

BORDEAUX – 17/11/2011



DE LA VILLE AUTOMOBILE A LA VILLE A VIVRE



ESPACE PUBLIC ET STATIONNEMENT

L'ESPACE PUBLIC

- Les villes sont nées du désir des hommes de se regrouper pour se défendre, mais aussi de se rencontrer pour échanger des biens, des informations et des savoirs.
- Ces échanges sont à l'origine de lieux, l'agora, le forum, les places, les rues, que nous nommons maintenant l'espace public.
- Sans espace public, accueillant la confrontation, le débat, le consensus, la ville perd sa principale richesse, celle d'être un lieu de rencontre mais aussi un espace de solidarité.

QUELLE PLACE POUR LE STATIONNEMENT ?

- **l'espace public est l'essence même de la ville :**
toutes les fonctions urbaines doivent pouvoir être assurées.
- **le stationnement occupe une place abusive dans l'espace public :** le stationnement est de fait une privatisation du domaine public.
- **le stationnement est un élément déterminant de la vie urbaine :** le levier principal pour l'objectif de modération de la circulation des véhicules motorisés.
- **le stationnement est un enjeu très politique :**
certaines villes qui ont une approche innovante en matière de modération de la circulation, ne prennent pas de mesures visant à réduire les facilités de stationnement.

QUELQUES EFFETS DU STATIONNEMENT

- **Le stationnement favorise l'usage de l'automobile**
- **La limitation du stationnement contribue à faire la ville durable**
 - mettre en cohérence le discours sur la « ville durable » avec les pratiques
 - tendre vers la « ville des courtes distances »
 - soutenir les modes actifs
 - créer des pôles de vie et de commerce animés



Il y a cent ans, cette rue était plantée de deux rangs de platanes, aujourd'hui il n'y a plus d'arbres, le stationnement occupe le trottoir, il laisse à peine la place au piéton de marcher alors que la chaussée est à moitié vide.

CASSER LE TABOU DU STATIONNEMENT

- **L'occupation de l'espace public par le stationnement n'est pas « normale »:**
l'habitude ne justifie en rien cette pratique.
- **L'occupation de l'espace public par le stationnement, usage privé, est abusive :**
l'immobilisation du sol public à des fins privées n'est pas acceptable parce que l'espace doit être partagé équitablement entre ses différents utilisateurs.



CASSER LE TABOU DU STATIONNEMENT



- **L'occupation de l'espace public par le stationnement est souvent source d'insécurité :**
stationnement sur trottoir, sur passages piétons sur bandes cyclables, dans les carrefours, etc.
- **Le stationnement ne doit pas être totalement supprimé, mais sa place est ailleurs que dans l'espace public :**
la place du stationnement devrait être envisagée dans des ouvrages hors voirie,

S'APPUYER SUR L'ECONOMIE

- **La consommation d'espace public à des fins privées a un coût :**

le coût de la perte de qualité urbaine en regard des avantages que procure la privatisation par le stationnement est élevé.

- **«No parking no business», une idée fausse en ville :**

à pied ou à vélo on achète moins mais on achète plus souvent.



S'APPUYER SUR L'ECONOMIE



- **Le piéton qui se sent en situation de loisir consomme :**
le fait de se sentir en sécurité dans un environnement pacifié incite à faire des achats non programmés.
- **Ne pas confondre stationnement et arrêt de courte durée :**
la possibilité de s'arrêter pour un achat rapide est très appréciée par les commerçants

S'APPUYER SUR L'ECONOMIE



***On peut maîtriser le stationnement sans l'interdire :
sur cette place réaménagée,
les voitures des visiteurs des commerces occupent un tiers de la surface,
les piétons utilisent le reste,
sauf le jour du marché où tout l'espace est donné aux étals
(à Nyons dans la Drôme).***

FAIRE EVOLUER LE CADRE JURIDIQUE

- **Le cadre juridique évolue mais le stationnement reste un tabou :**

Les « zones de rencontre » donnent la priorité aux piétons et limitent la vitesse des usagers à 20 km/heure.

L'obligation de contrôle du stationnement est explicitement évoquée par le texte.

- **La dépenalisation et la décentralisation du stationnement sont nécessaires :**

Le stationnement payant sur voirie est aujourd'hui une simple mesure de maintien de l'ordre public relevant du pouvoir de police.

Ce n'est ni un loyer, ni une redevance liée à l'utilisation de l'espace, comme cela devrait être.

FAIRE EVOLUER LE CADRE JURIDIQUE



Le cœur de la ville de Metz est pacifié grâce aux trois formes de réglementation dites particulières : « zone 30 », « zone de rencontre », « aire piétonne ».

Les « zones de rencontre » (à gauche) permettent d'organiser des « arrêts minute » qui sont appréciés des commerçants. Dans les « aires piétonnes », (à droite) les livraisons sont autorisées à certaines heures.

CHANGER LES PRATIQUES, C'EST POSSIBLE

- **La démographie et les pratiques des urbains évoluent :**
La proximité des équipements est valorisée par des catégories de population qui sont les plus représentées dans les villes.
- **Des rues et des places animées sont des espaces plus sûrs :**
L'animation urbaine contribue à la sécurité.
- **L'offre commerciale s'adapte au renforcement de la fonction résidentielle :**
La grande distribution investit dans des chaînes de supérettes qui contribuent à développer des pôles de quartiers.

L'EXEMPLE DE ROUEN

Organiser le stationnement à l'échelle de l'agglomération

- **un groupement de commandes,**
réunissant la ville de Rouen et la CREA
- **un prestataire unique**
pour une étude globale, concernant notamment les parkings relais et les transports urbains
- **et deux marchés**
répondant aux besoins respectifs des deux collectivités.
- **deux marchés**
répondant aux besoins respectifs des deux collectivités.
- **la concertation**
un rôle primordial dans la rédaction du cahier des charges de l'étude
- **des objectifs**
fixés sous forme d'une charte pour assurer la complémentarité des approches

L'EXEMPLE D'IVRY

- **le coût de réalisation de parkings est très lourd** dans les opérations d'aménagement.
 - **la mutualisation** : une même place peut servir à plusieurs usagers différents
 - **moins de places sont nécessaires** pour un même nombre d'usagers
 - **le PLU** doit prendre en compte le dispositif, il en garantit la légalité
 - **l'article 12 du PLU**
 - aucun minimum de places dans les constructions à destination de bureaux
 - possibilité de réaliser un parc de stationnement commun à plusieurs opérations
 - ce parking pourra desservir plusieurs catégories d'usagers
 - le stationnement sur l'espace public est réservé aux personnes à mobilité réduite, aux livraisons et aux arrêts minutes.
- Le contenu des contrats de cession que l'aménageur passera avec les promoteurs, est déterminant**

L'ESPACE PUBLIC EST UN BIEN COMMUN

- Partager un espace rare
- Faire la différence entre posséder et utiliser une voiture
- Valoriser la vie locale
- Alternner les usages des places de stationnement
- Informer sur les temps de parcours à pied ou à vélo
- Utiliser des systèmes efficaces d'information sur le trafic
- Développer la mutualisation des parkings
- Faire évoluer la réglementation pour permettre aux autorités organisatrices de mener des politiques globales

MERCI DE VOTRE ATTENTION

