

▶ Rôle du stationnement

▶ Casser le tabou

▶ L'économie locale

▶ La cadre juridique

▶ Les pratiques



PHOTO JACQUES HENNEBERT

Espace public et stationnement



PHOTO COLETTE RIBERO

→ Le contexte

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.

Au XXI^e siècle, les échanges ont de nombreux vecteurs, mais l'égalité des droits aux services de la ville est une des bases de la démocratie. La ville doit assurer la mobilité des personnes: de tous les citoyens, pour tous les usages et pour tous les modes de déplacements.

Le nécessaire partage équitable de l'espace public entre ses différents utilisateurs conduit à interroger une de ses fonctions, dont le développement se fait au détriment d'autres usages, le stationnement.

L'espace public, pour les praticiens de l'aménagement et de l'ingénierie, 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. Pour les sociologues, l'espace public signifie plutôt la communication, la parole publique. L'espace public des aménageurs supporte 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.



Quelle place pour le stationnement dans l'espace public ?

La démarche de la Rue de l'Avenir, qui a mis en place un groupe de travail sur le sujet, résulte de quatre données majeures :

L'espace public est l'essence même de la ville : l'enjeu fondamental est la vie de la ville pour laquelle toutes les fonctions urbaines doivent pouvoir être assurées.

Le stationnement occupe une place abusive dans l'espace public : l'espace est une ressource rare en milieu urbain ; toute occupation de cet espace se fait nécessairement au détriment d'une autre fonction urbaine ; le stationnement est de fait une privatisation du domaine public.

Le stationnement est un élément déterminant de la vie urbaine : compte tenu de son rôle dans la régulation dans le temps et dans l'espace de la place occupée par la circulation automobile, il est 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, ou de la place accordée aux modes actifs (marche et vélo), ne prennent cependant pas de mesures visant à réduire les facilités de stationnement au niveau requis pour une pleine efficacité de ces approches.

→ Quelques effets du stationnement

Le stationnement favorise l'usage de l'automobile

Il contribue, en conséquence, à l'étalement urbain qui déstructure la ville, rendant l'organisation des transports et la pratique des modes actifs difficiles en augmentant la longueur et le coût des nombreux réseaux.

Dans les extensions urbaines l'espace public est réduit aux fonctions automobiles et perd une partie des usages qui fondent la convivialité et de la citoyenneté.

La limitation du stationnement contribue à faire la ville durable

Les compromis et les demi-mesures ne satisfont ni les tenants de l'automobile, ni les autres usagers et s'avèrent à terme de mauvaises solutions pour tous et pour la ville. Il faut donc :

- mettre en cohérence le discours sur la ville durable avec les pratiques en réduisant réellement les pollutions et nuisances, avec l'objectif d'améliorer les bilans carbone ainsi que la qualité de l'air, ce qui signifie, en clair, réduire la part des véhicules motorisés dans les déplacements ;
- tendre vers la « ville des courtes distances » en soutenant les modes actifs, en regroupant diverses fonctions urbaines (écoles, commerces, services) dans des centres de proximité et en cessant de programmer des opérations d'habitat là où il n'y a pas de transports collectifs;
- créer des pôles de vie et de commerce animés en réduisant le stationnement pour donner plus d'espace aux piétons et aux cyclistes.

**Le stationnement,
un levier essentiel
pour les politiques
de mobilité**

→ Casser le tabou du stationnement

L'occupation de l'espace public par le stationnement n'est pas « normale »

Des décennies de pratiques peuvent conduire certains à penser que la présence de véhicules motorisés dans l'espace public est « normale ». L'habitude ne justifie en rien cette pratique.

L'occupation de l'espace public par le stationnement, usage privé, est abusive

En raison de la rareté de l'espace libre en ville, ce qui profite aux uns, les automobilistes, manque aux autres, aux modes dits « actifs » en particulier. L'espace des piétons et des cyclistes est réduit ou confisqué. Or, la ville durable, que tout le monde appelle de ses vœux, c'est la ville pour tous.

Certaines fonctions conviviales de l'espace ne peuvent être déplacées, elles disparaissent si le stationnement les repousse (jeu devant l'école, terrasses de cafés, lieu de rencontre des personnes âgées...). 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.

L'occupation de l'espace public par le stationnement est souvent source d'insécurité

En raison du laxisme dont profitent les automobilistes dans le contrôle du stationnement illicite, ce dernier subsiste largement. Or les interdictions de stationner sont le plus souvent dictées par des considérations de sécurité : stationnement sur trottoir, sur passages piétons, sur bandes cyclables, dans les carrefours, etc.



PHOTO GILBERT LIEUTIER

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.

De plus certaines villes ont autorisé explicitement des modes de stationnement sur trottoir qui produisent le même effet lorsque les cheminements pour piétons sont particulièrement réduits.

Le stationnement ne doit pas être totalement supprimé, mais sa place est ailleurs que dans l'espace public

La place du stationnement doit être envisagé dans des ouvrages hors voirie, qu'ils soient privés ou publics. Dans les deux cas ce principe revient à confronter l'usage du stationnement à la réalité économique.

S'il y a une inégalité acceptable, c'est plutôt celle qui consiste à donner la priorité aux plus faibles et à leurs besoins spécifiques, pour qu'ils puissent exercer l'usage de l'espace public, ce qui, paradoxalement, est l'expression du principe d'égalité.

→ S'appuyer sur l'économie

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. Certains pays européens ont pris le risque d'interdire le stationnement sur la voie publique dans des centres urbains et n'ont pas vu diminuer l'attractivité de leurs villes, bien au contraire.

En fonction du contexte il convient donc de rechercher le bon dosage, le bon équilibre. Tout mètre carré coûte. La consommation d'espace (en m²xheure) d'un actif qui va travailler est 300 fois supérieure en voiture particulière qu'en autobus.

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

A pied ou à vélo on achète moins mais on achète plus souvent. Le slogan « no parking, no business » ne reflète plus la situation actuelle mais son influence reste tenace sur les décideurs locaux.

En raison du changement de contexte et de l'évolution des comportements, il est possible de favoriser la marche ou de créer une ambiance urbaine détendue par la qualité de l'aménagement et de faciliter les achats à vélo en offrant du stationnement sécurisé.

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).



PHOTO ANNE FAURE

Le piéton qui se sent en situation de loisir consomme

Les piétons apprécient l'animation urbaine des secteurs sans voiture. Le fait de se sentir en sécurité dans un environnement pacifié incite à faire des achats non programmés. A l'inverse, le bruit et la pollution dissuadent les utilisateurs des modes actifs, marche et vélo, qui sont les principaux clients des commerces de proximité.

Des systèmes de livraison adaptés peuvent permettre d'acheter sans avoir rien à porter ; ils incitent à acheter et peuvent, de surcroît, créer des emplois. Les navettes de centre ville sont très utilisées ; la livraison en vélo, tricycle ou voiture électrique ne pollue pas.

Ne pas confondre stationnement et arrêt de courte durée

La possibilité de s'arrêter pour un achat rapide est très appréciée par les commerçants qui y voient une occasion de capter la clientèle de passage. Une rotation rapide du stationnement dans les emplacements définis permet une optimisation de la fréquentation.

Toutefois cette disposition, notamment dans les zones de rencontre ou les zones 30, demande une organisation spatiale très lisible, ainsi qu'une surveillance et la sanction des infractions.



PHOTO ANNE FAURE

→ Faire évoluer le cadre juridique

Le cadre juridique évolue mais le stationnement reste un tabou

Depuis la loi SRU de décembre 2000, certaines normes de stationnement des Plans Locaux d'Urbanisme pourraient être exprimées en terme d'offre maximale, mais sont toujours l'indication d'une offre minimale dans la majorité des documents.

Issu du décret de 2008 connu sous le nom de « Code de la rue », un nouveau statut de l'espace public, les « zones de rencontre » donnent la priorité aux piétons et limitent la vitesse des usagers à 20 km/heure. Comme pour les zones 30, 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.

La décentralisation du stationnement payant (donner aux élus, par les tarifs et la mise en recouvrement par le comptable public si nécessaire, la maîtrise du stationnement de façon à organiser les politiques globales de déplacements homogènes) et sa dépenalisation (suppression du caractère pénal de l'amende) sont nécessaires pour gérer convenablement et avec cohérence le stationnement.

Ces mesures sont connues depuis 2003 (rapport Philip) mais ne sont toujours pas mises à l'agenda parlementaire.



PHOTO ANNE FAURE



PHOTO ANNE FAURE

→ Changer les pratiques

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. La durée de vie augmente, le 3^e âge recherche le maintien à domicile. Les petits ménages peu motorisés sont de plus en plus nombreux en ville. Les rythmes de travail et les modes de vie changent. La congestion urbaine et le coût de l'énergie découragent de plus en plus d'automobilistes.

Des rues et des places animées sont des espaces plus sûrs

L'animation urbaine contribue à la sécurité. Plus la fréquentation de l'espace public est importante, plus les commerces prospèrent et restent ouverts tard. La présence humaine dissuade certaines incivilités et enclenche un cercle vertueux. Le stationnement qui dissuade la marche n'est pas favorable à ce processus.

L'offre commerciale s'adapte au renforcement de la fonction résidentielle

Le renforcement de la fonction résidentielle dans le centre des agglomérations est un objectif désormais assumé. Les grands centres commerciaux périphériques ont dès lors moins de succès. Pour pallier les pertes ou la stagnation des chiffres d'affaires, la grande distribution investit dans des chaînes de supérettes qui contribuent à développer des pôles de quartiers. Leur présence aide les commerçants à maintenir leur activité.

Le cœur de la ville de Metz est pacifié grâce à trois formes de réglementation : « zones 30 », « zones 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 », les livraisons sont autorisées à certaines heures (à droite). Malgré le faible nombre de places de stationnement, les chiffres des commerces augmentent significativement



Cas n°1. Le paris d'Ivry : mutualiser le stationnement

A Ivry, ville de première couronne parisienne, le stationnement est un enjeu prégnant, d'autant plus que des projets d'aménagements de grande ampleur (1,3 millions de m² de SHON pour le projet Ivry Confluences) sont programmés pour les années à venir. Une augmentation simultanée de la population (de 57 000 habitants aujourd'hui à 70 000 à l'horizon 2025) et des emplois (18 000 à 20 000 nouveaux emplois environ) est attendue. Des besoins en stationnement supplémentaires vont donc être générés dans des proportions importantes, alors même que le territoire de la ville, densifié, ne permettra pas d'en accueillir davantage.

La limitation de l'emprise du stationnement automobile sur l'espace public fait déjà partie des ambitions de la ville, qui conduit une politique tarifaire rendant le stationnement sur voirie plus cher que le stationnement en ouvrage. Toutefois, le caractère exceptionnel des opérations programmées nécessite une réflexion supplémentaire, afin d'assurer un cadre de vie agréable et propice aux échanges pour les habitants d'aujourd'hui et de demain. Cette réflexion s'est notamment orientée vers la piste du stationnement mutualisé en ouvrage.

Les parkings des bureaux sont vides bien souvent, en particulier le soir et la nuit, et des places potentielles sont ainsi perdues pour d'autres usages, commerces, stationnement résident etc. De même, les parkings des immeubles d'habitation sont aussi fréquemment en sous occupation dans la journée, et les parkings des commerces connaissent la même situation le soir et la nuit. Associée à une banalisation partielle ou totale de l'offre, qui implique que tout ou partie des places sont accessibles pour l'ensemble des usagers, la mutualisation permet au contraire qu'une même place puisse servir à divers moments de la journée ou de la semaine, à plusieurs usagers différents : pour un même nombre d'usagers, moins de places sont donc nécessaires.

Le coût de réalisation de parkings est très lourd dans le cadre des opérations d'aménagement. La mutualisation des parkings est aussi un moyen de réduire ce coût pour chacun. Dans le cadre d'une ZAC, le gain peut

être réaffecté à d'autres investissements tels que des équipements publics par exemple (crèches, parcs etc.). En outre, dans le cas des bureaux, on sait que la création systématique de parkings augmente la proportion de salariés se rendant au travail en voiture.

Jusqu'ici, la norme était de prévoir automatiquement, la réalisation des places de parkings pour chaque opération, qu'il s'agisse d'un immeuble d'habitation, de bureaux ou de commerces.

A l'occasion d'une révision simplifiée du PLU, des éléments destinés à favoriser la création de parkings mutualisés ont été intégrés à l'article 12, qui concerne le stationnement.

D'une part, il a été décidé que le PLU n'imposerait, dans les constructions à destination de bureaux, aucun minimum de places pour les automobiles et les deux-roues motorisés. D'autre part, l'article 12 précise qu'il est « possible de réaliser un parc de stationnement commun à plusieurs opérations », et que ce « parking pourra desservir plusieurs catégories d'usagers (résidents, employés, clients des commerces, visiteurs d'équipement public...) situés à moins de 300 mètres de celui-ci ».

Enfin, la possibilité est laissée aux maîtres d'ouvrages de justifier soit de l'obtention d'une concession à long terme, soit de l'acquisition de places dans un ou des parcs de stationnement mutualisé.

D'autres dispositions ont également été prises dans le PLU afin que les parkings, mutualisés ou non, soient réalisés en ouvrage. En effet, la conception en ouvrage permet non seulement de limiter l'emprise de l'automobile sur l'espace public, mais également d'encourager les modes actifs pour les déplacements courts. Pour les futures opérations d'aménagement, le choix d'une utilisation très restrictive de l'espace public pour le stationnement a été fait : il sera réservé aux personnes à mobilité réduite, aux livraisons et aux arrêts minutes.

L'écriture du PLU garantit la légalité du dispositif mais l'étape suivante, celle des contrats de cession que l'aménageur passera avec les promoteurs, est déterminante. Se pose également la question de la gestion qui reste à déterminer en fonction des opérations.

Contact : Nathalie Leberthon - n.leberthon@ivry94.fr

→ Cas n°2. La stratégie de Rouen : organiser le stationnement à l'échelle de l'agglomération

La Ville de Rouen, 110.000 habitants, est située au cœur de la Communauté de l'Agglomération Rouen- Elbeuf-Austreberthe (CREA), qui compte 500 000 habitants environ. Son attractivité, la configuration de son centre historique, les profondes mutations qu'elle vient de vivre aux niveaux des infrastructures et des déplacements urbains, rendent nécessaire la réalisation d'un diagnostic des déplacements, de l'offre de stationnements et l'analyse et des outils juridico-financiers mis en place. Par ailleurs, l'équipe municipale, élue en mars 2008, développe des orientations nouvelles de politiques de déplacements.

La CREA est l'autorité organisatrice (71 communes) des transports urbains sur ce territoire. Le Plan de Déplacements Urbains couvrant l'ensemble du territoire de la CREA est en cours d'élaboration dans une logique de continuité des études et des réflexions déjà menées. Dans ce cadre, la CREA a élaboré un diagnostic territorial et va engager les phases de définition des enjeux, des objectifs, des orientations stratégiques et des moyens d'actions.

Afin de compléter les éléments nécessaires à cette réflexion globale, la CREA souhaite disposer d'une étude complémentaire relative à la création de parkings relais dans le périmètre communautaire.

La politique de stationnement est un levier essentiel de l'amélioration et du développement des transports en commun. C'est pourquoi la CREA et la Ville ont décidé de mener l'étude du stationnement et des parkings relais conjointement, afin d'assurer la complémentarité des actions.

Le groupement de commandes, réunissant la ville de Rouen et la CREA, a confié à un prestataire unique la réalisation d'une étude globale, constituée de deux marchés répondant aux besoins respectifs des deux collectivités. La définition des différents scénarii de modification de l'offre existante sera ainsi définie en cohérence par les deux collectivités.

L'élue alors en place a lancé une concertation qui a joué un rôle primordial dans la rédaction du cahier des

charges de l'étude. La mise en œuvre de cette étude dépend désormais des décisions politiques du nouvel élu en charge du dossier.

Les objectifs sont les suivants :

- Diminuer l'impact de l'utilisation de la voiture particulière sur la santé des usagers de la Ville ;
- Modifier les habitudes de stationnement des résidents afin d'inciter les Rouennais à utiliser prioritairement d'autres moyens de transport ;
- Répondre aux besoins des différentes catégories d'usagers : résidents, visiteurs, pendulaires, livraisons, personnes handicapées ou à mobilité réduite ;
- Assurer une qualité de vie et de partage de l'espace public entre les différents usages de la voirie : transports en commun, livraisons, voitures, deux roues motorisés, vélos, piétons et PMR ;
- Valoriser le patrimoine ;
- Protéger le commerce de proximité ;
- Permettre des alternatives performantes aux déplacements automobiles ;
- Faire de la démarche un outil de partage et de participation avec les autres collectivités, les partenaires institutionnels, et la population ;
- Rendre les déplacements socialement plus équitables ;
- Assurer une efficacité économique de la politique de stationnement de la Ville ;
- Rendre l'utilisation des transports en commun attractive en fluidifiant la circulation ;
- Développer une offre de stationnements en périphérie afin de dissuader le stationnement des pendulaires actifs en centre ville ;
- Développer en cohérence avec la localisation des parcs relais une offre de transport en commun.

Contact: Evelyne Pinson - evelyne.pinson@numericable.fr

L'espace public est un bien commun : les leviers pour agir

Partager un espace rare

- faire des priorités en fonction du caractère collectif de l'usage de l'espace public,
- faire la différence entre arrêt (courte durée) et stationnement,
- dissuader le stationnement de longue durée . créer des réserves foncières pour les parcs de substitution aux places sur voirie.

Faire la différence entre posséder et utiliser une voiture

- développer l'auto-partage,
- créer les réserves foncières nécessaires au co-voiturage,
- encourager les Plans de Déplacement d'Entreprise, développer les parcs-relais lorsque c'est pertinent.

Valoriser la vie locale

- organiser le stationnement en concertation avec les exploitants des commerces de proximité, s'appuyer sur les marchés,
- développer, valoriser les usages ludiques et festifs de l'espace public.

Alterner les usages des places de stationnement

- différencier en fonction du jour de la semaine,
- temps maximum autorisé selon l'heure du jour.

Informersur les temps de parcours à pied ou à vélo

- pour inciter les usagers à utiliser d'autres modes de transport,
- pour les inciter à garer leur voiture dans des emplacements en ouvrage, moins proches mais plus sûrs et moins chers.

Utiliser des systèmes efficaces d'information sur le trafic

- informer sur le niveau de congestion de la voirie,
- afficher les places disponibles pour inciter les usagers à utiliser les parkings en ouvrage ou éventuellement les parkings relais.

Développer la mutualisation des parkings

- approcher les besoins au plus juste,
- inscrire le principe dans les documents d'urbanisme,
- négocier avec les promoteurs
- adapter la tarification.

Faire évoluer la réglementation pour permettre aux autorités organisatrices de mener des politiques globales

- appliquer le Code de la Rue,
- décentraliser et dépenaliser le stationnement payant

Bibliographie :

- Rapport Philip : Le financement des déplacements urbains - 2003
- Fiche sur la mutualisation du stationnement Danièle VULLIET - CERTU - 2010
- Le stationnement en villes moyennes Danièle VULLIET - CERTU - 2010
- 20 ans de politique de stationnement - CERTU - 2009
- Rapport sur la dépenalisation et la décentralisation du stationnement - Louis NEGRE - 2011
- Stationnement- Revue TEC - n° 211 - 10 octobre 2011
- Le stationnement intelligent - Certu - 2012
- Contribution du Conseil de développement du Grand Lyon sur les politiques de stationnement comme levier des politiques de déplacement - 2011
- Déplacements dans les écoquartiers - 2012