LES MOBILITES DANS LES TERRITOIRES

La gestion du stationnement et les politiques de mobilité

Poitiers 5 et 6 avril 2011

Enjeux et avantages d'une politique intercommunale du stationnement

Stationner, un élément du temps de parcours automobile, cyclable...

- Disponibilité de l'emplacement
- Temps de recherche
- Temps d'accès
- Coût
- Confort d'accès/sécurité du véhicule

Une politique globale de stationnement,
effet de levier d'une politique de déplacements

Un fonctionnement systémique

Dans le quartier, effets de concurrence entre espaces de stationnement: coexistence de situations de saturation sur voirie et de sous-occupation hors voirie

Effets de bord sur les quartiers limitrophes, voisins

Effets de report maîtrisés ou non:

- Autour des axes de TCSP des quartiers dont les rues ne sont pas réglementées en banlieue
- Aux abords des pôles d'échanges en périphérie
- Conditionne l'efficacité des parcs-relais

Optimiser la gestion des espaces de stationnement

Foisonnement/mutualisation des usages par un gestionnaire

Mise en commun de la gestion de l'ensemble des offres à une seule entité de gestion (mutualisation de l'offre)

Nouvelles technologies

- Jalonnement dynamique
- Assistance pour trouver une place disponible
- Mise en relation de l'offre/demande

La nécessité de bases de données organisées de manière collective et globale

Une contre-partie, diminuer globalement l'espace de stationnement sur voirie (cohérence d'ensemble)

- Dans les éco-quartiers....et les autres quartiers?

- Autour des axes de transports en sites propres sur l'ensemble du tracé (y compris lors de la traversée des communes de banlieue)

Une approche d'aménagement et d'urbanisme

Un enjeu de cohérence et d'explication auprès des riverains

Un enjeu pour les politiques modales

Canaliser la voiture et **internaliser les coûts** de consommation d'espace urbain

Créer les **conditions de marché** pour le développement de pratiques d'usage de la voiture sans forcément en posséder une (location, auto-partage etc.)

Redistribuer l'espace de voirie en faveur des autres modes (TCSP, vélos, marche...)

Procurer une offre « hors voirie »: les parkings comme lieux de services et d'information pour la mobilité

Une politique globale, au service d'une **meilleure compréhension et évolution des mentalités**:

- Passer d'une logique «ponctuelle » à une approche d'ensemble: les parkings comme lieux de services à la mobilité
- Rendre plus **lisible/compréhensible**, l'évolution de la fonction des parkings « hors voirie » pour les habitants et usagers

Une logique de schéma directeur du stationnement...

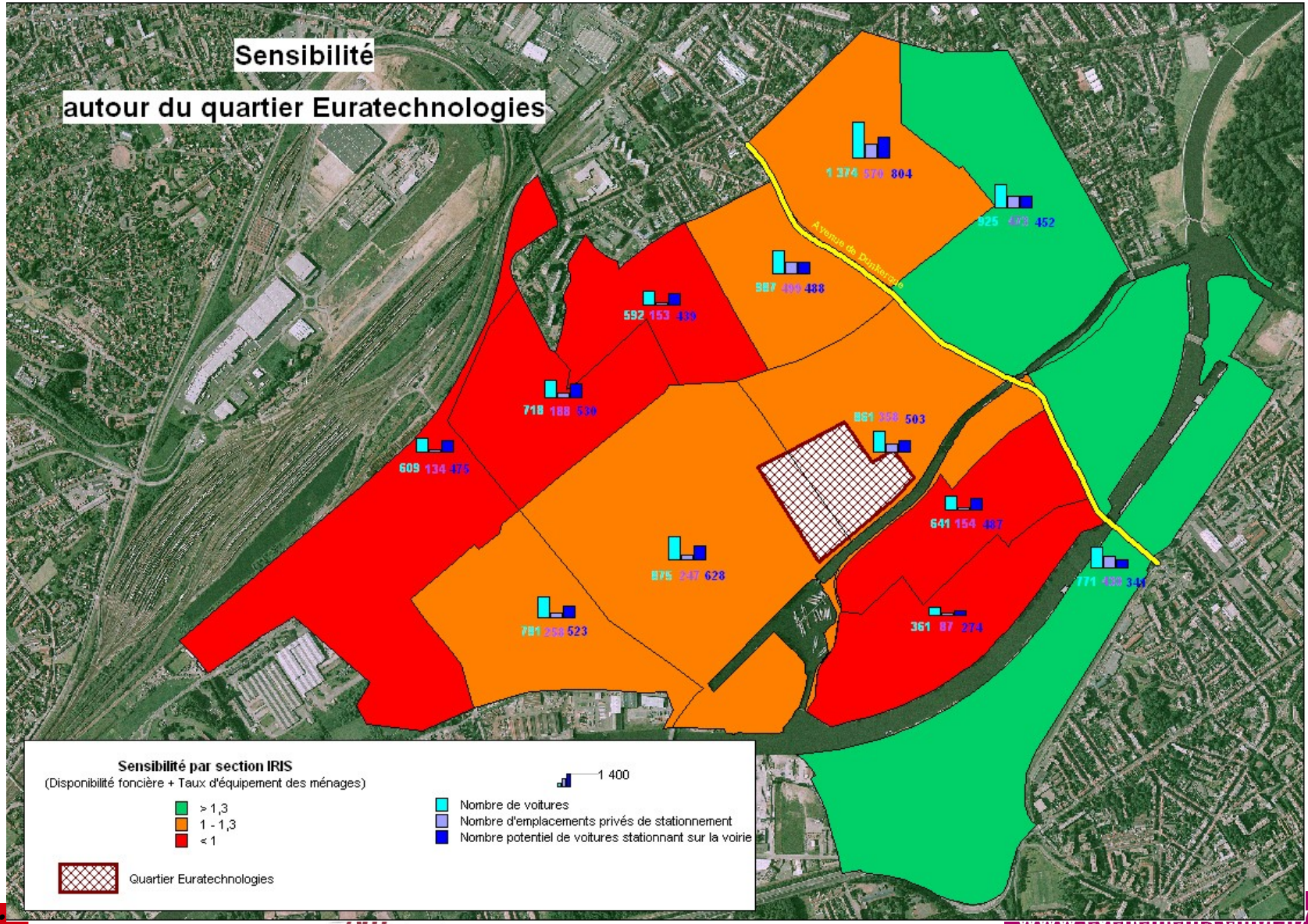
- Très courte durée sur voirie, moyenne/longue durée hors voirie
- Implanter « logiquement » les emplacements GIG-GIC à proximité des lieux d'habitat et de services
- Prévoir des linéaires pour les livraisons de marchandises, transports de fonds
- Distribuer les stations d'autopartage, les emplacements équipés de bornes électriques
- Harmoniser la localisation des périmètres de stationnement réglementé sur voirie (zones bleues, payantes...)

Une cohérence d'ensemble et une meilleure compréhension des politiques

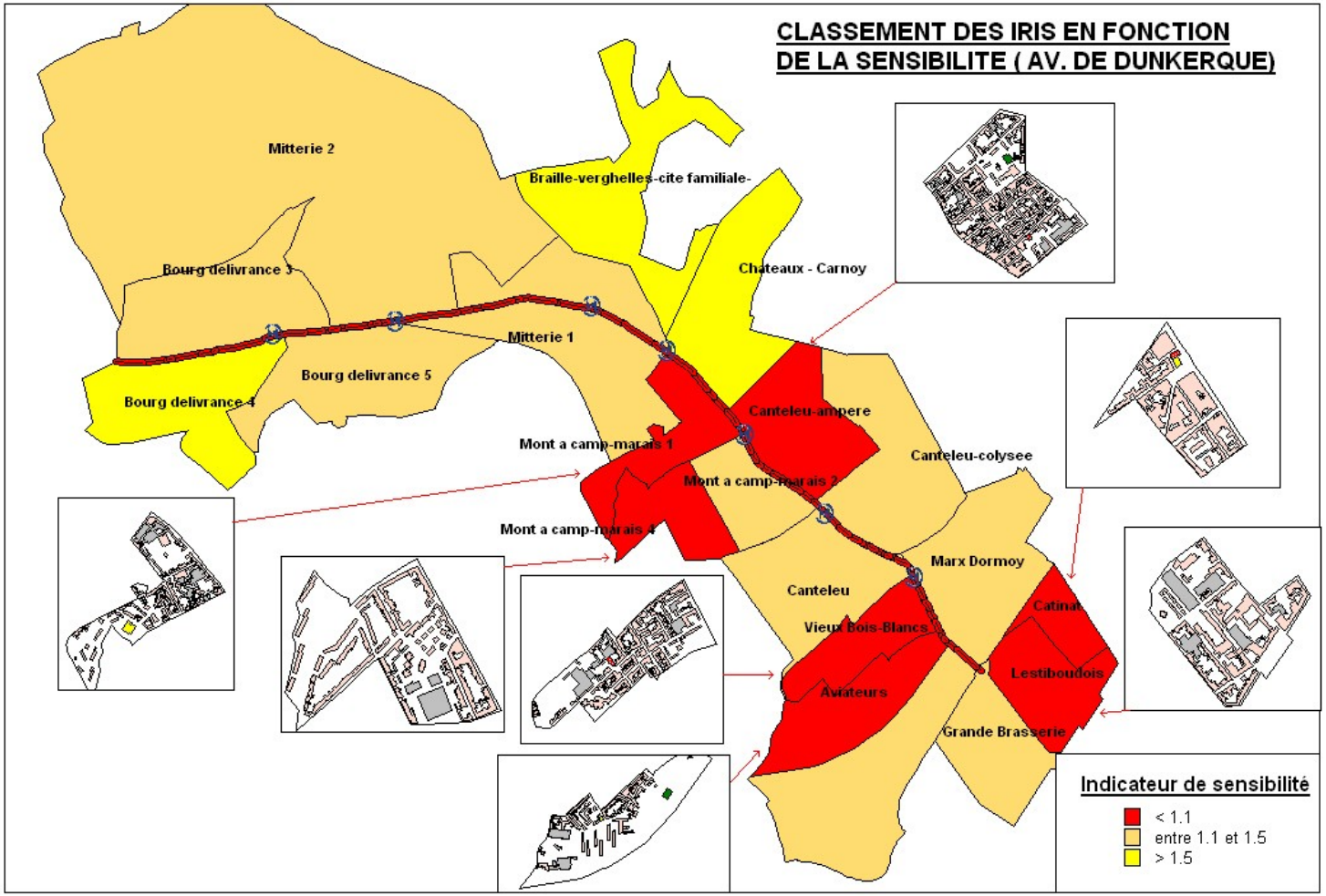
...pour permettre une déclinaison dans les documents d'urbanisme

- répartir géographiquement, l'offre « hors voirie » en fonction des besoins
- Maitriser les effets de coupure d'une emprise de grands parkings (ex: zone d'entreprises, résidentialisation HLM...)
- Éclairer l'exercice normatif (article 12 en) fonction de l'offre existante
- etc.

Localiser les quartiers sur lesquels l'offre privée est déficitaire (ex: environnement d'un éco-quartier)

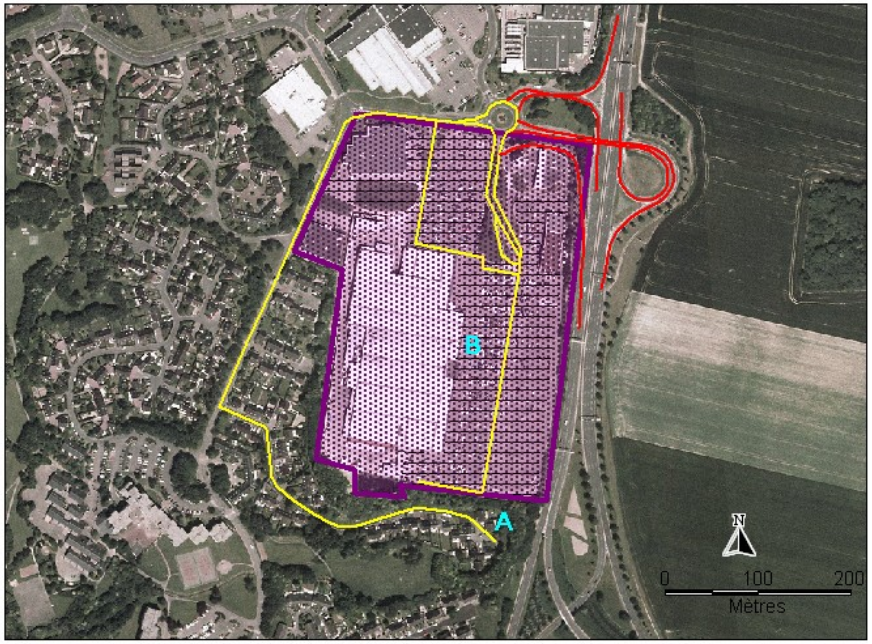


Autre exemple, autour d'un axe de TCSP (métro)



Exemple d'une emprise (y compris parkings de surface) sur l'effet de coupure pour les modes actifs

Le centre commercial, un site non adapté aux modes de transport doux



Les éléments constitutifs de l'effet de coupure
- voirie impraticable par les modes doux
- voirie pratiable par les modes doux
- Parking du centre commercial
- Zone commerciale

Sources : CETE Nord Picardie
Conception et réalisation : Marie-Annick Blanchard, IAUL-CETE NOrd Picardie, mars 2011

Un réseau de stationnement articulé avec la logistique urbaine...quelques pistes

- Collecte des déchets ménagers
- Gestion des eaux pluviales
- Livraisons de marchandises
- Intervention sur les VRD et remise en état



Une acceptabilité des politiques de stationnement?

- Une compréhension et une cohérence d'ensemble: une campagne de communication « grand public »

- Management de la mobilité:
  - Centrales de mobilité
  - PDE de zones ou d'entreprise: expliquer et accompagner les changements

Une police intercommunale du stationnement?

- Professionnaliser et fidéliser les équipes
- **« Eloigner »** l'exercice du contrôle du stationnement des riverains
- Assurer une **cohérence du contrôle sur voirie** pour éviter les stratégies de contournement (ex: stationnement gênant/interdit moins contrôlé que stationnement payant?)

Et l'équité sociale?

- Élargir la palette des choix pour permettre de disposer d'autres solutions que l'usage d'une voiture personnelle
- APL stationnement pour ménages les plus pauvres
- et/ou une redistribution tarifaire du stationnement: tarifications pendulaires permettraient de financer les loyers des résidents HLM par ex. (cas de la gestion par une seule entité, de l'ensemble de l'offre publique ou privée d'une zone/quartier)

Mettre en place les conditions d'adaptation des ménages et entités économiques au coût de la voiture...en circulation!