

## ORGANISATION ET GESTION

## des stationnements

## PORTÉE OPÉRATIONNELLE

En matière de stationnement, le passage de la théorie à la pratique, de l'ambition politique à la traduction opérationnelle est une des questions les plus sensibles.

Pourtant les conceptions spatiales, des équipements ou dispositifs intégrés aux espaces publics ou privés sont susceptibles de réfréner le recours au mode individuel motorisé. Ils nécessitent de reconsidérer la place de la voiture dans la vie quotidienne et de s'inscrire dans une stratégie évolutive.

## Echelles de territoire concerné

Échelle de proximité.

## Type de projet

Les opérations d'aménagement : ZAC, lotissements, opérations de renouvellement urbain, aménagement d'espaces publics, etc.

## DESCRIPTION

## Mettre la voiture à distance du logement

C'est une incitation à utiliser les autres modes de déplacement : prendre son vélo (facilement accessible et dans un lieu sécurisé), marcher, que ce soit en mode unique ou pour rejoindre une ligne de TC. L'omniprésence de la voiture est ainsi limitée dans les rues de desserte et leur convivialité optimisée (espace partagé, zones 30 ou 20). Le rapport de la maison à la rue et le paysage de la rue s'en trouvent modifiés et l'impact visuel des portes de garage est réduit.

L'organisation du logement peut être reconsidérée car les espaces en rez-de-chaussée deviennent des espaces à vivre adaptés aux personnes à mobilité réduite, et peuvent être dotés de pièces annexes de type atelier ou débarras, etc., ce qui évite les fréquents détournements d'usage des garages. La pollution est moins dans les logements.

## Penser à la réversibilité des solutions proposées

Le stationnement génère, en plus des coûts d'aménagement, une surconsommation d'espace (sauf à imaginer l'ensemble des parkings sous immeubles).

Mais la réalisation systématique de parkings en sous-sol d'immeubles ne peut être « LA » solution au problème du stationnement en ville : coût de la place, surcoûts pour tenir compte des objectifs de performance thermique, réalité de l'usage, etc. Cette solution répond par ailleurs à la logique du « tout voiture » et impacte la tranquillité des espaces de desserte.

Organiser une partie du stationnement sous la forme de placettes publiques végétalisées et polyvalentes (stationnements mutualisés) permet de répondre aux besoins présents avec souplesse (une placette sans voiture peut avoir plusieurs usages), tout en préservant la possibilité de faire évoluer ces espaces à plus long terme en fonction de l'évolution des modes de déplacement (espace public, urbanisation possible, etc).

## Vérifier l'efficacité des solutions proposées

Des économies substantielles peuvent être obtenues par la mutualisation et la réduction des places de stationnement. À titre indicatif : un parking en sous-sol d'immeuble coûte 20.000€ ; le prix d'un garage en maison est supérieur à 10.000€ ; un abri voiture coûte 3 500€ ; une place aérienne sur placette coûte 800€ (compris desserte).

Toutefois si le taux de motorisation des ménages sur le territoire concerné est de 1.8 ou 1.9, proposer une seule place de stationnement VP par logement ne résoudra pas la question du stationnement résidentiel mais risquera de créer l'anarchie au niveau des espaces publics. Cela ne dispense pas pour autant de réfléchir au levier stationnement dans la stratégie globale de limitation de l'usage des VP).

L'efficacité des solutions proposées doit aussi être vérifiée d'un point de vue écologique et au regard de la réalité des usages.

## PRÉCISIONS

## Cibles utilisateurs

- Urbanistes et maîtres d'oeuvre d'espaces publics.
- Aménageurs et lotisseurs.

## Exemples d'application

## Quartier de la Touche - Chavagne :

Le stationnement est organisé de manière globale dans une logique de complémentarité public / privé. Chaque lot à bâtir vendu aux particuliers est constitué :

- d'une parcelle principale destinée exclusivement à la construction d'une maison à usage d'habitation. La réalisation de stationnements automobiles y est interdite, quelque soit leur nature (garage, place couverte, place aérienne, ...).
- d'une parcelle secondaire, située à distance de la parcelle principale, destinée à la réalisation de deux stationnements aériens automobiles. Toute construction sur cette parcelle est exclue.

## Langouët (Lotissement Prairies Madame)

Les garages sont regroupés en un lieu unique à l'entrée du lotissement, ce qui favorise les modes de déplacements actifs et réduit les nuisances sonores intra-lotissement. Il est possible d'accéder en voiture jusqu'à chaque logement mais impossible de stationner. (cf. Guide "Réussir la planification et l'aménagement durables").