

Zeitschrift: Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale

Herausgeber: Fédération suisse des urbanistes = Fachverband Schweizer Raumplaner

Band: - (2015)

Heft: 3

Artikel: Lucerne : la gestion du stationnement avant l'heure

Autor: Urwyler, Martin

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-958098>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 27.04.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Lucerne: la gestion du stationnement avant l'heure

MARTIN URWYLER

Ingénieur en transports, chef de projet pour la mobilité, service des routes et de la mobilité, Ville de Lucerne.

Entretien réalisé par Jenny Leuba
Rédaction de COLLAGE.

La Ville de Lucerne poursuit depuis près de 30 ans une politique rigoureuse visant à réduire le trafic individuel motorisé, notamment au travers de la gestion des places de parc. Elle a commencé par se doter d'un règlement sur le stationnement faisant figure de pionnier au niveau suisse et affiche jusqu'à aujourd'hui une certaine constance dans sa gestion du stationnement. En 2009, l'initiative des villes, visant à favoriser la mobilité douce, a encouragé les autorités à se fixer d'ambitieux objectifs en misant sur la gestion des places de parc pour y parvenir. Plus récemment encore, Lucerne a publié un manuel à l'intention des investisseurs privés pour les accompagner dans la planification de quartiers d'habitation peu dotés en stationnement. COLLAGE a rencontré Martin Urwyler, responsable du stationnement à la Ville de Lucerne, pour comprendre les facteurs qui ont permis à cette dernière de se forger une ligne claire en la matière.

COLLAGE (C): M. Urwyler, pouvez-vous nous expliquer le contexte lucernois en matière de stationnement?

MARTIN URWYLER (MU): De manière générale, la Ville de Lucerne prend des mesures de réduction de l'emprise du trafic individuel motorisé conformément à son règlement sur la mobilité durable [1], un instrument contraignant pour les nouvelles constructions, qui comprend entre autres le plafonnement des charges de trafic dues aux véhicules individuels motorisés aux valeurs de 2010. La gestion du stationnement constitue par conséquent un des axes de travail pour atteindre cet objectif. Ce document a été adopté en contre-projet à l'initiative des villes, également lancée à Genève, Zurich, Winterthur, Bâle et St-Gall, qui visait à sécuriser la pratique de la marche et du vélo.

Le parc de stationnement à Lucerne compte aujourd'hui 63'000 places. 70%, soit 44'100, sont situées sur le domaine privé, à usage privé (logement) ou public (commerces et services).

Pour ces places c'est le règlement sur le stationnement qui définit au moment de la construction le nombre de places à construire. Celui de la Ville de Lucerne, qui date de 1986, est particulièrement progressiste. Il constitue aujourd'hui encore un bon outil de travail.

«Das Parkplatzreglement von 1986 ist sehr fortschrittlich und stellt heute noch eine gute Arbeitsbasis dar.»

Le stationnement sur domaine privé à usage public, comme les parkings gérés par des sociétés d'exploitation, sont soumis à la loi fédérale sur l'environnement qui a principalement pour objectif de limiter l'augmentation de la pollution de l'air



[ILL. 1]

[ILL. 1] La suppression de places de parc à la Mühleplatz pour compenser la construction d'un parking en ouvrage a permis de réaménager l'espace public. (Source: Martin Urwyler, 2015)

dans les centres-villes. Le principe de compensation prévoit la suppression de places en surface (en principe sur le domaine public) dans un nombre égal ou parfois inférieur au nombre de places nouvellement créées en ouvrage. C'est ce que nous avons fait récemment en supprimant 30 places en surface pour compenser la construction d'un nouveau parking en ouvrage à la Mühleplatz au centre-ville. [ILL. 1]

Enfin, les places de stationnement sur le domaine public sont réglées, en plus des zones bleues, par un système de macarons pour stationner à la durée sur une zone. Le règlement sur les macarons de 2003 vient d'être révisé et entrera en vigueur le 1^{er} juillet 2015.

C: Sur quel type de stationnement devrait-on agir pour avoir le plus d'impact?

MU: Vu que la majorité des places sont sur le domaine privé, c'est là que l'on peut avoir la plus grande influence. Notre règlement est ancien, mais les principes sont toujours adaptés aujourd'hui. Il sera prochainement révisé, mais sans grands changements par rapport aux places attribuées aux différents types de zones.

C: Le nombre de places de parc attribué à chaque logement est régi en Suisse par les normes des professionnels de la route (VSS) en prévoyant selon les cas des coefficients de réduction. Comment se positionne Lucerne face à ces normes?

MU: Les normes VSS attribuent en général une place par logement, indépendamment du contexte rural ou urbain. En 1986, le

[1] Nachhaltige städtische Mobilität, Stadt Luzern, 2010.

[2] Parkplatzreglement für die Stadt Luzern vom 17. April 1986.

[3] Autoarmes wohnen und arbeiten Stadt Luzern, Grundlagen und Empfehlungen, Stadt Luzern, 2014.

règlement du stationnement de la Ville de Lucerne [2] innovait en imposant zéro place pour tout nouveau projet de construction au centre-ville. Plus précisément, il autorisait zéro place pour la zone du centre-ville et fixait une fourchette inférieure à la norme VSS pour la première couronne urbaine [ILL.2].

C: Des projets innovent aujourd'hui en descendant à 0,5 place par logement ou moins, voire même aucune. Que pensez-vous de tels quartiers?

MU: Ce type de planification fonctionne, nous avons des exemples qui le démontrent et soutenons le développement de quartiers avec peu de places de stationnement. L'offre en transports publics est excellente à Lucerne et 42% des ménages ne possèdent pas de voiture. Ce chiffre n'est que de 8% dans les communes rurales, où au contraire 44% des ménages possèdent 2 voitures, (contre 11% en ville). Il s'agit donc de projets bien adaptés au contexte urbain.

La Ville est libre d'autoriser ce type de construction, puisque son règlement sur le stationnement lui permet de construire moins de places que prévu par les valeurs de référence sans passer par le Canton.

C: Comment la Ville de Lucerne soutient-elle ce type de projets?

MU: Nous avons publié l'an dernier un guide de recommandations [3] à l'intention des investisseurs, pour les aider à présenter leur projet de quartier avec peu de stationnement.

Des coopératives ont manifesté leur intérêt à Lucerne et au-delà, mais ce n'est pas encore le cas pour les investisseurs privés. Ce guide explique, d'une part, comment régler les questions juridiques entre les propriétaires et les habitants par rapport au renoncement à la voiture privée et, d'autre part, les réserves à prévoir au cas où il serait nécessaire d'ajouter des places de parc. Mais la Ville est optimiste à ce sujet et renoncera probablement à ces réserves pour les projets dont elle est le maître d'ouvrage.

C: Comment la Ville de Lucerne s'assure-t-elle que cela fonctionne?

MU: La Ville exige pour les quartiers avec peu de stationnement qu'un concept de mobilité soit défini afin de garantir leur bon fonctionnement (réduction pour les abonnements de transports publics, stationnement pour vélos, location de voitures en libre service, etc.). Un de nos prochains projets dans le domaine est d'ailleurs l'élaboration d'un modèle pour les concepts de mobilité dans les quartiers d'habitation. Nous souhaitons faciliter la tâche des investisseurs et nous assurer aussi de recevoir des documents à la fois complets et comparables.

[ILL.2] Pionnier, le règlement sur le stationnement de la Ville de Lucerne prévoyait il y a 30 ans déjà zéro place de stationnement en vieille ville et un maximum de 0,5 place par logement au centre-ville. Les valeurs minimales pour le logement en couronne urbaine correspondent à ce qu'on appelle aujourd'hui de l'habitat à peu de stationnement (autoarm), soit 0,3 place par logement. Et pour les activités, même la valeur maximale (0,5 place/emploi) correspond aux limites du «autoarm».

C: Le stationnement lié à l'habitat, avec tous les enjeux qu'il représente, semble donc être plutôt sous contrôle. Qu'en est-il dans les zones d'activités?

MU: Les places liées aux commerces et services dans les nouveaux projets sont celles qui génèrent le plus de débats. Les investisseurs privés craignent de ne pas pouvoir louer leurs surfaces s'il y a peu de places de parc et la Ville est dans une situation inconfortable, car nous manquons d'exemples concrets qui pourraient permettre de les convaincre que c'est possible de louer des surfaces commerciales sans places de parc.

La nécessité de disposer de nombreuses places de parc est notamment évoquée pour les commerces d'objets lourds ou encombrants, ou des activités qui nécessitent de nombreux véhicules de service. À mon avis, la question dans ces cas-là est plutôt de trouver des localisations optimales pour les activités logistiques.

«Die Frage ist, optimale Standorte für Logistik-Betriebe zu finden.»

Nous sommes confrontés à ce problème dans un projet de réhabilitation d'une friche ferroviaire appartenant aux CFF derrière le bâtiment du KKL, le nouveau bâtiment de l'Université à côté de la gare principale. Les CFF doutent de trouver preneur pour les surfaces de commerces et services qu'ils vont y implanter si le nombre de places de stationnement est très faible.

C: Les infrastructures à forte génération de trafic sont sans doute un autre type de casse-tête. Comment les traitez-vous?

MU: Dans le cas de parcelles prochainement réalisées dans les pôles de développement (Entwicklungsschwerpunkt), nous avons évalué la capacité des carrefours et giratoires qui donnent accès à ces nouvelles infrastructures.

En général, on fixe le nombre de places de stationnement maximal pour s'assurer que les déplacements supplémentaires générés par l'infrastructure ne dépasseront pas les seuils admis par l'Ordonnance sur la protection de l'air (OPAir) sur la base d'une étude d'impact. Cette manière de faire contraint à procéder à des contrôles réguliers pour s'assurer qu'on ne dépasse pas le nombre de mouvements autorisés. Dans le cas que j'évoque, il aurait presque été nécessaire d'employer une personne à l'année pour réaliser et traiter ces comptages.

Nous avons donc trouvé une solution en appliquant une «double restriction». Au nombre de places maximal évalué dans l'étude d'impact, nous ajoutons le calcul de la capacité du carrefour grâce à un modèle de trafic. Le dimensionnement du stationnement est fixé en fonction de la réponse à la question «Combien de trafic cette infrastructure peut-elle générer sans mettre en péril le carrefour?». De cette manière, nous sommes davantage assurés de ne pas dépasser le nombre de mouvements autorisés par l'OPAir, et nous n'interviendrons que si des embouteillages devaient apparaître.

Catégorie de places	Zone I: Vieille ville	Zone II: Centre-ville	Zone III: Couronne et zones de commerces	Zone IV: Zones résidentielles
Habitants	0/0	50/0	70/30	100/80
Clients et visiteurs	0/0	40/0	60/20	100/50
Emplois	0/0	20/0	50/10	100/50

(Max./Min. %)

C: Et comment se passe la collaboration avec les communes voisines?

MU: Nous sommes confrontés à la question de la gestion intercommunale dans les pôles de développement de «Luzern Süd» et «Luzern Nord». Nous devons par exemple planifier le pôle sud de l'agglomération pour accueillir bientôt 15'000 habitants et emplois supplémentaires, sur une surface dont la Ville est propriétaire, mais située à cheval sur les communes de Lucerne, Kriens et Horw. Les conditions-cadres sont claires: nous devons faire avec les infrastructures existantes. Il est exclu d'augmenter la capacité du réseau routier.

La Ville de Lucerne dispose d'un règlement strict, mais les communes voisines sont beaucoup moins restrictives en matière de stationnement. Le risque de report est évident.

S'il est relativement aisé de parvenir à des accords au niveau technique, avec les aménagistes et les ingénieurs transport, les projets passent toutefois plus difficilement au niveau politique. On ressent tout de suite le fossé urbain-rural.

«Man bemerkt das Stadt-Land-Gefälle sofort.»

Les parlements (législatifs) des communes d'agglomération ne sont pas prêts à limiter clairement le stationnement et il n'y a pas de moyen de les y contraindre. Trouver un dénominateur commun au travers de conventions avec les communes voisines, c'est l'enjeu actuel pour la Ville de Lucerne et sa région.

«Man versucht, Gemeindeübergreifend einen gemeinsamen Nenner zu finden.»

Et pourtant il y a urgence et la pression politique est forte. Les investisseurs privés frappent à la porte et tous les acteurs s'en réjouissent. Mais les communes d'agglomération doivent encore réviser leur règlement de stationnement pour parvenir à harmoniser leurs dispositions avec celle de la Ville. Et cela va prendre un an ou deux, dans le meilleur des cas.

C: Quel rôle joue le Canton dans ces démarches?

MU: Le Canton soutient la Ville dans les projets des pôles de développement. Le groupe LuzernPlus initié par le Canton a d'ailleurs élaboré un modèle de règlement pour encourager les communes et les aider à réviser leur règlement sur le stationnement. Ce modèle ne va pas aussi loin que celui de la Ville de Lucerne, mais permettrait toutefois aux communes limitrophes de s'en rapprocher. Ce document n'a néanmoins qu'une valeur de recommandation.

C: Pour conclure, quel serait votre message aux aménagistes, face aux défis actuels posés par le stationnement?

MU: Le besoin d'instruments plus dynamiques pour répondre aux développements en cours en termes de mobilité est manifeste. Les plans directeurs sont des instruments qui demandent du temps pour être révisés. Ils sont relativement figés.

«Richtpläne sind aufwändig, bis sie erstellt und genehmigt sind. Sie sind relative starr. Man müsste heute vielmehr dynamischere Instrumente haben, um früher reagieren zu können.»

Nous avons également besoin d'instruments pour la planification intercommunale. Cela fait aujourd'hui défaut dans les projets situés aux limites de la ville, à cheval sur des communes voisines, comme dans le projet «Luzern Süd», où l'on se heurte à ce manque d'instrument contraignant.

«Man benötigt Instrumente für gemeindeübergreifende Planungen, die auch verbindlich sind, wie etwa im Fall von Luzern Süd. Dort stossen, aus planerischer Sicht notwendige Einschränkungen häufig auf Widerstand.»

Par ailleurs, l'autonomie communale reste un principe très fort en Suisse. Nous planifions par exemple le développement du pôle «Luzern Süd», mais la mise en œuvre reste en mains communales. Que feront-elles de ces plans? Auront-elles les moyens financiers à disposition pour réaliser les projets? Mettront-elles en œuvre les limitations nécessaires, par exemple lors de la création de parkings? Ce sont les grandes questions.

«Wir arbeiten in Luzern Süd an Lösungen in der Planung. Die Umsetzung ist dann Sache der Gemeinden. Was tun diese? Werden sie die notwendigen Finanzen dafür bereitstellen? Werden Sie notwendige Einschränkungen zum Beispiel bei der Erstellung von Parkplätzen durchsetzen? Die sind die grossen Fragen.»

CONTACT

martin.urwyler@stadtluzern.ch