

Le stationnement



Le stationnement en ville

Alors que le nombre d'automobiles augmentait chaque année de 10% dans la seconde moitié du XXème siècle, une grande partie des espaces publics a été utilisée pour donner la possibilité de stationner aux voitures. Cette transformation s'est faite au détriment des places et des trottoirs, mais aussi des aménagements cyclables, des plantations, des terrasses, des parcs.

Les places de stationnement en voirie ont d'abord été considérées comme un espace collectif, utilisable par tous gratuitement. L'idée de gérer le stationnement a d'abord pris la forme d'une limitation de la durée du stationnement dans les « zones bleues ». Le stationnement payant sur voirie est apparu dans les années soixante pour remédier à une situation anarchique dans les centres-villes. Toutes les villes ont accompagné le stationnement payant par la construction de parkings en ouvrage et l'étude de plans de circulation. Le parcmètre, l'horodateur ont été inventés pour assurer le contrôle.



La tarification a évolué au fil du temps. Des tarifs spéciaux ont été appliqués aux « pendulaires » qui se déplacent de leur domicile à leur lieu de travail ; puis aux résidents. La question du contrôle et des sanctions reste posée encore aujourd'hui, le contrôle étant insuffisant et le montant des amendes assez peu dissuasif.

Le stationnement et la mobilité durable

Le stationnement représente 95% du temps d'utilisation d'une automobile. La motorisation des ménages continue d'augmenter tandis que le nombre de déplacements urbains diminue, ce qui signifie de plus en plus de voitures stationnées de plus en plus longtemps. Dès que les densités s'élèvent le stationnement exerce une énorme pression sur les espaces publics. Le stationnement est de plus en plus un point dur des politiques urbaines.

Les politiques de mobilité qui visent à rééquilibrer les modes de transport en faveur des modes alternatifs doivent mettre au point une stratégie de stationnement cohérente. En effet, les politiques locales du stationnement influent sur les politiques de déplacements. Les autorités locales doivent bien connaître le fonctionnement du stationnement sur leur territoire pour agir efficacement ; peu d'autorités locales disposent d'outils généraux d'observation.

L'évolution de la mobilité urbaine entraîne de nouvelles demandes de stationnement (véhicules partagés –autopartage et covoiturage – vélos...). Des emplacements pour l'autopartage ont été aménagés sur voirie dans le tiers des villes centres des agglomérations de plus de 100 000 habitants.



Le traitement des vélos est essentiel . Les critères à prendre en compte sont la proximité (permettre des trajets à pied réduits), l'accessibilité (éviter le franchissement d'escaliers ou de portes), la sécurité (protection contre les risques de vol), la protection contre les intempérie, la qualité de la signalisation, l'intégration dans le site.

Le stationnement, l'architecture et l'urbanisme

Le stationnement associe aujourd'hui écologie, évolutivité et intelligence. C'est par une étude élargie de la stratégie urbaine, des spécificités de l'espace bâti et des modes de déplacement que doit être pensé l'acte de se garer. Ce n'est pas un choix entre les modes mais une cohabitation qu'il faut organiser pour créer de nouvelles formes urbaines.



La mutualisation du stationnement est un objectif fort. Les nouveaux quartiers s'orientent de plus en plus vers une logique de parkings mutualisés en silos aériens ou souterrains (Rennes, Nantes, Bordeaux, Strasbourg...). Les places sont banalisées, ce qui permet d'accueillir un plus grand nombre d'utilisateurs. Bordeaux Transatlantique, grande opération d'aménagement, prévoit ainsi de mutualiser de manière totale ou partielle les parcs de stationnement à construire. L'offre de stationnement voitures pourra,

par exemple, être réduite et les places libérées réaffectées au vélo ou transformées en espaces de bureaux ou en commerces.

Le stationnement intelligent

Le stationnement a fortement changé de visage avec les nouvelles technologies (les NTIC notamment). Il offre désormais toujours plus de commodités d'accès et de paiement, mais également une meilleure gestion des parcs et de l'information.

Le guidage à la place

C'est une fonctionnalité ancienne. Le guidage à la place, utilisé dans les parkings en ouvrage, repose sur l'utilisation de détecteurs de véhicules installés au niveau de chaque place. Ces capteurs sont capables de déterminer si une place est libre ou occupée, puis communiquent l'information par voie radio ou filaire vers des panneaux de guidage et une interface de gestion.

Le parking 2.0

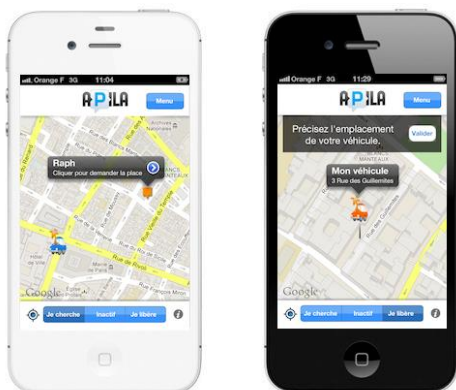


« One Park » (Vinci Park) connecté, accessible à distance par téléphone mobile. Il permet aux clients de réserver une place à distance et de s'abonner à différents services (calculateur multimodal pour évaluer son parcours urbain et trouver la meilleure solution de transport alternatif). Les gestionnaires de parcs de stationnement sont devenus des partenaires actifs des nouveaux services de mobilité (autopartage, covoiturage, location de vélos, recharge de véhicules électriques)

Optimisation du stationnement en voirie

Parking Map : des capteurs sous la chaussée transmettent toutes les 5 secondes l'information « place libre » ou « place occupée ». Cette information est transmise en temps réel à des serveurs afin de les rendre disponibles pour les applications mobiles des usagers. Alternative technologique, approche basée sur l'analyse vidéo. L'image d'un parking ou de la rue est analysée en temps réel. Une caméra panoramique permet d'atteindre 40 à 50 places surveillées par un seul point. (Néavia)

Parking mutualisé automatisé



Il s'agit d'optimiser l'usage des places de stationnement insuffisamment utilisées (entreprises, administrations, hôtels...). Pour stationner soit à l'heure, soit au forfait mensuel, les usagers utilisent une télécommande reliée à un boîtier télématique communicant installé à l'entrée. Un ensemble d'applications logicielles permet de révéler les places disponibles (Zenpark –One park – Apila)

L'horodateur, kiosque multiservices

La technologie ne cesse de progresser et apporte de nouvelles possibilités au service des politiques de stationnement. L'utilisateur doit s'identifier par la saisie de son numéro d'immatriculation. Il est possible : d'accorder un forfait « temps gratuit » une ou plusieurs fois par jour ; d'attribuer des tarifs privilégiés ; de moduler les limites horaires en fonction des zones. Les dernières générations d'horodateurs peuvent être équipés pour fournir de nouveaux services : achat de titres de transport public, pilotage de bornes de recharge de véhicules électriques, accès à des services municipaux...

L'exemple de Nice

Depuis mars 2013, nouveau système de stationnement intelligent. Basé sur des capteurs, il indique en temps réel aux automobilistes où se situent les places disponibles dans les rues et dans les parkings. Il est possible de payer à distance. Des horodateurs multiusages qui permettent d'obtenir des informations temps réel sur l'ensemble des modes de transport ont été installés.