

STATIONNEMENT DES VOITURES DANS LES QUARTIERS EN RENOUVELLEMENT URBAIN : NOUVELLES APPROCHES [SUITE]

**Séminaire technique du GIP-GPV
Vendredi 10 juillet 2009 – Espace Citoyen Génicart**



©A'urba

SOMMAIRE

Introduction	p. 3
Caractéristiques de l'offre et de la demande de stationnement résidentiel dans les quartiers d'habitat social	p. 4
Mobilités à développer	p. 7
Les sites GPV. Génicart, secteur-test ?	p. 9
Des solutions possibles...	p. 10
Remarques	p. 12
Conclusion	p. 13
Liste des participants	p. 14

▬ Introduction

Etienne Parin, Directeur du GIP-GPV

Ce séminaire fait suite à la rencontre thématique organisée le 10 juillet 2008 à Bassens "Qualité et aménagement durable, de nouvelles approches à envisager".

La Charte de qualité architecturale, urbaine et paysagère a été signée il y a cinq ans ; elle préconisait d'essayer de lutter contre le stationnement de surface et d'aller aussi loin que possible dans le stationnement souterrain. Or chaque tissu urbain a ses caractéristiques...

Dans un premier temps, Sylvie Mathon, du CETE Nord-Picardie, fera un exposé général des problématiques et des enjeux. Ensuite, Marie-Pierre Gaiffas et Christelle Tessier exposeront un point de vue plus local, et celui de la CUB. Sophie Picamal ainsi qu'Ariane Tréguer parleront du cas-test du Bois Fleuri à Génicart. Enfin, Pierre Lascabettes et Marie-Pierre Barré, de l'agence d'urbanisme apporteront des éléments de réponse via des expériences menées ailleurs... Ils ont confié être relativement "secs" sur ce plan, ce qui va supposer de devoir innover et de lancer une coproduction entre techniciens et gens de terrain.

▬ Caractéristiques de l'offre et de la demande de stationnement résidentiel dans les quartiers d'habitat social

Sylvie Mathon, directrice d'études, CETE Nord-Picardie

Il s'agit d'un sujet tellement complexe qu'il n'y a pas de solution toute faite, mais un panel de solutions complémentaires à co-générer. C'est un fonctionnement systémique, c'est-à-dire un maillon d'un système ou d'un ensemble de systèmes intégrant :

- la voiture elle-même, et l'endroit où elle s'arrête,
- l'habitat, le logement,
- l'espace urbain.

Il faut comprendre les notions incluses dans le stationnement, pour ne pas construire quelque chose restant de l'ordre du stock (le parking) alors qu'on est dans le flux.

> Les problématiques

- légitimité du stationnement résidentiel dans la rue ?
- besoin de méthodes objectives,
- des outils,
- connaissance de la demande,
- pistes pour l'action publique.

> Idées principales

- le stationnement n'est pas qu'un problème de centre-ville,
- la rue n'est pas légitime pour le stationnement des riverains,
- il y a un déficit d'équipement des logements en stationnement,
- le stationnement dans la rue a des conséquences sur la valeur d'usage de l'espace public,
- il faut une approche à la fois locale et globale.

> Spécificités du patrimoine social

- 87% des logements sont en habitat collectif, 81% des logements ont moins de 40 ans,

- des contraintes budgétaires (l'APL ne couvre pas la location de la place de parking si celle-ci n'est pas solidaire avec le logement),
- une gestion patrimoniale par le bailleur, or la gestion de logements est différente de la gestion du stationnement,
- des formes urbaines avec de vastes espaces publics en périphérie.
- > la voiture stationne 95% de son temps.
- > l'augmentation du nombre de voitures est absorbée intégralement, en stationnement, par la rue.
- > à Lille, la plupart du temps, le choix collectif s'est porté sur du stationnement sur rue plutôt que sur l'aménagement d'une piste cyclable (la contrainte étant que l'emprise des voies est généralement de 10 mètres seulement).
- > Indicateur de sensibilité : permet d'interpréter les revendications des habitants et de les reporter sur une carte.

La voiture stationne :

- à portée de vue / près de la porte d'entrée,
- à proximité,
- question du sentiment de sécurité.

> **Problèmes du stationnement dans la rue**

- dévalorisation,
- dégradation des conditions de déplacements de proximité,
- hypothèque des espaces,
- concurrence,
- entrave à la constitution d'une offre nouvelle.

> **Une grande diversité d'offres et d'acteurs**

> **Le choix d'une place de stationnement relève d'un rapport service / prix**

- proximité de l'accès et disponibilité (d'où le problème qui peut se poser en cas de foisonnement),
- proximité au sens "protection",
- surfaces de stockage et de bricolage lorsqu'il s'agit d'un garage.

Impact de la taille du logement, car la surface du garage est relative.
Impact du taux de motorisation du ménage et de la valeur de la voiture.

> **Des situations différenciées en fonction des quartiers**

> **Condition préalable : avoir un projet pour l'espace public :**

- repenser les priorités du stationnement sur voirie (sans forcément supprimer le stationnement), favoriser le stationnement de très courte durée par exemple ;
- anticiper les situations de saturation de l'espace public ;
- saisir les opportunités pour repenser le réflexe stationnement.

> **Une approche globale**

- rôle de l'espace public,
- conditions de mise en œuvre des logiques d'itinéraires (cyclables, personnes à mobilité réduite...),
- détournement d'usage des garages,
- politique de contrôle du stationnement à l'échelle intercommunale,
- affectation de manière différente du produit de la redevance pour non-réalisation des places de stationnement.

> **Rendre lisible le marché du stationnement, mettre en relation l'offre hors voirie et la demande**

- service Internet ?
- gestion mutualisée avec logique de tarification adaptée,
- solution pour amortir le budget de stationnement pour les ménages modestes,
- solutions alternatives à la voiture (car-sharing),
- alternatives à proximité immédiate du logement,
- explications, concertation en amont,
- incitation des milieux professionnels par la commande publique,
- approche du stationnement intégrée à d'autres logiques (ordures, pompiers, rétention d'eau, stockage/livraison...).

Etienne Parin

Il s'agit d'un sujet appelant un questionnement de l'aménagement public, de la programmation et des choix politiques, de l'articulation public / privé.

▬ Mobilités à développer

Marie-Pierre Gaiffas

Il manque toutefois un préalable, à mon sens : l'usage de la voiture, et des autres modes de déplacement. Aujourd'hui, les politiques sont tournées vers une offre de choix modal. La question est de savoir comment les gens fonctionnent, se déplacent, quelle est la place qu'ils accordent à l'automobile.

Certaines personnes occupent des emplois qui nécessitent le recours à la voiture, car elles ont des horaires décalés, ou de nombreux déplacements, par exemple.

Par ailleurs, la voiture est souvent le seul bien possédé par les ménages dans les grands ensembles, et permet également un accès à l'emploi.

La CUB se pose la question l'offre à proposer. Les solutions alternatives restent encore coûteuses.

Sylvie Mathon

Ce n'est pas antinomique, il faut se poser, en effet, la question de la demande.

Marie-Pierre Gaiffas

Le PLU de la CUB a une particularité : la règle du 50 / 50. 50% modes doux, 50% automobiles, sachant que le TCSP est sorti du calcul. Cette exigence a été amoindrie lors de la révision du PLU, à 30 / 70 environ, mais cela a permis de repenser le stationnement et les parcours, et de faire évoluer la culture de l'ingénierie.

Etienne Parin

En ce qui concerne la politique de la demande, quelle est la demande moyenne pour de grands ensembles de banlieue ?

La fourchette est comprise entre 0,6 et 1 véhicule par ménage sur les Hauts-de-Garonne.

Le RGP donne des ratios de voiture(s) par ménage à l'IRIS.

Christelle Tessier

Le travail a été axé sur la question de la mobilité. Il s'agit de positionner la CUB comme accompagnateur des publics pour faire évoluer leur recours aux différents modes, les faire réfléchir sur leurs besoins et sur la place de la voiture chez eux.

Il y a un travail, également, sur de nouvelles formes de déplacement avec les acteurs de l'emploi.

La CUB a pour ambition de transformer les habitudes et l'appropriation de l'espace public.

Sylvie Mathon

A titre d'exemple, en ce qui concerne le vélo, sur Lille 80% des logements sont situés à moins de 2,5 km d'une station de métro. Il y a donc un enjeu énorme pour le vélo. Il faut sécuriser les itinéraires cyclables, ainsi que le stationnement.

A Lille, 40% des déplacements se font sur une distance inférieure à 1 km.

Marie-Pierre Gaiffas

La CUB vient d'initier une nouvelle délégation de service public (la 1^{ère} en France) pour une complémentarité grâce à un système de vélos en libre-service. Il s'agit de donner la possibilité aux gens de disposer d'un vélo (VLS+) sur un temps plus long, en gardant par exemple le vélo chez soi.

Christelle Tessier

L'enjeu se situe sur le quartier, les commerces, les entreprises, l'emploi, les déplacements.

▬ Les sites GPV. Génicart, secteur-test ?

Sophie Picamal

Faisons un zoom sur Génicart, quartier en renouvellement urbain. Le stationnement est devenu un enjeu très fort. L'objectif est de diminuer la place de la voiture sur l'espace public en trouvant une solution dans la mutualisation, le foisonnement.

On dénombre plusieurs secteurs d'actualité :

- l'espace central Génicart, qui est le cœur de Génicart, avec plusieurs pistes de stationnement mutualisé. Il faut trouver des stationnements avec des usages les moins impactants possibles pour l'espace public, par exemple sur des espaces sans stationnement mais pouvant en offrir ponctuellement pour des événements spécifiques.
- Génicart I : Domofrance, bailleur, a rédigé un cahier des charges de consultation de 3 architectes en positionnant le problème du stationnement au cœur des préoccupations. Il s'agit d'améliorer le parking souterrain et de trouver des stationnements sous dalle.
- l'Aurba a réalisé une étude d'état des lieux de l'offre et de la demande de stationnement sur la commune.
- le Bois Fleuri est un îlot urbain entièrement requalifié, avec trois tours démolies, des barres réhabilitées. Des pistes de réflexion : un partenariat avec le centre commercial, une mutualisation avec le parking-relais du tramway...

Ariane Tréguer

La moitié des bâtiments est conservée.

On peut minimiser les déplacements, mais il y aura toujours une présence de la voiture ; il est donc difficile de diminuer l'impact du

stationnement et il importe, par conséquent, de trouver des solutions de stationnement.

Il s'agit d'un quartier très stigmatisé, et très minéral. Pour faciliter le changement d'image, le parti a été pris de changer la morphologie urbaine, le vécu, les espaces collectifs et donc l'impact du stationnement. Environ 250 places vont être supprimées et 228

places conservées, il s'agit de gérer la suppression des places. Or le parc-relais du tramway est peu utilisé, et le parking du centre commercial ne fonctionne pas à plein aujourd'hui, même si cela évolue.

Actuellement, on part sur une base de 0,8 place par logement conservé, ce qui génère un déficit de 30 places. Pour le neuf, il y a une place par logement, ce qui suppose d'en trouver également à l'extérieur du site.

On travaille là sur un projet de parc urbain habité. Si ce n'était pas le cas, on aurait 110 places de stationnement sur le cœur d'îlot, avec une trame verte résiduelle, ce qui ne changerait pas l'image du quartier.

Si on propose du stationnement en pied d'immeubles en précisant que cela évoluera ultérieurement, il n'y aura jamais d'évolution.

La question est de savoir comment gérer la mutualisation au sein des parkings-relais de la CUB.

▬ Des solutions possibles...

Etienne Parin

Y'a-t-il des précisions, des solutions, des exemples ?

Pierre Lascabettes

Le stationnement est consommateur de foncier et déqualifie l'image des quartiers. Le PLU fonctionne selon un système de ratios imposés, en relation avec la densité ; il y a des règles en matière d'intégration au sein de l'opération ou du bâti.

Malgré des efforts d'intégration le stationnement participe à la stérilisation de la rue, donne des façades aveugles, une multiplication des dispositifs d'accès.

Sur le plan juridique, on n'a relevé aucun obstacle au foisonnement et à la mutualisation.

Marie-Pierre Barré

Les points-clefs d'une démarche alternative sont :

- la connaissance,
- la concertation, pour remporter l'adhésion,
- l'accompagnement,
- les bénéfices pour les opérateurs.

Quelques préalables :

- le coût d'une parking en ouvrage : quel seuil critique ? Quelle mixité des usages ?
- la prise en compte de l'environnement proche.

Des exemples intéressants :

- le parking Bergonié à Bordeaux, géré par Parcube. Les abonnements pour les résidents sont entre 40 et 60 euros par mois. La mise en place s'est faite lentement mais désormais ça fonctionne bien.
- des exemples de foisonnement officiels ou officieux, comme à la CPAM, à la Cité administrative (avec 60 places environ pour les résidents, ce qui suppose des contraintes), dans certains supermarchés la nuit et le week-end.
- l'exemple à Grenoble d'un bâtiment parking-relais et logements.
- l'exemple à Nantes d'un parc de stationnement comprenant une partie pour des bureaux et une partie publique (dont une partie pour les résidents).
- l'exemple à Mulhouse de 168 logements accolés à un parking silo de 120 places.

Pierre Lascabettes

L'accolement garantit une certaine pérennité. La structure peut évoluer et être utilisée à d'autres fins...

Une place sur rue "prend" environ 10 m², sur poche 20 m², en silo 30 m².

Remarques

Marie-Josée Roque

Je suis étonnée de voir qu'on raisonne comme si la voiture allait toujours rester accessible à tout le monde, malgré le coût de l'énergie. Une voiture auto-partagée permet d'économiser 8 places et a un intérêt pédagogique et social. Une SCOP implantée à Cenon propose ce service.

Christelle Tessier

On cherche à développer la voiture électrique, mais on est confronté au manque d'équipement dans les parkings (pour le rechargement).

Sophie Picamal

Je rappelle qu'on ne peut pas mettre son vélo dans le tramway aux heures d'affluence.

Sur le Bois Fleuri, est-il possible de travailler avec la CUB sur une mutualisation avec le parc-relais ?

Marie-Pierre Gaiffas

La réponse pour ce qui est des vélos/tram est le VLS+ dont il a été question. L'idée est aussi d'avoir des lieux d'espaces gardiennés pour le vélo dans les communes. En ce qui concerne une mutualisation sur parc-relais, elle n'est pas possible car il y a un besoin d'une réserve de stationnement.

Conclusion

Etienne Parin

On voit bien la nécessité d'une approche globale entre offre et demande. C'est un laboratoire permanent.

Un grand merci en particulier à Sylvie Mathon, venue de Lille, à Marie-Pierre Gaiffas et Christelle Teissier prévenues un peu tardivement, à Pierre Lascabettes et Marie-Pierre Barré qui se sont beaucoup mobilisés.

Liste des participants

Huguette LENOIR	Adjointe Cenon
Josette BELLOQ	1 ^{ère} adjointe Lormont
Marc GALET	Adjoint Lormont
Jérôme OLAYA	Ville de Bassens
Julie CREST	Ville de Bassens
Hervé CHIRON	Ville de Cenon
Stéphanie GOUJON	Ville de Cenon
Jérôme PASSICOS	Ville de Cenon
Corinne COURREGES	Ville de Cenon
Gérard THOMAS	Ville de Floirac
Pascale WERTHEIMER	Ville de Floirac
Alain CHAUVET	Ville de Lormont
Benoît CRUEGE	Ville de Lormont
Jean-Claude MARGUERITTE	Ville de Lormont
Sandrine PETIT	Ville de Lormont
Eléonore OTHMAN	Ville de Lormont
Catherine BENEVENT	Ville de Lormont
Carole MALAVAL	Ville de Lormont
Fabienne TAPON	Ville de Lormont
Marie-Dominique CLARK	CCAS Lormont
Sébastien MACHEFER	Kiosque de Génicart
Flore SCHEURER	Ville de Bordeaux
Marie-Pierre LAUBEUF	CUB
Céline BORIE	CUB
Jean-François SOUET	CUB
Joanna PUECH	CUB
Anne-Marie THENAILLE	DDE/ANRU
Anthony LE ROUSIC	DDE
Tewfiq GUERROUDJ	CG33
Marie-Josée ROQUE	CG33
Ariane TREGUER	Aquitanis
Valérie TECHERNE	Aquitanis
Karine HAGENDORF-DUBOIS	Aquitanis
François BOULANGER	Aquitanis
Céline LEONE	Aquitanis
François DE ROTA FERREIRA	Aquitanis
Marie-José SAURA	Clairsienne
Jean-Michel DORMEVAL	Domofrance

Jean-Marc PESAVES
Pierre LASCABETTES
Marie-Pierre BARRE
Anne CARNAC
Solenne CHANTRE
Pierre LAYERE
Sylvain CHARLIER
Christophe BOURIETTE
Georges ARNAUD
Christine COT
Sylvie MATHON

Domofrance
Aurba
Aurba
Aurba
Aurba
Aurba
Aurba
Architecte-urbaniste
CETE du Sud-Ouest
CETE du Sud-Ouest
CETE Nord Picardie

Publication GIP GPV
Rés. Beausite, bât B0
Rue Marcel Paul
33150 CENON
05 56 40 24 24
www.surlarivedroite.fr

novembre 2009