

Stationnement et ville durable, l'équation impossible ?

Depuis une vingtaine d'années les grandes villes ont mis en place une politique de limitation de la place de la voiture dans les centres-villes, parfois même de sa suppression complète dans certaines villes européennes (Pontevedra, Milan, Oslo...). En France, les villes passent aujourd'hui à la vitesse supérieure avec la mise en place des ZFE (zones à faibles émissions) et à la piétonnisation des centres-villes. Malgré cela, le stationnement est encore à l'origine de 60% de la pollution urbaine (étude du CEREMA pour 2021) et cela en partie dû à l'augmentation du temps passé à chercher une place (20 minutes en moyenne, en 2020).

Le stationnement soumis à débat

Chez Florès, nous sommes régulièrement confrontés à cette problématique : répondre aux attentes des usagers qui souhaitent retrouver le confort du stationnement devant la porte de leur lieu de travail et, dans le même temps, s'inscrire dans une mutation indispensable pour préserver l'environnement et améliorer le cadre de vie. Une place de stationnement et son accès représentent en moyenne 25m² de surface au sol, pour le confort d'une seule personne dans la majorité des cas, lorsqu'il s'agit du lieu de travail ! C'est une surface importante, surtout dans des secteurs de centres-villes denses. Les habitants des plus grandes villes ont depuis longtemps accepté l'idée de la suppression des places de stationnement public et la limitation du nombre de places privées, grâce à des politiques de transport ambitieuses. Mais dans les villes de taille moyenne, le sujet du stationnement est encore souvent sensible et controversé.

Des solutions pour accorder stationnement et ville durable ?

Dans le cadre de nos missions de programmation, notre action se limite à l'échelle du ou des bâtiments concernés. Elle ne peut influencer que modestement les actions publiques, en matière de transport. Cependant, nous pouvons **conseiller et avoir une action pédagogique** auprès de la maîtrise d'ouvrage, mais aussi dans le cadre des ateliers de concertation avec les usagers. Outre l'incitation pour favoriser le recours aux mobilités douces, au covoiturage, aux véhicules en auto-partage, etc. Il s'agit surtout de démontrer les avantages de la réduction ou de la suppression de places de stationnement :

- reconquérir ces surfaces pour des fonctions autres ou pour créer des espaces qualitatifs et/ou conviviaux,
- désimperméabilisation des sols et diminution des îlots de chaleur,
- réduction des nuisances sonores et olfactives,

- sécurité renforcée des piétons, etc.

Le stationnement mutualisé : une autre alternative

Des entreprises innovantes ont travaillé avec les collectivités publiques et des bailleurs sociaux afin de développer des outils pour faciliter le stationnement, sans créer de parkings supplémentaires.
Deux types de solutions sont proposées :

- De plus en plus d'entreprises développent un système de location de places mutualisées, entre bureaux et logements, par exemple. Ainsi, une place de parking peut être destinée à l'usage des salariés de bureaux de 8h à 19h pour être ensuite utilisée par les habitants, le soir. À la différence d'un parking partagé, le parking mutualisé va accepter différents usagers sur une même place et ne va pas considérer qu'une place est attribuée à un seul et unique usager.
- L'assistance à la recherche de places libres : guider les automobilistes vers des places disponibles grâce à une application mobile et des capteurs connectés, installés sur les places de stationnement.

Ceci implique que les parkings en sous-sols des logements ne comportent que des places accessibles à tous et non pas de boxes fermés. *Boxes qui, d'autre part, sont souvent utilisés à autre chose qu'au stationnement et renvoient les voitures des particuliers dans l'espace public, déjà surchargé.*

La ville sans voiture, une vision utopique ?

Des ingénieurs de l'université College London se sont penchés, en 2021, sur la viabilité de la ville en continuant l'approche centrée sur la voiture. Les modèles mathématiques ont démontré que cela ne serait pas possible. Les coûts autant économiques qu'humains s'avèreraient impossibles à tenir. Un calcul qui ne prenait même pas en compte le côté environnemental.

Bref, les villes n'auront pas le choix de devenir de plus en plus piétonnes pour subsister. La ville du futur pourrait donc être en route vers davantage de proximité, d'activité physique et de convivialité.

L.V.