

## Directive **GESTION DURABLE DU STATIONNEMENT**

Version: Novembre 2015



La gestion du stationnement représente pour les villes un outil efficace permettant d'influencer les transports. En gérant la mise à disposition, la conception et le prix des emplacements de stationnement, les agglomérations peuvent exercer un niveau de contrôle élevé sur les flux de circulation et leur concentration. Par le passé, les municipalités tendaient généralement à augmenter les possibilités de stationnement en vue d'attirer un nombre toujours croissant de véhicules. À l'heure actuelle, la politique de gestion du stationnement se veut plus équilibrée, cherche à prendre en compte les objectifs sociaux et environnementaux et entend améliorer la qualité de vie au sein des villes.

Au cours des dernières décennies, les immatriculations privées en Europe ont connu une croissance continue. Un grand nombre de villes asphyxiées par la circulation commencent désormais à prendre des mesures pour lutter contre l'engorgement. En faisant payer l'accès à la ville en voiture, les agglomérations peuvent limiter le nombre de véhicules en circulation tout

en générant parallèlement des rentrées d'argent qui peuvent être investies dans les transports durables. Facteur décisif : la réduction du volume de circulation a un impact direct sur le degré de pollution atmosphérique. Un autre aspect, et non des moindres, est que les places de stationnement occupent une part non négligeable de l'espace précieux dans les centres-villes,



occupant un sol rare et cher. En outre, les voitures ne sont utilisées qu'une faible partie du temps et restent immobiles jusqu'à 23 heures par jour. Qui plus est, elles altèrent la qualité de vie dans les villes, tant par l'espace qu'elles occupent que par leurs émissions nocives.

## **Vienne**

La ville de Vienne fait une utilisation stratégique de la gestion du stationnement en vue de gérer les demandes en transport et d'atteindre certains objectifs écologiques comme la réduction de la pollution de l'air. Fin 2012, Vienne a étendu sa gestion du stationnement à plusieurs quartiers supplémentaires.

Il est intéressant de noter qu'une étude comparative sur les effets a permis de constater une baisse de la circulation de presque 7,5 %. En outre, la ville investit une partie des revenus de stationnement dans les transports publics.

Une gestion appropriée du stationnement peut réduire le nombre de places de stationnement nécessaires, équilibrer l'offre et la demande et être accompagné d'une série d'atouts supplémentaires. Ce document traite de plusieurs facteurs qu'il est important de prendre en considération et examine certains exemples de gestion réussie du stationnement.

## **Mise en place d'une gestion du stationnement**

La gestion du stationnement englobe un certain nombre de facteurs importants : la mise en place de zones de stationnement, la prise en compte des besoins spécifiques et l'élaboration d'un

concept de tarification approprié n'en sont que quelques-uns. Il est nécessaire pour la ville d'évaluer ses succès et de procéder à des améliorations si la mise à disposition et les niveaux de prix n'ont pas été bien équilibrés.

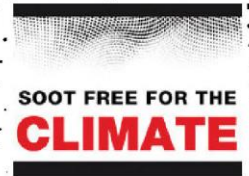
## **Tarifs du stationnement**

Une zone de stationnement doit logiquement satisfaire à des exigences variées. En effet, les attentes qu'ont les résidents par rapport à leur quartier ne sont pas les mêmes que celles des visiteurs et des touristes. Or, l'introduction d'une tarification par zone permet de structurer les prix de façon adéquate. Les zones engorgées nécessitent des tarifs plus élevés, tandis que des prix plus bas pour les zones limitrophes ayant des capacités supplémentaires permettront d'y attirer les automobilistes souhaitant stationner plus longtemps.

## **Disponibilité du stationnement**

Hormis l'aspect de la tarification, la gestion de la quantité des places de stationnement peut également avoir des effets remarquables. De longue date, les villes européennes ont apporté une attention particulière au nombre de places de stationnement effectivement disponibles. En réduisant attentivement les possibilités de stationnement dans la rue, les villes reconquièrent un espace précieux et améliorent ainsi la qualité de vie. En même temps, elles revalorisent les places de stationnement restantes.

Les villes peuvent par exemple fixer un nombre limite de places de stationnement. Ou bien repenser les exigences de stationnement minimum accompagnant la construction de nouveaux logements.



## **Tarifs de stationnement basés sur les émissions**

À Londres et à Amsterdam, plusieurs quartiers ont adopté des tarifs de stationnement basés sur la classe d'émissions des véhicules. Lorsque les prix ont une influence directe sur les décisions, l'introduction d'avantages économiques pour soutenir les objectifs environnementaux permettra d'accélérer la transition vers un transport plus propre. Le revers de la médaille : les systèmes de ce genre sont plus difficiles à gérer. Néanmoins, coupler le stationnement au taux d'émission est un concept particulièrement sensé.

### **Bruxelles**

Plusieurs villes poursuivent une stratégie de réduction des possibilités générales de stationnement, comme par exemple Copenhague ou Zurich. Dans le cadre d'une révision de son stationnement urbain, Bruxelles a récemment adopté l'objectif de réduire les possibilités générales de stationnement de 16 % en combinaison avec une hausse des prix et un nouveau concept de zones incluant environ 60 % des possibilités générales de stationnement.

## **Affectation des revenus**

Le stationnement est généralement synonyme de rentrées d'argent. Alors, pourquoi ne pas réfléchir à leur orientation ? Ces revenus peuvent être utilisés pour financer directement certains postes budgétaires, par exemple l'investissement dans les transports durables. C'est ce qu'a fait la ville de Barcelone, qui a affecté 100 % des recettes du stationnement à son projet de vélos en libre-service. L'utilisation des recettes du

stationnement pour le développement des transports durables permet d'accroître la compréhension et l'acceptation de la part du public.

## **Requalifier les espaces de stationnement**

Les villes européennes voient actuellement l'introduction rapide de solutions de mobilité partagée. Paris par exemple a éliminé des places de stationnement afin de libérer de l'espace pour son système de vélos en libre-service Vélib'. D'autres aspects importants de leurs efforts sont les espaces de stationnement réservés aux projets d'autopartage et aux véhicules zéro émission. Enfin, les concepts de parcs relais présentent également un fort potentiel pour éloigner les véhicules des centres-villes.

## **Urbanisation**

Il est judicieux d'accompagner la croissance des agglomérations en contrôlant la façon dont les nouveaux projets d'occupation des sols planifient leurs espaces de stationnement. Au lieu de miser sur l'automobile pour faire la liaison avec la ville, il serait préférable de faciliter et de simplifier l'utilisation des transports publics.



### **Autres facteurs primordiaux**

Un certain nombre d'autres facteurs doivent être pris en considération lors de l'élaboration d'une politique de stationnement :

- les intérêts des commerces locaux par rapport à la viabilité économique
- les intérêts de la collectivité au vu de la surcharge de stationnement dans les rues résidentielles
- l'application de tarifs de stationnement appropriés en fonction de l'utilisation des sols
- les opportunités de réduction de l'offre de stationnement résultant de l'utilisation mixte des sols
- une bonne acceptation de la part du marché et de la collectivité
- l'adaptation des possibilités de stationnement à la croissance de la demande

### **Migration pendulaire**

L'un des aspects les plus importants de la gestion du stationnement concerne la décision de mobilité des personnes se déplaçant quotidiennement vers leur lieu de travail.

La ville peut choisir différentes options. Elle peut considérer le groupe des pendulaires comme le plus important de sa politique de stationnement et établir les tarifs des quartiers d'affaires en conséquence. Ou bien donner aux entreprises la responsabilité des possibilités de stationnement de leurs employés. Certaines villes le font et facturent aux entreprises les espaces de stationnement qu'elles utilisent.

D'autres approches intègrent les entreprises dans le processus de planification. Elles peuvent par exemple promouvoir des programmes de travail

### **Amsterdam**

À Amsterdam, la gestion des transports fait largement appel à la technologie. La ville dispose d'une banque de données des plaques minéralogiques comprenant également des informations sur le taux d'émission. La plaque d'immatriculation est scannée afin d'être comparée aux informations de la banque de données. Dans le centre-ville d'Amsterdam, les tarifs de stationnement comptent parmi les plus élevés du globe. Il existe des réglementations résidentielles intéressantes visant à remplacer le stationnement dans la rue par des solutions hors voirie.

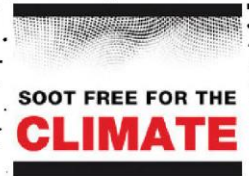
favorisant l'autopartage ou l'utilisation de moyens de transport autres que l'automobile.

### **Obstacles**

La technologie joue un rôle de plus en plus important dans la gestion du stationnement et ouvre de nouvelles possibilités d'utilisation pour des solutions précises de gestion, telles les parcmètres en réseau ou l'utilisation des télécommunications et de l'information en temps réel, qui permettent de communiquer aux automobilistes leurs chances actuelles de trouver une place où se garer. Les villes adoptent les solutions correspondant à leurs besoins et budget respectifs.

### **Considérations supplémentaires**

De plus en plus, les villes identifient des zones dans lesquelles le stationnement est moins désirable et convertissent les rues et les places de stationnement en espaces utilisés pour les



transports en commun, les transports durables ou autres. Voici trois exemples :

Utilisation de barrières physiques afin de limiter les possibilités de stationnement, par exemple au moyen de lignes, plots ou autres. Réallocation du stationnement vers des emplacements moins critiques. Augmentation de la distance à pied jusqu'à l'aire de stationnement.

### **Récapitulatif**

- Adaptez votre stratégie de gestion du stationnement à votre situation et à vos besoins spécifiques.
  - Procédez à une analyse complète de tous les coûts et bénéfices.
  - L'offre et la demande de stationnement doivent être équilibrées sur la base d'informations détaillées.
  - L'urbanisation doit faire l'objet d'une approche globale et multidimensionnelle incluant la planification des transports ET du développement urbain.
  - Analysez l'impact des grands projets de développement sur les moyens de transport.
- Passez du stationnement dans la rue au stationnement hors voirie. Les places de stationnement doivent alors être créées par le secteur privé ou incorporées dans les logements.
  - Invitez les grands groupes d'intérêts à faire partie des processus.
  - Participation et transparence.
  - Information & marketing.



## Informations supplémentaires (anglais):

- ITDP, Europe's Parking U-Turn: From Accommodation to Regulation, 2011, online 9/2013:
- [http://www.itdp.org/index.php/news/detail/european\\_parking\\_u-turn\\_reaps\\_rewards\\_ideas\\_for\\_the\\_rest\\_of\\_the\\_world/](http://www.itdp.org/index.php/news/detail/european_parking_u-turn_reaps_rewards_ideas_for_the_rest_of_the_world/)
- Todd Litman, Parking Management Comprehensive Implementation Guide, Victoria Transport Policy Institute, online 9/2013
- Todd Litman, Parking management Best Practices, Planners Press, 2006

## CONTACT

Les municipalités intéressées peuvent nous contacter pour obtenir des informations supplémentaires :



Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) e.V.  
| Friends of the Earth Germany  
Arne Fellermann | Téléphone : + 49 30 275 86-484  
| E-mail : [arne.fellermann@bund.net](mailto:arne.fellermann@bund.net)

## QUI NOUS SOMMES

Clean Air est un projet de neuf organisations écologiques qui luttent pour la pureté de l'air dans les villes d'Europe. Malgré la législation en vigueur et le droit des citoyens à un air non pollué, la violation continue des limites de pollution ambiante constitue toujours un problème dans de nombreuses villes. La pollution ambiante menace notre santé, notre environnement et notre climat. Il est temps de passer à l'acte !

[www.cleanair-europe.org](http://www.cleanair-europe.org)

Lancée en 2009, la campagne commune « Pour un climat sans carbone suie » a pour objectif de réduire les émissions de suie des diesels, qui accélèrent le changement climatique et représentent une menace pour la santé publique. A ce jour, douze OGN européennes ont rejoint la campagne.

[www.sootfreeclimate.org](http://www.sootfreeclimate.org)

partenaires du projet

