

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: - (2020)
Heft: 2309

Artikel: Shopping et parking en ville, pratiques en question : même si des mécontentements surgissent, l'attractivité des magasins en centre-ville n'est pas menacée par la politique restrictive de stationnement
Autor: Rey, Michel
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1024186>

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: 29.01.2026

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

variante présenterait un avantage primordial pour la clientèle. Les perturbations dues aux travaux seraient bien moindres. Par ailleurs, le financement de ces infrastructures de base pourrait trouver des sources originales adaptées à l'évolution du marché post-pandémie.

Momentanément, la chute du trafic allège les problèmes de capacités entre Lausanne et Genève ainsi qu'entre Lugano et Chiasso. Mais, dans une année ou deux, la reprise sera là. La bonne nouvelle: le pays dispose d'un peu de temps afin de réfléchir aux meilleures solutions applicables.

Shopping et parking en ville, pratiques en question

Même si des mécontentements surgissent, l'attractivité des magasins en centre-ville n'est pas menacée par la politique restrictive de stationnement

Michel Rey - 07 décembre 2020 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/37942>

Les commerçants en sont convaincus. La limitation du stationnement dans le centre-ville porte préjudice à leur activité. C'est pourquoi, majoritairement, ils manifestent leur opposition face à cette politique. Ces craintes peuvent se comprendre, mais l'adaptation aux nouvelles pratiques de mobilité urbaine est inéluctable.

En effet, la gestion du stationnement fait partie des politiques urbaines qui visent à améliorer la qualité du cadre de vie des villes et de leurs centres en particulier. La voiture y a occupé une grande place qui se réduit progressivement au profit des autres modes de déplacement (transports collectifs, mobilité douce et déplacements à pied).

Et cette [tendance](#) va se poursuivre à l'avenir. La diminution du nombre de places de stationnement et l'augmentation de leur prix sont donc au programme.

Le stationnement, instrument clé, mais clivant

La politique de stationnement doit répondre à des besoins contradictoires. Les pendulaires cherchent à stationner pour la journée, à proximité de leur lieu de travail, les résidents veulent bénéficier d'une place proche de leur domicile et les clients souhaitent accéder aux commerces et services du centre-ville.

Aussi l'offre de stationnement est-elle un des sujets les plus clivants en matière de politique de mobilité. Aucun élu n'échappe à des critiques lorsqu'il veut supprimer des places de parc ou simplement les rendre payantes et/ou à durée limitée. Mais à terme, les solutions proposées sont acceptées et les conflits s'apaisent.

La régulation du stationnement s'est faite en trois phases. On a d'abord réduit les espaces illimités (suppression progressive des zones blanches) et le temps de stationnement (augmentation des zones bleues). Puis on a introduit le parage payant avec des tarifs différenciés dans les centres-villes, étendus progressivement à des zones plus vastes. Enfin, le stationnement a été intégré aux politiques de gestion de la demande de mobilité, notamment sous forme de limitation de l'accessibilité automobile aux centres et par la création de parkings-relais aux abords des villes.

La politique de stationnement offre des avantages évidents pour la collectivité. Elle n'exige pas de gros investissements, sauf à prévoir de nouveaux parkings souterrains. Elle peut se réaliser en peu de temps et met l'accent sur l'acceptabilité de la gestion du stationnement. Et la tarification du parking, assortie d'amendes, peut même générer des revenus substantiels pour la collectivité. Pour autant qu'ils soient alloués pour améliorer la

mobilité afin d'éviter les critiques d'un impôt déguisé.

Les déplacements s'opèrent tout autant en voiture qu'en transports publics, à vélo et à pied. L'accessibilité des centres-villes en transports publics s'est sérieusement améliorée au cours de ces dernières années. Et la population a tendance à suivre les autorités. Preuve en est la votation récente de Genève où les votants ont accepté à plus de 58 % la suppression de 4 000 places de parc.

Gestion fine et concertée

Il appartient aux autorités communales d'être attentives aux besoins de stationnement correspondant aux attentes des commerçants. Ce qui n'a pas toujours été le cas.

Si les modalités de faire des courses au centre doivent être prises en compte, la politique du stationnement doit se concevoir et s'appliquer de manière concertée. Ceci permet de déterminer notamment les besoins pour le trafic professionnel ou pour la livraison des marchandises.

La tarification peut être utilisée dans l'intérêt des commerçants. Par exemple, une première heure gratuite permet d'attirer le client, mais une augmentation rapide du tarif découragera le stationnement de longue durée. Ainsi, pour dynamiser le commerce au centre, la ville de Sion a décidé d'offrir la gratuité des parkings municipaux de l'hypercentre du vendredi à 17 heures au samedi minuit, mais aussi celle des transports publics urbains.

Les commerçants peuvent également faire preuve d'initiative. En ce sens, ceux du centre de Lausanne assurent le transport gratuit des achats de leurs clients, vers le parking central de la Riponne.

Selon Sébastien Munafò, directeur du bureau de recherche nommé (6-t), la perception des

commerçants résulte souvent d'un biais cognitif. Ils identifient plus facilement les clients qui arrivent en voiture et repartent avec des achats parfois volumineux et ils surestiment leur importance. À l'inverse, ils sous-estiment les clients qui ne viennent pas en voiture, achètent peut-être moins, mais plus régulièrement.

Cette politique assez restrictive en centre urbain pourrait être accompagnée d'une politique plus contraignante en périphérie. On sait qu'une tarification, même minime, dans les centres commerciaux excentrés réduit l'attractivité de ce type de magasin et introduit une égalité de traitement avec les commerces en ville. Mais son application s'avère très difficile, car la plupart de ces parkings sont privés et les communes périphériques n'y voient guère leur intérêt.

Centre toujours attractif

L'attractivité des centres-villes est une préoccupation constante des politiques d'urbanisme. Preuve en est le [prix Wakker](#) décerné chaque année pour récompenser ces efforts. Ce fut le cas pour Baden, Sion ou Aarau. L'association pour l'aménagement du territoire, [EspaceSuisse](#) (anciennement ASPAN) a développé une structure d'appui aux autorités communales dans leur approche des changements structurels qui touchent les centres de localité. Elle a déjà conseillé plus de 70 communes sur l'ensemble du territoire, avec le souci de concilier accessibilité et qualité de l'urbanisme lors de la densification ou la revalorisation de centres historiques ([DP 2166](#)).

Selon les auteurs de l'ouvrage, [La mobilité en question](#), «l'attractivité de la plupart des villes ne semble pas avoir diminué, au contraire: les espaces rendus aux piétons ont permis d'augmenter la qualité de vie et de séjour et ainsi été bénéfiques aux commerces, restaurants et cafés installés dans les centres-villes». La voiture indispensable devant les boutiques semble une pratique en (bonne) voie d'être dépassée.