

Rue de l'Avenir

ZONE
20

29e Journée Rue de l'Avenir
28 septembre 2012 à Nyon
(voir programme encarté)

Espaces publics et stationnement
Moins de places, plus d'espace !

On le sait, le stationnement joue un rôle prépondérant dans la mobilité urbaine et détermine fortement le choix modal des individus. Sujet éminemment sensible, les politiques et stratégies adoptées par les collectivités en matière de stationnement ont inévitablement une incidence sur la façon dont est géré l'espace public.

L'actualité genevoise en est un exemple frappant, puisque le Canton est en train de mettre en place une forme de «compromis historique du stationnement» sur le modèle de ce qui se fait à Zurich ou à Berne, avec cependant une différence fondamentale.

En effet, dans les modèles alémaniques, toute nouvelle place créée en ouvrage doit être compensée par la suppression d'une place en surface, mais cela n'empêche pas de supprimer des places sans compensation. Le projet de loi genevois semble au contraire s'orienter vers une demande de compensation impérative de chaque place supprimée en surface. Selon les modalités d'application du texte de loi et la souplesse qui sera donnée par les différents acteurs de la collectivité, un tel projet pourrait en effet signer l'arrêt de mort pour un grand nombre de projets de requalification, légers ou de grande envergure, des rues piétonnes aux aménagements cyclables.

Quelles sont les politiques qui portent leurs fruits? A quoi ressemble un quartier sans stationnement? Et qu'en est-il des vélos, pour lesquels on commence tout juste à proposer une offre en stationnement aussi étoffée et variée que pour l'automobile? Tour d'horizon non exhaustif des liens entre stationnement et espace public dans ce bulletin, avec des exemples de politiques d'ensemble, de mesures localisées et d'actions décalées...

RdA

Des gares amies du piéton et du cycliste – et de la ville

Le 15 mai dernier avait lieu à Soleure la journée d'étude organisée par PRO VELO et Mobilité piétonne, consacrée à l'accessibilité des gares par les modes doux. Un thème qui a suscité un grand intérêt, puisque plus de 150 personnes y ont participé, illustrant le large éventail d'acteurs concernés par la problématique: communes, cantons, agglomérations, Confédération, entreprises de transport, professionnels, associations, milieux de la formation, de la communication – pour les principaux.

Plusieurs des intervenants ont relevé le fait que les gares sont aujourd'hui bien plus que des lieux de transport: elles sont devenues des pôles urbains centraux, situés souvent au cœur de projets stratégiques, de véritables portions de ville. Pas sûr toutefois que cette vision, impliquant d'aborder les questions non seulement sous un angle technique mais aussi urbanistique (à différentes échelles) soit encore largement partagée par tous les acteurs. Le développement de projets d'ensemble cohérents, articulant logique de gare et logique de ville, se heurte par ailleurs à la grande complexité des domaines et des compétences respectives et, partant, des montages financiers: un constat ressorti à plusieurs reprises lors de la journée. Mais celle-ci a bien montré aussi qu'une évolution se fait sentir, de nouvelles collaborations se dessinent, et un intérêt réel semble se développer vis-à-vis des modes «du premier kilomètre».

La problématique des franchissements est une question cruciale, à la fois pour la gare et pour la ville: des lieux de passage bien connectés, en nombre suffisant, confortables et attractifs, sont nécessaires pour les usagers du train, mais aussi pour les liaisons de quartier à quartier de part et d'autre des voies. Plusieurs exemples ont été présentés, visités sur le terrain ou évoqués lors des ateliers, dont certains sont cofinancés par les projets d'agglomération. Au bilan final, une journée riche et extrêmement bien organisée. Les présentations et divers documents sont téléchargeables sur: www.pro-velo.ch/journeedetude

Dominique von der Mühl ■

Impressum

Rue de l'Avenir

Organismes membres de l'association: ATE - Association transports et environnement

Mobilité piétonne - Association suisse des piétons

PRO VELO Suisse - Association pour les intérêts des cyclistes

Association Transports
et Environnement



Organismes associés: La Rue - groupe de travail de l'EPFL, Liges de la santé VD, Pro Juventute, Pro Senectute.

Secrétariat, rédaction, abonnements et changements d'adresses:

Marie-Claire Pétremand, 2322 Le Crêt-du-Loche • 032 724 32 82 • secretariat@rue-avenir.ch

Contact correspondants régionaux et prestations Rue de l'Avenir:

Alain Rouiller • 022 777 10 02 • communication@rue-avenir.ch

PAO: Ecodev Sàrl, Neuchâtel

Impression: Pressor, Delémont

Coordination du numéro: Fabien Roland

N.B: certain-es rédacteurs/trices appliquent les rectifications orthographiques de 1990 (par ex. suppression du circonflexe et des traits d'union)

CCP: 20-7856-6

www.rue-avenir.ch

Page de couverture: Le StadtLounge de Saint-Gall est une œuvre d'art urbain érigée par l'artiste Pipilotti Rist et l'architecte Carlos Martinez. Trois rues du centre-ville ont été transformées en «salon urbain» public. Sous le régime de la zone de rencontre, l'automobile n'est pas formellement interdite, mais les aménagements indiquent avec humour que l'espace public n'est pas dédié en priorité au stationnement.

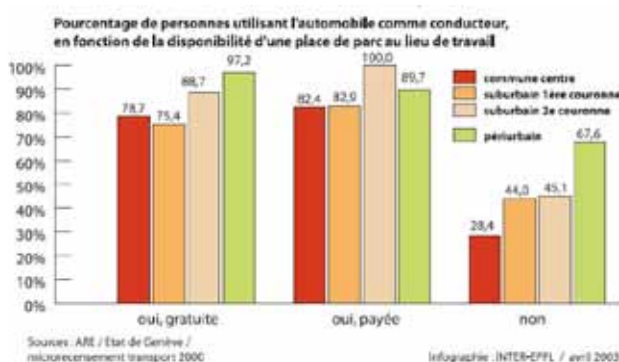
Quelle place pour le stationnement?

Une question éminemment politique qui déchaîne vite les passions ! Il n'empêche que la place occupée par la voiture sur l'espace public est de moins en moins considérée comme « normale » et de plus en plus revendiquée pour d'autres usages et usagers, impliquant une rationalisation de l'offre (mutualisation des besoins, réduction du nombre de places, déplacement dans des parkings en ouvrage, etc).

L'espace public confisqué

Alors que dans les années 50 à 60, les politiques mises en place visaient à faciliter les déplacements en voiture, dès les années 70 on a vu que le « tout à la voiture » risquait de conduire à des impasses et qu'il devenait nécessaire d'inverser la tendance. Aujourd'hui, dans le cadre de leurs politiques des déplacements, les grandes villes ont développé des politiques de stationnement, qui portent leurs fruits. Toutefois, le problème de la place occupée par la voiture sur l'espace public est loin d'être résolu. D'une part parce que les villes-centres ne parviennent pas à prendre en compte l'ensemble de l'agglomération et induisent de ce fait des « effets de bord » en périphérie, d'autre part parce que les localités plus petites n'ont de loin pas encore toutes pris des mesures dans ce domaine.

Or, l'espace public n'étant pas extensible, la place occupée par la voiture sur voirie n'est plus à disposition pour autre chose: elle est pour ainsi dire « confisquée » à d'autres usages et usagers (transports publics, vélos, piétons, espaces verts, espaces de jeux, de convivialité et de rencontre, etc.).



Près de 90% des pendulaires utilisent la voiture pour leur déplacement domicile-travail lorsqu'ils disposent d'une place de stationnement réservée (gratuite ou payante) sur leur lieu de travail. Lorsque ce n'est pas le cas, l'usage de ce mode diminue de manière très significative, dans les villes-centres en particulier, mais aussi dans les couronnes.

L'intérêt d'une politique du stationnement

L'utilisation systématique de la voiture quel que soit le prétexte n'est plus envisageable aujourd'hui, en particulier dans les villes-centres. En Suisse, l'offre de transports publics particulièrement bonne en comparaison internationale est très souvent sous-estimée par les automobilistes, qui ne la connaissent pas parce qu'ils ne l'utilisent pas. Pour faire changer les comportements, la gestion du stationnement s'avère être un outil clé. Les études montrent, en effet, que le choix du mode de déplacement est fortement influencé par les possibilités de stationnement sur le lieu de destination.

La mise en place d'une gestion du stationnement permet d'atteindre plusieurs objectifs:

- inciter les pendulaires à utiliser les transports publics
- diminuer les impacts environnementaux (pollution et bruit)
- favoriser le stationnement des habitants
- privilégier l'accès aux commerces et aux services
- redistribuer l'espace public.

Les mesures

Les besoins en stationnement diffèrent selon les usages (courte-moyenne durée de jour pour les activités économiques; longue durée de jour et de nuit pour l'habitat; longue durée de jour pour le travail) et nécessitent des mesures différenciées. C'est pourquoi les villes distinguent généralement au moins deux périmètres: le centre-ville et les quar-



L'habitude de voir les voitures occuper l'espace public finit par amener à penser que cette situation est « normale » et inéluctable. Pourtant, même généralisée, elle est contraire à la ville durable: ville pour tous, partagée équitablement entre tous ses usagers. Source: Le Locle, M-C Pétremand



Une place de stationnement, c'est au moins 10 m² de terrain. Dans la plupart des ménages, les voitures sont immobiles 95% du temps. Lorsque le stationnement s'effectue sur la voie publique, il peut être assimilé à une confiscation d'un bien public destiné à tous. Source: Le Locle, M-C Pétremand

tiers d'habitation à l'extérieur du centre. Du fait qu'elles peuvent agir uniquement sur le stationnement situé sur domaine public (pourcentage réduit de l'offre totale), leur marge de manoeuvre est limitée, mais elle existe.

Elles peuvent jouer sur:

- les prix (tarifs horaires des horodateurs, prix des macarons)
- l'offre (nombre de places disponibles, durée du stationnement, ayants droit)
- les bases légales en vigueur pour les nouvelles constructions.

Les tarifs des macarons pour les habitants varient du simple à plus du triple en Suisse. Mais une tarification trop bon marché a un effet pervers: elle incite les habitants à stationner sur le domaine public plutôt que de louer des places privées. Cela pose problème lorsque les autorités souhaitent réaménager l'espace public: il est plus facile de supprimer des cases zone bleue qui sont moins utilisées.

La tarification du stationnement sur voirie doit aussi être étudiée avec soin pour éviter un trafic néfaste de recherche de places. Pour atteindre ce but, la ville de Bâle a décidé d'encourager l'utilisation des parkings, au centre, en instaurant des tarifs plus élevés pour les places en surface.

Pour les nouvelles constructions, les avis

sont controversés: certains préconisent des quotas élevés pour les habitations de manière à libérer l'espace public et restreints pour les entreprises pour encourager le report modal. D'autres estiment que les normes doivent aussi être limitatives pour l'habitat: inciter à ne pas utiliser la voiture commence par l'incitation à ne pas en posséder !

L'optimisation de l'offre de stationnement des parkings en ouvrage au centre est devenue aujourd'hui une priorité parce qu'il apparaît à la fois que certains parkings sont sous-utilisés ou mal employés et que divers usages peuvent se compléter sur les 24 heures que compte une journée.

Marie-Claire Pétremand ■

Pour aller plus loin, documents disponibles sur www.rue-avenir.ch:

- Analyse de politiques de stationnement en Suisse: Etude des cas de Bâle, Berne et Zurich, Rapport final. Université de Genève, 2007
- Espace et Stationnement. Rue de l'Avenir France, 2011
- Les politiques de stationnement: un outil de maîtrise de la mobilité. Université de Genève, 2008



La Chaux-de-Fonds, 3ème ville de Suisse romande, n'a pas encore mis en place de politique de stationnement. L'offre publique sur voirie, abondante, gratuite et, sauf dans l'hyper-centre, à durée illimitée, n'y est pas sans incidence: ici elle empiète sur la moitié d'un étroit trottoir et concurrence un P+R géré par les CFF. Elle nuit aussi à l'utilisation des transports publics urbains. Source: M-C Pétremand.



Dans l'éco-quartier de Vauban à Fribourg-en-Brigau, seuls des arrêts de courte durée sont autorisés sur l'espace public. Le stationnement a lieu dans un parking en silo. Les rues sont ainsi rendues aux enfants, aux piétons et aux cyclistes. Source: M-C Pétremand.

Quelques politiques de stationnement

Ville de Berne: un modèle

La politique du stationnement de la ville de Berne est un des éléments de la politique globale des transports, qui s'inscrit elle-même dans le concept global «Cité, transports et environnement».

Les autorités souhaitent à la fois garantir une bonne accessibilité et maîtriser les effets négatifs des transports (bruit, pollution). Pour atteindre ces objectifs, elles encouragent les transports publics ainsi que la mobilité douce et souhaitent réduire le trafic individuel motorisé.

Depuis une votation populaire de 1997, le stationnement en Vieille-Ville est régi par un «Compromis de circulation» qui a permis de rallier les «pro-voitures» et les «anti-voitures», en supprimant le stationnement public sur voirie dans le centre historique et en le remplaçant par un nombre équivalent de places en ouvrage dans des parkings situés en périphérie. C'est ce qui a permis de revaloriser le centre historique et de libérer des rues pour les réaménager.

Dans les quartiers extérieurs au périmètre historique, la Ville cherche à favoriser les habitants et à empêcher le stationnement des pendulaires. Les places qui peuvent être supprimées lorsque les autorités souhaitent réaménager l'espace public sont remplacées, dans la mesure du possible, à proximité. Une diminution régulière du nombre de places de stationnement public sur voirie a néanmoins lieu sur tout le territoire de la ville, à cause de sa politique de redistribution de l'espace.

Le compromis zurichois

La politique du stationnement du centre-ville de Zurich se base, depuis 1996, sur un «Compromis historique» qui dit: «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 (secteurs proches du centre), l'offre totale de places de stationnement pour les visiteurs et les clients doit rester au niveau de 1990» [1, p. 104]

Les rues de l'avenir?

Ecoquartiers, quartiers durables ou quartiers sans voiture, les appellations sont nombreuses mais la volonté sous-jacente reste la même: créer de nouveaux espaces de vie et d'habitation plus respectueux de l'environnement. Petite balade dans les rues de quartier lorsque celles-ci ne sont pas pensées dans le but d'y garer des voitures.

Cela fait déjà douze ans que les premiers habitants ont emménagé à Vauban, à Freiburg-en-Brisgau, l'un des premiers éco-quartiers d'Europe. Depuis, on ne compte plus le nombre de projets portant ce label, ou celui, conceptuellement proche, de quartier durable. En Suisse, les premiers quartiers sans voiture commencent également à voir le jour, même si la notion de «sans voiture» mérite d'être nuancée, quelques places étant souvent prévues en sous-sol ou en périphérie du quartier. Au travers de ces nouveaux quartiers, on imagine pour la première fois depuis les années 50 des rues et des venelles où la voiture n'a plus une place attirée. Tout en maintenant une accessibilité évidemment nécessaire (véhicules d'urgence, de voirie, livraisons et/ou dépose), ces espaces publics sont en effet imaginés sans la contrainte automobile.

Moins de stationnement...

Outre les gains d'espace, la disparition complète du stationnement au sein de ces quartiers apporte-t-elle réellement un gain de qualité de vie pour les riverains, par rapport à des typologies de rues plus habituelles? Difficile de se prononcer, les retours d'expérience étant encore peu nombreux. Certaines études menées en Suisse allemande^[1] confirment tout de même que le volume et la vitesse du trafic automobile et la densité de stationnement sur rue ont un lien direct avec le potentiel d'intégration sociale des habitants, en particulier des enfants. Les rues les mieux vécues par les habitants sont aussi celles où le stationnement est le moins présent et où le piéton est prioritaire, en l'occurrence des zones de rencontre.

... pour plus d'espace

Mais à quoi ressemble une rue sans stationnement et presque sans voitures? On retrouve certaines constantes dans les différents éco-quartiers: du stationnement (quand même !) pour les vélos, couvert et sécurisé pour les habitants, à l'air libre pour les visiteurs (à ce sujet, Cf. article en pp. 6-7), des espaces où s'asseoir, une forte présence de la végétation, des placettes et des aires de jeux qui cassent la linéarité des rues.

Les espaces verts sont importants et variés: plantations indigènes, jardins partagés, noues et zones humides se retrouvent au fil des rues des quartiers. La végétation contribue à flouter les limites entre espace public et privé, permet d'accueillir un écosystème impossible à trouver dans d'autres quartiers urbains de densité comparable et contribue (même si c'est de façon surtout symbolique) à l'autosuffisance du quartier (potagers, compostage).

La rue redevient un espace ludique: l'automobiliste n'a que peu de raisons de s'y aventurer n'y est souvent pas prioritaire grâce au régime de zone de rencontre. Des aires de jeux pour les enfants peuvent dès lors être aménagées sans besoin de les éloigner de la chaussée ou de les clôturer.

Les rues commerçantes sont plus rares dans les écoquartiers où, pour diverses raisons, la mixité fonctionnelle n'est pas toujours aussi présente que souhaitée. Lorsque le quartier en est équipé, toutefois, le mobilier urbain fleurit: terrasses, bancs-relais, végétation ornementale sont souvent installés par les propriétaires eux-mêmes et tout est fait pour encourager les échanges et la convivialité.

Pas seulement dans les quartiers neufs?

Les exemples présentés ici sont issus de quartiers relativement récents. Cela ne veut pas dire pour autant que de tels aménagements sont impossibles ailleurs. Les écoquartiers sont des quartiers relativement denses, au même titre que beaucoup de quartiers urbains traditionnels. Du point de vue de la mobilité et des espaces publics, ils partagent d'ailleurs plusieurs points communs: un tissu bâti où le stationnement privé n'est pas une gageure, des rues de quartier de largeur variable (grandes avenues, rues étroites, venelles et traboules) ou encore une implantation à proximité des activités urbaines et des axes de transports publics. Il n'y a pas de recette miracle dans l'aménagement, on le sait bien. Mais certains des ingrédients utilisés dans les rues des écoquartiers mériteraient certainement d'être adaptés dans les autres territoires des villes.

Pour aller plus loin:

^[1] www.kindundumwelt.ch, notamment les études de D. Sauter et M. Hüttenmoser sous «Kind und Verkehr»

www.eco-quartiers.fr

www.quartiers-durables.ch

www.habiterdd.midiblogs.com

www.groupechronos.org/fre/blog/l-ecoquartier-et-ses-mobilites-introduction



Vauban, devant l'épicerie de quartier: des caddies, des bancs, et des racks à vélos, mais pas de places de stationnement voitures. En Suisse, malgré le nombre important de petits supermarchés urbains, il est encore rare de trouver du mobilier urbain installé par les enseignes. Source: Ingo Schneider, www.badische-zeitung.de



Le quartier Rieselheld, également à Freiburg-im-Brisgau. Les aires de jeux sont ouvertes sur la rue. Plus besoin de clôturer l'espace de loisirs des enfants. Source: www.foter.com



Une rue du «Quartier Français» à Tübingen. On peut imaginer des rues larges et linéaires sans pour autant qu'elles soient accaparées par le stationnement ou le trafic routier. Les quelques voitures ici semblent moins à leur place que les parasols des terrasses. Source: Universitätsstadt Tübingen.

Fabien Roland ■

Stationnement vélo: pour une politique volontariste

La création de stationnement pour vélos s'établit de plus en plus dans les réflexes des villes romandes. C'est un levier tout aussi important que celui de la politique de stationnement pour la qualité de l'espace public, à la différence qu'il ne s'agit pas de le brider, mais de l'encourager.

Tout comme les trajets automobiles, chaque déplacement à vélo commence et se termine par un lieu de stationnement. Celui-ci peut être mis à disposition sur le domaine privé (cave, arrière-cour, commerce, entreprise, club de sport) ou public (gare, place, parc, administration publique, etc.), ou pas du tout. Légalement, les cyclistes peuvent déposer leur monture partout où il reste 1.50 mètre de trottoir libre pour le passage. Alors au fond, pourquoi concevoir une politique de stationnement vélo?

Economiser de la place en l'occupant

En Suisse, le nombre de places de stationnement vélos sur domaine public est nettement plus bas que le nombre de places automobiles, alors même que les taux d'équipement des ménages sont comparables (70% des ménages suisses ont au moins un vélo, 80% au moins une voiture). Pourtant, contrairement au stationnement automobile, le stationnement vélo est un type de stationnement dans l'air du temps et qui gagne à être développé, dans une optique de promotion des modes doux. Le confort apporté par des stationnements de qualité et bien placés encourage l'utilisation du vélo, le rend plus visible et montre qu'il est bienvenu en ville. De plus, les bicyclettes ont un avantage non négligeable par rapport au stationnement automobile: elles sont bien plus économes en espace et en deniers publics.



1 voiture pour 10 vélos. Le projet réalisé par le bureau londonien Cyclehoop dans le cadre du London Festival of Architecture en 2010 illustre en toute simplicité ce ratio et l'un des intérêts de la petite reine en milieu urbain: son emprise restreinte sur l'espace public.

Ce n'est pas pour autant que les vélos sont dépourvus de tous désavantages. S'ils sont mal parqués, renversés, trop nombreux ou abandonnés dans des lieux de passages, ils peuvent gêner les passants et ternir l'image urbaine. C'est ce qui se passe en l'absence d'infrastructure. Au fond, on pourrait envisager une forme de promotion qui viserait à encourager le parcage cycliste spontané de façon «maîtrisée», en offrant à des endroits propices un mobilier urbain permettant d'attacher sa petite reine, comme des barrières ou des protections d'arbres. Mais les villes qui ont pris en main le stationnement vélo sur le territoire communal ont plutôt opté pour des infrastructures spécifiques. Dans les exemples ci-contre, un effort particulier a été fait pour l'intégration dans l'espace public.

Collaboration avec le domaine privé

A noter que les villes ne sont pas les seules à avoir les cartes en mains pour développer le stationnement cycliste. Lors de la construction de quartiers d'habitations, de zones de commerciales, de services, etc. les maîtres d'ouvrages ont également un rôle à jouer. Les collectivités publiques peuvent donner des impulsions décisives via les prescriptions de leurs règlements sur les constructions.

Dans le Canton de Berne, les autorités ont une réglementation spécifique généreuse envers les cyclistes, mais qui prévoit la possibilité d'adaptations vers le haut ou le bas. Cela garantit une certaine qualité dans l'offre pour les cyclistes, tout en permettant d'être flexible lorsque le projet le requiert. Ainsi, lors de la construction du centre commercial Westside, au centre d'un pôle d'habitations et d'activités en devenir, seule une petite moitié des places prévues a été réalisée, mais l'espace pour 600 places bien situées a été réservé. Cette prévision de l'extension de l'offre est également importante pour ne pas être pris de court si la demande augmente. Car pour évaluer le potentiel d'une politique de stationnement, il ne suffit pas de compter les vélos parqués spontanément: des bonnes infrastructures bien placées génèrent une demande. Dans le Canton de Vaud, lorsque la commune n'a pas de réglementation spécifique, ce sont

Quelques outils pour s'y mettre

Quels types de supports? Combien de places proposer? Avec ou sans possibilité d'attacher son cadre? Couvert ou pas couvert? Éclairé? Surveillé? Quel emplacement pour ne pas gêner les piétons ou les véhicules de services? Souhaite-t-on proposer des services supplémentaires? Plusieurs documents donnent les moyens de planifier et installer les stationnements vélo adéquats:

- Manuel «stationnement des vélos», Conférence Vélo Suisse et Office fédéral des routes, 2008: www.mobilite-douce.ch > Guides de recommandations www.conferencevelo.ch > Publications > brochures
- Liste de producteurs et diffuseurs de stationnement vélo, Coordination vélostations Suisse, 2012: www.velostation.ch > documentation > documents
- Guide pour la planification et la mise en service de vélostations, PRO VELO Suisse et Suisse énergie, 2004 (réédition prévue pour fin 2012): www.velostation.ch > documentation > documents
- Accessibilité des commerces à pied et à vélo, Mobilité piétonne et PRO VELO Suisse, 2009: www.mobilitepietonne.ch > Publications > Etudes et rapports
- Toolbox «Promotion du vélo en entreprise», PRO VELO Suisse, actualisation bisannuelle: www.pro-velo.ch > publications
- Les exemples de Bienne et Coire ainsi que le projet velospot (prix de reconnaissance du Prix Vélo Infrastructure 2012) sont documentés sous: www.prixvelo.ch

les normes VSS qui s'appliquent (elles sont listées dans le manuel «Stationnement des vélos» référencé en bas de page), bien qu'elles ne soient pas toujours respectées. Anne Prongué Salvadé, de PRO VELO Lausanne, a depuis 2008 pour mission un rappel à l'ordre lorsque les permis de construire dérogent à ce principe. «Les besoins des cyclistes sont de mieux en mieux pris en compte, mais certains constructeurs continuent à les oublier, ou proposent des solutions pas assez spacieuses ou peu accessibles, par exemple dans un coin sombre au fond des parkings pour voitures. Cela dépend beaucoup des architectes, voire des maîtres d'ouvrage. Nous demandons des améliorations par des remarques et, de plus en plus rarement, des oppositions.»

La promotion des plans de mobilité pour entreprises, qui est en marche dans un grand nombre de cantons romands, est un autre moyen d'encourager les privés à mettre à disposition des infrastructures et à promouvoir leur utilisation.

Répondre à une palette de besoins

A noter également que, comme les automobilistes, tous les cyclistes n'ont pas les mêmes besoins et attentes vis-à-vis du stationnement. Que ce soit pour faire des courses quelques minutes, laisser son vélo à la gare toute la journée ou le déposer quotidiennement au travail (voir exemple de Coire ci-contre), le type de place peut fortement varier, du simple arceau à la vélostation entièrement équipée et sécurisée. Certains véhicules sont aussi plus exigeants avec le stationnement vélo: les remorques, cargo-bikes ou vélos spéciaux nécessitent plus de place que des vélos standards; les vélos électriques se réjouissent de la présence d'une prise ou d'un chargeur mis à disposition dans une consigne; et tous les cyclistes apprécient la mise à disposition d'une pompe.

Une politique de stationnement vélo est donc une démarche globale, à intégrer à différents niveaux de réflexions: emplacements, qualité, intégration au cadre urbain, promotion auprès de différents acteurs, offre de services et prestations, ... Elle gagne à faire partie d'une réflexion plus large de promotion des modes doux (communication, incitateurs divers, etc.)

Manon Giger, PRO VELO Suisse ■

Quelques bons exemples

Uniformité et simplicité à Bienne

A Bienne, un stationnement au design simple et modulable a été choisi, afin de ne pas trop prendre le dessus sur le caractère des espaces publics et de donner une identité visuelle au stationnement vélo. Il est composé d'un arceau et d'une toiture et utilisé de façon uniforme dans tout le centre-ville depuis 2000.

C'est également un souci d'intégration dans l'espace public, doublé d'une volonté d'optimiser la place, qui a encouragé la Ville de Bienne à développer son propre système de bikesharing sur mesure: velospot. Sans station fixe, toute la technologie est concentrée dans le cadenas et communique avec une boîte émettrice perchée sur un poteau. Les vélos en libre-service sont ainsi intégrés dans les stationnements publics existants et participent à optimiser la place nécessaire puisqu'un seul vélo est utilisé par plusieurs usagers.



A Bienne, la Ville a opté pour un type de stationnement modulaire utilisé de façon uniforme dans tout le centre-ville, et a même développé un système de bikesharing qui s'y intègre. Source: Ville de Bienne

Coire, à chaque cycliste son standing

En gare de Coire, une offre pour les cyclistes venant de n'importe quel quartier de la ville est proposée dans des standings différents. Une vélostation payante offre des places vidéo-surveillées de chaque côté des rails. D'importants parcs couverts en libre accès sont situés sur le trajet le plus direct entre le bord de la route et les quais. Sur la place centrale, des unités de stationnement non couvertes proches des commerces offrent une alternative pour des dépôts moins longs. Ainsi, les cyclistes trouvent une solution appropriée à presque tous leurs besoins, au même titre que les automobilistes.



A Coire, le stationnement à l'arrière des quais s'accorde particulièrement bien à la haute école construite dans le sillage du remaniement de la gare. Le soin particulier prêté à l'éclairage nocturne ajoute au sentiment de sécurité aux abords de la gare. Source: Ville de Coire.

EPFL, couleurs et customisation



Le quartier de l'innovation à l'EPFL: un exemple de stationnement vélos couvert «customisé» fait à partir d'une structure classique: la couverture est faite de scobalite coloré éclairé par des LED dont l'intensité varie en fonction de la force du vent.

Source: Gaël Cochand.

Voitures (é)garées

Dix mètres carrés de bitume, un peu de peinture, le plus souvent bleue ou blanche. C'est ainsi que se matérialisent généralement les places de stationnement dans l'espace public.

On trouve rarement des aires de stationnement qui créent une véritable plus-value dans l'espace public ou qui seraient naturellement dédiés à d'autres usages lorsqu'ils sont libérés des véhicules. Au contraire d'un trottoir, où de nombreuses activités peuvent être implantées de façon permanente ou occasionnelle, la place de stationnement est «rigide» et la détourner de son usage premier provoque toujours une réaction.

L'art et l'activisme

C'est le plus souvent par le biais de l'événementiel que de nouvelles formes d'utilisation de l'espace sont proposées. Le «Park(ing) Day» est certainement l'exemple le plus emblématique de cette tendance. Initiée en 2005 à San Francisco (où 70% de l'espace public du centre-ville est dédié à l'automobile), cette manifestation désormais mondiale permet de se réapproprier, pour quelques heures, des places de stationnement en les transformant et en les occupant de manière ludique. Micro-parc urbain, terrain de pétanque, espace de grillades ou salon en plein air, toutes les occupations sont possibles, pour autant qu'elles s'inscrivent dans le gabarit des places occupées. Plusieurs autres manifestations éphémères jouent avec la symbolique du stationnement. C'est le cas de la semaine de la mobilité, par exemple à Bruxelles où un appel à projet vient d'être lancé avec le slogan «8 m² pour chacun»... On notera que les places belges sont d'ailleurs plus compactes qu'en Suisse! Les festivals d'architecture ou de design sont aussi une source d'inspiration: du stationnement pour vélos à Londres (cf. p. 6) et pour... piétons à Milan.



L'événementiel et le saisonnier

Des occupations plus longues sont envisageables et sont souvent bien acceptées par la population lorsqu'elles amènent une réelle plus-value à l'espace public. Ce fut le cas en 2009 où, dans le cadre de Lausanne Jardins, les habitants de la Cité découvraient une place du Château libérée de son parking.



Les Lausannois ont pu profiter pendant quatre mois d'une place du Château libérée du stationnement. Source: essante.ch

On trouve une réappropriation, certes plus classique, mais également plus pérenne à Genève, où de nombreuses places sont transformées en terrasse le temps des «beaux» jours. Le gain en termes de convivialité est indéniable et la Ville de Genève affiche son soutien à cette pratique par le biais du «concours de la plus belle terrasse».



Profiter des bords du Rhône assis autour d'un verre plutôt qu'au volant de sa voiture? C'est possible, mais seulement du 1^{er} mars au 31 octobre pour les terrasses sur places de parc. Source: Cécile Aubecq

Les places permanentes

Hors du cadre événementiel ou saisonnier, l'innovation est moins facile à trouver. La place de stationnement réinventée fait le plus souvent partie d'un concept plus large (c'est le cas du Stadtlounge de St-Gall illustré en couverture) ou alors elle répond en réalité à un autre besoin, comme ces locaux de rangement de «vélos cargo» à Copenhague.



A Copenhague, cette voiture rose est en mesure d'abriter 4 vélos cargo. On estime à 15'000 leur nombre dans la ville. Source: livablestreet.wordpress.com

Enfin, on ne le rappellera jamais assez, même une voiture potentiellement «verte» consommera de l'espace. La preuve par l'absurde nous vient de l'insolite projet «Solar Forest», présenté à la journée du développement durable de Pékin en 2009.



Solar Forest: Les places de stationnement sont équipées de panneaux solaires qui permettent d'alimenter les voitures électriques. Quel avantage pour l'espace public? Les panneaux solaires permettent de garder les voitures à l'ombre! Source: cyborglandscapes.blogspot.com

Fabien Roland ■

Pour aller plus loin:

www.parkingday.org
www.publicdesignfestival.org
www.brnlvzw.be/fr/8m2

«Person Parking», un projet présenté par l'agence Springtime lors du Public Design Festival de Milan en 2009. Source: www.springtime.nl