

Point de vue de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer - Nord sur « le stationnement, autrement ? »



DDTM 59



Page 1



Rôle D.D.T.M.

Service déconcentré départemental des Ministères de l'Environnement de l'Energie et de la Mer (MEEM) et du Logement et de l'Habitat Durable (MLHD)

Approche « aménagement du territoire » : approche territorialisée du portage des politiques publiques (habitat et renouvellement urbain, urbanisme, mobilité, environnement, risques, politique agricole....)



Appréhension de la problématique du stationnement :

- Documents de planification (SCOT, PLU(i), PDU)

→ une prise en compte limitée : approche normative quantitative

PLU(i) : dispositions loi ALUR/inventaire des capacités de stationnement + article 12

→ approche globale et qualitative à développer (fonctions urbaines/valorisation des espaces publics, politique de mobilité durable et développement des modes actifs etc...)



Appréhension de la problématique du stationnement :

- **Aménagement opérationnel** (ZAC, ADS dont le volet commercial des PC etc...)

Aménagement souvent conditionné par la place prédominante de la voiture

Importante consommation d'espace

Effets de coupure

Cf Documentaire « Huis clos pour un quartier »

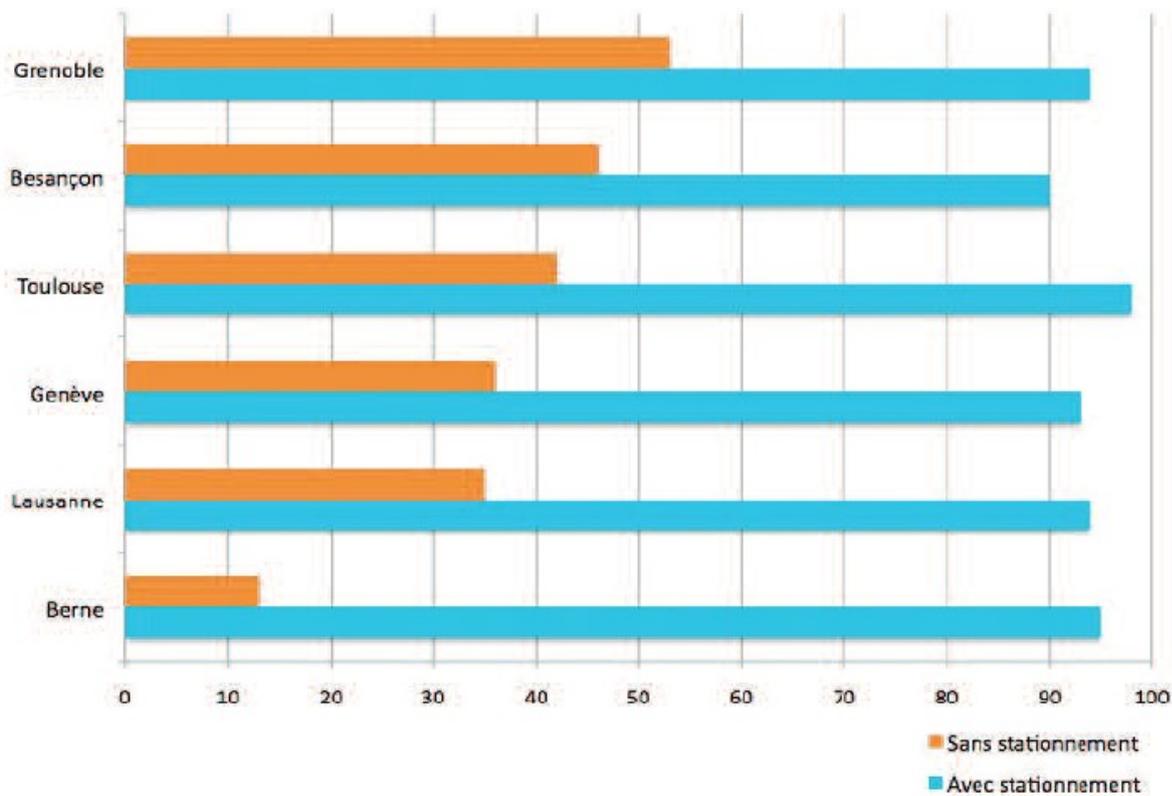
=> Démarches « quartier durable » : enjeu conciliation stationnement résidentiel / autres usages de l'espace public



Appréhension de la problématique du stationnement :

- Management de la mobilité (Plan Mobilité en cours)

Corrélation très forte entre l'offre de stationnement sur le lieu de travail et le choix de l'automobile au détriment des autres modes.



Etude Kaufman et Guidez,
«Les citoyens face à
l'automobile» (1998)

Pourcentage de
navetteurs qui se rendent au
travail en voiture en fonction
de la disponibilité ou non
du stationnement sur
le lieu de travail

=> le stationnement est au coeur de la dynamique de changement des comportements

Problématique soulevée :

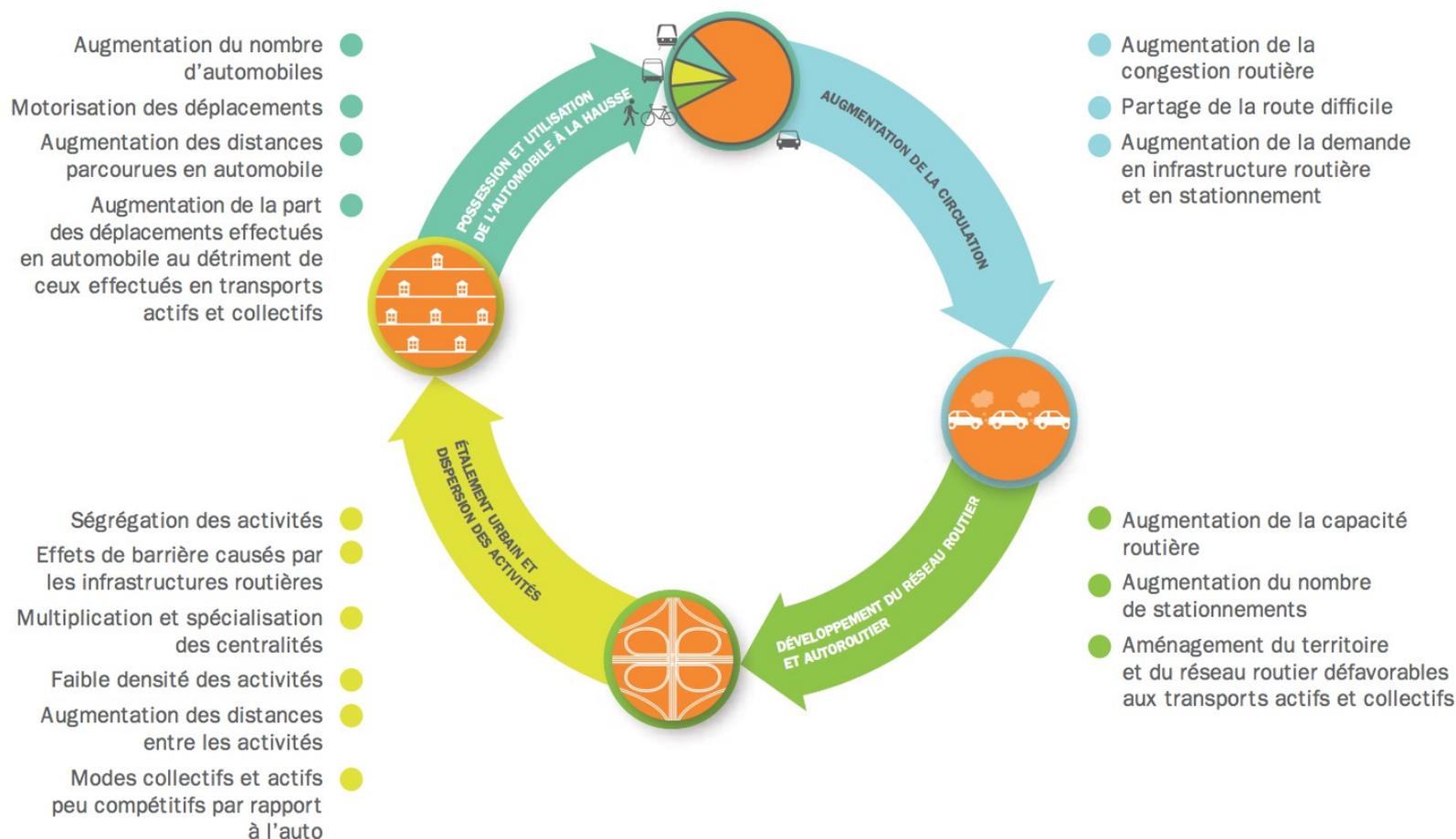
Comment faire du stationnement un levier pour une politique de mobilité durable ?

Des éléments de réflexion :

- Comment intégrer des dispositions adaptées sur le stationnement en planification ?
- Comment articuler les échelles ? (projet / quartier / commune / stratégie globale du territoire)
- Comment faire travailler ensemble les différents acteurs de la mobilité ? (collectivités, aménageurs, partenaires privés, citoyens...)

Éléments de conclusion

Enjeu du stationnement lié à la place accordée à la voiture





Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

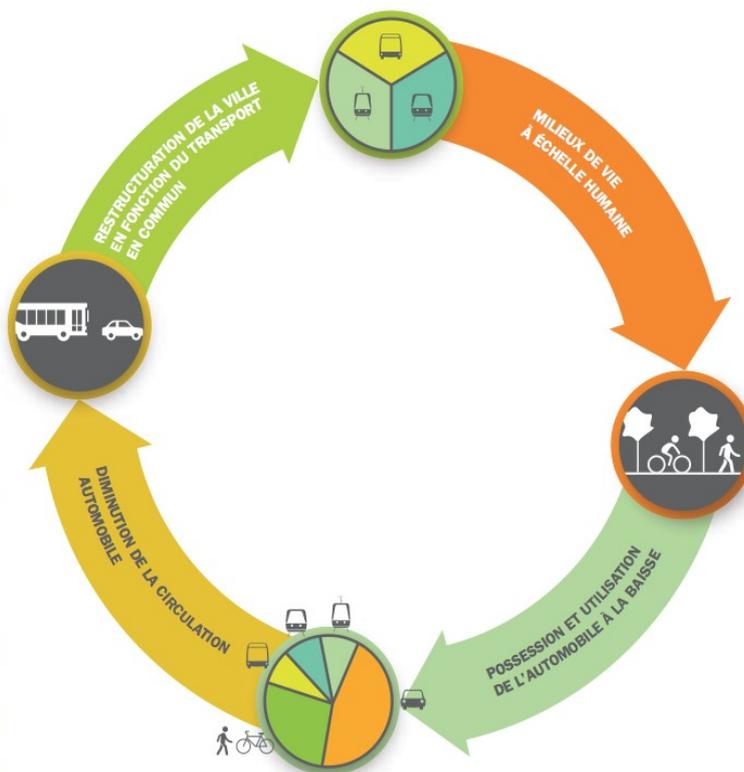
COTITA du 17 janvier 2017

Éléments de conclusion

Enjeu du stationnement lié à la place accordée à la voiture

- Resserrement des périmètres d'urbanisation et bonne localisation à l'échelle métropolitaine des principales activités génératrices de déplacements
- Investissements pour développer les transports collectifs et actifs
- Urbanisation structurée en fonction des déplacements actifs et de la proximité au transport en commun structurant

- Réallocation de l'espace public et du réseau viaire en vue d'un partage plus équilibré entre les usagers des différents modes de transports
- Diminution des nuisances de la congestion routière
- Diminution des besoins en infrastructures routières
- Fonds disponibles pour le développement des transports collectifs et actifs



- Proximité des services:
 - Cadre de vie compact
 - Plus grande mixité verticale et horizontale des activités
 - Perméabilité de la trame urbaine pour les déplacements actifs et collectifs
- Environnement urbain favorable aux transports actifs
- Accroissement de la compétitivité des modes collectifs et actifs

- Diminution du nombre d'automobiles
- Diminution de la motorisation des déplacements
- Réduction des distances parcourues en voiture
- Réduction de la part des déplacements effectués en voitures au profit de ceux effectués en transports collectifs et actifs

Éléments de conclusion

Solution proposée :

Faire du stationnement un outil de gestion de la mobilité et de l'aménagement durables (enjeux de qualité de vie, attractivité du territoire...).

Les résultats obtenus ici et ailleurs

MONTRÉAL L'arrondissement de Saint-Laurent a mis en place une série de mesures à la fois incitatives et contraignantes afin de mieux gérer le stationnement. Il anticipe que ces mesures permettront d'effectuer des gains environnementaux, de rendre le secteur industriel plus compétitif et de libérer un potentiel immobilier estimé à 100 millions (Arrondissement de Saint-Laurent : 2011).

PORTLAND, OREGON La part des transports collectifs et actifs a augmenté de 25% en vingt ans, et ce, en grande partie grâce à une politique de gestion du stationnement visant à réduire la dépendance à l'automobile (ITDP : 2010).

ANVERS De 2000 à 2006, il y a eu une augmentation de 30% de l'usage des transports collectifs, 66% de la marche, 61% du vélo et une baisse de l'utilisation de la voiture de 50%. Une part de ces résultats peut être imputée au stationnement (ITDP : 2011).

BARCELONE a réussi à réduire la congestion de 5 à 10% grâce aux réformes sur le stationnement (ITDP : 2011).

COPENHAGUE a réussi à augmenter l'utilisation du vélo de 7% en 10 ans (1998 2008) notamment grâce à la transformation des stationnements sur rue en pistes cyclables. C'est l'une des rares villes où la voiture n'est plus le mode de transport de la majorité de la population. La part modale en 2008 : 37% vélo, 31% voiture, 28% transports collectifs, 4% marche (ITDP : 2011).

MUNICH a amélioré les infrastructures pour le vélo, les transports collectifs et la qualité de l'espace public. De 2000 à 2008, la part modale est passée de 8% vélo, 42% voiture, 32% transports collectifs, 18% à pied à 14% vélo, 36% voiture, 21% transports collectifs, 29% à pied (ITDP : 2011).

Éléments de conclusion

Conditions de réussite d'une politique de stationnement :

- Approche stratégique / vision globale (interaction urbanisme/mobilité)
- Echelle d'intervention élargie (EPCI /PLU(i))
- Diagnostic offre/demande
- Offre de transports collectifs qualitative et valorisation des modes actifs
- Information qualitative en continu
- Implication des citoyens

Stratégies à combiner :

- Réduire le nombre de places
- Prioriser certains groupes d'utilisateurs
- Optimiser l'offre / mieux gérer la demande
- Mieux intégrer les places de stationnement (réflexion stratégique sur la localisation / insertion paysagère)



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

COTITA du 17 janvier 2017

Éléments de conclusion

