

Feuille de route, gestion stratégique du stationnement à Plan-Dessus

Rapport final

BMH - Bureau Mobil'homme

Septembre 2022



FEUILLE DE ROUTE, GESTION STRATEGIQUE DU STATIONNEMENT A PLAN-DESSUS

Mandant

Ville de Vevey (Suisse)

Impressum

Messer, M.A, Hajji, H., Utz, S., et Y. Pitton (2022).
Feuille de route, gestion stratégique du
stationnement à Plan-Dessus. Mobil'homme Sàrl,
Lausanne (Suisse).

Profil du mandataire

BMH, le bureau Mobil'homme est un bureau de sciences sociales actif dans l'urbain et la mobilité, basé à Lausanne (Suisse). Il a été fondé en 2015 comme *spin off* du Laboratoire de sociologie urbaine (LaSUR) de l'École polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL). BMH a la particularité de regrouper dans son équipe pluridisciplinaire des chercheurs relevant d'une grande diversité disciplinaire : sociologue, anthropologue, urbaniste, géographe, économiste, historien, ingénieur. Cette richesse de compétences lui permet d'articuler des dispositifs méthodologiques variés et hautement innovants, tout en croisant des compétences qualitatives et quantitatives, sur des projets d'envergure. Ses membres continuent par ailleurs d'exercer une activité scientifique de pointe. Ce positionnement unique, mettant des chercheurs en activité au service de la recherche appliquée et de l'expertise de haut niveau, fait de BMH le point de passage clé entre le monde académique et les besoins des collectivités et des prestataires privés.



MOBIL'HOMME
Avenue de Sévelin 28
CH-1004 Lausanne
www.mobilhomme.ch
info@mobilhomme.ch

Auteurs

Marc Antoine Messer. Urbaniste membre ordinaire de Fédération suisse des urbanistes (FSU), Master en histoire (Université de Genève), Master en urbanisme durable (Université de Lausanne) et docteur ès Sciences (Ecole polytechnique fédérale de Lausanne), il s'est spécialisé sur les questions de gouvernance territoriale, d'évolution des pratiques d'occupation de l'espace et de rapport entre territoire et mobilité, thématiques qu'il enseigne à l'École polytechnique fédérale de Lausanne (depuis 2015) et à l'Université catholique de Louvain (depuis 2018). Il est aussi directeur et associé du bureau Mobil'homme.

Kamil Hajji. Titulaire d'un Master en architecture de l'École polytechnique fédérale de Lausanne et d'un doctorat ès Sciences de la même école. Son expertise se concentre sur la gouvernance territoriale et les relations entre acteurs, de l'échelle du projet à celle de la métropole. Il est collaborateur et chef de projet au sein du bureau Mobil'homme depuis 2020.

Stephan Utz. Géographe, docteur en géographie (Université de Lausanne) Stephan Utz est spécialiste des questions d'implication des acteurs dans les projets d'aménagement du territoire et des méthodes de spatialisation de données. Il est chef de projet et membre de la direction de Mobil'homme depuis 2018.

Yannick Pitton. Géographe urbaniste, titulaire d'un Master en urbanisme et aménagement du territoire (Université de Lausanne). Il s'intéresse particulièrement aux questions de mobilité durable et d'urbanisme, notamment en lien avec l'aménagement des espaces publics. Il est chargé d'études au sein du bureau Mobil'homme depuis 2022.

Sommaire

SOMMAIRE.....	3
1. RÉSUMÉ.....	5
2. APPORTS THÉORIQUES APPLIQUÉS.....	7
2.1. Panorama des pratiques suisses en matière de stationnement.....	7
2.1.1. Application de la norme VSS / dimensionnement du stationnement	7
2.1.2. Mutualisation des places de stationnement.....	9
2.1.3. Localisation des places de stationnement.....	10
2.1.4. Suppression de places de stationnement en surface	10
2.1.5. Gestion du parc privé de places de stationnement.....	11
2.1.6. Généralisation de la taxation du stationnement sur domaine public.....	11
2.2. Leviers d'action issus des logiques du choix modal.....	12
2.2.1. Une logique de rationalité économique.....	13
2.2.2. Une logique de préférence d'usage.....	14
2.2.3. Une logique d'inscription dans les modes de vie.....	16
2.2.4. Synthèse	17
2.3. Grandes tendances et impact sur le stationnement.....	20
2.3.1. Évolution du rapport au temps de déplacement.....	20
2.3.2. La croissance des budgets-temps de déplacement	20
2.3.3. Les changements de dispositions à l'égard de l'automobile.....	21
2.3.4. L'écrêtage progressif des heures de pointe	22
2.3.5. Une nouvelle mobilité résidentielle par le développement de l'habitat polytopique.....	22
2.3.6. L'intégration tarifaire et billettique comme support aux pratiques multimodales 22	
2.3.7. L'économie de partage et les nouveaux services à la mobilité.....	23
2.3.8. Émergence des véhicules autonomes.....	23
2.4. Diversité des enjeux par secteur de planification.....	24
2.4.1. Secteur Entrée de ville Ouest.....	26
2.4.2. Secteur Nord-Est.....	27
2.4.3. Secteur Vieille ville	27
2.4.4. Secteurs Nord-Ouest et Sud	28
3. APPORTS EMPIRIQUES.....	32
3.1. Etude d'usage	32

3.1.1.	Méthodologie.....	32
3.1.2.	Résultats	33
3.2.	Campagne d’observation systématique.....	38
3.2.1.	Méthodologie.....	38
3.2.2.	Résultats	38
3.3.	Étude qualitative par focus-group	40
3.3.1.	Méthodologie.....	40
3.3.2.	Résultats	40
4.	APPORTS STRATÉGIQUES.....	46
4.1.	Stratégies générales.....	46
4.1.1.	Réformer et réguler l’usage du disque.....	46
4.1.2.	Réorganiser la circulation et requalifier certains espaces	47
4.1.3.	Relocaliser le stationnement longue durée	48
4.1.4.	Diversifier l’offre de stationnement par segment de rue	48
4.2.	Principes de mise en œuvre des stratégies.....	49
4.2.1.	Réformer et réguler l’usage du disque.....	49
4.2.2.	Réorganiser la circulation et requalifier certains espaces	50
4.2.3.	Relocaliser le stationnement longue durée	51
4.2.4.	Diversifier l’offre de stationnement par segment de rue	52
5.	ANNEXES	53

1. Résumé

Le présent document constitue la feuille de route pour une gestion stratégique du stationnement dans le quartier de Plan-Dessus à Vevey. Par feuille de route nous entendons ici une étude opérationnelle appréhendant la régulation du stationnement par une stratégie générale dédiée.

L'étude repose sur la considération que des problèmes de stationnement ne peuvent être réglés uniquement par une politique d'offre de stationnement mais doivent être accompagnés par une diversité de solutions relevant à la fois du domaine de la mobilité et de la planification territoriale.

La feuille de route stratégique a été élaborée sur l'observation et l'analyse des pratiques actuelles dans le quartier ainsi que des besoins et des aspirations des habitantes et habitants. Elle a de plus été appuyée sur une étude systématique des tendances en cours et des leviers aux changements de pratique, avec des outils méthodologiques des sciences sociales.

Une première partie du présent document regroupe les apports théoriques. Une première étude (2.1. Panorama des pratiques suisses) des pratiques d'autres collectivités suisses présente différentes pistes et innovations mises en place, en matière de dimensionnement de l'offre de stationnement, de localisation du stationnement ou de taxation du stationnement. Une étude (2.2. Leviers d'action) synthétise les travaux scientifiques en matière de logiques du choix modal puis propose des opérationnalisations pratiques à mettre en œuvre à Vevey. Enfin, une synthèse (2.3. Grandes tendances) de la littérature scientifique actuelle présente les tendances d'évolution, en matière de mobilité, de territoire et de société et questionne les effets

qu'ils pourraient avoir sur les besoins en stationnement. Finalement, une dernière synthèse (2.4 Diversité des enjeux) effectue la synthèse des précédentes étapes et spatialise les solutions à appliquer à l'ensemble des secteurs de planification de la Ville de Vevey.

Une deuxième partie du présent document constitue le cœur empirique de l'étude et est centrée sur le quartier de Plan-Dessus. Une première étude (3.1. Étude d'usage) présente les modalités du dispositif quantitatif de terrain mis en place en mars 2022 pour offrir une photographie précise des pratiques de stationnement dans le quartier de Plan-Dessus. Une synthèse (3.2 Campagne d'observation) complète le dispositif d'étude empirique par des enseignements relatifs au fonctionnement du stationnement dans l'espace public. Une étude (3.3. Étude qualitative par focus-groupe) permet d'affiner les enseignements et questionnant finement les besoins et les aspirations des habitantes et habitants du quartier, qu'ils soient automobilistes ou non.

Une troisième partie regroupe les apports stratégiques. En se basant sur les enseignements empiriques de la deuxième partie et en enrichissant ce savoir par les apports théoriques de la première partie, cette troisième partie de la feuille de route détaille quatre stratégies opérationnelles à mettre en œuvre dans le quartier de Plan-Dessus.

Cette partie stratégique est construite autour du constat qu'en l'état actuel la politique du stationnement à Plan-Dessus est inefficace parce qu'elle nécessite une très grande emprise sur l'espace public tout en offrant un bilan d'usage relativement faible. Les stratégies visent donc à améliorer la performance de l'offre de stationnement dans

le quartier. Dès lors, la comparaison en bilan du nombre de places de stationnement n'est pas pertinente.

La stratégie n.1 consiste à réformer et à réguler l'usage du disque de stationnement. Cela peut être mis en œuvre soit par un abaissement de la durée maximale de stationnement soit par une tarification du stationnement public sur voirie. En effet, la possibilité offerte de se stationner deux heures gratuitement a été fortement dévoyée et ne répond plus à l'ambition initiale qui était de garantir une accessibilité du quartier. Le détournement d'usage du disque a pour effet de baisser le taux de rotation du stationnement et d'accroître inutilement la pression sur le stationnement.

La stratégie n.2 consiste en une réorganisation de la circulation, une requalification ciblée de certains espaces publics et une piétonnisation progressive du cœur de quartier. La stratégie est accompagnée d'un plan spatialisant les secteurs où intervenir en priorité ainsi qu'une stratégie de réorganisation du flux interne dans le quartier. En matière de réorganisation de la circulation, il s'agit particulièrement de pratiquer un compartimentage du quartier luttant efficacement contre le trafic de transit et permettant d'accroître la sécurité et de laisser plus de place pour les modes doux. En matière de requalification ciblée, il s'agit de supprimer certains stationnements particulièrement gênant ainsi qu'une piétonnisation progressive

du centre du quartier et des secteurs allant connaître une transformation notable ainsi que d'une requalification générale des voiries permettant la généralisation progressive d'un passage en zone 20 km/h pour les tronçons restant ouverts à la circulation.

La stratégie n.3 consiste en une relocalisation en bordure de quartier d'une partie du stationnement longue durée. Cette stratégie présente le double avantage premièrement de permettre de dégager un nombre significatif de stationnements longs du cœur de quartier et d'abaisser ainsi le taux de rotation et secondement d'offrir une priorisation au stationnement pour les habitantes et habitants bénéficiant d'un macaron payant.

La stratégie n.4 consiste à diversifier les types de stationnement par segment de rue afin de mieux répondre aux différents besoins. Il s'agit notamment d'introduire des offres de stationnement courte durée, pour les clients de commerce ou de stationnement privilégié notamment.

La mise en œuvre parallèle de ces 4 stratégies vise un abaissement progressif de la pression sur l'offre en stationnement dans le quartier ainsi qu'un espace public plus équitablement répartis entre les différents usagers du quartier. Elle permettra donc d'améliorer les conditions de stationnement tout en améliorant aussi les conditions d'usage de l'espace public.

2. Apports théoriques appliqués

2.1. PANORAMA DES PRATIQUES SUISSES EN MATIERE DE STATIONNEMENT

La première démarche consiste à s'inspirer des pratiques innovantes en Suisse en matière de gestion du stationnement. Pour cela un travail d'analyse de dispositions en vigueur dans des villes suisses a été établi, portant sur 3 thématiques touchant notamment au dimensionnement des places de stationnement, aux démarches de mutualisation, à la localisation des places ou à la suppression des places en surface. Ce travail n'est pas exhaustif. Il a été réalisé sur la base d'une production de données propres et par une analyse documentaire secondaire, portant sur des études et benchmarks déjà réalisés dans d'autres contextes et publiés en Suisse ces dernières années.

2.1.1. Application de la norme VSS / dimensionnement du stationnement

Cette première thématique concerne les dispositions relatives au dimensionnement du stationnement dans le cas de constructions nouvelles. Il s'agit notamment de la question de l'application de la norme VSS 40281 traitant de l'offre en cases de stationnement pour les voitures de tourisme ainsi que des autres dispositions de dimensionnement prévues par les cantons et les communes.

Les pratiques communales en matière de dimensionnement du stationnement dépendent du cadre fixé par le Canton. Celui-ci présente en Suisse trois cas de figure principaux.

Dans un premier cas de figure, le Canton délègue aux communes la fixation du dimensionnement. C'est notamment le cas du Canton de Zurich ou de celui du Valais. Là, le mécanisme de calcul est donc librement assumé par les communes.

Dans un deuxième cas de figure, le Canton impose aux communes de se baser sur la norme VSS en question pour dimensionner le stationnement. C'est notamment le cas du Canton de Vaud ou de celui de Fribourg.

Enfin, dans un troisième cas de figure, le Canton fixe directement les directives uniformes valant pour ses communes. Ce cas de figure se retrouve par exemple dans les Cantons de Genève, Neuchâtel ou Berne.

La Ville de Fribourg relève ainsi du deuxième cas de figure. Elle doit, de par la loi cantonale, dimensionner le stationnement en se basant sur la norme VSS, le droit cantonal lui donnant la possibilité de s'en écarter si elle le justifie. Dès lors, la Ville a décidé de pondérer les besoins bruts définis par la norme VSS par des fourchettes fixant la valeur maximale, selon les secteurs de la ville ainsi que les types d'usagers. La ville est ainsi différenciée selon 3 types : centre-ville, centralités et quartiers résidentiels.

Dans le cadre de la révision générale de son plan d'aménagement local (PAL) en cours et soumis à l'enquête publique pour la troisième fois à l'automne 2020, la Ville a donc délimité son territoire, comme représentée sur la carte ci-après :



Extrait de l'annexe "plan des secteurs de stationnement" au PAL, version de la 3^{ème} enquête publique, Fribourg, 2020

Pour le secteur 1 « Centre-ville », incluant par exemple le quartier résidentiel dense de Pérolles, s'apparentant à Plan-Dessus, la fourchette pour la valeur maximale dans l'application de la norme pour les besoins des habitants est de 40 à 55 %, pour les visiteurs ou clients, de 0 % à 15 %. Dans le secteur 3 « Quartiers résidentiels et périphériques » la fourchette monte à 45 – 70 %. Le Conseil communal – l'exécutif communal – détermine le chiffre applicable au sein de la fourchette.

Types de secteur	Habitants	Employés	Visiteurs-Clients
Secteur 1 Centre-Ville	40% - 55%	10% - 30%	0% - 15%
Secteur 2 Centraux de quartiers et secteurs stratégiques	40% - 60%	15% - 40%	0% - 15%
Secteur 3 Quartiers résidentiels et périphériques	45% - 70%	20% - 40%	5% - 35%

La particularité de la pratique de Fribourg dans le cadre de la révision de ses documents planificateurs est de fixer uniquement des valeurs maximales. Il n'y a donc pas de valeur minimale imposée. Ce cas de figure est donc identique à la pratique de la Ville de Bâle.

Le Canton de Genève, qui fixe des ratios de stationnement par logement en fonction des

secteurs du territoire cantonal, est très restrictif pour l'hypercentre de la commune de Genève. Pour un territoire présentant des similitudes avec Plan-Dessus, les ratios applicables au centre historique de Carouge peuvent par exemple être considérés comme significatifs. Là, un minimum d'une demi-case doit être construit par 100 m² de surface brute de plancher pour les habitants, et 0 case par 100 m² de surface brute de plancher pour les visiteurs.

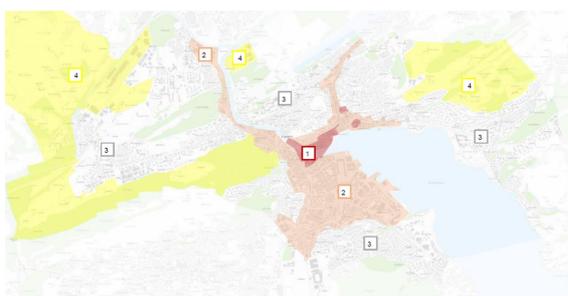
Morges différencie des secteurs selon la qualité de la desserte en transports publics et se base sur les normes VSS pour fixer en annexe de son règlement communal d'urbanisme (version 2019 en révision). Pour les secteurs A, bénéficiant d'une très bonne qualité de desserte, le nombre de places par logement est dans une fourchette entre 0.5 et 0.75 pour les habitations de plus de deux logements, pour le secteur disposant d'une bonne qualité de la desserte, la fourchette est entre 0.75 et 1. Se rajoutent les besoins pour les visiteurs, qui sont d'une fourchette de 0,05 place à 0,075 en secteur A et de 0.075 à 0.1 en secteur B.

Lausanne met en application sa politique de gestion du stationnement de manière un peu différente. La ville définit tout d'abord dans une annexe à son règlement communal les besoins types du stationnement, à savoir pour les habitations collectives 1 places par 80 m² de SBP ou au minimum 1 place par appartement, le critère donnant le plus grand nombre étant déterminant, auquel se rajoute 10 % de place pour les visiteurs. Puis, la ville fixe dans son règlement le pourcentage admissible de ces propres besoins types selon les secteurs de stationnement 1, 2 ou 3. Pour tous ces secteurs, le pourcentage admissible est au

minimum de 50 % des besoins types et au maximum à 100 % pour les résidents et les visiteurs.

Winterthur est assez restrictive en matière de stationnement. La ville pose le principe que dans son centre ancien, aucune place ne peut être construite, alors que le principe pour le reste de la zone à bâtir est de 1 place au minimum par appartement. Un tableau de réduction est ensuite appliqué, selon les régions urbaines (secteur). Pour le secteur 1, autour de la gare, celui-ci est une fourchette de 20 à 40 %, pour les secteurs 2 et 3, qui sont aussi centraux, de respectivement 30 à 50 % et 30 à 65 %, pour le reste de la zone à bâtir de 45 à 85 %. Des besoins supplémentaires s'ajoutent pour les visiteurs, de 15 à 35 % en zone 1 et de respectivement 25 à 40 % et 30 à 60 % pour les secteurs 2 et 3.

Lucerne est également assez restrictive, et dans son règlement récent (2020) applique une fourchette entre 0 et 30 % pour son centre urbain (zone 2 du plan ci-dessous) et des tables très strictes pour les autres zones, de 1 à 4.



Annexe 1 du Règlement über private Fahrzeugabstellplätze vom 12. November 2020, Stadt Luzern

Parkplatzkategorie	Zone 1		Zone 2		Zone 3		Zone 4	
	Max. %	Min. %						
Bewohnende	0	0	30	0	70	30	100	80
Besuchende und Kundschaft	0	0	30	0	60	20	100	50
Beschäftigte	0	0	20	0	50	10	100	50

Même source, article 12

Ailleurs, le dimensionnement des places est plus permissif, tel Aarau qui en zone centre utilise du 50 à 100 %, Zoug qui restreint drastiquement son centre historique, avec 20 %, mais applique du 60 % dans les autres secteurs. Coire laisse plus de marge de manœuvre pour son centre ancien en ne fixant pas de place minimale, par contre dans ses quartiers résidentiels fixe un minimum de 50 %, sans maximum. La ville de Baden applique directement des fourchettes de taux de la norme VSS, selon les types de localisation, allant de 70 à 100 % pour le secteur A, à 90 à 100 % pour le secteur C.

2.1.2. Mutualisation des places de stationnement

Une grande partie des communes investiguées incitent voire obligent la mise en place d'installations de stationnement collectives sous certaines conditions. Celles-ci varient cependant selon les contextes communaux, voire infracommunaux. Ainsi, Morges conditionne l'octroi du permis de construire aux entreprises et équipements publics dont le nombre d'équivalents plein temps est supérieur ou égal à 25 au développement d'un concept de stationnement mutualisé visant à diminuer le nombre total de places de stationnement.

Les communes de Lausanne, Delémont, Yverdon-les-Bains, Zurich et Fribourg contraignent un propriétaire public ou privé à participer à une installation commune s'il n'a pas aménagé les places qu'il est tenu de créer. Zurich est plus restrictive au niveau de sa zone A, c'est-à-dire des secteurs urbains centraux, où les places de stationnement ne peuvent être aménagées que dans des installations collectives.

Sion a mis en place une politique de mutualisation de stationnement qui varie selon les différentes zones de la commune. Certaines zones doivent intégrer des concepts de parkings collectifs souterrains alors que d'autres n'y sont pas astreintes. Zoug oblige aussi la construction de parkings souterrains au niveau de certaines zones de son territoire communal. Aarau demande à ce que les places mutualisées soient implantées au niveau des interfaces TP.

Morges, Winterthur et Bâle permettent des modalités de stationnement plus souple si la démonstration est faite que le projet favorise une mobilité durable consistant par exemple en des places de stationnement mutualisées.

Berne fixe que des places de stationnement soient réservées aux voitures partagées. Bienne propose des cartes de stationnement pour autopartage. Pour cela, des « équipes » peuvent être constituées, de plusieurs personnes n'habitant pas le même secteur (ou enregistrées comme habitant Bienne à la semaine). La carte coûte à l'année environ 25% de plus que le carte pour riverains. Lucerne dispose d'une disposition intéressante favorisant le carsharing. En effet, le règlement communal de 2020 sur le stationnement prévoit que le nombre de places nécessaire pour une construction peut être réduit par un recours au carsharing. Dans ce cas, un emplacement de voiture partagée est considéré comme remplaçant 4 places de stationnement. Une copie du contrat de carsharing doit être jointe à la demande de permis de construire.

2.1.3. Localisation des places de stationnement

Peu de dispositions générales existent quant à la meilleure localisation pour les places de

stationnement en Suisse. Dans la très grande majorité des cas, les dispositions existantes visent à forcer le propriétaire du fonds à construire effectivement sur ce dernier. Si cela ne peut pas être le cas, les communes fixent différentes limites, soit en définissant que cela doit être dans les limites de la distance utile, soit en qualifiant celle-ci, à 300 mètres à Zurich, Bâle et Lucerne ou à 400 mètres dans le centre de Soleure.

Pour ce qui est de la localisation du stationnement pendulaire, il n'est pas courant de trouver des mentions d'une politique explicite de localisation. Winterthur pose le principe d'un aménagement des P+R à proximité des stations RER et des autoroutes et mentionne que les parkings du centre-ville prévus pour les visiteurs doivent être de courte durée, ce qui aura pour effet de reléguer les pendulaires hors du centre-ville.

2.1.4. Suppression de places de stationnement en surface

Le déplacement de places de stationnement en surface dans des parkings en ouvrage est préconisé par de multiples communes telles que Berne ou Bienne.

Les communes permettent la réduction des places de stationnement en voirie, mais dans des circonstances qui diffèrent. Lausanne permet la suppression des places si leur accessibilité n'est pas assurée dans de bonnes conditions ou encore que la surface de terrain disponible est insuffisante. Delémont l'autorise dans le cas de réaménagement de voiries. Bienne préconise de supprimer des places de stationnement en faveur d'autres utilisations sans davantage de précisions ; Zurich ne permet la suppression que pour des raisons

importantes (protection des eaux, nature, imperméabilisation, très grandes unités d'habitation, etc.); Berne permet la suppression si un intérêt public est prépondérant, dans le cadre de planification spéciale, l'implantation d'arbres. À Soleure la suppression des places n'est possible que pour protéger des sites et des quartiers, pour la protection de l'environnement, pour la préservation des frontages, pour la décongestion des zones d'habitation ; Berne se donne la possibilité de faire réduire les places de stationnement en voirie en cas d'intérêt public prépondérant.

2.1.5. Gestion du parc privé de places de stationnement

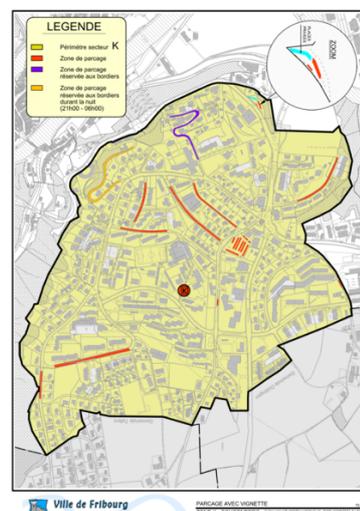
Certaines communes se sont dotées de mécanismes intéressants. Ainsi la Ville de Lucerne, dans son règlement des places de parc du 12 novembre 2020, article 17, limite drastiquement la capacité à louer à des tiers les places de parc autorisées pour les habitants. Ainsi, la location comme le prêt d'une place de stationnement ne peut être faite qu'à un autre habitant vivant dans un périmètre maximal de 300 mètres. Au surplus, il est interdit de louer ou de prêter sa place à tout habitant ou pendulaire vivant à plus de 300 mètres.

La Ville de Fribourg signale inclure dans la délivrance des permis de construire une clause lui permettant de requérir l'état locatif des places de stationnement construites pour les besoins des habitants, afin d'éviter la location à des tiers. Dans les faits, cette vérification n'est pas faite de manière exhaustive à part pour les habitants au bénéfice d'un macaron devant produire une attestation de la régie comme quoi il ne leur

est pas possible de louer de place dans le bâtiment.

2.1.6. Généralisation de la taxation du stationnement sur domaine public

Fribourg a eu pour stratégie de rendre le stationnement public payant, sur la quasi-totalité de son territoire communal. Prévue dans la politique de stationnement de 1993, la suppression de la gratuité s'est faite progressivement et par quartier sur les deux décennies suivantes. Le passage en mode payant s'est accompagné de la mise en place systématique de zone à vignettes pour les habitants (à 396.-/an), en attribuant des secteurs de stationnement. Voir exemple ci-dessous. Les derniers quartiers sont passés entièrement payants en 2017. Pour les effets, voir le chapitre 3.4.



Plan de zone de stationnement (Ville de Fribourg, 2020), zone K Schoenberg

2.2. LEVIERS D'ACTION ISSUS DES LOGIQUES DU CHOIX MODAL

De très nombreuses recherches scientifiques interrogent les mécanismes expliquant le choix par l'individu d'un mode de transport plutôt qu'un autre. Comprendre pratiquement ce qui décide le recours à la voiture, plutôt qu'au vélo, à la marche ou aux transports publics, lorsque la personne est en position de choix effectif, permettrait en effet d'isoler des leviers sur lesquelles appuyer des politiques publiques de report modal massif. De même, une compréhension plus fine du mécanisme de détermination individuelle permettrait d'anticiper la réactivité des usagers à une nouvelle infrastructure ou à un nouveau service. Cette compréhension des logiques du choix modal est donc une clé majeure à toute gestion d'une offre de stationnement.

Les travaux de la sociologie de la mobilité ont grandement fait avancer la compréhension de ces mécanismes depuis les trente dernières années. Jusqu'alors, l'explication du choix modal reposait plutôt sur l'explication « classique » d'une rationalité instrumentale de l'utilisateur. Développée dans les années 1960, cette explication reposait sur l'idée que l'utilisateur effectue des choix successifs et indépendants les uns des autres ; choix de se déplacer, de sa destination, de l'horaire de déplacement, du mode de transport et enfin de l'itinéraire. Dans cette logique, le choix d'un mode de transports reposait sur la recherche d'une solution optimisée, par un examen coût et temps du déplacement.

Pourtant, l'observation empirique des pratiques dans les territoires européens

démontrait la limite d'une telle rationalité étroite. Ainsi, même lorsque les modes alternatifs à la voiture impliquent des trajets plus courts, voire moins chers, le report modal depuis la voiture demeure par exemple très faible. Kaufmann (2003) propose ainsi de considérer que si la recherche d'une solution optimisée est un des éléments du choix modal, celui-ci doit plutôt être appréhendé comme la combinatoire d'au moins trois logiques (de rationalité économique, de préférence d'usage, d'inscription dans les modes de vie). Ces trois logiques ne s'opposent mais se combinent de manière variable selon l'individu et son environnement.

Interroger ces trois logiques permet de mettre en lumière de puissants leviers d'action.



Stationnement sur rue un après-midi de novembre à Vevey, photo Mobil'homme 2021

2.2.1. Une logique de rationalité économique

L'individu va comparer pour définir le mode présentant le meilleur équilibre entre l'investissement financier demandé et le gain temporel offert. Coût et temps deviennent les leviers d'action pour agir sur le report modal. Pourtant, la comparaison pratiquée est biaisée. L'individu a de la peine à estimer coût et temps. L'autovalorisation des pratiques va amener l'automobiliste à considérer avoir des aptitudes lui permettant de « gagner du temps », par sa conduite sportive, sa connaissance d'itinéraires ou en s'affranchissant de certaines contraintes. La comparaison « temps » s'opère donc subjectivement entre un mode que l'on peut accélérer et un mode sur lequel on n'a pas de prise. La variable « coût » n'est pas plus justement estimée. La comparaison s'opère sur des éléments non équivalents. D'un côté le coût du ticket est un élément objectif alors que l'estimation du coût de la voiture est plus complexe. L'appréhension du coût automobile a ainsi tendance à être systématiquement sous-estimée. En conclusion, non seulement la voiture présente souvent un avantage de temps – à l'exclusion du vélo pour les déplacements urbains – mais encore la perception de son coût et de sa vitesse est biaisée. En considérant cette logique, le stationnement devient le principal levier de changement : gratuit et à proximité il agit massivement en faveur de la voiture. Cela est d'autant plus fort si l'on retient qu'une voiture passe en moyenne 95% de son temps en stationnement¹.

¹ Shoup, Donald C. (2005). *The High Cost of Free Parking*. Routledge : New York, page 624.

Leviers d'action

Réduire la performance de la variable « temps » pour la voiture :

- Éloigner le lieu de stationnement.
- Abaisser les vitesses de déplacement.
- Réduire le nombre de places de stationnement.
- Réduire les lieux de dépose-minute (proximité des écoles, des services, etc.).

Augmenter la performance de la variable « temps » pour les autres modes :

- Approcher le lieu de stationnement vélo.
- Faciliter l'accès aux arrêts TP.
- Réduire les temps d'attente et les ruptures pour les déplacements TP, marche et vélo.
- Prioriser les modes alternatifs à la voiture.
- Signaler les durées de déplacements marche et vélo (jalonnement).

Réduire la performance de la variable « coût » pour la voiture :

- Augmenter le prix du stationnement.
- Thématiser le coût de l'immobilisation foncière due à l'emprise du stationnement.

Augmenter la performance de la variable « coût » pour les autres modes :

- Communiquer des éléments objectifs de prix comparés.

2.2.2. Une logique de préférence d'usage

Cette deuxième forme de logique renvoie aux préférences personnelles et aux représentations sociales des différents modes. Il est ici plutôt question des valeurs – positives ou négatives – associées aux modes de transport. Cette notion touche bien évidemment à l'individu lui-même et à sa perception des contraintes et des avantages offerts par l'un ou l'autre mode, mais relève aussi de conceptions collectives dominantes. Kaufmann (op. cit) relevait d'ailleurs que le triomphe de la voiture depuis les 30 Glorieuses avait été porté par l'adéquation de ses caractéristiques à la « triade occidentale » des valeurs collectives de cette époque : vitesse, individualisation, privatisation. Les transports publics présentaient pour leur part les caractéristiques exactement inverses. Or, par rapport à cette lecture binaire, la dernière décennie a montré plusieurs évolutions significatives. L'usage en généralisation d'une forme de multimodalité a rendu caduque l'opposition binaire voiture contre TP, la prise en compte des effets des changements climatiques – surtout dans les plus jeunes générations – opère peu à peu un glissement dans les valeurs collectives positives entre voiture d'une part et modes doux et TP d'autre part. Enfin, le boom du vélo et du vélo à assistance électrique se double d'un glissement sur ce mode des caractéristiques qui étaient généralement attribuées à la voiture : vitesse, individualisation, privatisation.

En considérant cette logique, il faut donc à la fois agir de manière coercitive sur le stationnement et sur l'usage de la voiture,

celle-ci répondant à une préférence d'usage, tout en renforçant la valorisation des autres modes.

Leviers d'action collectivité territoriale

Agir par le symbolique, en marquant dans l'espace public une place privilégiée pour les modes doux et TP :

- Soigner les arrêts TP (abris, propreté, assise).
- Soigner les arrêts et dépose vélo (couverture, propreté).
- Poser des dispositifs de sécurisation pour vélo sur le domaine public.
- Localiser du stationnement pour les vélos et des espaces publics d'attente (bancs, couverts) à proximité immédiate des lieux de destination (commerces, administrations, services).
- Installer des dispositifs d'attentes sur l'ensemble des cheminements piétons.
- Prioriser les feux de signalisation pour les vélos et les piétons.

Agir par l'expérimentation collective pour permettre de faire découvrir l'usage :

- Mettre en place des initiatives de test de vélos.
- Subventionner ou faire connaître des abonnements carsharing et vélos en libre-service.
- Organisation de challenges et de défis urbains marche + vélo.
- Fermetures temporaires de segments routiers à la circulation automobile (dimanche, été, etc.).



"Brings uf d'Strass!" est un projet mené par la Ville de Zurich, de fermeture temporaire à la circulation automobile de 3 routes dans des quartiers résidentiels de Zurich pendant l'été 2021. L'action met clairement en oeuvre des leviers des deux premières logiques, par la limitation de la performance de la voiture et par le levier de l'expérimentation. Le projet a été reconduit sur une seule rue en 2022. Une telle démarche trouverait bien sa place à Vevey. Elle nécessite une concertation en amont avec les habitants pour garantir aussi un usage varié de l'espace pendant l'expérimentation. Photos de la ville de Zurich.

2.2.3. Une logique d'inscription dans les modes de vie

Finalement, la dernière logique relève de ce que l'on nomme les modes de vie, à savoir l'ensemble intégrant à la fois les ressources, les aspirations et les valeurs de la personne, c'est-à-dire les « classifications » sociales, de même que les questions de consommation, d'attitude et de valeurs². Le choix d'un mode de transports pour un trajet singulier dépend aussi, dans les faits, de l'ensemble de la chaîne quotidienne de déplacements effectués par la personne. Dès lors, on comprend que, même à temps de trajet et coût économique égaux, les modes ne sont pas nécessairement substituables les uns aux autres. Par exemple un déplacement domicile – travail, s'il est précédé par un déplacement qui nécessite un accompagnement d'enfant ou le détour par un lieu de loisirs, va être difficilement envisageable autrement qu'en voiture, même si l'itinéraire réalisé est bien desservi par les TP. Surtout, cette dernière logique illustre la structuration profonde du mode de vie autour du mode de transports dominant.

En considérant cette logique, aux questions de mobilité, il faut donc répondre par une politique territoriale et pas seulement par une politique de transports, à la fois pour réduire les besoins en mobilité et pour offrir l'alternative à la voiture individuelle.

Leviers d'action collectivité territoriale

Agir par l'offre territoriale pour limiter les besoins en mobilité motorisée :

- Créer des centralités et des sous-centralités à distance accessible à pied ou à vélo (ville du quart d'heure).
- Étendre les horaires des services et des administrations.
- Étendre les horaires de circulation des TP le soir et le dimanche et les adapter aux besoins des loisirs.
- Appliquer des réversibilités d'usages (semaine – weekend, jour – nuit) (places de parc la nuit, terrasse le jour, etc.).
- Comme employeur, flexibiliser les horaires de travail, favoriser le télétravail partiel.

Agir par l'offre territoriale pour permettre l'alternative à la mobilité individuelle motorisée :

- Disposer d'un réseau de voiture en libre-service à proximité aussi de l'habitat, sur tout le territoire communal.
- Disposer d'un réseau maillé de vélo en libre-service sur tout le territoire communal, à proximité de l'habitat et des points d'intérêts.
- Promouvoir et faire connaître les vélo-cargos à louer et autres offres de mobilité.

² (Kaufmann et Ravalet, 2019).

2.2.4. Synthèse

L'approche par les logiques du choix modal présentée ici est riche en enseignements, et permet d'identifier de puissants leviers d'action pour faire évoluer les pratiques. L'ensemble des démarches résultantes des trois logiques d'action doivent être menées en parallèle. En effet, si certains peuvent être sensibles à l'offre alternative déployée dans leur quartier, d'autres ne le seront pas du tout, et préféreront les avantages procurés par la voiture malgré la diversité des choix possibles. Certains ne pourront ou ne voudront changer de modes, faute d'une organisation territoriale qui permette de se passer effectivement de voiture. L'entrée par la logique du choix modal nécessite donc aussi de placer l'individu en position de choix effectif, ce qui n'est possible que par l'accroissement de l'offre territoriale. Par offre territoriale, nous entendons ici à la fois un urbanisme des courtes distances permettant de limiter les besoins de déplacement ainsi qu'une offre alternative à la seule voiture privative.

De nombreux travaux scientifiques se sont penchés ces dernières décennies sur les leviers d'inflexion des pratiques de stationnement, notamment en étudiant les effets de modification de certaines variables de l'offre de stationnement (prix, localisation, durée, nombre de places, etc.). Une étude de 2019 pilotée sous l'égide de la SVI (Widmer, 2019) faisait la synthèse de ces différents éléments. Nous reproduisons en synthétisant ci-dessous certaines de conclusions utiles de cette recherche :

- « Plus la durée du stationnement est élevée, plus les personnes interrogées sont disposées à payer un prix important et plus elles acceptent de passer du temps à chercher une place de parc.
- Pour les achats et les loisirs, le choix de la destination est déterminé, par l'offre de stationnement et par l'attractivité relative des destinations alternatives.

Le choix du mode de transport est essentiellement influencé par les « leviers » suivants de l'offre de stationnement :

- La durée du trajet terminal (trajet après avoir déposé le véhicule) est jugée de manière deux fois plus négative que le temps de trajet
- Le prix de la place est jugé de manière jusqu'à 1,5 fois plus négative que les coûts du trajet.
- Le temps de recherche d'une place est jugé de manière environ 1,3 fois plus négative que le temps de trajet.
- lorsque les conditions de stationnement se dégradent, les détenteurs d'un AG passent beaucoup plus tôt aux TC qu'une personne sans AG.»³

Ces travaux font écho aux éléments relatifs aux mécanismes du choix modal présentés plus haut. Pour influencer le comportement de stationnement et le report modal de la voiture vers d'autres modes, il faut agir sur la

³ Widmer Paul, 2019, *Influence de l'offre de stationnement sur le comportement des automobilistes*, Aide-mémoire SVI 2019/01, p.6

localisation du stationnement, sur son prix ainsi que sur l'équipement des individus.

En matière de connaissance relative à l'augmentation du facteur prix du stationnement sur les comportements, l'observation du cas de la ville de Fribourg est intéressante. Comme mentionné plus haut, celle-ci a décidé de passer progressivement l'ensemble des places publiques de son territoire en mode payant. La ville a accompagné cette mesure par un monitoring, consistant en des enquêtes systématiques de stationnement avant et après l'introduction des mesures. En comparaison avant – après, le taux d'occupation des places connaît une réduction significative de près de deux tiers pour les heures de l'après-midi de semaine, tandis qu'elle se réduit d'environ un quart pour la nuit en semaine⁴.

Une étude du lien entre équipement en place de stationnement et possession de voiture⁵ et entre équipement en place de stationnement et usage de la voiture⁶ a montré des éléments intéressants. En analysant les données de ménages new-yorkais, l'auteur montre que les ménages disposant de places de parc réservées directement sur la chaussée auront une tendance à être plus motorisés. Le fait de disposer d'un garage en arrière-cour ou en sous-sol par exemple, plutôt qu'une place en superficie sur chaussée décourage ainsi une partie de l'équipement automobile, à la fois pour des difficultés d'accès à ces garages mais aussi parce qu'ils se prennent parfois à

d'autres usages que le stationnement automobile (stockages de matériel par exemple). En matière d'usage, le fait de disposer d'un stationnement en surface ou un garage fermé a aussi un impact. Les ménages disposant de places de stationnement en surface utiliseront en moyenne plus souvent leurs voitures. La raison en est le coût effort/temps de la sortie du véhicule du garage, par rapport à la facilité à utiliser le stationnement disponible sur chaussée. Le fait d'éloigner le stationnement dans des garages plutôt que sur chaussée semble donc participer à réduire l'usage global de la voiture dans un quartier.

Dans le même ordre d'idée, une étude sur les pratiques de stationnement à Dortmund⁷ illustre la préférence à l'usage du stationnement en voirie. Ainsi, l'analyse des pratiques de stationnement dans un quartier historique de la ville où le stationnement sur les deux bords de la chaussée n'est – quasiment – pas régulé – montre que l'offre de stationnement en voirie est occupée aussi par des automobilistes bénéficiant pourtant d'un stationnement privé, mais préférant ne pas l'utiliser. Un contrôle plus strict sur l'offre de stationnement public permettrait de diminuer entre un quart voire jusqu'à une moitié du stationnement, en améliorant l'utilisation du stationnement privé. Ils concluent aussi que cette utilisation de l'offre de stationnement public par des personnes bénéficiant pourtant d'un stationnement

⁴ Ville de Fribourg, service de la mobilité, *Concept de stationnement, rapport complémentaire du 10 octobre 2018*, pages 10 et sqq.

⁵ Zhan, Guo (2013). Does Residential Parking Supply Affect Household Car Ownership ? The Case of New York City. *Journal of Transport Geography* 26 : 18-28.

⁶ Zhan, Guo (2013). Home Parking Convenience, Household Car Usage, and Implications to Residential Parking Policies. *Transport Policy* 29 : 97-106.

⁷ Schneider, J., Faust, N., Helmer J., Straub, M., et C. Holz-Rau (2020). What's that Garage for ? Private Parking and On-street Parking in a High-density Urban Residential Neighbourhood. *Journal of Transport Geography* 85 : 2-14.

privé augmente artificiellement la perception du besoin en stationnement dans le quartier.

En travaillant sur des données urbaines norvégiennes, une équipe de recherche⁸ a questionné les relations entre accès au stationnement, localisation du stationnement et pratiques modales. Ils montrent qu'un habitant urbain possédant une place de stationnement réservée aura trois fois plus de chances de posséder une voiture, qu'un urbain sans place de stationnement dédiée. Leur analyse montre aussi qu'une relation linéaire existe entre éloignement de la place de stationnement et part modale : plus la

distance est grande entre le domicile et le lieu de stationnement, plus la part modale de la voiture se réduit, au profit surtout de la marche et des transports publics.

⁸ Christiansen, P., Fearnley, N., Hanssen, J. U., et K. Skollerud (2017), Household Parking Facilities: Relationship to Travel

Behaviour and Car Ownership. *Transportation Research Procedia* 25 : 4185 – 4195.

2.3. GRANDES TENDANCES ET IMPACT SUR LE STATIONNEMENT

Le chapitre qui suit synthétise les grandes tendances d'évolution des pratiques de mobilités. Il est issu d'une revue de la littérature internationale sur le sujet et permet d'avoir une vision large de certaines grandes évolutions à l'œuvre tout en pensant leurs impacts potentiels sur le stationnement. Après une synthèse de la tendance, les conséquences potentielles sur le stationnement sont pensées sous forme de risques / opportunités, puis, les leviers d'action que ceux-ci font apparaître, pour la Ville de Vevey.

2.3.1. Évolution du rapport au temps de déplacement

Le rapport individuel au temps de déplacement connaît une évolution majeure. Alors que le temps de déplacement était interstitiel dans la vie sociale, l'individualisation et la généralisation des technologies de l'information et de la communication permettent désormais de valoriser le temps passé en déplacement. Dès lors, l'individu ne va plus chercher prioritairement à en minimiser la durée, mais bien à en maximiser la qualité. Dans une logique de valorisation du temps, la temporalité du déplacement constitue une ressource potentielle pour la pratique de différentes activités (travail, loisirs, socialisation). La perspective de valorisation du temps est fortement corrélée avec l'augmentation des attentes en matière de confort et d'ergonomie. Dans ce contexte, l'automobile perd de ses atouts et les transports collectifs, particulièrement le train, deviennent plus attractifs.

Risque / opportunité

Par l'augmentation de la mobilité longue distance et l'accroissement de la part du ferroviaire, on constate une augmentation de la demande en stationnement pendulaire, à proximité notamment de la gare. Cela fait apparaître les leviers d'actions suivants :

- Distinction d'accès aux P+R discriminant les automobilistes au bénéfice d'une desserte TP correcte au domicile
- Renforcement d'une politique limitative d'accès aux macarons pendulaires discriminant les automobilistes au bénéfice d'une desserte TP correcte au domicile
- Augmentation de l'offre de P+R en ceinture de ville

Risque / opportunité

Le facteur confort et ergonomie augmente en importance dans le processus de choix modal. La collectivité publique peut donc capitaliser sur l'avantage concurrentiel des TP en améliorant significativement le confort et l'ergonomie pour les temps d'attente et les ruptures de charges :

- Création de lieux d'attente à tous les grands nœuds d'intermodalités permettant une valorisation de son temps (chaleur, propreté, assise, sécurité, électricité, etc.)

2.3.2. La croissance des budgets-temps de déplacement

Les budgets temps tels que théorisés par Zahavi dans les années 1970 permettaient de penser un budget-temps constant servant à la mobilité quotidienne des individus. A la

lecture de ce concept, toutes les améliorations de la vitesse des transports servaient à aller plus loin. Or, si la conjecture de Zahavi n'a pas été invalidée sur le fond, les budgets-temps sont désormais en augmentation depuis le tournant des années 2000. Alors qu'ils se situaient autour de 60 minutes, les budgets-temps ont tendance à s'établir désormais vers 90 minutes. Le rapport à l'utilité du temps de déplacement joue une grande part dans cette évolution, les utilisateurs du train étant ceux dont les budgets-temps sont les plus importants.

Risque / opportunité

L'accroissement des budgets-temps de déplacement pourrait augmenter mécaniquement la durée de stationnement auprès des gares et hubs TP et donc baisser encore le taux de rotation :

- Éviter la dégressivité tarifaire liée à la durée de stationnement.

2.3.3. Les changements de dispositions à l'égard de l'automobile

Nombre d'enquêtes le montrent : l'automobile ne fait plus autant rêver les jeunes et de nombreuses personnes renoncent à posséder une automobile et conduisent de facto moins. Cela se traduit non seulement dans l'utilisation des moyens de transport, mais aussi dans la motorisation et dans le passage du permis de conduire. Ce reflux de la disposition favorable envers l'automobile est lié aux critiques environnementales et à la concurrence avec les systèmes de communication à distance comme expression de liberté. Dans ce contexte, l'aspect économique joue un rôle qu'il convient de ne pas sous-estimer. Dans

les arbitrages économiques des jeunes ménages urbains, ce qui concerne l'automobile a tendance à passer au second plan.

Risque / opportunité

De l'analyse que nous avons menée des statistiques vaudoises dans le cadre d'un mandat prospectif sur l'évolution du parc automobile dans le canton de Vaud à l'horizon 2040, nous pouvons mettre en lumière certaines indications utiles pour saisir les effets des changements de dispositions à l'égard de l'automobile pour Vevey. Tout d'abord, l'analyse des chiffres vaudois montre que la légère baisse du taux de motorisation ces deux dernières décennies cache des disparités importantes, en effet la démotorisation des ménages est particulièrement portée par les territoires urbains. Les ménages non motorisés, principalement composés de ménages défavorisés auparavant, tendent à concerner désormais des profils de revenus de plus en plus variés, incluant des ménages à revenu élevé. Cet élargissement ne se vérifie qu'en zone urbaine. De plus, la part des personnes ayant un accès prioritaire à une voiture baisse de 2005 à 2015, tandis que celle des personnes ayant un accès non prioritaire ou sans accès augmente, cela est particulièrement visible pour les 25-45 ans. A Vevey, territoire urbain dense, les effets de ce changement de disposition à l'égard de la voiture devraient être perçus de manière significativement plus marquée qu'ailleurs dans le canton. Les calculs du taux de motorisation par ménage pour les communes centrales d'agglomération montraient des différences selon les classes d'âge de ces ménages, mais indiquaient tous une tendance à la baisse. Entre 2005 et 2015,

le taux de motorisation des ménages de moins de 39ans baisse de 20% environ en 10 ans, ceux de 40 à 64 de 10% environ et ceux de plus de 65 ans se maintient (-1.3%).

- Intégrer la baisse du taux de motorisation dans les projections permettant de quantifier les besoins bruts en stationnement ;
- Mettre en place une politique ciblée d'accompagnement à la démotorisation des ménages sur le territoire veveysan.

2.3.4. L'écrêtage progressif des heures de pointe

Avec la croissance des mobilités de loisirs, les horaires de travail plus flexible et la montée en puissance du télétravail, les heures de pointe ont tendance à être à la fois plus étalées et moins intensives. Des solutions de mobility pricing apparaissent aussi progressivement en Europe pour tenter d'accentuer le lissage des heures de pointe par une tarification différenciée des voies d'accès à la ville.

Risque / opportunité

Un lissage des crêtes pourrait tendre à homogénéiser le besoin en stationnement au cours de la journée et donc réduire les pics de besoin simultané maximal.

2.3.5. Une nouvelle mobilité résidentielle par le développement de l'habitat polytopique

Depuis deux décennies, les statistiques montrent l'apparition en Europe d'une pratique nouvelle de la grande mobilité. Celle-ci prend forme dans la pendularité de grande distance qui s'accompagne aussi

d'un phénomène de birésidentialité (par exemple le fait de disposer d'un second logement à proximité du lieu de travail, lorsque des pendularités à la journée sont trop longues). L'évolution des techniques de communication permet de rendre supportables ces pratiques et donc aussi de les généraliser. Le mode d'habiter polytopique se déroule dans plusieurs espaces éloignés les uns des autres. Il en résulte des appartenances et ancrages multiples. L'utilisation de la voiture est tendanciellement plus faible chez les travailleurs touchés par la grande mobilité. Cela s'explique par le fait que la voiture ne permet pas de valoriser son temps de déplacement qui devient important dans ce genre de cas des aspirations et des usages différents.

Risque / opportunité

Pas de risque ou d'opportunité directs.

2.3.6. L'intégration tarifaire et billettique comme support aux pratiques multimodales

La numérisation des titres de transport permet progressivement d'améliorer l'intégration tarifaire et de décomplexifier le système pour l'utilisateur, ce que les collectivités et les prestataires « classiques » de mobilité n'ont jamais réussi à vraiment faire aboutir. Les offres *Mobility as a Service* MaaS, que l'on voit apparaître à l'échelle de métropole en Scandinavie ou dans les pays germanophones permet à l'utilisateur de payer à travers un seul prestataire les différents modes et services qu'il va utiliser dans sa chaîne de déplacement quotidien, sans se soucier de l'acquisition du titre de transports individuels ni de la compréhension des grilles tarifaires respectives. Il peut ainsi passer de

son train régional à un taxi urbain, enchaîner sur la location d'un vélo en libre partage avant de rentrer chez lui en tramway, tout en se faisant débiter le juste prix sur son smartphone à la fin de la journée. Ces technologies, par leur généralisation, vont faire baisser les barrières à la multimodalité.

Risque / opportunité

Pas de risque ou d'opportunité directs.

2.3.7. L'économie de partage et les nouveaux services à la mobilité

La mobilité de partage se diffuse en Europe à la fois grâce à la généralisation des outils de connectivités personnelles et une appétence individuelle nouvelle. Il en résulte une mise en commun, à l'échelle d'une collectivité d'utilisateurs de plusieurs modes et services. L'économie de partage appliquée à la mobilité recouvre de nombreuses formes, du bikesharing présent dans un grand nombre de villes européennes et même dans des régions périphériques, du carsharing au succès plus important là où l'offre TP est aussi bien développée, aux très nombreuses initiatives de carpooling où les solutions de covoiturage concurrencent désormais directement les offres de bus et train grandes distances ou au parksharing.

À côté de l'offre traditionnelle de transports collectifs, qu'ils soient urbains ou grandes lignes, se sont multipliées des offres nouvelles, qui démultiplient la variété des alternatives à l'automobile. Ces services s'appuient pour certains sur l'économie de partage tandis que d'autres résultent d'une digitalisation des plateformes de service pour livrer un service de mobilité « clé en main » à l'utilisateur. Les très nombreuses plateformes telles que celle développée par

Uber mettent en relation l'utilisateur à un privé devenu prestataire de mobilité hors de toutes planifications de la collectivité. Le développement des services de micromobilité, concurrençant à la fois la mobilité collective et la mobilité douce dans les centres urbains, est pour sa part prioritairement porté par des acteurs privés globalisés.

Risque / opportunité

Les travaux sur les effets de l'autopartage en milieu urbain ont montré une baisse significative du nombre de kilomètres parcourus, une augmentation des pratiques modales, mais aussi une diminution significative du besoin en stationnement – certains, les plus extrêmes, vont jusqu'à citer un ordre de grandeur de facteur 7 (Godillon, Louvet, 2013). Cette tendance de fond offre un levier majeur pour réussir à la fois une diminution de la mobilité automobile et une diminution significative du besoin en places de stationnement :

- Encourager massivement l'économie de partage appliquée à la mobilité par une diffusion de l'offre de voitures partagées ainsi que de vélos partagés sur l'ensemble du territoire, à destination des habitants et par une politique d'accompagnement à la transition individuelle vers le partage.

2.3.8. Émergence des véhicules autonomes

Le degré d'autonomie des véhicules autonomes varie entre un degré 0 (le véhicule ne connaît aucune technologie permettant de décharger le conducteur sur l'ensemble de ses tâches) à un degré 5 (automatisation totale où le conducteur se

transforme en passager). Face à ces degrés très variables d'autonomisation, l'enjeu central est d'arriver à estimer leur date d'entrée sur le marché puis leur généralisation et enfin le temps nécessaire pour le renouvellement du parc automobile. En effet, pour que se réalisent les améliorations imaginées par les promoteurs de la voiture autonome sur le trafic actuel, il est encore nécessaire qu'une majorité du parc automobile se soit transformé. Les calendriers prospectifs imaginés pour l'entrée en circulation des différents stades se basent sur l'état de la technique actuelle, mais n'intègrent pas deux éléments centraux que sont l'accélération et les effets d'opportunités des processus de fabrication technique ni surtout le comportement humain. La variation de ce dernier fait porter des doutes majeurs sur la validité des éléments donnés ci-après. Le véhicule du quatrième type, c'est-à-dire celui hautement automatisé, devrait arriver sur le marché à court terme. Selon les auteurs, les experts ou les différents constructeurs, le début de commercialisation est imaginé à l'échéance 2022 voire 2025. Ce véhicule sera encore certainement à un prix très élevé qui le réserve à un segment de niche. Le véhicule fonctionne par contre comme produit d'appel et la crédibilité technique gagnée

par la mise en service des premiers modèles aura un effet sur l'ensemble des modèles du constructeur. Cette situation explique la course technologique aujourd'hui engagée. Par contre, dû au prix élevé de vente et aux nombreuses incertitudes encore liées au véhicule autonome, la transformation du parc automobile actuel devrait nécessiter un temps important. Une étude de 2015 estimait à 2040 le moment où le véhicule de stade 4 représenta le premier mode de transports (Bertoncello et Wee, 2015). Une généralisation des véhicules du stade 5 n'est, par contre, pas attendue avant les décennies 2040 à 2060 (Litman, 2017). C'est donc à cette échéance, le plus vraisemblablement, qu'il faille attendre les plus-values rendues possibles par le véhicule autonome.

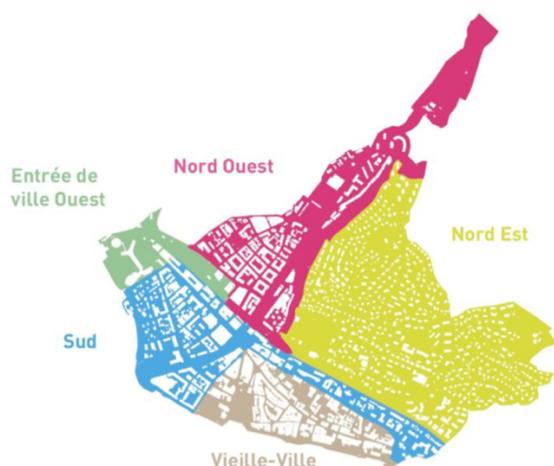
Risque / opportunité

La généralisation du véhicule autonome pourrait avoir comme double effet d'augmenter massivement des kilomètres parcourus et de baisser le besoin en stationnement et ceci de manière drastique en centre urbain. La pesée d'intérêt entre l'augmentation du trafic et la baisse des besoins en stationnement au centre urbain doit encore être faite à l'horizon 2040 / 2060.

2.4. DIVERSITE DES ENJEUX PAR SECTEUR DE PLANIFICATION

Le processus de révision du plan général d'affectation de la Commune de Vevey divise le territoire en cinq secteurs. Chacun d'eux se caractérise par des morphologies bâties, des programmes et des densités différentes. Si les nombreux leviers mentionnés dans les

chapitres ci-dessus sont effectivement pertinents partout sur le territoire, la priorisation de leurs mises en œuvre voire la portée de leurs effets potentiels différents selon les enjeux généraux spécifiques à chaque secteur de planification.



Division en secteur issue du plan général d'affectation

En matière de transformation durable de la mobilité, deux stratégies générales sont pertinentes. La première vise à réduire le besoin en déplacement. Cette stratégie se base sur l'idée que le déplacement le plus écologique est celui qui n'est pas réalisé.

La seconde vise à substituer, pour les déplacements résiduels – c'est-à-dire ceux n'ayant pas pu être supprimés lors de la mise en œuvre de la première stratégie – un mode de transport polluant par un mode plus écologique, la voiture individuelle par exemple vers les TP, la mobilité douce, la mobilité partagée, etc.

Ci-dessous, nous relevons l'importance à donner à l'une ou à l'autre de ces stratégies selon les secteurs de planification, puis mentionnons les autres enjeux qui semblent devoir être saisis dans le cadre des différents plans d'affectation et les éléments qui pourraient être repris du benchmark ainsi que de l'analyse de la littérature.

Nous présentons d'abord les enjeux en matière de gestion du stationnement, par

secteur de planification, puis les idées concrètes issues du benchmark et de l'analyse de la littérature qui pourraient être mis en œuvre lorsque les travaux de planification seront menés sur ces secteurs. Nous présentons dans l'ordre les secteurs Entrée de ville Ouest, puis Nord Est et Vieille-Ville ; les secteurs Nord Ouest et Sud sont traités ensemble en ce qui concerne les idées de mesures.

Certaines mesures ne relèvent pas des outils de planification. Elles doivent être donc pensées au niveau de la ville, et non des secteurs. Pour des raisons de praticité de la lecture par secteurs, les mesures générales peuvent, ci-dessous, être mentionnées pour chaque secteur.

- Le principe d'une taxation du stationnement public sur l'ensemble du territoire doit être envisagé, à l'image de la pratique de la ville de Fribourg
- Une catégorie supplémentaire de macaron doit être envisagée, visant les voitures partagées entre au moins deux ménages du même secteur.
- Envisager la reprise du dispositif de la ville de Lucerne prévoyant que le nombre de places nécessaires pour une construction peut être réduit par un recours au carsharing (ratio 4 :1).
- Sur l'ensemble de la ville des aménagements doivent être mis en œuvre pour renverser les valeurs symboliques données aux modes par une politique visible de priorisation des modes doux et collectifs (priorités, temps d'attente, localisation des stationnements, soin et qualité des espaces d'attente).

- Sur l'ensemble du territoire, des moments d'expérimentation et de découverte collective doivent être envisagés, fermetures temporaires de rues, de tronçons, mutations saisonnières, hebdomadaires.

2.4.1. Secteur Entrée de ville Ouest

Enjeux

Ce secteur comprend le siège de l'entreprise Nestlé ainsi que de grands immeubles contigus (III) et un tissu d'activités (VIII).

Au vu de ses caractéristiques propres, notamment d'entrée de ville, les enjeux sont ici plutôt orientés vers les pendulaires entrants.

Dans la planification en cours d'élaboration, l'enjeu prioritaire est la substitution des trajets aujourd'hui réalisés en voiture individuelle, sur des trajets ayant pour destination Vevey. L'ensemble des enjeux correspondant relevant des leviers du choix modal sont pertinents, en agissant de manière restrictive sur le stationnement et en facilitant la liaison avec la gare et les hubs.

Au vu de la présence de grandes entreprises, une stratégie de basculement par les grands nombres est pertinente. Pour cela, l'outil des plans de mobilités d'entreprise peut-être relevant.

Au vu des surfaces non bâties ou espaces résiduels, un enjeu secondaire est de limiter le débordement sur le secteur de besoins de stationnement qui vont être contraints dans les secteurs voisins.

Le secteur inclut aussi les terrains libres issus de l'exploitation ferroviaire (Cour des marchandises), à l'ouest de l'avenue Reller

pour lesquels le concept directeur identifie à ce jour le potentiel pour un parking public.

Concrètement

- Au vu de sa continuité et sa proximité immédiate avec les secteurs urbanisés Nord Ouest et Sud, le parking public de la Cour des marchandises doit être pensé comme alternative au stationnement existant dans le quartier de Plan-Dessus, et non comme offre supplémentaire. Il doit relocaliser une part significative de l'offre de stationnement longue durée offerte dans le quartier de Plan-Dessus.
- En matière de dimensionnement du stationnement, nous proposons comme pour les autres secteurs d'envisager les pratiques de Lucerne. A l'exception du parking collectif (voire de Nestlé en cas de plans de mobilité d'entreprise), les taux suivants pourraient être appliqués (zone 2 de Lucerne) :

	Min	Max
habitants	0%	30%
visiteurs	0%	20%
employés	0%	20%

- La taxation du stationnement public doit être prévue sur l'ensemble du secteur.
- La création de nouvelles places de stationnement ne doit être permise que dans des installations collectives.
- Prévoir des emplacements pour les cartes de stationnement autopartage, aux endroits les plus

facilement accessibles du parking collectif futur.

- Prévoir dans le secteur le déploiement d'une offre de carsharing (par bornes fixes).
- Prévoir dans le secteur le déploiement d'une offre de vélo en libre-service (par bornes fixes et/ou en free-floating)

2.4.2. Secteur Nord-Est

Enjeux

Ce secteur est constitué principalement de villas urbaines (VII), de villas dans la pente (VII') et d'immeubles ordonnés sur rue (V). Il compte aussi quelques grands immeubles non contigus (IV) et une part infime de tissu d'activité (VIII) et quelques villas cité-jardin (VII'').

Dans la planification en cours d'élaboration, l'enjeu prioritaire est de réussir une substitution des trajets aujourd'hui réalisés en voiture individuelle. L'offre alternative doit être pensée à destination des habitants, les services à la mobilité, la mobilité partagée ainsi que la mobilité douce sont à privilégier.

Au vu de la morphologie du bâti, de la topographie et de la densité plus faible, une stratégie de réduction des besoins en mobilité est plus difficile à mettre en place.

Un enjeu complémentaire réside dans la gestion d'un potentiel report sur secteur de la demande en stationnement pendulaire. Une régulation stricte du stationnement doit viser la limitation de l'emprise du stationnement pendulaire.

Concrètement

- En matière de dimensionnement du stationnement, nous proposons

comme pour les autres secteurs d'envisager les pratiques de Lucerne. les taux suivants pourraient être appliqués (zone 3 de Lucerne) :

	Min	Max
habitants	30%	70%
visiteurs	20%	60%
employés	10%	50%

- La taxation du stationnement public doit être prévue sur l'ensemble du secteur.
- Prévoir dans le secteur le déploiement d'une offre de carsharing (par bornes fixes).
- Prévoir dans le secteur le déploiement d'une offre de vélo en libre-service (par bornes fixes et/ou en free-floating)

2.4.3. Secteur Vieille ville

Enjeux

Ce secteur est composé majoritairement du tissu contigu de la vieille ville (I) et dans une moindre mesure d'un tissu/ilot urbain composite (II) et de grands immeubles non contigus (IV).

Au vu de la haute densité, de son fort niveau d'urbanité et de la proximité des offres et services, la seconde stratégie nous semble devoir être menée en priorité à savoir :

Une stratégie de substitution pour les trajets résiduels, par le renforcement de l'offre alternative à la voiture individuelle, particulièrement pour les déplacements de moyenne ou longue distance ou pour des

motifs qui incitent à un recours accru à la voiture individuelle tels les loisirs.

Un enjeu spécifique de distinction forte entre le stationnement de courte durée et le stationnement de longue durée doit être traité, pour préserver notamment l'équilibre entre les deux.

L'outil des réversibilités d'usages des places de stationnement devrait particulièrement être investigué.

Le secteur se prête à la mise en place d'une politique publique de démotorisation des ménages.

Concrètement

- En matière de dimensionnement du stationnement, nous proposons comme pour les autres secteurs d'envisager les pratiques de Lucerne, à l'exception probablement de la Place du Marché à traiter de manière individuelle. Dans ce cas, la politique lucernoise serait d'envisager la suppression totale du besoin en stationnement, avec un maximum de 0% du besoin brut.
- Un renforcement de la desserte TC doit être visé en parallèle, afin d'atteindre le passage du secteur entièrement en qualité de la desserte A (aujourd'hui B)
- Prévoir dans le secteur le déploiement d'une offre de carsharing (par bornes fixes et en free-floating).
- Prévoir dans le secteur le déploiement d'une offre de vélo en libre-service (par bornes fixes et/ou en free-floating)

- Prévoir la mutation d'une partie de l'offre de stationnement public payant actuel (notamment 1 heure) en stationnement dépose-minute, pendant la journée.
- Là où cela est pertinent (devant établissement public, cafés, restaurants), prévoir des mutations d'usage pendant la journée (par exemple places de stationnement la nuit, terrasses le jour)

2.4.4. Secteurs Nord-Ouest et Sud

Enjeux Nord-Ouest

Ce secteur se caractérise principalement par la présence de tissus/ilots urbains composites (II), de grands immeubles contigus (III) et non contigus (IV) ainsi que par une part minoritaire de villas urbaines (VII) et de tissus d'activités (VIII).

Il est important de maintenir ici les dispositions ambitieuses comme déjà prévues dans la planification.

Au vu de la densité, de son niveau d'urbanité et de sa programmation consistant essentiellement en du logement, les deux stratégies principales nous semblent devoir être menées de front, à savoir :

- Une stratégie de réduction du besoin en mobilité, par une offre territoriale de proximité notamment ainsi que par les leviers issus des logiques du choix modal ;
- Une stratégie de substitution pour les trajets résiduels, par le renforcement de l'offre alternative à la voiture individuelle.

Le secteur se prête à la mise en place d'une politique publique de démotorisation des ménages.

Enjeux Sud

Ce secteur est caractérisé majoritairement par un tissu/ilot urbain composite (II) et de grands immeubles non contigus (IV). Il compte de plus une petite part de villas urbaines (VII), d'ensemble d'immeubles paysagers (VI) et de grands immeubles contigus (III).

Au vu de la densité, de son niveau d'urbanité et de sa mixité programmatique, les deux stratégies principales nous semblent devoir être menées de front, à savoir :

- Une stratégie de réduction du besoin en mobilité, par une offre territoriale de proximité notamment ainsi que par les leviers issus des logiques du choix modal ;
- Une stratégie de substitution pour les trajets résiduels, par le renforcement de l'offre alternative à la voiture individuelle.

Le secteur se prête à la mise en place d'une politique publique de démotorisation des ménages.

Un enjeu spécifique de distinction forte entre le stationnement de courte durée et le stationnement de longue durée doit être traité, pour préserver notamment l'équilibre entre les deux.

Concrètement (deux secteurs considérés)

- En matière de dimensionnement du stationnement, nous proposons comme pour les autres secteurs d'envisager les pratiques de Lucerne, en différenciant les secteurs centraux (Plan-Dessus, Plan-Dessous, Rue des

Communaux/Avenue de la Prairie) et les secteurs périphériques (Gilamont). Pour les secteurs centraux, les taux de la zone 2 de Lucerne pourraient être envisagés :

	Min	Max
habitants	0%	30%
visiteurs	0%	20%
employés	0%	20%

Les taux prévus dans les planifications actuelles du Nord-Ouest, plus généreuses, pourraient aussi être maintenues.

Pour les secteurs périphériques, les taux de la zone 3 de Lucerne pourraient être envisagés :

	Min	Max
habitants	30%	70%
visiteurs	20%	60%
employés	10%	50%

- Si les taux prévus dans les planifications en cours pour le Nord-Ouest devaient être maintenus, la suppression du taux minimal à l'image de la pratique de Bâle ou de Fribourg devrait être envisagé.
- La taxation du stationnement public doit être prévue sur l'ensemble des secteurs.
- La création de nouvelles places de stationnement doit être prévues des installations collectives et en périphérie du secteur, voire sur le secteur Entrée de ville Ouest.
- Prévoir dans les secteurs le déploiement d'une offre de

- carsharing (en free-floating, subsidiairement par bornes fixes).
- Prévoir dans les secteurs le déploiement d'une offre de vélo en libre-service (par bornes fixes et/ou en free-floating).
 - Se doter d'un encadrement de la location ou du prêt des places privées sur le modèle de la pratique de Lucerne (tolérance maximale de 300 mètres entre le domicile du locataire et la place de stationnement).
 - Envisager le plafonnement du nombre de vignettes de stationnement par ménage sur la même base de calcul que celui du dimensionnement des besoins.
 - Envisager de faire muter entièrement l'offre de stationnement public sur chaussée en 5 nouvelles catégories :
 - Nouveaux usages (végétalisation, récréation, usages résidentiels, etc.) ;
 - Places de stationnement dépose-minute, probablement gratuites, à proximité immédiate des lieux d'habitation, de dix minutes, penser pour décharger ses courses ou prendre en charge une personne dépendante par exemple ;
 - Places de stationnement privilégiés, uniquement accessibles sur présentation d'une carte dédiée (handicapés, vignette co-voiturage) ;
 - Places de carsharing : à la fois emplacements fixes (systèmes de bornes) et emplacements libres, pour free-floating ;
 - Places de stationnement vélo.
 - Tous les autres usages disparaissent des places publiques sur voirie et sont déplacés dans des structures en périphérie et par un meilleur usage des places privé.



3. Apports empiriques

Les apports empiriques de la présente étude se répartissent en trois méthodes présentées ci-après successivement, à savoir l'étude d'usage permettant d'offrir une photographie précise des pratiques du stationnement dans le quartier de Plan-Dessus, la campagne d'observation systématique permettant de caractériser les pratiques d'occupation de l'espace public et le dispositif qualitatif par focus-groupe analysant finement les usages et les aspirations des habitantes et habitants du quartier.

3.1. ETUDE D'USAGE

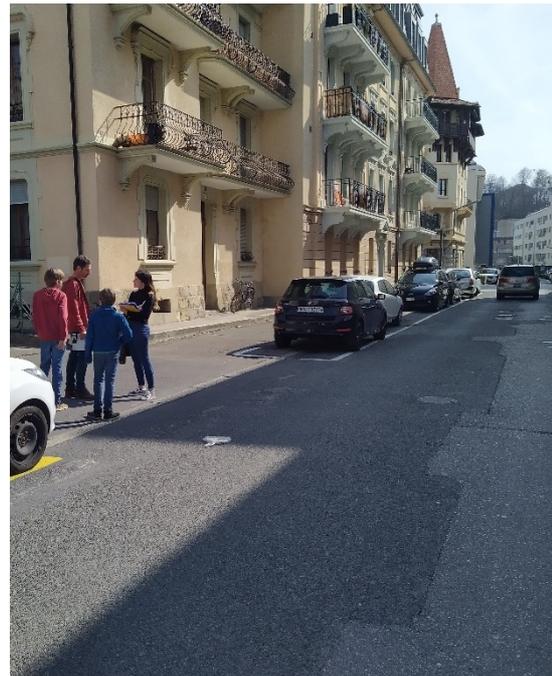
3.1.1. Méthodologie

L'étude d'usage du stationnement dans le quartier de Plan-Dessus a été réalisée de manière à pouvoir établir un diagnostic fin des pratiques de stationnement dans la zone mais aussi de détailler les profils de personnes stationnant dans le quartier. L'étude d'usage consiste en la passation sur le terrain d'un questionnaire courts (moins de deux minutes), administrés par 8 à 10 enquêteurs selon les plages d'enquête.

Chaque personne stationnement dans le quartier était successivement questionné sur les points suivants :

- Type de place utilisée pour le stationnement ;
- Raison principale de la venue dans le quartier ;
- Durée et fréquence du stationnement ;
- Statut professionnel ;

- Equipement en abonnement TP et autres services à la mobilité ;
- Age, lieu d'habitat, commune de travail (si pertinent), genre.



L'enquête en cours de passation dans le quartier de Plan-Dessus, 12 mars 2022

Les personnes qui n'avaient pas stationné le jour de l'enquête mais possédant une voiture étaient questionnés sur leur possession d'une voiture, la raison de la venue dans le quartier ainsi que les éléments socio-démographiques. Enfin, les personnes ne possédant pas de voiture étaient questionnées sur l'historique de leurs pratiques modales, le motif de leur présent, leur moyen de transport principal ainsi que les éléments socio-démographiques.

Celle-ci s'est déroulée sur 3 jours ; le jeudi 10 mars 2022 de 7h à 16h, le vendredi 11 mars 2022 de 15h30 à 19h30 et le samedi 12 mars 2022 de 10 à 14h. Le recours à un tel créneau horaire avait pour but principal d'obtenir une photographie pertinente et représentative des pratiques de stationnement sur le terrain. Les restrictions sanitaires, notamment l'obligation générale au télétravail, avaient été levée au moment de l'enquête, permettant de donner une image la plus « habituelle » possible.

Le recrutement des personnes répondantes a été opéré « à la volée », en mettant la priorité sur les personnes possédant/utilisant une voiture, sans pour autant exclure les personnes se déplaçant à pied ou avec un autre moyen de transport. 472 personnes différentes ont pu être questionnées sur les différentes plages d'enquête.

3.1.2. Résultats

Composition de l'échantillon

L'échantillon compte une majorité (61%) d'hommes. La part de personnes habitant Vevey s'élève à 60%. La tranche d'âge 35-65 ans est de nettement majoritaire.

Les actifs forment également une large majorité de l'échantillon (70%), bien qu'on

compte également une part significative de personnes retraitées (17%).

Type de places utilisées : le disque majoritaire

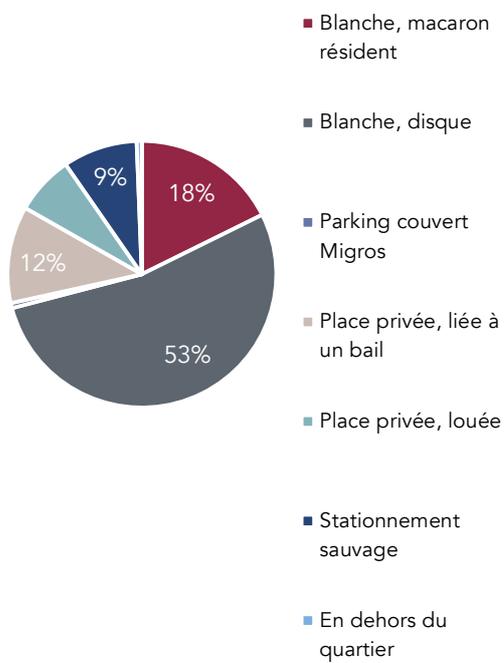
Sur 472 personnes enquêtées, 323 ont stationné dans le quartier le jour de l'enquête. Le stationnement avec disque représente 50% des cas, le macaron résident 18% et les places privées 19%. Le stationnement « sauvage » (hors case, place livraison, sans disque) représente 9% des cas : il est principalement (79%) pratiqué pour des courtes périodes (inférieures à 15 minutes).

On constate assez peu de variations entre les périodes ou les secteurs. On peut cependant relever une diminution de l'usage du disque le samedi (-15 pt) au profit des places privées et du stationnement sauvage.

L'importance du stationnement sauvage est à souligner. Même si elle concerne essentiellement des stationnements courts, elle traduit probablement d'une part un sentiment d'impunité, mais également d'autre part un besoin pour du stationnement courte durée (dépose-minute, livraison) non satisfait par l'offre actuelle.

La part de personnes qui stationnent en dehors du quartier pour s'y rendre ensuite est insignifiante.

Stationnement par type de place

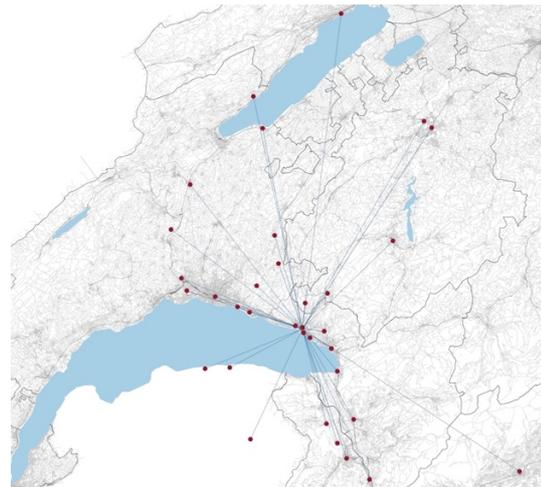
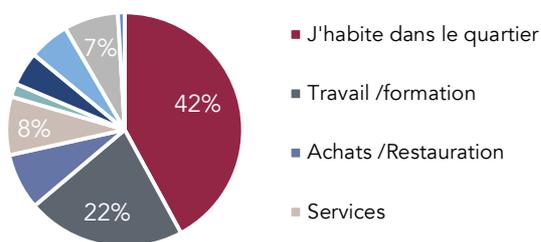


Motifs de stationnement : des habitants et des travailleurs

La domiciliation dans le quartier constitue le motif le plus fréquent de stationnement, avec 42%.

Le motif travail représente 22% des personnes qui stationnent. Les achats/restauration et les services représentent chacun 8% de l'échantillon.

Motif de stationnement



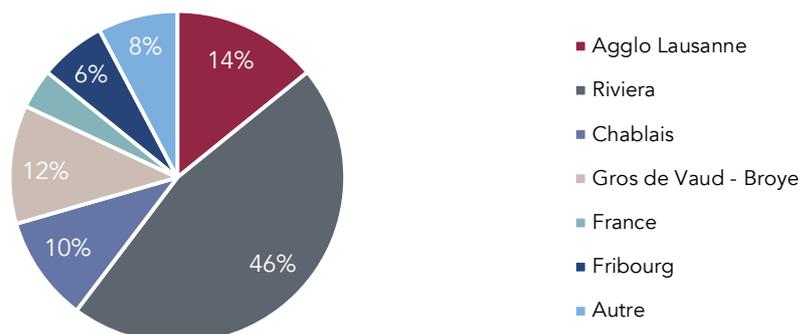
Carte illustrant les zones de provenance des personnes stationnant à Plan-Dessus

Provenance : beaucoup de voisins

Les personnes venant stationner dans le quartier pour le motif travail proviennent très largement de communes de la Riviera. Les communes de l'agglomération lausannoise représentent 14% des provenances, et 12% de personnes proviennent de communes de la Broye ou du Gros-de-Vaud.

Ceci semble indiquer un potentiel de report modal non-négligeable, en particulier pour les travailleurs en provenance des communes de la Riviera qui bénéficient de l'offre de transports en commun régionale.

Provenance des répondants



Durée et fréquence : un stationnement long d'habitues

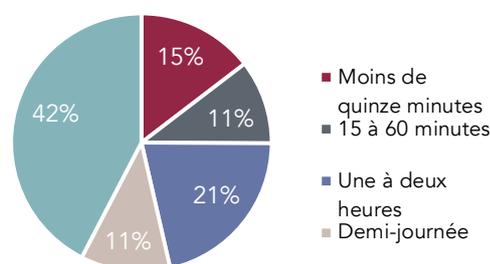
Concernant la durée du stationnement, on remarque une prédominance du stationnement longue durée : 42% des répondants stationnent toute la journée/nuite dans le quartier et 11% pour la demi-journée. Le stationnement courte durée (moins de 15 minutes) concerne 15% des répondants. Le stationnement longue durée (demi-journée et plus) représente donc plus de la moitié des pratiques dans le quartier, ce qui indique un potentiel de « report » conséquent pour une relocation de ce stationnement en périphérie du quartier.

Une utilisation régulière des places semble également prédominer : 51% des personnes interrogées déclarent stationner chaque jour ou presque dans le quartier, et 21 % plusieurs fois par semaine. L'usage occasionnel (2-3 fois par mois ou moins) concerne 28% de l'échantillon. Ceci s'explique assez logiquement par l'importance des motifs habitation et travail dans les motifs de stationnement invoqués pour les personnes répondantes.

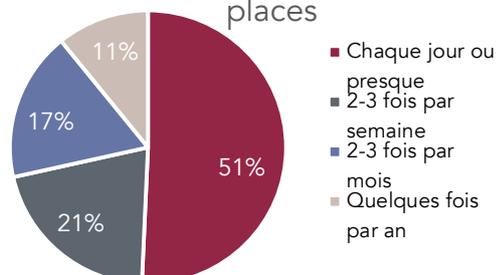
Bien que l'on note donc une majorité de stationnements longs, on peut cependant souligner que les stationnements rapides (une heure ou moins) représentent tout de même un quart des cas, illustrant le potentiel d'une offre spécifique à ce type de besoins (dépose-minute, livraison, etc.). Les stationnements d'une heure ou moins se font en effet principalement pour motif d'accompagnement (25%) et d'achats/restauration (21%).

En ce qui concerne la fréquence de stationnement dans le quartier, on constate une nette majorité de stationnements quotidiens. On peut relever que le changement des pratiques de stationnement/mobilité présente un potentiel important chez ces usagers. Une large majorité (76%) des stationnements quotidiens est le fait de personnes résidant à Vevey. Plus la fréquence de stationnement est basse, plus le pourcentage de personnes résidant hors de Vevey augmente.

Temps de stationnement



Fréquence d'utilisation des places



Stationnement avec disque : un fort détournement

Environ 65% des usagers des places avec disque y stationnent moins de 2h, conformément à l'usage prévu pour celui-ci. Ceci souligne donc l'existence d'un pourcentage minoritaire mais important de personnes y stationnent plus des 2h autorisées. 23% des usagers du disque y restent même la journée complète.

Près de 35% des personnes qui stationnement avec le disque le font « tous les jours ou presque ».

Le stationnement avec disque représente ainsi une part importante du stationnement quel que soit le motif : un tiers des personnes déclarant résider dans le quartier, et 60% des personnes qui viennent pour le motif travail, utilisent le disque. Concernant l'usage du disque par des personnes résidant dans le quartier, on peut supposer qu'une partie d'entre eux quittent le quartier la journée avec leur véhicule, et y stationnent principalement la nuit. Concernant les utilisateurs du disque pour le motif travail, ceux-ci doivent potentiellement tourner régulièrement leur disque ou déplacer leur véhicule pendant leur journée de travail. Ceci confirme le constat général d'un détournement de l'usage du disque, en principe destiné à des stationnements courts, et illustre ainsi le besoin d'un meilleur ciblage des usages par l'offre de stationnement, notamment par le développement de places payantes ou d'une offre de stationnement en bordure de quartier.

Les 3 types d'usagers du stationnement selon Claux (2016)

Les « résidents »

- Stationnent sur l'espace public lorsqu'ils ne disposent pas d'espaces privés de stationnement.
- Schématiquement, les résidents des centres urbains utilisent des espaces publics de stationnement la nuit et les libèrent en journée quand ils partent travailler.
- L'usage qu'ont les résidents du stationnement génère en principe assez peu de rivalité vis-à-vis des autres catégories d'usagers.

Les « visiteurs »

- Les "visiteurs" stationnent dans les centres urbains pour une durée de quelques heures seulement.
- La plupart du temps, les "visiteurs" sont assimilés à des "consommateurs" qui stationnent dans les centres urbains le temps de réaliser leurs achats.
- Dans cette perspective, les "visiteurs" représentent des flux physiques par lesquels circulent des revenus privés.

Les "pendulaires"

- Résident hors des centres urbains mais y stationnent lors de leurs journées de travail. Ils arrivent en automobile dans les centres aux heures d'ouverture des commerces, bureaux et administrations puis en repartent aux heures de fermeture.
- L'usage qu'ils font du stationnement peut rentrer en concurrence avec celui des visiteurs.

3.2. CAMPAGNE D'OBSERVATION SYSTEMATIQUE

3.2.1. Méthodologie

Une campagne d'observation systématisée a aussi été menée à Plan-Dessus. Nos chercheurs et chercheuses ont pratiqué une déambulation dans les différents secteurs du quartier, recueillant des impressions et informations, en appliquant une grille d'analyse du fonctionnement et des types d'emprise sur le domaine public. L'observation systématisée a été réalisée par trois chercheurs pendant les mêmes moments que l'étude d'usage.

3.2.2. Résultats

1. Une emprise conséquente du stationnement dans le quartier



Le stationnement, omniprésent dans les rues de Plan-Dessous, contribue à l'image d'un quartier très favorable à la voiture.

De plus, cette omniprésence, couplée à l'étroitesse de certains trottoirs, a tendance à invisibiliser les rez-de-chaussées et donc les vitrines des commerces du quartier. Dans certains cas, les commerçants doivent donc recourir à des stratagèmes de visibilité

de leur commerce, comme sur la photo ci-dessus où l'on peut voir un panneau signalant l'ouverture du magasin placé sur une chaise devant la vitrine.

2. Un manque de marquage et de délimitation des places



L'absence de délimitation individuelle des places sur certains secteurs engendre un gaspillage d'espace conséquent, comme dans le cas visible sur la photo ci-dessus, et rend le stationnement plus difficile pour les usagers.

Le manque d'uniformité dans le marquage des places de stationnement contribue en outre à un sentiment d'impunité et de pouvoir stationner partout.



Le positionnement de nombreuses places à cheval sur les trottoirs renforce le sentiment que le quartier est dédié au stationnement

automobile et contribue à une mise en danger des différents utilisateurs du trottoir.

3. Une absence de distinction entre les zones de stationnement

On constate une occupation de zones qui pourraient servir aux clients de services/commerces par des véhicules de résidents dotés du macaron. Ceci révèle un manque de définition claire des types d'usages prévus pour les différentes zones de stationnement. En plus de nuire potentiellement à la vitalité des commerces du quartier, en compliquant la venue de potentiels clients, cela contribue à générer une circulation pour la recherche de place, qui peut être source de nuisances pour les résidents comme les visiteurs.

4. Une faible diversité des types de zones stationnement

Outre un manque de distinction fonctionnelle des zones, on constate que l'essentiel de l'offre en places de stationnement est constitué de places blanches, ce qui ne permet pas de répondre à tous les types de besoins (par exemple pour des clients de services qui devraient stationner plus de 2h dans le quartier ou pour de la dépose-minute). À ce titre, l'important détournement de l'usage du disque constaté dans l'étude d'usage semble refléter une offre de stationnement en décalage avec les besoins effectifs. L'observation systématisée fait aussi apparaître un grand nombre de pratiques inciviles : dépassement horaire non amendé, stationnement hors case, immobilisation des places livraison 15 minutes des véhicules privés plusieurs jours de suite, etc.

5. Une offre de stationnement deux roues insatisfaisante

L'offre d'arceaux pour le stationnement vélo est mal répartie : les arceaux présents sont sous-occupés, ou servent pour des « vélos poubelle ». On observe en conséquence un important stationnement sauvage des vélos « actifs ».

L'offre de stationnement pour deux-roues motorisés est également concentrée uniquement sur certains secteurs, et contribue donc au stationnement sur les trottoirs ou sur des places dédiées aux vélos.

6. Des pratiques d'appropriation de l'espace public

Des pratiques d'appropriation de l'espace public (par exemple l'installation « sauvage » de terrasses, comme sur la photo ci-dessous) s'observent dans certains secteurs, et reflètent l'aspiration de certains habitants ou commerçants du quartier à des



réaménagements de l'espace public du quartier dans le but de le rendre plus accueillant et engageant. Des pratiques de limitation des accès automobiles dans la zone piétonne ont aussi été observées. Ces pratiques semblent être l'émanation des habitants voisins des secteurs en question.

3.3. ÉTUDE QUALITATIVE PAR FOCUS-GROUP

3.3.1. Méthodologie

Cette troisième phase vise par des groupes de discussion avec des habitants automobilistes et des habitants non-automobilistes à comprendre les réalités et les contraintes sous-jacentes à la mobilité dans le quartier de Plan-Dessus. Le focus groupe a l'avantage de permettre l'expression directe des personnes concernées, et trouve donc ici toute son utilité pour permettre une compréhension sensible et complète des enjeux du stationnement à Plan-Dessus. Au total, quatre groupes de discussion d'une durée de 1h30 environ, avec 8 à 10 participants chacun ont été organisés (trois avec des automobilistes et un avec des non-automobilistes).

Pour les automobilistes, il s'agissait tout d'abord de retracer les pratiques réelles de l'usage de la voiture dans une semaine type (motif, lieu de destination, pratiques d'achats, de loisirs et liées au travail) et de discuter diverses prestations qui pourraient être mises à disposition par la ville (transports publics accrus, petite navette autonome, vélo en libre-service, carsharing, covoiturage, cheminement piéton et cyclable sécurisé). Dans un dernier temps, il s'agissait de dialoguer sur le ressenti et les conditions actuelles en termes de stationnement dans le quartier (taille des places, nombre, opposition disque macaron, moments de la journée) et de discuter de diverses pistes d'améliorations de l'offre en stationnement (dépose-minute en bas des immeubles ou devant les commerces, parking long-séjour, les places payantes par horodateur etc...).

Pour les non-automobilistes, il s'agissait également dans un premier temps de retracer les pratiques réelles de mobilité dans une semaine type et d'échanger sur les besoins de solutions complémentaires pour soutenir la pratique non-voiture. Finalement, il était aussi question de discuter sur le ressenti et les conditions d'usage de l'espace public, notamment face à la voiture (Qualité des espaces publics, sécurité, cheminements mode doux, tensions et conflits etc...).



Groupe de discussion, mars 2022

Recrutement des participants

Pour cette deuxième phase, le recrutement des participants a été assuré par un dispositif mixte combinant différents canaux : le terrain lors de l'étude d'usage, les réseaux sociaux (pages Facebook *Mobil'homme* et *Ville de Vevey*), ainsi que le site internet de la ville de Vevey, *Vevey Demain*. Un bon Manor de 40 CHF a été offert à chaque participant de ces groupes de discussion à titre de dédommagement pour le temps passé en séance.

3.3.2. Résultats

Pression sur le stationnement hors des heures de bureau : soir, weekend, jour férié

- Une forte pression est ressentie sur ce stationnement, surtout aux moments où il se superpose avec du stationnement « diurne », aux heures de fin d'après-midi (17h-18) ;
- Le besoin de ce type de stationnement est issu des habitants du quartier ;
- La concurrence exercée à ces heures de bascule jour – soir engendre des comportements inciviles en matière de stationnement ;
- Une concurrence est ressentie avec des visiteurs stationnant à Plan-Dessus pour se rendre dans d'autres quartiers ;

« A une certaine heure, surtout le soir quand les gens rentrent du travail, je pense à deux fois avant de prendre la voiture pour pas perdre ma place. »

« L'heure où les gens arrivent du travail c'est compliqué, parfois on la met sur une place transitoire et on la déplace le lendemain. »

« Les gens qui ne peuvent pas se parquer en ville viennent ici, après les gens avec macaron n'ont plus de places. »

En journée, une absence de priorisation des habitants qui interroge

- En journée se superposent des stationnements différents : des habitants non-pendulaires qui laissent leur voiture pour des temps longs (macaron ou disque), des visiteurs à la journée, particulièrement pour le motif de travail (disque) ou d'achats et services, des visiteurs courte durée ;
- Des habitants évoquent un sentiment d'injustice, de manque de priorisation de leurs besoins propres.

« Il faut sévir contre les non-habitants pour remplir [les places] avec les habitants. »

Un manque pour du stationnement longue durée (plus de 24 heures continues)

- Le constat partagé par des automobilistes et par des habitants non-automobilistes que beaucoup de voitures sont statiques pour de longues durées ;
- Des récits d'habitants possédant une voiture mais ne l'utilisant pas quotidiennement – la voiture comme moyen de transport pour les loisirs et les excursions du weekend, et immobilisant des places en bas des immeubles ;
- Pour les visiteurs externes, par exemple de la famille venue en vacances de l'étranger, aucune offre permettant de stationner des véhicules sur du moyen/long terme n'est prévue ;
- Le fait de posséder un macaron induit une tendance à l'immobilisation d'une voiture résiduelle dans le ménage.

Un manque pour le stationnement de (très) courte durée qui engendre insatisfaction et danger

- Un souhait exprimé de places destinées au stationnement courte durée, pour déposer des achats ou pour le transport de marchandises ;
- Un sentiment de manque général de civilité et de contrôle qui fait que les places courte durée sont largement détournées : récit de places visiteurs «squattées» par des habitants qui se les

attribuent, disparition progressive de l'offre visiteurs dans les immeubles ;

- Une insatisfaction forte des habitants face aux stationnements temporaires de (très) courte durée sur l'espace public, particulièrement sur les trottoirs devant les commerces et restaurants ;
- Constat d'une généralisation des incivilités à l'heure de fermeture de crèches et des écoles, avec des stationnements en double-file et sur les trottoirs en warning, qui favorisent un sentiment d'insécurité et limitent les cheminements.

Le disque comme alternative pratique au macaron

- Le recours au disque lorsque l'on est habitant offre la possibilité d'économiser le coût du macaron ;
- Ce recours au macaron se fait au prix d'une généralisation assumée et normalisée de la recharge systématique du disque, pourtant illégale ;
- Le disque permet également aux pendulaires de venir travailler en voiture à Plan-Dessus.

« ... et ils veulent enlever le temps de midi, mais moi je vois dans le quartier; les gens qui travaillent dans le quartier, ils vont tourner toutes les heures »

Un sentiment diffus d'une forte prégnance des incivilités et d'un contrôle public réduit

- La généralisation du discours des pratiques inciviles tend à donner l'impression d'une tolérance publique ;

- La frustration des propriétaires ou locataires de places qui doivent faire face à des pratiques de « squat ».

« Le macaron c'est utile, ça permet de ne pas aller tourner le disque »

« On avait demandé le macaron, on l'a pas eu, mais comme on était en télétravail, c'était facile d'aller tourner le disque »

« Je descends tourner le disque 2-3 fois max dans la journée »

La possibilité de sous-location et l'obligation locative engendrent des effets négatifs

- Des habitants repoussés en parking en surface avec macaron parce que les parkings de leurs immeubles sont occupés par des pendulaires extérieurs ;
- Ces habitants se reportent soit vers le macaron soit vers le disque, selon la possibilité de le recharger la journée ;
- L'impression que ces sous-locations engendrent des flux de voiture supplémentaire dans le quartier ;
- L'obligation de location de places de stationnement mentionnées par des habitants ne possédant pas de voiture représentent une charge financière et engendre la mise sur le marché de places en sous-location ;
- Ce phénomène invisibilise les pendulaires entrants et accroît encore la pression du stationnement longue durée sur l'offre en voirie.

« Moi je vois, dans mon immeuble, un tiers des places est sous-loué la journée »

Les ménages sans voitures s'appuient sur le vélo

- Le recours au vélo est systématique, quelques fois aux vélos à assistance électrique ou aux vélos cargo pour déplacer les enfants à l'école ;
- Chaque cycliste organise lui-même le dépôt du vélo, en sous-sol, voire dans l'appartement, car aucune possibilité de le sécuriser à l'extérieur ;
- Même pour les abonnés TP (pendulaires vers Lausanne par ex.), le recours aux TP locaux est insignifiant;
- Beaucoup ont des abonnements à Mobility, mais finalement très peu l'utilisent ;
- Les ménages sans voiture ont plutôt des pratiques de consommation dans le quartier ou aux environs immédiats.

La prégnance de la voiture influe sur le un sentiment d'insécurité

- Un sentiment d'insécurité est ressenti pour les piétons dû à la forte présence des voitures qui tournent pour chercher des places ;
- Les critiques sont récurrentes contre le non-respect du 30 km/h et la vitesse de circulation ;
- Est évoqué une incompréhension du maintien des rues en double sens, qui pose des questions de circulation mais engendre surtout un sentiment de danger ;
- L'insécurité découle aussi des voitures stationnées, notamment dans les croisements, sur les trottoirs, qui limitent la visibilité et rendent les cheminements

piétons difficiles dans le quartier, particulièrement pour les enfants qui sont à la hauteur des voitures.

« Comme il n'y a rien pour freiner, les voitures foncent dans les rues. Les panneaux 30 ils sont très loin, il n'y en a aucun dans le quartier ».

« Avec toutes ces voitures parkées, il n'y a aucune visibilité, quand je vais à la place Robin avec ma fille je dois être hyper vigilante alors que c'est une zone 30 ».

La prégnance de la voiture favorise l'usage de la voiture

- Des habitants font le récit d'une tendance à accompagner des enfants en voiture ou à ne pas les laisser aller tous seuls à l'école à cause de la forte présence des voitures et de la dangerosité dans le quartier ;
- Les déplacements en vélo des adultes sont limités par le manque d'infrastructure et les conditions de circulations routières ;
- L'impression que les mobilités douces ne sont pas du tout soutenues par la ville et que tout est fait pour la voiture.

« Il y a un grand besoin de parking mais en même temps c'est un quartier qui se prête à la mobilité douce »

« Les gens qui sont à Plan-Dessus moi je pense qu'ils sont plus ouverts qu'ailleurs à faire sans voiture »

« Je sais pas vous, mais moi j'ai la mauvaise habitude de circuler sur les trottoirs, particulièrement la nuit, les gens sont bourrés au volant, ils sont super dangereux »

« Il faudrait des parkings publics sécurisés pour les vélos, ça paraît quand même assez évident en 2022 »

Une impression que la voiture occupe tout l'espace

- Un sentiment que le quartier est enlaidi par toutes les voitures ;
- Les espaces publics les plus beaux sont encadrés ou limités par la voiture, par exemple à la Place Robin ;
- Le sentiment qu'il n'y a pas de volonté des pouvoirs publics pour soutenir ceux qui font sans voiture.

« On donne tellement de places aux voitures, franchement, quand on regarde les rues ici, c'est quand même pas très joli, on pourrait faire un peu plus d'efforts pour les vélos »

« on va pas supprimer les voitures du jour au lendemain, ça c'est certain, mais si on continue à faire du bla bla vert, bon, mais faut être un peu logique »

« on pourrait pas un peu éduquer les gens, des roues arrêtées c'est un moteur arrêté, là tout ceux qui viennent chercher un enfant restent sur le trottoir avec le moteur qui tourne ! »

Une demande pour un nouveau partage de l'espace

- Des envies sont évoquées de requalification des rues, de mise en place d'arbres, de suppression de certaines places de parc ;
- L'impression que certains sujets sont abordés depuis longtemps, notamment la Place Robin, mais que rien ne bouge ;

- L'impression que supprimer des places sans rien faire à la place, c'est contre-productif.

« A la place Robin, la place de jeux elle est entourée de places de parking, c'est vraiment pas adéquat pour les enfants ».

« on avait déjà discuté de piétonniser devant le Café de l'Avenir, ça serait pas mal ».

« A la Rue du Jura, ils ont fait des gros travaux, ils ont supprimé quelques places et ils ont mis des arbres, c'est très chouette, suis super content ».

« Faut pas supprimer de places dans le quartier, si c'est pour mettre ces caisses en bois sur les places, y'a rien dedans »

Le contrôle de la réglementation échoit aux habitants

- Sentiment d'une absence de contrôle et de respect de la loi qui génère des conflits ;
- Mention de certains cas, comme la Rue du Nord, où les habitants se relayent pour tenter de bloquer physiquement le passage pourtant illégal des voitures dans la zone piétonne.

« A la Rue du Nord, constamment les habitants remettent la chaise pour essayer de dissuader les automobilistes de passer, et la chaise elle est de nouveau loin »

« Là certains ont dû mettre un bac à fleur pour empêcher que les voitures se garent »

« Souvent suis à pied à la Rue du Nord, je vois les voitures qui arrivent d'en haut, elles s'arrêtent, elles regardent si y'a personne, et hop j'y vais, c'est pas des gens qui habitent ici, c'est juste des gens qui essaient d'aller plus vite. ».



21

4. Apports stratégiques

En analysant les résultats issus de la démarche empirique, nous formulons le jugement qu'en l'état la politique du stationnement à Plan-dessus est inefficace et qu'elle ne produit que des insatisfaits :

- Les habitants (automobilistes ou non) doivent accepter l'emprise majeure de l'espace public par les voitures ;
- Malgré cette forte emprise, les automobilistes rencontrent des difficultés pour trouver une place de stationnement

La mauvaise performance de l'offre de stationnement et donc l'inefficacité de la politique de stationnement découlent de choix publics aux effets rebonds qu'il y a lieu de corriger.

Une amélioration de l'efficacité de l'offre de stationnement à Plan-Dessus repose sur une refonte de la politique de stationnement. Cette refonte doit viser simultanément une amélioration de la performance – et donc répondre aux problèmes du stationnement et abaisser l'emprise de la voiture sur l'espace public.

Ceci structure les apports stratégiques décrits ci-dessous. Dans un premier temps, 4 stratégies générales sont présentées. Interdépendantes, elles sont à mettre en œuvre simultanément et progressivement.

Dans un second temps, la mise en œuvre des 4 stratégies est détaillée à l'échelle du quartier puis par segment de rue. Différents documents de mise en œuvre sont ajoutés en annexe.

4.1. STRATÉGIES GÉNÉRALES

Les 4 stratégies ci-dessous ont été construites sur l'observation croisées des résultats de l'étude empirique, enrichies par les éléments de l'étude théorique appliquée. Elles se basent sur les spécificités du stationnement à Plan-Dessus et répondent directement au contexte actuel en vigueur.

Ces stratégies s'appuient sur l'objectif général d'améliorer la performance de l'offre de stationnement dans le quartier. L'objectif est ici d'améliorer le bilan d'usages de l'offre de stationnement. Dans un contexte de rationnement de l'espace disponible pour le stationnement, la présente stratégie vise à offrir plus de possibilité d'accueil avec un nombre moins grand de places. Dès lors, la comparaison en bilan du nombre de places de stationnement n'est pas pertinente. Rien n'est plus différent en effet qu'une place de stationnement mal régulée avec une voiture ventouse immobilisée pendant plusieurs jours qu'une place de stationnement avec un bon taux de rotation. Il s'agit pourtant toujours d'une seule et unique place.

4.1.1. Réformer et réguler l'usage du disque

Initialement prévue pour le stationnement de courte durée et donc particulièrement les visiteurs, l'utilisation du disque permet de stationner gratuitement deux heures sur une place publique. Or, l'étude d'usage montre que l'utilisation de cette offre n'est pas celle qui était prévue.

L'utilisation du disque domine parmi tous les types de stationnement (53%). Cette sur-représentation conséquente montre qu'un

important détournement d'usage est à l'œuvre dans le quartier. Celui-ci a été confirmé et étayé dans l'étude par focus-groupe.

Ce détournement a deux effets significatifs qui péjorent la performance de l'offre de stationnement :

- Il capte sur l'offre de stationnement public en surface des habitants qui devraient soit être locataires de places intérieures soit usagers du macaron ;
- Il capte des travailleurs pendulaires, lesquels tournent régulièrement le disque pendant leur journée de travail.

En conséquence, ce détournement d'usage massif transfère sur le domaine privé les usagers qui devraient être sur le domaine privé, de même qu'il soustrait à l'offre des places qui devraient être disponibles pour d'autres usagers, notamment les habitants disposant de macaron.

Il limite aussi l'offre de stationnement pour du stationnement courte durée et pour des visites ponctuelles, réduisant ainsi l'attractivité du quartier pour les achats et les services.

De manière indirecte, ce détournement libère aussi des places dans le privé qui sont sous-louées à des pendulaires – phénomène bien mis en lumière dans le cadre de l'enquête par focus-groupe – et réduit donc aussi l'incitation au report modal, créant un flux automobile et une sous-couverture des TP.

La première stratégie prend deux formes. Selon les opportunités, Vevey décide si elle opte pour une forme ou pour l'autre ou pour les deux en parallèle selon les segments de rue : tarification intégrale du stationnement sur chaussée ou/et

baisse du temps maximum permis par le stationnement par disque, de deux à une heure.

Cette stratégie doit s'accompagner de mesures complémentaires, dont : ¹⁾ un contrôle régulier de l'utilisation du disque ou des horodateurs, ²⁾ une campagne de communication sur les finalités de l'abaissement ou de la taxation ³⁾ une diversification des types de places de stationnement.

Ces deux formes de la première stratégie permettront de limiter très fortement les abus constatés.

4.1.2. Réorganiser la circulation et requalifier certains espaces

Il a été mis en lumière dans le cadre de l'étude empirique que la faible qualité des espaces publics et le contrôle insuffisant sur le stationnement engendrent des comportements qui nuisent à la performance de l'offre de stationnement et à la qualité de vie du quartier.

Le quartier de Plan-Dessus a dévolu une partie considérable de son espace public au stationnement. Pourtant, la quantité d'espaces dédiés au stationnement s'accompagne d'une qualité des aménagements plutôt faible : les espaces dévolus au stationnement sont de piètre qualité, dégradés, mal délimités. Cette mauvaise situation produit deux effets qui péjorent la performance du stationnement :

- Un certain nombre de places de stationnement sont perdus par des pratiques de stationnement mal encadrées.

- Une relative indifférence aux règles de stationnement, notamment sur les espaces publics non prévus pour du stationnement, affaiblit encore la perception de qualité de l'espace du quartier.

La deuxième stratégie consiste en la requalification de certaines portions stratégiques de l'espace publique, la suppression des places de stationnement les plus gênantes, une meilleure délimitation des places existantes, une stratégie de piétonnisation et la réorganisation de la circulation générale dans le quartier.

Les réaménagements à prévoir doivent être pensés de manière à garantir la possibilité d'un passage en zone de rencontre 20 km/h à terme sur l'ensemble du quartier.

4.1.3. Relocaliser le stationnement longue durée

L'étude d'usage montre que le stationnement à Plan-Dessus connaît une forte sur-représentation du stationnement longue durée (au moins 12 heures). Cela a été confirmé et documenté par la démarche par focus-groupes.

Ces stationnements longues durées sont principalement de deux natures. Il relève de pratiques d'habitants qui reviennent le soir dans le quartier et reprennent leur voiture le lendemain matin d'une part et d'autre part d'habitants n'utilisant leur voiture que pour le weekend, voire les vacances et sports d'hiver.

Cette forte inertie du stationnement produit deux effets qui péjorent la performance du stationnement :

- Un taux de rotation très bas qui fait qu'une place accueille un seul utilisateur des jours durant ;
- Une saturation de l'offre à des moments-clé, notamment l'heure de retour du soir où certains utilisateurs de journée sont encore présents sur site.

La troisième stratégie consiste en la relocalisation du stationnement long (nuit, week-end, vacances) dans des lieux en périphérie de quartier.

Cette stratégie doit s'accompagner de mesures complémentaires, dont : ¹⁾ réserver partiellement les parkings longue durée aux porteurs de macaron, ²⁾ prévoir en complément des zones de stationnement payant pour des visiteurs longue durée, ³⁾ développer une stratégie de mutualisation de certains parkings commerciaux existants.

4.1.4. Diversifier l'offre de stationnement par segment de rue

A ce jour, l'offre de stationnement ne différencie aucun besoin. Toutes les places sont pensées pour un usage de deux heures, cette durée pouvant être prolongées en cas de possession de macaron. L'enquête empirique montre que cela répond presque exclusivement aux habitants et à quelques pendulaires travaillant dans le quartier qui rechargent le disque. Les visiteurs temporaires, tous comme les besoins de livraison ou de dépose-minutes ne sont pas pris en compte.

La quatrième stratégie consiste en la diversification des types de stationnement par segment de rue, en répartissant les places de stationnement actuel en :

- Places court-durée (15 minutes) ;
- Places gratuites par disque (60 minutes) ;
- Places clients des commerces ;
- Places de car-sharing ;
- Places de stationnement cycles ;
- Places de stationnement privilégié (handicapés, co-voiturage etc.)

4.2. PRINCIPES DE MISE EN ŒUVRE DES STRATÉGIES

4.2.1. Réformer et réguler l'usage du disque

La modification de la réglementation de l'usage du disque ou le passage à la tarification de tout le stationnement public sur chaussée vont modifier les comportements actuels de plusieurs manières. Comme le montre la littérature, l'accroissement du niveau de contrainte peut provoquer des conséquences variées et qu'il est impossible de définir précisément au préalable. Pour autant, nous supposons que les pratiques illégales, notamment de recharge de disque, vont être drastiquement réduites par l'accroissement du niveau de difficulté. Cette pratique touche trois populations différentes d'usagers, des habitants qui pour des raisons pratiques ou financières ont renoncé soit à la location de place sur le domaine privé soit à l'acquisition de macaron habitant, des pendulaires travaillant dans le quartier et invisibilisés par la pratique de la recharge de disque, des visiteurs ponctuels consommant l'offre de

service, de commerces ou de loisirs du quartier.

Pour définir une stratégie applicable au terrain, aux différents horizons de planification, il est donc nécessaire de poser des hypothèses de travail. Celles-ci pourront être testées par un travail de monitoring afin d'amender la stratégie au fil de sa mise en œuvre. Pour les habitants, nous postulons qu'ils se répartissent en part égales entre le maintien des pratiques actuelles, le recours au macaron habitant et le recours à la location sur le domaine privé. En application à la situation de 2022, cette répartition pourrait mécaniquement faire baisser d'environ 5% la demande en stationnement sur le domaine public. En ce qui concerne le macaron habitant, 290 étaient attribués à fin 2021 pour un quota de 375. L'augmentation de la demande sera donc largement absorbable par le quota actuel.

Pour les pendulaires, nous postulons qu'ils se répartissent à deux tiers sur le maintien de leurs pratiques et que le dernier tiers se répartisse à part égales entre le recours au macaron pendulaire et à un report modal / changement de destination. Cette répartition pourrait faire baisser mécaniquement baisser d'environ 6% la demande en stationnement sur le domaine public dans le quartier⁹. Pour les visiteurs ponctuels, nous postulons un recours accru aux parkings commerciaux tel celui de la Migros, sans qu'il soit possible de poser une hypothèse chiffrée en matière d'effet sur le stationnement public du domaine public.

⁹ Nous ne prenons pas en compte dans cette diminution ceux qui ont désormais recours au macaron pendulaire. En effet, si celui-ci n'existe

pas à ce jour dans le quartier lui-même, la stratégie n.3 propose de l'y introduire.

La mise en œuvre de cette stratégie est à coordonner avec les trois autres stratégies.

4.2.2. Réorganiser la circulation et requalifier certains espaces

La mise en œuvre de la mesure passe par une réorganisation générale de la circulation dans le quartier. Le schéma de circulation proposé dans la présente feuille de route inclut le passage en circulation unidirectionnelle sur la presque totalité des tronçons du quartier ainsi que la fermeture de plusieurs segments. Le schéma de circulation est proposé à deux horizons, pour une mise en œuvre immédiate et pour une mise en œuvre à l'horizon 5 ans.

La construction du schéma de circulation repose sur les objectifs suivants ainsi que les mesures permettant de les mettre en œuvre :

- Compartimenter pour limiter le trafic de transit

Le schéma introduit un principe de compartimentage du quartier, en appliquant un cheminement unidirectionnel ainsi qu'en fermant à la circulation des segments, respectivement la rue des Tilleuls et de la rue Gutenberg.

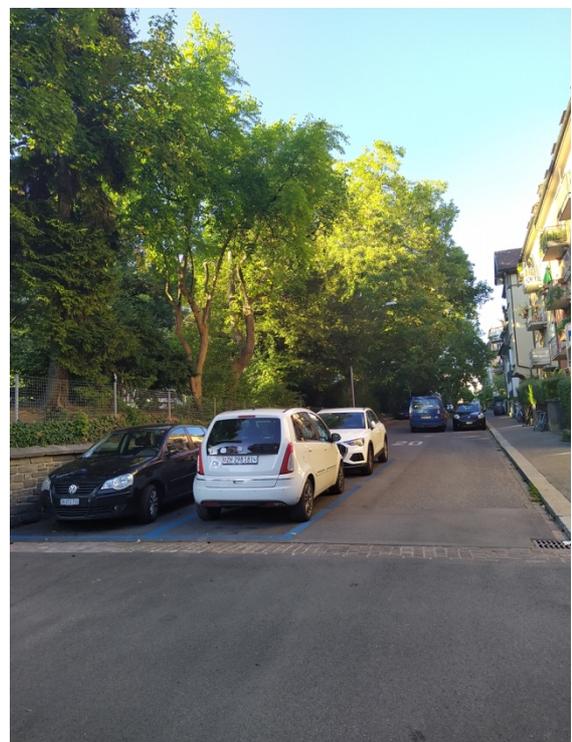
- Limiter la possibilité de traverser en droite ligne le quartier pour abaisser la vitesse

Le schéma de circulation renforce l'utilisation des trois rues Chemin Vert, Avenue de Corsier et Avenue Reller comme voies de contournement du cœur de quartier et limite la possibilité de traverser le quartier en ligne droite.

- Passer en sens unique pour libérer de l'espace pour les modes doux et limiter la dangerosité de circulation

Le statut bidirectionnel des rues du cœur de quartier se heurte déjà à des difficultés dans la pratique, relevé par l'enquête empirique de la présente étude. Le passage en monodirectionnel permet de faciliter le stationnement ainsi que le cheminement des modes doux, des mesures complémentaires comme le marquage de contre-sens cyclable sont prévues, tel en remontée de la Rue des Tilleuls. Le passage en sens unique est accompagné, de manière temporaire par la pause de sas de stationnement « sas à la zurichoise », puis, de manière pérenne, par une requalification de l'espace qui situe le stationnement sur un seul côté de la chaussée le cas échéant.

Zoom. Les « sas zurichois ». Stratégie mise en œuvre dans certains quartiers du cœur résidentiel de Zurich, vise à regrouper le stationnement sur un seul côté de la chaussée en vue de créer des obstacles. A Plan-Dessus, une telle stratégie est possible en acceptant de maintenir le stationnement partiellement sur trottoir, tel que déjà existant.





Photos M.A.Messer, Zurich, sept.2022

- Supprimer les places de stationnement mal situées pour améliorer la qualité de l'espace et la sécurité

Lors de l'enquête et de l'observation, il est apparu que la justification du marquage de places stationnements particulièrement mal situées n'était plus avéré. Il en est particulièrement de certains stationnements sur la Place Robin à proximité immédiate des places de jeux et de repos ou sur certains trottoirs.

- Libérer le cheminement privilégié entre le centre-ville et la Place Robin et piétonniser la Place Robin, puis, par étape, le cœur du quartier.

Le schéma de circulation piétonnise peu à peu le cœur du quartier, en commençant par la place Robin, puis en avançant vers le centre-ville ainsi qu'en tenant compte des projets qui vont avoir un impact majeur sur la transformation de l'espace (plan de quartier Nestlé) ou sur le quai de Copet par exemple.

Les régimes de circulation à trois horizons sont annexés à la présente feuille de route.

4.2.3. Relocaliser le stationnement longue durée

La relocation du stationnement longue durée hors du cœur de quartier s'effectue à

différents horizons et selon les opportunités effectives.

Nous proposons de retenir les 5 solutions suivantes, de manière complémentaire les unes aux autres.

A l'horizon A, c'est-à-dire 2023 environ, il s'agit de la relocation au parking Cours-aux-marchandises ainsi que sur le segment nord du Chemin Vert ;

A l'horizon B, c'est-à-dire à l'ouverture des projets « Nestlé », il s'agit de la relocation aux parkings sur les parcelles art.331 et art.272 ;

A l'horizon C, il s'agit d'une mutualisation possible pour le parking du centre commercial Centre Deux-gares.

Horizon A

En application des stratégies n.2 et n.4, un nombre de places de stationnement est effacé en surface pour être déplacé dans le parking Cours-aux-marchandises. Pour celui-ci, les principes suivant devraient être appliqués :

- Délimitation d'environ 35 places de stationnement strictement réservées aux porteurs de macaron de la zone A ;
- Tarification de l'ensemble des autres places, la semaine ainsi que le weekend et les jours fériés, de 8h00 à 18h00 ;
- Pas de limitation de durée de stationnement ;
- Un accès illimité avec le macaron de la zone A ;
- Une communication dédiée sur place relative à l'acquisition des macarons cartes à gratter pour les visiteurs de

résidents en stationnement longue durée ;

- Pas de stationnement prévu pour les macarons pendulaires.

En parallèle, la quinzaine de places de stationnement sur le segment du Chemin Vert au nord de l'Avenue de Corsier devraient être ouvertes au stationnement à macaron pendulaires.

Horizon B

Dans le cadre de la mise à disposition de places de stationnement dans le futur parking sis sur la parcelle de l'article n.331, les principes suivants devraient être appliqués :

- Délimitation d'environ 20 places de stationnement strictement réservées aux porteurs de macaron de la zone A ;
- Tarification de l'ensemble des autres places, la semaine ainsi que le weekend et les jours fériés, de 8h00 à 18h00 ;
- Pas de limitation de durée de stationnement ;
- Un accès illimité avec le macaron de la zone A ;
- Une communication dédiée sur place relative à l'acquisition des macarons cartes à gratter pour les visiteurs de résidents en stationnement longue durée ;
- Pas de stationnement prévu pour les macarons pendulaires.

Dans le cadre de la mise à disposition de places de stationnement dans le futur parking sis sur la parcelle de l'article n.272,

les principes suivant devraient être appliqués :

- Tarification de l'ensemble des autres places, la semaine ainsi que le weekend et les jours fériés, de 8h00 à 18h00 ;
- Pas de limitation de durée de stationnement ;
- Un accès illimité avec le macaron de la zone A ;
- Une communication dédiée sur place relative à l'acquisition des macarons cartes à gratter pour les visiteurs de résidents en stationnement longue durée ;
- Pas de stationnement prévu pour les macarons pendulaires.

Horizon C

Une discussion devrait être menée afin de mutualiser les places existantes au parking souterrains du centre commercial des Deux gares, même si cela implique la construction d'accès extérieurs, afin de permettre du stationnement nocturne. Un nombre égal de stationnement en surface devrait en conséquence être effacé.

4.2.4. Diversifier l'offre de stationnement par segment de rue

Pour chaque segment de rue, la feuille de route prévoit le nombre et le type de place à retenir. Les données par segment de rue sont annexées.

5. Annexes

Annexe 1 : régimes et mesures aux horizons
A, B, C

Annexe 2 : indications des mesures à
prendre par segment de rue en vue de
l'élaboration d'un masterplan