une voiture).
 - Tout est lié à la surveillance.
 - Faisons-nous ce qui est juste au bon endroit? Faut-il attirer les personnes qui utilisent les transports publics là où ces moyens de transport sont déjà développés? Ne faudrait-il pas plutôt attirer les personnes qui préfèrent la voiture dans des lieux où un concept de mobilité a été mis en place?
 - Secteur de l'immobilier: nouvelle évolution dans le domaine des hypothèques: ne plus pénaliser les personnes qui n'achètent pas de place de stationnement comme c'était le cas jusqu'à présent.
 - Application au niveau de l'appartement et de l'aire.
3. Quelle sera l'influence des véhicules autonomes sur les prescriptions relatives aux places de stationnement?
- Une enquête en cours dans le cadre de l'étude montre que seuls 20% des personnes renonceraient à la voiture si des véhicules autonomes étaient disponibles → L'impact de la technologie sur la possession d'un véhicule est donc plutôt réduit.
 - Les parkings devraient pouvoir être utilisables de manière fonctionnelle. Ceci pour qu'en vue de l'automatisation à venir, l'infrastructure soit suffisamment souple, aussi pour le cas où la possession de véhicules par des particuliers diminuait effectivement.
 - Les prescriptions sont peu souples.
 - C'est en particulier le cas lors du développement de grandes aires: incertitude quant aux véhicules autonomes → Solution possible: en développer d'abord une partie puis décider à nouveau dix ans plus tard, en fonction des expériences faites et de l'état actuel du trafic.
 - Utiliser des constructions provisoires en bois ou en acier comme parkings. Tous les participants et participantes à l'atelier estiment que cette mesure serait judicieuse et aimeraient bien voir des exemples. Il n'en existe actuellement qu'à Miami (USA). → Des installations provisoires sont difficiles à mettre en place.

Atelier 2 – Villes-centres

Trois thèmes ont été examinés dans le cadre de l'atelier qui mettait l'accent sur le point de vue des communes d'agglomération. Les principaux éléments de la discussion sont présentés ci-dessous.

1. Quelles expériences a-t-on faites avec des règlements relatifs aux places de stationnement différenciés dans l'espace?
 - Dans les lieux où il n'est pas obligatoire d'aménager des places de stationnement, les espaces vacants sont moindres (plus que 5% environ, par exemple à Bâle).
 - Les places de stationnement vacantes n'offrent aucune souplesse et ne peuvent généralement pas être utilisées par les autres.
 - La pression sur le nombre de places de stationnement dans la rue augmente lorsqu'elles sont peu nombreuses dans les immeubles d'habitation.
 - Une réduction de l'offre de places de stationnement publiques ne diminue le nombre total de voitures que de façon marginale.
 - La norme en vigueur est un obstacle de taille; les tentatives de la modifier soulèvent des résistances.
2. Quelles sont les raisons pour et contre la suppression de l'obligation d'aménager des places de stationnement dans les villes?
 - Le danger est que quand le nombre de places de stationnement privées diminue, celui des places publiques augmente, obligeant les automobilistes à se parquer dans la rue. L'objectif principal doit toutefois être une réduction du nombre de véhicules et non leur déplacement dans la rue.
 - Quand il n'y a pas de places de stationnement à disposition, le changement se produit automatiquement.
 - Les grandes aires/ les lotissements ont besoin d'un certain nombre de places de stationnement.
 - Meilleures pratiques: Bâle, Fribourg, etc.
 - Sans obligation d'aménager des places de stationnement, les taxes de compensation deviennent superflues.
 - Il n'est guère possible de toucher à la protection du patrimoine existant.
3. Quelles sont les mesures qui permettent de rendre durable le stationnement résidentiel dans les villes? Comment peut-on les mettre en œuvre?

- Par une gestion aussi efficace que possible des parkings publics dont l'offre est limitée et le prix élevé.
- Formuler des critères bas (p. ex. < 0,3 place de stationnement); les exceptions doivent être justifiées.
- Moins de réglementation au niveau de la construction et davantage au niveau de l'utilisation.
- Utilisations multiples pour pouvoir occuper les espaces vacants.
- Gestion habile des cartes de stationnement.
- Déplacement des places de stationnement publiques de la rue vers les places de stationnement privées souterraines; utiliser des systèmes de blocage modernes.
- Dans le cas des nouvelles constructions de grande taille, ne pas proposer de cartes de stationnement spécifiques pour les résidentes et les résidents.



3. Conclusions: principaux constats

Avantages des règlements relatifs aux places de stationnement adaptés et des utilisations multiples

Les normes et règlements en vigueur en matière d'obligation d'aménager des places de stationnement et une offre de places de stationnement comparativement bon marché dans l'espace public conduisent, dans le domaine de l'utilisation résidentielle, à un excédent de places de stationnement privées. Cet excédent se traduit en particulier dans les communes de l'agglomération par des taux de vacance élevés, que les investisseurs du secteur immobilier compensent en augmentant le prix des loyers.

Les règlements axés sur l'utilisation et différenciés dans l'espace permettent de définir les besoins en places de stationnement de manière spécifique à l'emplacement. Ils aident par ailleurs le secteur immobilier à mieux cibler ses offres sur les segments de marché avec peu de voitures et à créer des incitations pour proposer des solutions de mobilité à faible empreinte au sol.

La mise en œuvre est (encore) difficile

Les spécialistes connaissent bien les problèmes que créent les règlements actuels en matière de places de stationnement. En règle générale, la modification de ces règlements suppose toutefois un long processus de politique communale et nécessite parfois aussi des modifications de la loi au niveau cantonal. Tandis que la norme VSS 40 281 en vigueur offre une certaine marge de manœuvre, les planificatrices et planificateurs ainsi que les autorités doivent faire preuve d'un grand engagement pour qu'elle puisse être utilisable. Une révision de cette norme est prévue, mais prendra toutefois encore 1 à 2 ans en raison des structures de milice et des processus de l'organisation de normalisation.

Il manquait jusqu'à présent aux communes des incitations claires à modifier leurs règlements relatifs aux places de stationnement. Les projets d'agglomération offrent un cadre approprié pour donner des impulsions au niveau fédéral et promouvoir une gestion des parkings dépassant le cadre des communes et des cantons.

Il est conseillé aux communes, villes et cantons dont les règlements ne prévoient pas encore de différenciation des besoins en places de stationnement dans l'espace, de les réviser. La visualisation de données spatiales à haute résolution sur la possession d'une voiture offre une base de discussion étayée par des faits. Outre les données du passé, les objectifs futurs doivent également être pris en compte dans les processus de révision. De même, les bases doivent être créées pour que l'orientation du marché d'un bien immobilier soit prise en compte dans la définition des besoins en stationnement.

Autopartage, parkings dans les quartiers, utilisations multiples et marché plus de dynamique créent de l'espace

L'autopartage, les parkings de quartier et les utilisations multiples de places de stationnement privées près des lieux de travail, des magasins et des bâtiments locatifs réduisent la pression sur les places de stationnement dans l'espace public et créent de l'espace pour des offres apportant une valeur ajoutée à l'ensemble de la population. Davantage d'espaces verts et d'arbres valorisent l'espace routier et ont un effet rafraîchissant durant les grandes chaleurs estivales. Les places de stationnement publiques pour vélos libèrent de la place dans les jardins et les caves, qui peuvent alors être utilisés différemment. Les zones de rencontre rapprochent les habitantes et les habitants des quartiers.

Dans les quartiers urbains avec un tissu bâti historique, le nombre de places de stationnement privées est limité. Souvent, l'espace manque pour aménager de nouvelles places de stationnement de quartier. En même temps, les prix des cartes de parking pour la population résidente ne reflètent pas cette pénurie. Il manque ainsi un signal du marché qui incite à abandonner les voitures peu utilisées et à développer l'offre de véhicules partagés.

Il est recommandé aux villes de promouvoir l'autopartage dans l'espace public et de mettre en œuvre diverses mesures pour intensifier l'utilisation des places de stationnement privées. Cela nécessite une coopération plus intensive avec les partenaires privés, notamment pour sanctionner les infractions, et une mise en œuvre plus cohérente de prix orientés vers le marché pour l'utilisation des places de stationnement publiques. Afin d'encourager un transfert vers des moyens de transport utilisant moins d'espace, il convient de profiter de manière ciblée de la baisse de la demande de places de stationnement publiques pour les réaffecter à de nouvelles utilisations.

Développement vers l'intérieur, moyens de transport partagés et innovations technologiques soutenant les concepts d'espaces de stationnement d'avenir.

Le développement progressif vers l'intérieur des communes d'agglomération et la transformation des pôles d'échange des transports publics en points de pivot de la mobilité offrent un grand potentiel de synergies pour la révision des règlements relatifs aux espaces de stationnement. Ces deux évolutions créent des conditions générales favorables au développement du potentiel de marché des projets immobiliers avec peu ou pas du tout de voitures et sont l'occasion de réviser les réglementations existantes.

Les applications de l'Internet des objets offrent par exemple un potentiel pour la mise à disposition ciblée d'espaces de stationnement publics destinés à des utilisations spécifiques à certaines heures de la journée. L'utilisation de telles offres devrait être testée dans le cadre de projets pilotes. Il faut s'attendre à ce que l'introduction des véhicules autonomes partagés entraîne une réduction de la demande de places de stationnement. Pour cette raison, il est conseillé d'évaluer

soigneusement si elles offrent une utilité à long terme et, le cas échéant, de déterminer avec quelle facilité elles peuvent être réutilisées ou supprimées.

La demande de places de stationnement devrait toujours être considérée dans le contexte des développements en cours et futurs. Il est donc recommandé de tester le potentiel des innovations technologiques dans le domaine de la gestion des places de stationnement dans le cadre de projets pilotes et de prendre en compte, à un stade précoce, les effets possibles des technologies d'avenir.

ANNEXE

Participantes et participants

Nom	Fonction / position / service	Organisation
Denise Belloli	Directrice	Metron Verkehrsplanung
Alexandra Gerhardt	Département de l'urbanisme, génie civil	Horw
Karin Wasem	Département des transports	Canton d'Argovie
Stefan Bitzi	Directeur de projet Transports de marchandises et logistique	Canton de Zurich
Jesse Mägli	Spécialiste des projets d'agglomération	ARE
Markus Hoenke	Spécialiste de la planification de réseau	ASTRA
Martina Patscheider	Rédactrice	Mobilservice
Colin Anker	Planificateur des transports	Lajo AG
Martin Schaffer	Génie civil	Canton de Bâle-Campagne
Roland Schneider	Directeur de la planification et des constructions	Windisch
Manuel Lehner	Aménagiste et planificateur des transports, partenaire, membre du conseil d'administration	FRPE Fahrländer Partner AG
Ruedi Blumer	Président de la section ATE SG/AP	ATE Association transports et environnement
Fabienne Perret	Membre de la direction / partenaire	EBP Schweiz AG
Mark Sieber	Directeur	Sieber Connect
Michael Zimmermann	Directeur de projet	RGR Robert-Grandpierre et Rapp SA
Joel Schaniel	Directeur de projet Planification des transports	SNZ Ingenieure und Planer AG
Hannah Gaiser	Ingénieure du bâtiment MSc	CFF
Robin Carrard	Directeur régional	CFF
Ines Specker	Architecte EPF, gestion de zone	ARE, canton de Zurich
Stefan Schneider	Conseiller en transports et mobilité	Planar AG
Mateusz Wojdylo	Gestion durable du stationnement	ShareP AG
Antje Neumann	Géographe MSc	Metron Bern AG
Ulrike Franklin	Directeur de projet Planification, législation, permis de construire	Baden
Pierre-Olivier Nobs	Comité de la Conférence des villes pour la mobilité	Fribourg

Mirijam Fromm	Service de la mobilité. Bureau de coordination Transports de marchandises et logistique	Canton de Bâle-Ville
Philippe Roth	Service de la mobilité	Canton de Bâle-Ville
Giulia Oeschger	Service de la mobilité	Canton de Bâle-Ville
Simon Kettner	Directeur de projet Stationnement; service de la mobilité	Canton de Bâle-Ville
Silas Hobi	Directeur	actif-traffic
Ursula Wyss	Présidente	Fondation Suisse des Transports FST
Stéphanie Penher	Directrice, membre du conseil de fondation	Fondation Suisse des Transports FST
Alexander Erath	Membre du conseil de fondation, professeur spécialiste des transports et de la mobilité	Fondation Suisse des Transports FST
Daniel Ruchti	Secrétaire, organisation / procès-verbal du congrès	Fondation Suisse des Transports FST
Flurin Tippmann	Stagiaire à l'ATE, politique des transports, procès-verbal de l'atelier 1	ATE Association transports et environnement
Edward Weber	Directeur de projet Politique des transports à l'ATE, procès-verbal de l'atelier 2	ATE Association transports et environnement