

Une voirie pour tous

Sécurité et cohabitation sur la voie publique au-delà des conflits d'usage

A14 – Stationnement sur la voie publique

Occupant une place très importante des espaces publics, le stationnement sur voie publique constitue en France un véritable problème, qui échappe en grande partie au pouvoir des autorités locales. Commerce et stationnement, habitat et stationnement, lieux de travail et stationnement, loisirs et stationnement : autant de thèmes sensibles qui donnent lieu à bien des controverses.

Mais il est d'autre part frappant de constater que, dans beaucoup de pays européens, il n'est pas rare de parcourir ou de voir des rues, des avenues, etc., sans stationnement, et cela y compris dans des villes petites ou moyennes (quelques milliers, quelques dizaines de milliers d'habitants...). Et pourtant, il ne semble pas difficile, comme visiteur, d'y garer une voiture : simplement, les places sont disponibles un peu plus loin, payantes, et souvent hors voirie stricto sensu (sur un emplacement spécifique dédié au stationnement, une partie de place,...).

Alors, pourquoi la France constitue-t-elle un cas plus épineux ?

Le stationnement, au cœur des politiques de mobilité urbaine, a déjà été évoqué à maintes reprises dans ce document. Cette annexe va essayer de donner à ce sujet quelques pistes sous forme de propositions et de recommandations :

- Stationner ou occuper la voie publique ?
- Dépénaliser le stationnement.
- Décentraliser le stationnement.
- Redéfinir les politiques de stationnement.
- Privilégier l'arrêt à l'occupation.
- Partager le stationnement en temps et en lieux.
- Oser l'habitat économe en stationnement.

Stationner ou occuper la voie publique ?

Rédaction avril 2005

Une voiture qui parcourt en moyenne 18 000 km par an n'est utilisée pour se déplacer qu'à moins de 5 % de son temps. Pour une grande majorité des ménages, **une voiture est donc garée ou en stationnement pendant 95 à 98 % de son temps.**

Si ce stationnement s'effectue sur des espaces privés conçus à cet effet, ce faible taux d'utilisation de la voiture concerne uniquement son propriétaire.

Mais si ces 95 à 98 % de stationnement s'effectuent sur la voie publique, cela relève d'une véritable occupation d'un bien public destiné à tous. L'automobiliste privatise alors totalement les avantages de sa voiture tout en reportant ses inconvénients sur la collectivité, en utilisant la voie publique comme un "dépot à voiture" quand il ne roule pas.

S'il éprouve vraiment un besoin d'occuper la voie publique, en des endroits prévus à cet effet, qu'il la loue alors au même titre qu'il loue un logement ou un garage ! Le stationnement devient alors un contrat d'occupation dont les termes sont définis entre les deux parties, le

Une voirie pour tous

Sécurité et cohabitation sur la voie publique au-delà des conflits d'usage

propriétaire (la ville) et le locataire (l'usager), se traduisant par le paiement d'un loyer ou d'une redevance d'occupation pour le stationnement.

"Mais c'est déjà le cas avec le stationnement payant !", dirait tout automobiliste non averti. Eh bien non, pas du tout ! Le stationnement payant est aujourd'hui une simple mesure de maintien de l'ordre public et relevant du pouvoir de police.

C'est pourquoi il devient vraiment indispensable de dépenaliser le stationnement, puis de le décentraliser, afin que le stationnement puisse être réellement considéré comme une occupation du domaine public et que les propriétaires, les villes, puissent en maîtriser l'usage dans le cadre d'une politique globale de déplacements.

Dépenaliser le stationnement

Rédaction¹ novembre 2004

Dans son rapport de décembre 2003 sur le financement des déplacements urbains, le député du Rhône, Christian PHILIP,² préconise clairement de dépenaliser le stationnement automobile et d'abandonner une vision complètement dépassée, basée sur de simples mesures de police plutôt que sur une logique de gestion du domaine public.

« Personne ne contestera aujourd'hui que la politique de stationnement est la clé d'une stratégie volontariste en matière de déplacements et d'aménagement urbain », indique-t-il dans son rapport.

Or, le stationnement sur la voie publique est considéré actuellement comme une mesure de police, relevant du pouvoir de police du maire, avec le simple objectif d'améliorer la circulation et de maintenir l'ordre public.

La finalité du stationnement payant sur voirie relève donc aujourd'hui uniquement du maintien de l'ordre public et ne peut présenter aucun objectif financier d'occupation du domaine public.

De plus, le non-respect du stationnement est considéré comme une infraction bénigne en matière de circulation routière³, que l'on réprime par une simple amende de 11 €, applicable de manière uniforme sur l'ensemble du territoire national, montant de loin le plus faible de l'Union Européenne (dont la moyenne se situe autour de 24 - 25 €).

La France est aussi le pays où le rapport entre l'amende encourue et le prix de la première heure de stationnement est le plus faible de l'Union Européenne.

Il est souvent plus cher de stationner dans les parcs publics que de stationner dans la rue et de payer les amendes des contraventions. Seulement 4 automobilistes sur 10 respectent en France la réglementation en vigueur sur le stationnement.

¹ Cette rédaction s'appuie également en partie sur l'article d'Eric RITTER "Dépenaliser, pour quoi faire ?" paru dans la revue "Bus et car" n° 714 de juillet 2004.

² Cf. annexe 2 "Propositions et recommandations externes au groupe".

³ Infraction régie par les articles R 233-1 du Code Pénal et R 417-6 du Code de la Route : « Tout arrêt ou stationnement gratuit ou payant contraire à une disposition réglementaire autre que celle prévue au présent chapitre est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la première classe. ».

Une voirie pour tous

Sécurité et cohabitation sur la voie publique au-delà des conflits d'usage

Par ailleurs, l'offre de parcs privés de stationnement est fondée sur la rentabilité foncière (placement financier dans des opérations immobilières), très loin des objectifs de partage de l'espace public et de satisfaction des besoins des usagers.

Il en est de même des prix de stationnement dans les parcs publics, fixés de manière à équilibrer les coûts de gestion du système, et, le cas échéant, à amortir l'investissement de construction de nouveaux parcs. Ce montant n'est pas du tout défini pour appuyer une politique de déplacements. Les recettes globales ne sont d'ailleurs pas clairement affectées à l'amélioration des déplacements urbains.

La dépenalisation du stationnement consiste à remplacer la mesure administrative de police qui régit aujourd'hui le stationnement par une redevance d'occupation du domaine public, sans que le maire ait à faire jouer ses pouvoirs de police pour réprimer les infractions et le non-paiement du stationnement.

Traité comme une "redevance" au même titre que la terrasse d'un café ou un emplacement sur un marché, le "droit de stationnement" sur la voie publique deviendrait ainsi l'élément clef d'une politique globale de déplacements.

Une véritable politique de stationnement pourrait être instituée avant la mise en place d'autres mesures. A Londres par exemple, une politique de stationnement à tarifs très élevés a été instituée sur plusieurs années, bien avant la mise en œuvre du péage urbain.

En cas de non paiement du stationnement "redevance", les automobilistes encourent bien entendu les amendes et sanctions appliquées par les services comptables de l'Etat chargés de leur recouvrement, mais sans doute avec un taux qui ne serait pas forcément uniforme sur l'ensemble du territoire national et dont les montants devraient être au moins dans un premier temps augmentés pour se situer dans la moyenne de l'Union Européenne.

Le stationnement dépenalisé sur voie publique deviendrait ainsi un simple droit d'occupation de la voirie, payable au même titre qu'un loyer, au lieu d'une mesure de maintien de l'ordre relevant du Code Pénal et des tribunaux de police.

Décentraliser le stationnement

Rédaction⁴ novembre 2004

La dépenalisation du stationnement conduit logiquement à décentraliser le stationnement pour pouvoir instaurer de véritables politiques de déplacements urbains.

Il est en effet logique que les tarifs des redevances d'occupation du domaine public puissent être fixées par ses propriétaires, et non par la loi, même si celle-ci a un devoir d'encadrement. Décentraliser, c'est donc permettre aux autorités locales de fixer les tarifs du stationnement "redevance" et d'avoir une maîtrise de leur politique de stationnement, mais aussi de leur politique de transports publics pour moduler les tarifs de stationnement en fonction de l'existence ou non de transports publics. Cela permettrait de favoriser le report modal, de

⁴ Cette rédaction s'appuie également en partie sur la lettre du GART n°195 de juillet – août 2003 "Pour une maîtrise décentralisée du stationnement".

Une voirie pour tous

Sécurité et cohabitation sur la voie publique au-delà des conflits d'usage

mieux équilibrer les investissements et les coûts, de générer des ressources supplémentaires pour les transports en commun.

En juin 2003, le GART, l'AMGVF, la FMVM,⁵ la Fédération Française de Stationnement et la Mairie de Paris ont proposé au gouvernement de faire évoluer la législation en intégrant à la loi sur la décentralisation les dispositions permettant de décentraliser le stationnement au profit des structures intercommunales. Ces propositions ont été effectuées aux représentants des Ministères de l'Intérieur, de la Justice et de l'Équipement et appuyées par un rapport et une présentation du Professeur DEVOLVE⁶ le 25 juin 2003.

La décentralisation du stationnement figure également comme proposition phare, complétant la dépénalisation, dans le "rapport PHILIP" de décembre 2003 précédemment évoqué.

Cette décentralisation permettrait en effet une meilleure maîtrise du stationnement et un meilleur contrôle de l'usage de la voiture en ville, et ainsi d'en diminuer les nuisances. Elle rendrait enfin possible la lutte contre le non-paiement du stationnement. Un bon fonctionnement du stationnement payant est en effet le corollaire indispensable à la réduction du stationnement illicite. Les recettes ainsi obtenues pourraient être affectées au financement des transports collectifs et des modes doux, notamment dans le cadre de la mise en place des Plans de Déplacements Urbains.

Pour mieux coordonner ces différents modes de déplacement et promouvoir une mobilité durable, il est donc indispensable que les élus détiennent toutes les compétences nécessaires à la mise en œuvre d'une politique globale des déplacements, intégrant la gestion du stationnement de surface.

Redéfinir les politiques de stationnement

Rédaction avril 2005

La dépénalisation et la décentralisation du stationnement permettraient aux collectivités territoriales de mettre en œuvre une démarche assez rationnelle, très semblable à celle de nos voisins européens, et fondée sur les principes suivants :

- Entre façades de rue, l'espace est rare, cher et multi - convoité.
- Il doit être affecté en premier lieu à des priorités : services de sécurité, Personnes à Mobilité Réduite,..., mais aussi à la vie locale (jeux des enfants, repos des personnes âgées,...) et à des occupations ou fonctions qui ne peuvent pas être éloignées des lieux de vie et d'activité qu'héberge la rue (habitat, artisanat, commerces, ce qui conduit à des priorités comme les livraisons, les parcs à vélos, etc.).
- Le partage de l'espace public s'effectue en acceptant que, dans ces priorités, il y ait des incontournables, des prioritaires, des moins prioritaires, et que des priorités d'un rang géographique supérieur, pas forcément sensibles localement, viennent s'insérer ou s'imposer (par exemple : les couloir bus, les contre-sens cyclables,...).
- Inversement, pas mal d'usages de la rue peuvent être reportés sur d'autres rues ou d'autres espaces, plus ou moins proches. C'est typiquement le cas du stationnement

⁵ GART : Groupement des Autorités Responsables des Transports ; AMGVF : Association des Maires des Grandes Villes de France ; FMVM : Fédération des Maires des Villes Moyennes.

⁶ Pierre DEVOLVE, Professeur de droit à l'Université Panthéon - Assas, à qui le groupe "décentralisation du stationnement" a confié une mission d'étude juridique portant sur ce sujet.

Une voirie pour tous

Sécurité et cohabitation sur la voie publique au-delà des conflits d'usage

automobile : le contraindre ou l'interdire dans une rue ne signifie pas qu'il en soit de même dans toutes les rues.

- Il peut en être de même pour le stationnement des deux roues motorisés : leur vitesse sera limitée, le transit pourra être empêché ou compliqué, le stationnement interdit hors des emplacements réservés, sans que l'accessibilité ne soit empêchée.
- Ce qui concerne les voitures et les motos peut s'appliquer à d'autres usages et pour d'autres préoccupations. Par exemple, pourquoi dans beaucoup de villes d'Espagne, de Slovénie, et de l'habituel nord-ouest européen, les trottoirs sont-ils beaucoup plus libres qu'en France ? Parce-qu'on considère que les priorités d'usage et d'occupation du sol ne sont pas les mêmes ; parce-qu'on n'essaie pas de bourrer l'espace par du stationnement automobile de proximité en pensant qu'on peut y arriver et que les gens se débrouilleront toujours pour cohabiter.
- **L'espace de la rue, rare et cher, doit donc être prioritairement affecté à ce qui ne peut pas – ou difficilement – se faire ailleurs.** Cela peut conduire pour le stationnement, comme dans certaines villes étrangères, à une **politique foncière** (acquisition et réservation de parcelles, de pieds d'immeubles, etc.), ou à une politique d'aménagement spécifique de l'espace public (parcs à motos, boxes, ..., régulièrement répartis).

Cette redéfinition ciblée des objectifs conduit à mieux utiliser la politique du stationnement. Cela a déjà été exprimé dans un certain nombre d'annexes et dans le rapport de Christian PHILIP. Voici les principales recommandations qui en résultent :

- **Augmenter le prix du stationnement sur la voie publique**, notamment les prix pour les stationnements **de longue durée** (supérieurs à 1 heure ou deux).
- Avoir une politique cohérente dans les parcs publics. **Le tarif de stationnement sur voie publique doit être plus élevé que les tarifs des parcs publics**, au moins au-delà d'une heure.
- **Limiter la durée du stationnement sur voirie.**
- **Adopter localement une politique tarifaire du stationnement concertée avec l'Autorité Organisatrice des Transports.**
- **Lorsque le secteur bénéficie d'une bonne desserte par les transports publics, pénaliser le stationnement automobile** (interdiction ou tarifs prohibitifs).
- **Avoir une politique de parc relais combinée avec une bonne accessibilité** par transports publics ou navettes.
- **Généraliser le stationnement payant pour les deux-roues motorisés.**

Bien sûr, cette redéfinition de la politique de stationnement doit être préalablement ou simultanément accompagnée d'une hausse sensible du montant des amendes pour stationnement illicite et d'une lutte farouche contre le stationnement gênant, en développant la mise en fourrière des voitures et des motos.

Cela nécessite en outre de **considérer l'arrêt et le stationnement sur les aménagements cyclables et les trottoirs comme un stationnement dangereux**, le stationnement des deux-roues motorisés sur trottoir comme dangereux vis-à-vis des Personnes à Mobilité Réduite, devant tous deux être punis d'une contravention de 4^{ème} classe avec possibilité de mise en fourrière.

Une voirie pour tous

Sécurité et cohabitation sur la voie publique au-delà des conflits d'usage

Privilégier l'arrêt à l'occupation

Rédaction avril 2005

La redéfinition d'une politique de stationnement dans les espaces publics fortement convoités bien desservis par les transports en commun devrait conduire à privilégier dans ces lieux une politique d'arrêts brefs par rapport au stationnement, au moins dans les périodes d'activité les plus intenses.

Une telle politique d'arrêts brefs favorise en effet l'accessibilité à tous publics et usagers pour les utilisations les plus variées (livraisons, dépose minute d'achats, enlèvement, intervention des médecins, ambulanciers, messagers, artisans, livreurs de médicaments, accompagnateurs de personnes âgées, services sociaux ou d'assistance à domicile, etc.), bref, à favoriser le partage dans le temps d'un espace rare pour effectuer des opérations rapides de prise en charge et d'accompagnement de personnes ou d'enlèvement et de dépose de matériaux et objets divers.

Une telle politique s'impose particulièrement si la desserte en transports publics est efficace et si un système de transports individuels fonctionne en subsidiarité (ou même en fusion totale) avec un système de portage à domicile.⁷

Cela permet en outre de créer des Zones à Trafic Limité (ZTL)⁸ parfaitement accessibles à tous, que ce soit gratuitement ou moyennant redevance, où le stationnement "occupation" est interdit, mais où l'arrêt bref et le stationnement de courte durée (¼ à ½ heure) est toléré gratuitement dans certains espaces banalisés à condition qu'il ne gêne pas les cheminements. Une bonne illustration pourrait être donnée par l'avenue de la Marne à Nantes dont une photographie figure en annexe 12 "Revêtements et chaussées de l'espace public".

Partager le stationnement en temps et en lieux

Rédaction avril 2005

Privilégier une politique d'arrêts brefs par rapport à une politique de stationnement d'occupation liée aux lieux et au temps n'empêche pas de mettre en œuvre des solutions de partage de l'espace public selon les moments de la journée ou de l'année.

Les Zones à Trafic Limité permettent tout particulièrement de délivrer des autorisations sélectives. C'est ainsi qu'un système de macarons d'autorisation permanente ou temporaire, couplée à des disques horaires, permet d'assurer un certain nombre de livraisons sur les aires en demi - Lincoln aménagées à cet effet dans les couloirs bus à Paris.

Il est également possible d'envisager, comme cela se pratique dans certaines ville telles Sydney ou Barcelone, d'affecter les couloirs bus au stationnement résidentiel pendant la période nocturne lorsque les transports publics ne fonctionnent pas à un rythme cadencé.

Le stationnement d'occupation peut aussi être admis à certains moments de la journée et complètement interdit aux périodes d'intense activité. La dépénalisation et la décentralisation du stationnement couplée à une affectation variable de la voirie, dont les systèmes sont

⁷ Cf. annexe 16 "Transports en commun et transports publics".

⁸ Cf. annexe 15 "Tarifications de zones et régulations d'accès".

Une voirie pour tous

Sécurité et cohabitation sur la voie publique au-delà des conflits d'usage

brièvement décrits en annexe 15, offrent aux collectivités une vaste palette de systèmes de gestion et de régulation efficace adaptables aux circonstances locales.

Dernier moyen présenté ici de partager le temps, le système des cartes à points de stationnement permet d'affecter des droits de stationnement limités, mais éventuellement échangeables, à un ensemble de résidents ou de travailleurs d'un secteur urbain déterminé. Cela favorise notamment l'établissement de Plans de Déplacements d'Entreprise (PDE) ou d'Administration (PDA) incorporant la prise en charge des employés par des véhicules d'entreprise ou l'organisation par l'entreprise du co-voiturage, comme cela s'effectue à présent aux Etats-Unis. Le bilan effectué en juillet 2004 des études de faisabilité réalisées sous l'égide du PREDIT s'avère pour le moment assez mitigé, mais ces expériences ont été menées sans qu'une réelle volonté politique de promotion des PDE et des PDA ne se soit manifestée autrement que par leur inscription dans la loi.

Oser l'habitat économe en stationnement

Extraits du texte d'Anne FAURE, urbaniste, et de Federica CAMPINA, psychosociologue, "Les déterminants de la demande de transport dans les milieux urbains denses", janvier 2005

Certains pays d'Europe ont développé un concept connu des milieux professionnels mais qui n'a pas encore fait l'objet d'expérimentations en France : les quartiers "sans voiture" ou "pauvres en voitures". Ces logements sont toutefois accessibles en cas d'urgence : déménagements, ambulances, livraisons... c'est pourquoi nous avons préféré appeler ces programmes "habitat économe en stationnement".

Le principe de ces quartiers nouveaux consiste à exploiter les économies apportées par le nombre réduit de places de stationnement sur le site et à en faire profiter les habitants. Il s'agit de négocier entre une relative privation d'autonomie et une contrepartie en termes de qualité de vie, de qualité ou de taille du logement, de surfaces d'espaces extérieurs plus étendues, privatifs ou semi-privatifs, ou d'autres avantages.

Les programmes de logements conçus selon ce principe, quartiers ou immeubles construits essentiellement en Allemagne, incluent pratiquement systématiquement un dépôt de voitures en temps partagé⁹ et parfois d'autres services comme une petite "centrale de mobilité". La localisation et l'environnement de ces programmes sont des conditions incontournables : interconnexion ou excellente desserte de transports publics, proximité immédiate de commerces et de services urbains, garages sécurisés pour les vélos dans l'opération, piste cyclable à une faible distance et possibilité de stationnement pour les visiteurs, les livraisons...

En France, le taux de motorisation des habitants de la capitale intra muros est très faible (55,5 % de ménages non motorisés selon le recensement INSEE 1999). Ce taux est à peine plus élevé dans les communes limitrophes. Aussi la RATP a-t-elle lancé une étude avec quelques partenaires pour savoir si l'on pouvait en France oser l'habitat économe en stationnement en milieu urbain dense, à l'instar de ce qui se pratique en Allemagne, aux Pays Bas ou à Stockholm, en liaison avec des modèles de "villes compactes" plus traditionnelles dans ces pays d'Europe du Nord.

⁹ Ou en autopartage

Une voirie pour tous

Sécurité et cohabitation sur la voie publique au-delà des conflits d'usage

Il résulte des études effectuées que le contexte semble favorable à l'introduction en première couronne de l'Île de France d'un tel modèle en raison de la situation foncière et immobilière très tendue. Toutefois, les modes de vie franciliens ont des caractéristiques différentes de ceux des ménages allemands.

L'abandon de la voiture au quotidien

Il résulte des études effectuées que les motivations à l'abandon de la voiture personnelle sont, pour l'ensemble des franciliens, d'ordres financiers et pratiques. En effet, le coût d'entretien de la voiture et du stationnement, la fréquence des embouteillages et la difficulté à se garer sont les raisons qui ont été le plus souvent invoquées. De plus, à Paris, l'utilisation de la voiture semble beaucoup moins adaptée pour les déplacements que les transports collectifs.

La voiture de location ou empruntée est utilisée, en moyenne, moins d'une fois par mois. Deux dimensions sont identifiables quant aux raisons de son utilisation :

- une liée aux loisirs : les départs en vacances, les week-ends en dehors de Paris et pour certains les sorties du soir ;
- l'autre liée à des besoins utilitaires : dans la plupart des cas, pour des raisons professionnelles, mais également pour le transport d'objets encombrants.

Toutes ces raisons montrent que les personnes interrogées ont un rapport bien plus utilitaire qu'affectif à la voiture car elle n'est utilisée qu'en cas de "force majeure".

Atouts et points faibles des quartiers économes en stationnement

Pour l'organisation du quartier, la proximité des arrêts de transports en commun, des commerces et des services sont les éléments prépondérants dans la formulation d'une opinion positive. La présence des espaces verts ainsi que la place réservée aux modes doux sont également appréciées. Concernant le logement, l'augmentation de la surface ou la diminution des coûts contribuent à l'image positive du concept.

Au plan social, lié à l'appropriation de l'espace par les habitants, l'avantage est que l'espace est "investi par des individus et non par les véhicules motorisés". Ceci contribue au développement de la convivialité et de l'esprit de voisinage et implique une meilleure sécurité, en particulier pour les enfants.

Au plan environnemental, les principaux avantages cités sont la diminution du bruit, de la pollution, des mauvaises odeurs et l'amélioration générale de l'environnement.

Les points faibles de l'habitat économe en stationnement sont surtout un sentiment général d'enfermement, ressenti comme étant à la fois physique, manquant d'ouvertures vers l'extérieur, mais également social, pouvant conduire à l'image d'une "cité ou d'un ghetto écologique".

Un des principaux éléments du débat concerne les scooters et les motos. Une grande majorité des personnes ne souhaite pas que les scooters et les motos soient admis dans le quartier. Les raisons justifiant ce choix sont les mêmes pour tous : « Ils font du bruit, ils polluent et ils sont

Une voirie pour tous

Sécurité et cohabitation sur la voie publique au-delà des conflits d'usage

dangereux ». Seules quelques personnes acceptent leur présence dans le quartier car cela peut être un moyen utile et pratique de se déplacer.

L'acceptabilité sociale de la réduction du stationnement

Les programmes d'habitat économe en stationnement comportent un minimum de places de stationnement limité essentiellement à la maintenance, aux urgences et aux besoins des visiteurs. Il s'agit donc de vérifier l'adhésion des ménages non motorisés à ce dispositif. Il s'agit aussi de prévenir les réticences des communes qui risquent d'être incrédules quant à la réalité du type de mobilité des futurs habitants. De la même façon que le font les Allemands, il est donc nécessaire d'obtenir des candidats au logement des opérations économes en stationnement un engagement de non-motorisation.

Pour la moitié environ des personnes, s'engager à ne pas acquérir de voiture paraît tout à fait acceptable, en raison des valeurs sous-jacentes au choix d'habiter ce quartier ou par le fait que l'aménagement même du quartier amènera tout naturellement à ne pas posséder de voiture. Il est pour certains, une condition sine qua non permettant d'éviter les détournements et l'affaiblissement du concept.

Pour l'autre moitié, au contraire, cet engagement paraît inacceptable car il représente une atteinte aux libertés individuelles ainsi qu'une restriction des possibilités de mouvement.

Enfin, l'engagement à long terme semble poser problème pour certaines personnes des deux groupes. En effet, certains événements de vie peuvent amener, dans le long terme, à acquérir de nouveau une voiture personnelle.

Les principes déduits pour la mise en oeuvre

A l'issue des analyses de faisabilité, il résulte que certains éléments paraissent nécessaires pour la mise en œuvre de programmes d'habitat économe en stationnement :

- Le quartier doit être inséré dans un tissu très urbanisé présentant des ouvertures physiques vers les quartiers voisins.
- Les appartements doivent avoir une surface importante et être lumineux.
- Ils doivent avoir à proximité des équipements permettant aux habitants de se retrouver (commerces, espaces verts et cafés).
- Les arrêts de métro et de bus ainsi que la station de location de voiture doivent être à moins de dix minutes à pied du logement.
- Le système de location de voiture doit être facile d'utilisation, c'est-à-dire sans formalités administratives lourdes, donnant la possibilité d'utiliser une voiture pendant une courte durée.

Enfin, la présence de logements en location dans l'opération pourrait représenter une solution préférable pour les personnes qui ont souligné les difficultés à s'engager sur le long terme. En effet, déménager d'un appartement en location peut paraître plus facile, pour les habitants, que la vente d'un logement sans place de stationnement.

Une voirie pour tous

Sécurité et cohabitation sur la voie publique au-delà des conflits d'usage

Quels quartiers économes en stationnement en France ?

Le type d'habitat "sans voiture" ou "pauvre en voiture" ne concerne qu'une part de la population urbaine française, notamment francilienne, notamment celle dont les pratiques professionnelles ne rendent pas nécessaire la possession d'un véhicule personnel.

Le succès rencontré en Allemagne est lié en grande partie au rythme scolaire. Les femmes actives sont moins nombreuses qu'en France en raison de l'obligation de garder leurs enfants l'après-midi : les écoles sont fermées et les autres modes de garde sont rares et chers. Ce type d'habitat, confortable et accompagné généralement d'espaces verts privés ou semi-privés, est d'autant plus apprécié qu'il permet aussi de consacrer l'économie réalisée à la mise en commun d'un espace utilisable sous forme de crèche parentale.

En France cette motivation tombe en partie, et on considère généralement que c'est la présence d'enfants dans un ménage qui rend la voiture nécessaire. En Allemagne, le dynamisme et le pragmatisme des associations de citoyens permettent en outre d'encadrer les projets sous forme de coopératives d'habitants et de contrôler les montages financiers.

Il semble qu'on assiste à une évolution et à une diversification des modes de vie, que l'on peut rapprocher de la diffusion significative de l'autopartage à Paris. L'explosion des nouvelles technologies qui permettent de travailler autrement, chez soi pour certains, n'est sans doute pas étrangère à certains changements de comportements.

Le rejet de l'usage excessif de la voiture à Paris et en première couronne, de son coût pour les ménages et de son cortège de nuisances, semble jouer un rôle de plus en plus déterminant pour développer une mobilité "durable " et contribuer à une ville plus conviviale.

Conclusions et propositions sur le stationnement

Au cœur des politiques urbaines, et préalable indispensable à toute politique cohérente et durable, le stationnement sur la voie publique a déjà fait l'objet de propositions dans diverses annexes¹⁰. Elles ne seront pas reprises ici, mais reformulées sous forme de trois propositions plus globales les synthétisant chacune en un seul texte.

La première peut se résumer à **mieux utiliser la politique du stationnement** : taxer les parkings des bureaux, des supermarchés et centres commerciaux ; **augmenter le prix du stationnement** dans les parcs publics et sur la voirie ; **limiter la durée du stationnement** ; **rendre les tarifs de stationnement très progressifs** ; **donner la possibilité à l'autorité organisatrice des transports urbains de fixer les tarifs** (ou au moins d'être consultée) ; **généraliser le stationnement payant pour les deux-roues motorisés**.

La deuxième vise à **remplacer une politique de stationnement de proximité par une politique d'arrêts brefs**, couplée à une accessibilité restreinte à l'automobile au moyen de Zones à Trafic Limité et à un développement de "transports publics individuels" couplant "transport individuel à la demande" et "portage à domicile".

¹⁰ Notamment les annexes 2, 6 et 9 pour les annexes qui précèdent, 15 et 16 pour celles qui suivent.

Une voirie pour tous

Sécurité et cohabitation sur la voie publique au-delà des conflits d'usage

La troisième, juridique, est de **considérer l'arrêt et le stationnement sur les aménagements cyclables et les trottoirs comme un stationnement dangereux**, le stationnement des deux-roues motorisés sur trottoir comme dangereux vis-à-vis des Personnes à Mobilité Réduite, devant tous deux être punis d'une contravention de 4^{ème} classe avec possibilité de mise en fourrière.

A ces trois propositions reformulées sont ajoutées les trois propositions ci-après à caractère juridique, qui sont particulièrement importantes et qui conditionnent toutes les politiques de mobilité durable et de cohabitation sur l'espace public.

Augmenter très fortement le montant des amendes pour non paiement du stationnement et rejoindre au moins la moyenne européenne.

Dépénaliser le stationnement, en remplaçant le stationnement considéré juridiquement comme "relevant du pouvoir de police" liée au maintien de l'ordre public par un droit de stationnement relevant d'une "redevance d'utilisation du domaine public".

Décentraliser le stationnement au profit de structures intercommunales.