

Le problème du stationnement 1/3

DEPLACEMENTS

Objet :

Politique de stationnement en centre-ville

Quelles sont les raisons qui encouragent une collectivité à mettre en place une politique de stationnement ? Souvent impopulaire, elle a généralement pour but d'améliorer le cadre de vie et d'asseoir une politique globale de mobilité.

Enjeux :

- **Valoriser les espaces publics**

L'espace public doit pouvoir être accessible à tous. Il s'agit de faciliter les déplacements de chacun et de redonner une place confortable aux piétons, aux cyclistes, et aux usagers des transports publics. Ce rééquilibrage se fait parfois au détriment de l'automobile et en particulier du stationnement qui a longtemps été prioritaire dans les aménagements.

- **Dynamiser les secteurs commerçants**

Avoir le plus souvent possible des places disponibles aux abords des commerces permet une meilleure accessibilité à davantage de clients et de visiteurs des services. Pour cela, il faut favoriser la rotation des véhicules en limitant le stationnement de longue durée (actifs et résidents) aux abords des secteurs commerçants.

- **Encourager le transfert vers d'autres modes de déplacement que la voiture**

Les places en centre-ville sont souvent occupées par des véhicules appartenant à des personnes venant travailler, les pendulaires. Ceux-ci occupent des places tout au long de la journée et se déplacent en grand nombre aux heures de pointe. En complément à une politique de stationnement contraignante à cet égard en centre-ville, il convient de trouver des alternatives crédibles, en développant et en rendant attractifs les réseaux de transports publics, les voies cyclables, les trottoirs. Ces solutions leur permettront de changer de mode de transport dès leur domicile, ou de laisser leur véhicule dans un parc-relais, sur le parcours entre domicile et lieu de travail.

Exemples à la Réunion :

Sainte-Anne - Ilot (SIDR)

Le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions et installations doit être assuré en dehors des voies publiques avec une séparation effective de ces dernières (bordures, trottoirs, haies vives, talus, etc.). Une place de stationnement correspond à une superficie de 25 m².

En cas d'impossibilité, justifiée par des raisons techniques, architecturales ou urbanistiques, d'aménager sur le terrain d'assiette de l'opération le nombre d'emplacements nécessaires au stationnement, le pétitionnaire est autorisé à réaliser sur un autre terrain situé à moins de 200m du premier les surfaces de stationnement qui lui font défaut, à condition qu'il apporte la preuve qu'il réalise ou fait réaliser lesdites places. Il peut être également tenu quitte de ses obligations lorsqu'il est fait application de l'article L.421-3 du code de l'urbanisme :

- soit en justifiant de l'obtention d'une concession à



long terme dans un parc public de stationnement existant ou en cours de réalisation ;

- soit en justifiant de l'acquisition de places dans un parc privé de stationnement existant ou en cours de réalisation ;
- soit à défaut de pouvoir réaliser l'obligation, en versant à la commune une participation, fixée par délibération du conseil municipal, en vue de la réalisation de parcs publics de stationnement.

Exemples ailleurs

Allemagne - Hanovre (Kronsberg)

Les voitures et parkings

Dans les zones d'habitat, la circulation est interdite, sauf pour les résidents ; ailleurs, elle doit obéir à des règles de construction qui imposent un ralentissement. Grâce à ces dispositifs, une nette amélioration de la sécurité routière est constatée dans le quartier.

En ce qui concerne les places de parking, 80% sont situées sur des propriétés privées. En compensation, des places supplémentaires sont aménagées le long des voies, ce qui permet d'accroître le taux de rotation pendant la journée. Enfin, pour une meilleure perméabilité du sol, la plupart des stationnements sont réalisés en dalles engazonnées.



Allemagne - Fribourg

La réduction du nombre de places de stationnement dans le quartier.

Des propriétaires sans voiture ont préféré transformer en terrain de jeu la surface réservée réglementairement au stationnement des véhicules : l'aménagement en place de parking reste possible, mais il est pour l'instant différé. Les places de parking privé sont volontairement limitées au profit de garages communautaires ouverts en périphérie immédiate du quartier.



Allemagne - Tübingen

Le piéton roi

Le stationnement est interdit à l'intérieur du quartier sauf pour les personnes à mobilité réduite (PMR).

Les conducteurs sont autorisés à s'arrêter pendant trois minutes pour charger et décharger. Les voitures doivent être garées dans des parkings automatiques à plusieurs étages situés à 300 m des immeubles résidentiels. Ces parcs de stationnement sont gérés par des sociétés privées.

Une mesure innovante permet aux habitants de devenir facilement et prioritairement actionnaires de cette société privée. Il est impossible de posséder sa propre place de stationnement afin d'optimiser au maximum le parc de stationnement et pour qu'il puisse aussi être utilisé par les visiteurs et les employés travaillant dans le quartier.

Allemagne - Vauban

2000 logements à énergie positive – Parc à silo

Sources : *Le Moniteur 2008*

Source : *Presse (La Revue Durable – N°28)*

Alors que de nombreux futurs habitants de Vauban ne voulaient ni voiture ni, fort logiquement, d'espace où la garer, la municipalité refusait de réduire les normes de stationnement par logement, suscitant l'un des plus gros conflits. Membre du Forum Vauban, Andreas Delleske témoigne : « Les autorités locales brandissaient l'hypothèse d'un effritement de l'élan anti-voitures des débuts, conduisant des habitants à se retourner en justice contre elles au motif qu'elles avaient laissé construire des logements ne permettant pas à leurs occupants de garer leur voiture dans de bonnes conditions ».



De discussions animées en réflexions constructives, le forum a abouti à la solution suivante : les ménages qui souhaitent avoir une voiture achètent une place de parking dans l'un des deux silos situés en bordure du quartier ; ceux qui préfèrent se passer de voiture versent 3700 euros à une association ad hoc qui achète une surface correspondant aux places de stationnement réglementaires de ces ménages. De la somme de ces surfaces est sorti, en lieu et place d'un parking, un parc en bordure du quartier, le Weidenpalast qui est donc propriété commune.

Si, quelle qu'en soit la raison, le propriétaire, d'un logement sans voiture, décide soudainement d'en posséder une, il lui faut contacter cette association pour qu'elle fasse construire une place de stationnement dans le périmètre du Weidenpalast, faire face à la déception des habitants du quartier conquis par ce parc et bien entendu, s'acquitter des coûts induits.

Parmi tous les éléments qui boostent la qualité de vie des habitants d'un écoquartier, l'absence de voiture est le plus palpable.

Dans les grandes villes européennes, y compris françaises, jusqu'à la moitié des ménages de possède pas de voitures. Et on peut légitimement penser qu'une bonne partie d'entre eux serait ravie d'être débarrassée du bruit, de la pollution et de l'occupation de l'espace dus aux voitures des autres.

Loin d'être un repaire d'écologistes radicaux, Stellwerk 60 est un quartier pour ménages « ordinaires ». Le calme, la sécurité, de l'espace... : toutes les qualités que le trafic retire à un quartier. Les familles et les personnes âgées sont les catégories les plus représentées.

Dans un quartier sans voiture, il n'y a ni circulation, ni places de stationnement. Ses habitants peuvent posséder une voiture, mais sont tenus de la garer dans l'un des parkings prévus à la lisière du quartier. Cette souplesse attire des ménages qui hésitent encore à se passer de voiture, mais qui pourraient franchir le pas si l'offre en mobilité alternative les satisfait. A Vauban, 57 % des ménages sans voiture en avaient une à leur précédent domicile. Au total, trois quarts des ménages sans voiture n'avaient pas une longue expérience de la vie sans voiture avant de s'installer dans ce quartier (Nobis et Welsch, 2003). Le promoteur Kontrola attend une évolution similaire à Stellwerk 60.

A Vauban, 81 % des ménages sans voiture déclarent trouver cette situation facile, voire très facile à vivre. Un bémol toutefois : deux tiers de ces ménages avouent que le véhicule leur manque lors des départs en vacances ou en excursion de courte durée.

Le succès de l'option sans voiture tient pour beaucoup au fait que la mobilité a été pensée au moment où le quartier a été conçu. Alors que partout on essaie d'adapter les villes à la mobilité douce après avoir privilégié la voiture, l'écoquartier est l'occasion rêvée de planifier dès le départ une mobilité alternative : son urbanisme et ses infrastructures sont d'emblée pensés pour favoriser la marche, la bicyclette et les transports publics.

En résumé, un écoquartier de grande taille doit posséder deux caractéristiques essentielles. La première est qu'il jouisse de services mixtes (commerces, écoles, bureaux), distribués selon une logique de courtes distances dans un espace public attractif, qui incite à marcher ou à enfourcher son vélo. La seconde est qu'il soit très bien relié au territoire grâce à un excellent réseau de transports publics. Impossible aux habitants d'un écoquartier de se passer de voiture si le maillage des pistes cyclables, piétonnières et de transports en commun ne s'étend pas à toute la ville.

Si l'on prétend promouvoir efficacement la mobilité douce, il ne suffit pas de tendre la carotte, aussi appétissante soit-elle, d'un maximum d'options sans voiture : il faut aussi brandir le bâton qui bride son usage. L'expérience montre qu'un ménage qui possède une voiture tend à l'utiliser. C'est bien pourquoi, en Allemagne, les quartiers sans voiture ont moins de parking que la moyenne -0,2 place par logement contre plus d'une -en moyenne- et son prix s'ajoute à celui du logement : 18000 euros à Vauban, par exemple.

L'allée Vauban dessert des voiries secondaires le long desquelles sont construits les bâtiments résidentiels. Ces voies, de 4 mètres de large, sont aménagées en forme de U et distinguent les différents îlots. Dépourvues de places de stationnement, elles n'autorisent que les arrêts rapides (livraison, déchargement) et une allure au pas, à 5 km/h.

Voies et voirie : l'allée Vauban, axe central, traverse le quartier du nord-ouest au sud-est et le relie aux communes voisines. De chaque côté de cette allée, majoritairement plantée, une bande de 6 mètres destinée à l'usage des piétons et des vélos, sépare l'axe central des parcelles des immeubles. Dans le sud du quartier, les trottoirs ont une largeur de 1,5 mètre et quelques places de stationnement sont aménagées pour les clients des espaces d'activités situés en rez-de-chaussée des immeubles : cafés, commerces, cabinets médicaux, services... La vitesse de circulation sur cette allée est fixée à 30 km/h.

Le transport : la réduction du nombre de places de stationnement dans le quartier.

À Vauban, les places de parking privé sont volontairement limitées au profit de garages communautaires ouverts en périphérie immédiate du quartier.

Allemagne – Zurich (Sihlbogen)

Petits quartiers de 200 logements avec commerces. L'abonnement du transport en commun sera compris dans le loyer.

Angleterre (BedZED)

La tarification des stationnements dépend du type de carburant utilisé. Les voitures électriques bénéficient de places gratuites et sont, par ailleurs, rechargeables sans frais grâce à l'électricité des panneaux photovoltaïques situés sur la toiture de l'installation commune de cogénération.

Danemark – Copenhague (Vesterbro)

Halte à la circulation - Le plébiscite des carburants écologiques
Conséquence inattendue de la rénovation du quartier, la hausse du nombre de voitures particulières - pour se rendre sur les lieux de travail, situés dans les banlieues, mais également pour partir en week-end à la campagne - due à la croissance des revenus des habitants. Cette augmentation des véhicules génère des problèmes de stationnement et de maîtrise des espaces publics. En conséquence, des places de parking ont dû être aménagées en périphérie du quartier.

Sources : *Guide d'expériences européennes Arene IDF*

France - Ile de France (Vert Saint-Denis – Impasse Anne Franck)

Autour d'un mail planté

Les principes urbains ont été définis à l'échelle du quartier afin de préserver les usages et améliorer les liens entre les équipements publics à proximité et les futures constructions. Une desserte piétonne est aménagée en mail planté, perpendiculaire à la rue, tandis que le stationnement est organisé sur des emplacements situés à l'extérieur de l'opération. Le local destiné aux bacs d'ordures ménagères est lui aussi reporté à l'entrée de l'opération. Les nouveaux logements et leur accompagnement paysager s'insèrent naturellement dans le tissu environnant à dominante pavillonnaire, qui comprend quelques petits immeubles collectifs.

Traiter les eaux pluviales :

Le stationnement a été regroupé en limite de l'opération de façon à créer au centre un espace résidentiel calme et planté. Un bassin de rétention des eaux pluviales a été aménagé sous l'emprise des places de stationnement.

France - Ile-de-France - Bagnolet – Résidence Jeanne Hornet Articuler un réseau de venelles

Le stationnement des habitations étant reporté en sous-sol des immeubles périphériques, un réseau de venelles permet

la desserte des 35 maisons, la traversée du cœur d'îlot et la conservation des arbres remarquables du site.

Mutualiser le stationnement :

L'ensemble de l'opération a respecté les règles de la zone UB du POS en vigueur. Deux permis de construire ont été déposés simultanément par le maître d'ouvrage : l'un concernant les 35 maisons individuelles, et le second les 4 immeubles de logements collectifs en bordure d'îlot. De cette manière, les besoins en stationnement et la SHON créée ont pu être mutualisés sur l'ensemble des deux opérations en joignant un plan d'ensemble aux deux permis de construire.

France – Nord Pas de Calais - Tourcoing

Un stationnement par logement

L'opération a fait l'objet d'un permis de construire, selon le règlement d'urbanisme en vigueur qui n'a pas été modifié. Notamment concernant le stationnement, le règlement fait toujours obligation d'une place par logement.

France - Ile-St-Denis

Enclavés au cœur de l'Ile-Saint-Denis, d'anciens entrepôts commerciaux vont faire l'objet d'une reconquête urbaine qui vise à faire émerger un écoquartier aux berges inondables.

La mutualisation du stationnement (660 places) limitera aussi la présence automobile dans le quartier, rapproché du métro par une passerelle piétonne enjambant la Seine.

France – Ile-et-Vilaine - Saint-Jacques de la Lande

Une nappe d'habitat groupé (densité : 64 logts/ha)

Moyennant une distance maximale de 50 m entre l'habitat et son stationnement, le plan a gagné en compacité : les maisons sont desservies par un réseau d'étroites venelles (moins de 2 m de largeur), qui sillonnent cet îlot en pente et se raccordent aux voies périphériques.

Pays Bas - Amsterdam (Quartier GWL Terrain)

Une organisation urbaine propice aux déplacements doux :

Éléments clés :

- Un parking de 110 places seulement a été créé pour 600 logements, soit moins de 0,2 place par logement
- Le parking de 135 places est situé en périphérie du site, du côté des zones d'activités : problème car il s'agit d'une simple externalisation des nuisances liées au stationnement
- Le quartier est desservi par une ligne de tramway
- Large place accordée aux vélos

Commentaires :

• Les prévisions des concepteurs et des pouvoirs publics (seuls 20% des ménages équipés d'une voiture) se sont révélées fausses (40%), d'où des conflits d'usage liés au stationnement : un parking silo de 400 places a dû être construit.

• Les études préalables n'avaient pas tenu compte du fait que les résidents sont majoritairement des actifs, dont beaucoup ne travaillent pas à Amsterdam mais dans les villes voisines.

Pays Bas - Malmö

La promotion de l'utilisation de carburants écologiques (biogaz ou électricité) :

Les véhicules écologiques sont prioritaires pour les places de parking et un pool de voitures électriques, rechargées grâce à l'énergie fournie par une éolienne, est mis à disposition des résidents pour leurs déplacements en centre ville.

Suède - Sjostadt (Hammarby)

Stationnements malins

Pour mieux gérer le nombre de places de parking, volontairement limité, un nouveau système de partage d'emplacements est mis en pratique entre les résidents et les travailleurs : les places sont occupées le jour par les employés des bureaux et le soir par les habitants. En ce qui concerne les deux roues, ils bénéficient en cœur d'îlot d'un vaste choix de stationnements, couverts ou découverts. Enfin, les poids lourds doivent obéir à des règles strictes de trafic dans certaines zones du quartier.



Précautions d'usage, difficultés, réglementation

Difficulté : l'erreur de GWL Terrain (Amsterdam en Hollande)

En 1993, à Amsterdam, les autorités publiques annoncèrent la réalisation d'un écoquartier de 600 logements sans voiture à Westerpark, secteur le plus défavorisé de la ville. Les édiles veulent y attirer des ménages aisés et des familles en proposant un quartier à très haute qualité de vie. Une ligne de tram connecte ce lieu au centre-ville où, à seulement 3 km de là, le vélo règne.

La voiture, pensent les pouvoirs publics, jouera donc un rôle subalterne dans la mobilité du nouveau quartier. Mieux, elle y sera *motora non grata*. Les places de parking disponibles en bordure du quartier sont donc réduites au strict minimum: 0,2 place par logement. Il est estimé que seuls 20% des ménages posséderont une voiture. Tous sont invités à signer une déclaration d'accord avec cette politique de mobilité. Et voilà que les déménageurs à peine partis, ce sont 40% des foyers qui possèdent une voiture soit deux fois le pourcentage visé. Ce ratio reste plutôt faible, mais reste la rareté des places de stationnement qui ne manque pas de faire surgir des conflits avec les habitants en bordure de GWL Terrain. Résultats, les automobilistes sont obligés de construire 400 places de parkings en silo.

Première erreur : le modèle des déplacements à GWL Terrain est en complète opposition avec le mouvement classique centripète des habitants, c'est-à-dire depuis la périphérie vers la ville centre, car de nombreux résidents du quartier ne travaillent pas à Amsterdam.

Les autorités ont oublié cette donnée de base : la capitale du pays est insérée au milieu d'une vaste conurbation appelée Randstad, qui forme un arc de cercle qui s'étend depuis Rotterdam et La Haye jusqu'à Utrecht. Or, ces trois villes constituent autant de pôles d'attraction pour le trafic quotidien au départ d'Amsterdam.

Cette omission aurait été moins grave si une autre spécificité de GWL Terrain n'avait échappé à ses concepteurs : seuls 42% de ses familles ont des enfants de moins de 18 ans, proportion très basse pour un écoquartier. A Vauban, par exemple 70% des familles ont des petits enfants. Cela signifie ceci : la proportion d'actifs à GWL Terrain est supérieure à la moyenne et les déplacements professionnels – centrifuges, donc – exceptionnellement dominants.

Il ne faut ainsi jamais oublier que les comportements de mobilité dépendent autant de la sociologie que de la géographie.

La Revue Durable – N° 28

Plus de détails

Parking aérien de Tulle (19)

Conception d'un parking public au cœur de la Ville de Tulle. Le bâtiment comprend 314 places.

Ce nouveau parking est situé en contrebas d'une falaise et jouxte la Chapelle Saint-Pierre, édifice classé à l'inventaire des Monuments Historiques.

Surface : 9 096 m² S.U.

Coût Travaux : 2 375 800 Euros T.T.C



Sillo à Voitures



Comment mettre en place une politique de stationnement

Concernant les incitations aux collectivités pour l'adoption d'une politique de stationnement, il pourrait être proposé de reprendre un mécanisme d'incitation similaire à celui de la loi de 1999 (majoration du taux du versement transport), dans le cadre d'une évolution plus générale des EPCI vers un statut d'autorité organisatrice des transports renforcé, ces AOMD (autorités organisatrices de la mobilité durable) disposeraient de compétences et de moyens financiers leur permettant une intervention opérationnelle transversale (stationnement, vélos, autopartage, taxis), et devraient en contrepartie accepter de déléguer le cadrage de la programmation à un syndicat mixte. Ce dernier sujet a été expertisé en collaboration avec le comité opérationnel en charge des réflexions sur les transports urbains et périurbain.

Ceci renvoie à une critique souvent émise à l'encontre des outils de réhabilitation des quartiers anciens qui est qu'ils privilégient une action ciblée sur le logement, l'immeuble voire l'îlot au détriment d'une approche plus globale d'intervention sur le quartier en intégrant tous les aspects du renouvellement urbain (ingénierie, aménagements et équipements de proximité, déficit d'aménagement, etc.). La qualité des espaces publics dans ces quartiers, le traitement du patrimoine architectural, les questions de stationnement et de dessertes en transports en commun et en modes doux sont pourtant souvent des éléments déterminants pour l'image et l'attractivité du quartier réhabilité et donc pour la réussite de l'opération.

Selon M. Gueret (DGHUC), il y a un travail à effectuer sur l'assiette de la taxe, en la définissant en dehors des zones de logements dense. Il note également que tout ceci concerne majoritairement la voirie et donc l'utilisation de l'automobile. Il faudrait donc peut-être aussi agir sur le plafond du nombre de stationnement par logement dans les nouvelles constructions. Le représentant de la FNE propose de taxer la voirie. Il souligne également l'intérêt de la densité qui contribue à la diminution des zones imperméables.

Automobile : la question reste sensible - Aucun projet ne bannit l'automobile du coeur du quartier, mais tous déploient des solutions alternatives.

Le « quartier sans voiture » demeure une revendication d'associations écologistes, comme celle des Amis de L'éco ZAC des Batignolles (Paris XVIIe). Sa « cousine » de la gare de Rungis (XIIIe) constate que la question fâche encore, même après concertation. « La voiture reste indispensable, selon certains, à la bonne marche du commerce ou aux ménages pauvres qui n'auraient pas d'autre moyen de se déplacer », relève Stéphanie Le Dantec, coordonnatrice de l'association. Aucun projet ne bannit l'automobile du coeur du quartier (comme c'est le cas à Fribourg, en Allemagne), mais tous déploient des solutions alternatives : priorité aux modes « doux », large desserte par les transports collectifs, mettant chaque logement à moins de 500 mètres d'une station de tramway à Douai, montage par la collectivité des plans de déplacements d'entreprise à Rennes, parking relais autour du tram à Angers, service d'autopartage à Paris... L'espace réservé au stationnement tend à se resserrer. A Angers, il sera de 1,8 place par logement, dont 1,5 en souterrain et 0,3 sur l'espace public.

« C'est le fruit d'un compromis entre les experts environnementaux et le discours commun, qui accorde une large place à l'automobile... que l'on a du mal à garer », explique Olivier Réguer, directeur de l'urbanisme. A Rennes, le plan local d'urbanisme prévoit 1,4 place par logement. Sur l'ancienne gare de Rungis, les parkings des ménages et des salariés cohabiteront sous l'immeuble de bureaux. « Après un long débat, il y a eu accord pour allouer une cinquantaine de places aux activités économiques, relate Francis Combrouze, adjoint à l'urbanisme à la mairie du XIIIe. Ce qui est très peu par rapport à 20 000 m² de bureaux. »

Sources : Rapport COMOP Urbanisme

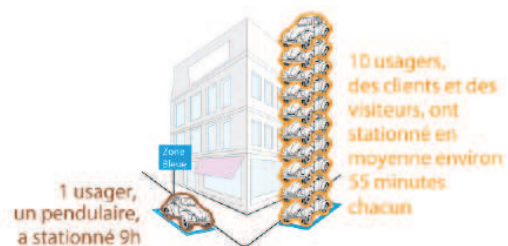
Stationnement résidentiel : un problème essentiel

Chaque véhicule est en circulation que 6% du temps. Il passe en moyenne 94% de son temps en stationnement. Le nombre de véhicules stationnés sur le domaine public est en constante augmentation en lien avec la croissance continue du nombre d'automobiles des ménages. En conséquence, l'espace public est de plus en plus saturé, ce qui contribue à dégrader le paysage urbain, à perturber le cheminement des piétons, des bus...

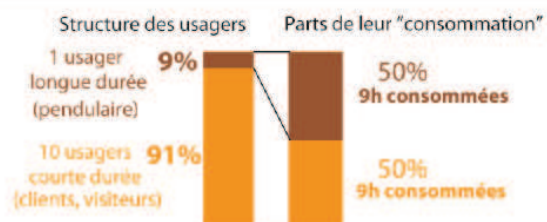
Exercice de comparaison sur l'usage de deux places de stationnement limitées à 2 heures entre 10h et 19h à proximité de commerces :

- Occupées toutes la journée : - 10 usagers se sont stationnés sur 1 places.
- Sur l'autre place, 1 usager n'a pas accepté la réglementation et est resté stationné 9h de suite.

Source : le stationnement dans la métropole lilloise.



Structure des usagers et consommation de l'offre en stationnement



Source : Le stationnement dans la métropole lilloise (2007)