

ÉDITION 2018

RUE DE
L'AVENIR



Dossiers
thématiques
de la Rue
de l'Avenir

Stationnement & espace public

**En reprenant un peu de place
à la voiture, on peut faire
des merveilles !**

Les citoyens apprécient les espaces publics accueillants, mais les concertations préalables à leur aménagement bloquent souvent sur la suppression de quelques places de stationnement, prix pourtant à payer pour plus de bancs, un peu d'ombre et des bacs à fleurs.



LES OBJECTIFS DE CE DOSSIER

L'essentiel de l'offre de stationnement est privatif, mais la part la plus visible et la plus impactante est le stationnement sur voirie, en raison de l'espace consommé et de son poids dans la circulation automobile. La décentralisation du stationnement payant sur voirie remet ce sujet dans l'actualité des politiques publiques et Rue de l'Avenir considère qu'il faut profiter de ces débats pour parler des autres usages de la rue.

Basée sur des exemples concrets, cette brochure présente des outils et des aménagements simples qui peuvent être utilisés pour mieux partager l'espace public, quelle que soit la taille des communes et les règles de stationnement mises en place.

UNE PLACE À (RE)PRENDRE

L'espace public est l'essence même de la ville. Toutes les fonctions urbaines doivent pouvoir y être assurées : se déplacer, se promener, se rencontrer, jouer, se délasser, se reposer, courir, pique-niquer, observer. Une commune, où personne ne circule dans la rue autrement qu'en voiture, est une commune triste et morne. Or, l'espace public est une ressource rare en milieu urbain et son occupation automobile se fait nécessairement au détriment d'une autre fonction urbaine.

Le stationnement envahit souvent l'espace public et neutralise tout autre usage. Par ailleurs, l'offre de stationnement incite les usagers à utiliser leurs voitures, alors même que ce déplacement pourrait s'effectuer à pied ou à vélo, voire en transport en commun s'il existe à proximité.

Les dernières décennies ont aussi vu émerger un phénomène inattendu : la saturation des rues résidentielles. Aujourd'hui, la problématique du stationnement n'est plus la seule affaire des centres villes, mais concerne désormais les cœurs de villages, les quartiers résidentiels, les secteurs commerçants ou encore les quartiers d'affaires.

Certaines villes ont une approche innovante en matière de modération de la circulation en privilégiant les modes actifs (marche et vélo) et les transports collectifs. Néanmoins, elles ne réduisent pas le stationnement automobile au niveau requis pour une pleine efficacité de ces

priorités. Le sujet serait-il tabou ? Les habitants sont-ils réellement opposés à « lâcher » leur place de stationnement devant leur domicile ou à leur point de destination ? L'expérience montre qu'au contraire, chaque rue libérée de son stationnement s'anime instantanément et les usagers oublient très vite que la même rue était envahie de voitures immobiles quelques temps plus tôt.



Rue triste, impraticable pour les piétons, trop libre pour des automobilistes pressés. Pour quelle raison les riverains se garent-ils à cheval sur les trottoirs ?



La résistance à tout autre usage de la rue que la circulation et le stationnement est parfois forte. Elle accompagne la « résidentialisation » des pieds d'immeuble et pose la question de la ville que nous voulons : endormie ? Vivante et parfois bruyante des jeux d'enfants ?

Pour les praticiens de l'aménagement et de l'ingénierie, l'espace public est tout l'espace contenu entre les façades d'une rue, d'une place, entre celles qui bordent un square, quel que soit son usage. L'espace public est le support de nombreuses fonctions et n'est pas réservé au trafic motorisé : il accueille une grande diversité d'usagers, d'âges, de motivations et de modes de déplacements différents. Pourtant, c'est souvent plus de 80 % de la surface des rues qui sont attribués au stationnement et à la circulation.

LES LEVIERS POUR MIEUX GÉRER LE STATIONNEMENT

Les collectivités locales disposent de nombreux leviers pour gérer et maîtriser le stationnement sur l'espace public, notamment les zones bleues, le stationnement en ouvrage ou encore le stationnement résidentiel déporté. S'y ajoute la réforme du stationnement payant sur voirie, entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2018, dont les premiers effets démontrent un réel impact sur l'occupation automobile de l'espace public.

LA GESTION DU STATIONNEMENT POUR REQUALIFIER L'ESPACE PUBLIC

La réglementation du stationnement vise plusieurs objectifs : contribuer à la politique locale de déplacement, mieux partager un espace rare, fixer des priorités en fonction du caractère collectif de l'espace public, différencier l'arrêt (courte durée) et le stationnement, dissuader le stationnement de longue durée et enfin inciter l'utilisation de parcs de substitution (offre privée ou ouvrages publics existants).

La réforme du stationnement payant sur voirie a été adoptée dans le cadre de la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles du 27 janvier 2014. Depuis le 1^{er} janvier 2018, les collectivités disposent d'une plus grande souplesse dans leur politique de stationnement. En effet, chaque ville peut désormais adapter sa tarification horaire et forfaitaire. Le forfait post-stationnement, qui remplace l'amende pénale, peut être défini en fonction de la pression de la demande de stationnement et de sa capacité à surveiller. Cette évolution législative devrait faire diminuer les abus avec un système plus incitatif au paiement.

LES EFFETS POSITIFS D'UNE POLITIQUE DE STATIONNEMENT SUR LA MOBILITÉ

Le stationnement est le principal levier des politiques de mobilité. C'est aussi celui qu'on hésite



à mobiliser. Pourtant, c'est en réduisant l'offre de stationnement, en particulier celle des actifs sur leur lieu de travail, qu'on obtient les meilleurs transferts vers les transports collectifs. Cette question est essentielle, mais ne sera pas traitée ici puisqu'on s'intéresse spécifiquement au partage de l'espace public entre stationnement et autres usages. Sans rentrer dans des schémas trop simplistes, la dissuasion du stationnement sur voirie des actifs par une réglementation sur la durée libre des places. Pour preuve, chaque extension du stationnement payant en périphérie des centres villes s'accompagne d'une chute de l'occupation : elle dissuade les « pendulaires » qui occupent la journée entière une place à proximité de leur lieu de travail, elle libère ainsi des places et incite à une meilleure utilisation de l'offre publique ou privée hors voirie. L'apparition de places vacantes, là où l'offre était saturée, ouvre des perspectives à ne pas laisser passer, tant la rue a « horreur du vide ».

EXEMPLE À SUIVRE

UNE TARIFICATION SOLIDAIRE

VENCE (06)

La ville de Vence a profité de la réforme du stationnement payant pour élaborer son plan de stationnement et y a intégré la dimension sociale du stationnement résidentiel. Pour les résidents du centre historique et des abords, il est désormais prévu la gratuité sous conditions dans les parkings voisins de la cité historique. Cette gratuité est accordée en fonction des ressources des ménages. Il s'agit donc d'une double opération, sociale pour les ménages à faibles revenus qui ne peuvent pas se passer de voiture, et urbaine en déportant le stationnement du centre historique vers la périphérie.

LES AUTRES OUTILS POUR MIEUX PARTAGER L'ESPACE

Le code de la route a instauré la zone de rencontre en prévoyant à la fois une priorité aux piétons et une affectation contrôlée du stationnement. Les automobilistes peuvent se garer dans ces zones de rencontre uniquement dans les cases dûment marquées au sol.

D'AUTRES LEVIERS À MOBILISER

Les plans de mise en accessibilité de la voirie prescrivent en général un regroupement des objets encombrant les trottoirs (signalisation, candélabres, armoires électriques, etc.) au bénéfice de cheminements piétons continus et confortables. Cette recommandation a un intérêt évident, mais se heurte aux irrégularités des alignements de clôtures ou façades. Le gestionnaire de la voirie doit savoir s'adapter à ces difficultés et élargir le trottoir en supprimant

quelques places de stationnement pour garantir la continuité de ce cheminement piéton. Il doit savoir aussi introduire des respirations, profiter d'un retrait d'alignement pour offrir un espace de quiétude et y poser quelques bancs et un peu de végétation.



Pascal Amphoux, architecte et géographe, fait remarquer que la « bande » continue de stationnement interdit toute perméabilité entre trottoirs et chaussée. Afin que cette bande puisse « activer » l'espace de la rue, il propose qu'elle soit interrompue par endroit. Cette bande sera d'autant plus « active » que l'usage n'en sera pas contraint de manière immuable. Peut-on imaginer qu'à certaines heures, elle assure la fonction prévue de stationnement et qu'à d'autres moments elle puisse servir à tout autre chose ? Stationnement le soir, livraison le matin, camion restaurant le midi, étals de commerçants l'après-midi... ou tout autre usage qui peut animer une rue. Pascal Amphoux suggère que le travail d'« activation » de cette bande soit défini avec les personnes qui fréquentent la rue, les riverains, les commerçants, les consommateurs, les employés, de manière à ouvrir le débat sur des occupations et des usages insoupçonnés, temporaires et expérimentaux.

EXEMPLE À SUIVRE

MUTUALISER POUR DIMINUER L'ESPACE DE STATIONNEMENT

IVRY-SUR-SEINE (94)

À Ivry-sur-Seine, la limitation de l'emprise du stationnement automobile sur l'espace public fait depuis longtemps partie des ambitions de la ville. Le stationnement sur voirie coûte plus cher à l'usager que le stationnement en ouvrage. Les projets d'urbanisme permettent de renforcer cette stratégie grâce à la mutualisation du stationnement en ouvrage : la même place est utilisée le jour par des visiteurs ou actifs et la nuit par les ré-

sidents. D'autres dispositions ont également été prises dans le PLU, afin que les stationnements, mutualisés ou non, soient réalisés en ouvrage. Pour les futures opérations d'aménagement, la ville a choisi une utilisation très restrictive de l'espace public pour le stationnement : il sera réservé aux personnes à mobilité réduite, aux livraisons et aux arrêts minute. Autant d'espace gagné pour d'autres usages.

LIBÉRER LA RUE, POUR QUOI FAIRE ?

La question n'est pas de supprimer, par principe, des places de stationnement. Les objectifs sont de mieux utiliser l'espace public selon le contexte urbain, de le requalifier ou d'introduire d'autres usages de mobilité.

INCITER ET FAVORISER D'AUTRES MOBILITÉS

Gagner une file de stationnement ou quelques places sur une rue étroite ouvre des perspectives multiples de mobilités alternatives : création de couloirs bus, bandes cyclables, stationnements vélo, etc. Certaines villes ont ainsi rouvert un double sens de circulation pour simplifier la vie de tous avec des trajets plus directs.

FACILITER LES LIVRAISONS ET LES ARRÊTS MINUTE

Les professionnels mobiles font trop souvent les frais d'une mauvaise gestion du stationnement. Les rues saturées de voitures immobiles bloquent le stationnement des artisans, professionnels de santé ou livreurs qui y interviennent. Le casse-tête des places de livraisons, situées idéalement devant chaque point à desservir, est plus facile à résoudre dans les rues où il y a toujours quelques places libres. Pour ces usages, le stationnement sur voirie offre de fait une souplesse incomparable par rapport à l'offre privée ou en ouvrage. La commune, en lien avec son intercommunalité, doit savoir fixer des tarifs et un niveau de surveillance permettant une régulation fine du nombre de places sur voirie et de leur occupation.



Quelques massifs et arbres bien disposés dégagent la vue sur un carrefour ou une traversée piétonne.

VÉGÉTATION, BANCS ET FONTAINES

Les aménagements et la nature en ville sont essentiels à l'animation et à l'aménité d'une rue. Les bancs, la végétation et les fontaines sont les éléments les plus souvent demandés pour agrémenter l'espace public. Les bancs sont indispensables pour que les personnes marchant difficilement puissent se reposer quelques instants. Si ces attentes se heurtent à de multiples freins, très souvent infondés (difficulté de planter un arbre sans toucher les réseaux souterrains, arrosage régulier nécessaire des bacs à fleurs, masque de lumière créé par les feuilles des arbres de haute tige dans les immeubles riverains), arbres et bancs ont toujours été les attributs des grandes avenues.

EXEMPLE À SUIVRE

EN VILLE, LA VOITURE A SA PLACE, PAS TOUTE LA PLACE.

VILLEURBANNE (69)



C'est le slogan choisi par la ville de Villeurbanne pour porter sa politique de mobilité. Dans les secteurs dépourvus de végétation, plus de 100 banquettes plantées ont été réalisées et 6 300 m² d'espaces verts ont été créés en remplacement de places de stationnement. Ce travail, associé au développement d'alternatives à la voiture et à une vaste campagne de communication, a permis de baisser de 13 points l'usage de celle-ci en moins de 10 ans, au profit des transports en commun et des modes actifs.

AMÉLIORER LA SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS ET CASSER LA VITESSE AUTOMOBILE

La végétalisation d'une rue a un effet indéniable sur les comportements des automobilistes. Les bacs à fleurs, chicanes plantées, massifs délimitant un début de stationnement ou simplement des végétaux qui mordent un peu sur la chaussée sont déjà largement utilisés pour casser la vitesse. Une bonne gestion du stationnement, c'est aussi préserver la visibilité des usagers vulnérables et améliorer la sécurité de tous au droit des carrefours ou des traversées piétonnes. Une bonne maîtrise de l'offre de stationnement permet de démultiplier ces pratiques.

STATIONNEMENT MAÎTRISÉ, ACCESSIBILITÉ PRÉSERVÉE !

Une ville marchable n'est pas une ville de zones piétonnes, mais une ville aux trottoirs confortables, où il fait bon marcher et où les plantations

apportent de la fraîcheur en été et protègent du vent en hiver. Les trottoirs doivent être dégagés de tout obstacle (poubelles, panneaux, poteaux, etc.) sur une bande d'au moins 1,40 mètre et bien sûr de tout stationnement. Quitte à mordre sur la chaussée ou à prendre une place de stationnement.



Est-il si compliqué de mettre ce poteau provisoire sur la chaussée ?

EXEMPLE À SUIVRE

DES TROTTOIRS LARGES ET PLANTÉS, POUR DES RUES PLUS SÛRES

NANTES (44)



C'est le choix fait à Nantes dans le quartier du nouveau Musée des Arts, rue Clémenceau : grâce aux plantations, au parvis aménagé devant le musée et l'entrée d'un lycée proche, au quai bus dégagé, la rue a pris un aspect nouveau et agréable à la marche. Les places les plus proches de l'entrée du musée sont des places réservées aux conducteurs porteurs d'un handicap. Le Busway est tout proche. Autant de raisons de privilégier la marche et les transports publics plutôt que la voiture. Enfin, l'aménagement gagne en visibilité pour les nombreux piétons qui fréquentent les lieux.

LA PLACE DE STATIONNEMENT UN ESPACE À VIVRE

Il peut paraître étonnant aujourd'hui de vouloir donner vie à quelques m² de bitume. Pourtant, il y a un siècle, c'est l'occupation de ce morceau de rue par une automobile qui aurait dérouté. Maintenant, ce sont de véritables projets de rues à l'initiative des habitants qui commencent à émerger, avec des kiosques qui offrent des services (échanges d'objets, bibliothèques de rue). L'agence Res Publica parle « d'une malléabilité de l'espace public, avec des espaces simples, souples, qui permettent des usages durables ou temporaires ». Voici quelques exemples.

Les terrasses de café et les étals de commerçants sur trottoirs font l'animation de la rue. Mais les abus sont légions. Les débordements de ces terrasses au détriment du cheminement piéton sont quasiment systématiques. L'installation de terrasses et étals dans la bande de stationnement résout en grande partie ce problème et permet aussi l'animation des rues, dont les trottoirs sont de toute façon trop étroits pour y installer quoi que ce soit.



C'est la bande de stationnement et non le trottoir qui accueille les terrasses.

EXEMPLE À SUIVRE



PARK(ING) DAY

Créé en 2005 à San Francisco et relayé en France depuis 2010 par l'agence Dédale spécialisée dans l'innovation sociale et urbaine, PARK(ing) DAY transforme temporairement des places de parking payantes en espaces végétalisés et conviviaux. Citoyens, artistes et activistes installent sur des places de stationnement inoccupées, des terrasses mobiles, espaces de jeux, potagers imaginaires, aires de repos, jardinières mobiles, espaces de relaxation, espaces bibliothèque, ateliers jeux de société... <http://www.parkingday.fr/>



LA CARAVANE SALON DE RUE

L'association « La Sauce Ludique » a équipé cette caravane d'un salon qui fait office de lieu de rencontre, pour discuter ou pour jouer. Elle se referme la nuit pour éviter des utilisations bruyantes sous les fenêtres des riverains. La rue devient ainsi un terrain pour le jeu et les loisirs. <http://lasauceludique.blogspot.com/>

Ces deux initiatives illustrent l'intérêt de se poser la question suivante dans chaque commune : Comment (re)prendre un peu de place à la voiture pour faire (re)vivre l'espace public ? Nul doute que les bénéfices tirés de ces revitalisations font très vite oublier les résistances à la suppression de quelques places de stationnement.



La reconquête des parkings de centre-bourg peut passer, comme à la Chapelle Saint Laurent (Deux Sèvres), par des moments festifs où toute la commune peut se retrouver. Ensuite, il faut engager le débat sur un meilleur partage de ces espaces si convoités : plus de végétation, de bancs, de terrasses et un peu moins de stationnement.

Plaquette réalisée avec le soutien du Ministère de l'Intérieur, Délégation à la Sécurité Routière

Remerciements : Olivier Asselin, président du groupe stationnement de l'Association des Ingénieurs Territoriaux de France
Pascal Amphoux, architecte et géographe

Crédits photos : François Prochasson, Michel L'Houtellier, Anne Faure, ville de Villeurbanne, ville de la Chapelle-Saint-Laurent, Agence Scopic.

Rédaction
Rue de l'Avenir Grand Ouest et Ecologie Urbaine & Communication

Création graphique
LOD

Mise en page
L'atelier de l'estuaire

CEREMA, 2015, Décentralisation du stationnement payant sur voirie. Guide de recommandations à l'attention des collectivités territoriales, CEREMA, Lyon, 127 p.

DUVERNEY-PRET C., 2008, L'acceptabilité des politiques de stationnement restrictives, Thèse de doctorat, INSA de Lyon, 564 p.

GART, 2016, la réforme du stationnement, une solution pour l'attractivité de nos centres-villes

MATHON S., 2008, Le stationnement résidentiel sur l'espace public: état des lieux, problèmes et perspectives, Thèse de doctorat, Université Paris-Est, 465 p.

PAUL-DUBOIS-TAINE O., 2013, « Pour une politique du stationnement au service des usagers », Commissariat Général à la Stratégie et à la prospective.

SOULIER Nicolas, 2012, Reconquérir les rues, Eugen Ulmer Eds, 288 p.

Réglementation nationale : Code général des collectivités territoriales, code général de la propriété des personnes publiques, code de la voirie routière, code de la route, code de l'environnement

POUR ALLER PLUS LOIN
www.ruedelavenir.com/themes/stationnement/

Si cette plaquette éveille chez vous des exemples de requalification d'espace public, envoyez les à ruedelavenir.gouest@gmail.com