

Le stationnement sur voirie

Un créneau pour aménager autrement nos rues ?

VALÉRIE DIAZ | CLAIRE SÈZE

Les cirques se défont de leurs ménageries, la place des Quinconces n'accueillera plus tigres et chameaux et pourtant des éléphants occupent toujours nos villes... Cinq mètres de long, deux mètres de large et un mètre soixante de haut, c'est en effet le volume que représente un pachyderme allongé et accessoirement, une

voiture stationnée. Alignés les uns à la suite des autres, les véhicules font partie du paysage et on ne les remarque que lorsqu'on cherche une place. On considère le stationnement dans la rue comme un droit, mais la place qu'il occupe suscite la convoitise à mesure qu'augmente la concurrence entre différents usagers.

La rue, un espace sous pression

Dimensionnée selon des contraintes d'un autre temps dans les quartiers anciens ou calibrée « au plus juste » dans les plus récents pour dégager de la constructibilité, la rue subit de fortes pressions. Elle est tiraillée entre son rôle d'espace de transit, d'accueil et l'intérêt croissant des opérateurs

Aménagements du cours Journu-Auber à Bordeaux.



privés, pour qui le trottoir n'est qu'une plateforme d'échange et de service.

La rue est pourtant le premier maillon du réseau d'espaces publics. Le lieu où s'incarne l'intérêt général et où s'épanouissent toutes les aspirations au vivre-ensemble. Elle est l'objet de prédilection de nombreuses politiques publiques notamment celles dédiées à l'adaptation des milieux urbains au changement climatique.

Or la part des espaces publics occupée par le stationnement serait de 8 à 10 % dans les villes centres. Peut-on considérer ces surfaces comme un gisement foncier pour enrichir les espaces publics ? Dans quelle mesure est-il mobilisable ?

La réduction du stationnement sur voirie : un moyen plus qu'une finalité

Principalement motivées par les bienfaits sur la santé des habitants et le développement du lien social, les collectivités s'efforcent de réduire la place de la voiture en ville au profit d'autres modes de déplacements. Aujourd'hui, des arguments économiques sont aussi avancés par les villes qui ont fait ce pari. À Gand, en Belgique, les effets du nouveau plan de circulation le confirment : le nombre de commerces a augmenté de 20 % et le nombre de faillites a diminué de 7 % entre 2017 et 2018¹.

Si la fin de l'hégémonie de la voiture s'opère donc depuis deux décennies, on se souvient pourtant qu'au début des années 2000, quand les premières lignes de tramway ont été aménagées à Bordeaux, l'objectif était encore « une place de stationnement sur voirie supprimée, une place de stationnement retrouvée ». Il est aujourd'hui encore rare de trouver des stratégies mobilité qui, au-delà de la voiture en circulation, se penchent concrètement sur la

voiture à l'arrêt. Pourtant les conditions de stationnement sur le lieu de destination constituent un facteur de première influence sur le choix modal. Quels sont encore les freins à une libération de la rue ? Les piétonnisations des centres patrimoniaux ont fait leur preuve auprès des commerçants sceptiques, et la réduction du stationnement sur voie dans les rues plus ordinaires est un chantier d'avenir. Heureusement, le dogme du *no parking no business* semble peu à peu disparaître. En 2021, le consultant Urbis a ainsi mis en évidence le gain économique généré par l'aménagement d'une terrasse de restaurant ou l'aménagement de six arceaux vélos à

« Il est aujourd'hui encore rare de trouver des stratégies mobilité qui, au-delà de la voiture en circulation, se penchent concrètement sur la voiture à l'arrêt. »

la place d'un stationnement voiture. Plus 80 % environ de recettes journalières pour le commerce attendant dans les deux cas. De quoi conforter les expérimentations de *parklets* (occupation temporaire d'une place de parking au profit d'un usage commun et convivial) sans pour autant confisquer ou monnayer l'espace de trottoir au profit de commerces privés et aux dépens des usagers.

Pas de méprise, il n'est pas question de prôner la suppression générale du stationnement sur voirie mais de concentrer les moyens sur sa bonne maîtrise, en choisissant les emplacements dédiés et leurs modes de régulation (durée/tarifification). Le report du parking sur une parcelle, qu'elle soit privée ou publique, ne doit pas être sous-estimé, c'est un pan conséquent de la stratégie. De nouvelles logiques d'acteurs peuvent en effet surgir, qu'il s'agira d'anticiper. On imagine par

exemple, à la manière des locations de tourisme dans les secteurs tendus, l'effet spéculatif du garage en location. Le stationnement est un sujet émotionnel et l'acceptabilité des riverains et usagers de la rue un enjeu fort. Idéalement la réduction de la superficie dédiée au parking sur voirie en ville ne signifie pas forcément une réduction de la capacité de stationnement si l'on considère, de manière sérieuse, le principe de mutualisation (par exemple la possibilité pour des résidents d'occuper le soir, la nuit ou le week-end des parkings de bureaux non utilisés à ces moments-là par les salariés). La *smart city* trouve ici un terrain propice pour mieux accompagner les usagers de la voiture. Des applications se développent pour assurer au conducteur un stationnement au plus près de son lieu de destination : *Zenpark* grâce à la réservation de places de bureaux ou équipements sous-utilisés ou *Easypark* par l'intermédiaire d'une géolocalisation des places de stationnement disponibles dans le secteur emprunté.

De nouveaux espaces à valoriser pour le quartier comme le territoire

D'autre part, l'aspiration commune à une ville plus amène, conviviale et adaptée à l'évolution climatique réduit la valeur du service rendu par la voiture stationnée et augmente celle d'autres services rendus par l'espace public beaucoup mieux valorisés et au profit d'un plus grand nombre (lieu de pause, îlots de fraîcheur, etc.). C'est pour cela que l'usage et les aménagements de l'espace libéré doivent correspondre à un projet croisant les échelles et les stratégies de la collectivité.

On regrette par exemple « l'espace perdu » des places supprimées devant les écoles avec le plan Vigipirate et on attend plus des futures places neutralisées dans le cadre de la loi

1 | <https://www.rtb.be/article/fin-du-tout-a-la-voiture-le-plan-de-mobilite-gantois-est-il-applicable-a-bruxelles-10274696?id=10274696>

d'orientation des mobilités (LOM) pour améliorer la visibilité des passages piétons. L'espace public retrouvé doit éviter deux écueils : d'un côté, la tentation de mettre la même chose partout, par exemple trois arceaux vélos, un arbre et un banc. De l'autre, l'appel attrayant de la mise à disposition systématique des 13 m² aux seuls riverains, avec le risque d'un manque de cohérence à plus grande échelle et le danger d'une certaine forme de privatisation.

Une bonne optimisation de l'espace public gagné se fait donc à l'échelle d'un plan de circulation mais également à l'échelle d'un corridor écologique ou d'un bassin versant, à l'échelle d'un quartier commerçant ou résidentiel.

Plus encore, penser une programmation d'usages selon des temporalités successives s'avère nécessaire devant les demandes croissantes de fonction-

nalité de l'espace public : une terrasse de café, une borne de recharge électrique, une noue de récupération des eaux pluviales, un bosquet, un lieu de pause, des jeux, de la signalétique, etc. Cela implique alors de concevoir des aménagements urbains moins cloisonnés pour offrir, entre les emprises dédiées à la circulation, un espace « capable » le plus riche et diversifié possible. On sort ainsi de la dichotomie « stationnement sur chaussée » ou « hors chaussée » pour définir une bande capable, pouvant accueillir diverses fonctions dans lesquelles les configurations sont à adapter à chaque projet. Bien entendu, la capacité de réversibilité de chaque usage n'est pas la même : un arbre, un jardin de pluie ont une vocation pérenne et serviront de noyaux durs dans la reconquête de l'espace public. Tandis que les revêtements de sol et le mobilier pourront être pensés de manière plus

neutre comme supports d'utilisations multiples.

À l'heure où l'économie circulaire et le transitoire s'épanouissent dans le monde du bâtiment, une réflexion du même ordre dans le monde du VRD (Voirie Réseaux Divers) ouvre de beaux horizons pour repenser le paysage de la rue. Ciao Dumbo, bonjour les ginkgos, les sureaux et les vélos cargos. —

Parklet à Vancouver. Places de stationnement transformées en espace public. © Paul Krueger.

