



## SMART CITY SYNTHÈSE

---

Le stationnement a traditionnellement été traité comme une variable passive de la mobilité urbaine. Les pouvoirs publics ont peu activé les moyens d'une politique de stationnement, se contentant pendant longtemps de répondre au débordement automobile en construisant des espaces de stationnement et les superposant au risque d'abonder l'engorgement déjà manifeste des voitures et autres véhicules motorisés.

L'étude Smart City fait les constats :

- L'absence ou les faiblesses des parc-relais,
- L'excroissance des parcs de centre-ville et leurs limites,
- L'injonction paradoxale à créer du stationnement résidentiel lors des constructions nouvelles,
- L'inflation du stationnement résidentiel de rue, *redoutable mangeur d'espaces de voirie et d'espace public*,
- Des stationnements d'entreprises, *aspirateurs d'automobile*,
- Des parkings d'enseigne, *friches urbaines intermittentes*.

A chaque fois, la carence de places, une mauvaise gestion de ces espaces et l'absence d'une vision d'ensemble réduisent d'autant les chances d'une intermodalité qui a du mal à faire sa place. L'ensemble de ces déficiences conduit au renforcement de la place de la voiture et contribue au blocage du jeu de la mobilité urbaine multimodale.

Or, une politique de stationnement doit à l'avenir faire exactement l'inverse ; c'est-à-dire se **donner les moyens d'affronter des enjeux d'une réduction de la place de la voiture là où existent des offres alternatives**. Il faut parler d'un système global de mobilité urbaine dans lequel le stationnement détient une place singulière qu'il reste à identifier et dont l'impact est sous-évalué.

Dans cette vision systémique, les partenaires de l'étude postulent **une mobilité fédérative** qui agrège tous les modes, en s'attachant singulièrement aux déclinaisons collectives et publiques des modes particuliers (vélo libre-service, taxi, covoiturage et voiture en partage), sans oublier les modes en croissance comme le vélo particulier et le transport à la demande. Dès lors, chaque élément du système a une place, le stationnement comme chacun des modes de transport, mais à des titres différents.



## Les enjeux

---

- L'enjeu, c'est l'intégration naturelle de la voiture dans ce système de mobilité urbaine, qu'elle appartienne à la ville ou qu'elle procède du périurbain ou d'au-delà.
  - Comment conférer à l'automobiliste une mobilité qu'il a tendance à perdre dans les zones urbaines denses ?
  - Quelles places – dans tous les sens du terme – pour l'automobile ?
  - Comment promouvoir une vision intégrée du voyage jouant de la voiture et des autres modes individuels ou collectifs ?
  - Comment répondre aussi à une mobilité plus extensive et à des situations de mobilité de plus en plus variées ?
  - Enfin, autre enjeu et non le moindre, celui de l'intégration de toutes les catégories de populations dans cette démarche, quelle que soient leurs pratiques – habituelles ou non – de mobilité.
- 
- Le stationnement, pensé jusqu'ici pour la voiture et elle seule, peut-il être pensé autrement ?
  - Cette vision statique – station ! – peut-elle se transformer pour participer du mouvement ?
  - Quelles sont les conditions nécessaires pour assurer dans le temps une intégration progressive des dispositifs de stationnement au système de mobilité urbaine dans toutes ses complexités ?
  - Quels services faut-il imaginer ?
  - Quel protocole élaborer pour des expérimentations terrain à suivre ?

C'est à quoi ce projet de recherche – Smart City – s'est proposé de répondre.

Le stationnement relève d'une problématique complexe même si elle apparaît simple, voire banale, à l'automobiliste. Le recensement des attitudes et des attentes des usagers ne peut se faire qu'à partir d'une bonne analyse des représentations actuelles.

Le projet de recherche a souhaité explorer cette problématique au travers d'une enquête conduite auprès de 638 automobilistes et d'une table ronde d'experts présentant les principaux enseignements de cette consultation.



## Méthodologie

---

Un questionnaire quantitatif fermé a été élaboré à partir d'un entretien approfondi auprès d'une quinzaine d'automobilistes et d'acteurs de la ville. L'enquête en face à face à domicile a été menée en Ile de France (Paris, 1ère et 2ème couronne) et dans quatre grandes villes françaises Lyon, Lille, Grenoble, Rennes (ville centre et périphérie). 3180 déplacements ont ainsi été investigués. Une rencontre entre opérateurs et experts a débattu des pistes de travail issues de cette étude. L'ambition de cette enquête était de fournir un diagnostic des stationnements, de leurs pratiques réelles, de leurs représentations et de leur place dans l'organisation de la mobilité urbaine.

Les automobilistes ont été interrogés sur :

- leurs opinions face au stationnement
- la description circonstanciée de cinq de leurs récents déplacements dans un panel de 12 types de déplacements
- les attitudes face au stationnement et à la mobilité en général
- les solutions imaginées aux problèmes des stationnement

Trois grandes parties divisaient ce questionnaire :

### Approche générale et vécu

Le stationnement espace public, dans la ville, dans ma ville, au-delà de ma ville, le stationnement des autres (double file, livraisons...), le stationnement des deux roues, les différents espaces de stationnement (gratuits, payants, publics, privés), le stationnement du véhicule dans l'intermodalité, l'opinion sur l'offre actuelle, les conséquences sur la mobilité et les déplacements (facilitation, neutralité, empêchement), et enfin, "la dernière galère de stationnement"...

### Les attentes

Les tarifs selon les besoins, les intégrations du stationnement dans la mobilité (modale, spatiale, information...), le standard d'accès, les modes de paiement, la gestion du temps et de la mobilité...

### Les scénarios des possibles

L'évolution des comportements en cours, les anticipations à 10 ans, l'évolution des usages de la voiture, des modes de son partage....



## Attitudes face au stationnement et pistes de réflexion

Cinq groupes se sont dégagés du programme de typologie administré sur les réponses au questionnaire :

*\* L'irréductible ou la résistance rebelle (25 %)*

C'est le seul groupe qui affiche une valeur négative sur toutes les suggestions d'amélioration.

*\* Le discipliné ou la résistance du sédentaire (20 %)*

Ce groupe concentre ses valeurs positives d'efficacité sur l'amélioration de l'offre TC et dans une moindre mesure sur les solutions servicielles technologiques.

*\* Le légaliste ou la résistance molle (26 %)*

Ce groupe affiche le plus de valeurs positives sur toutes les suggestions d'amélioration en privilégiant les solutions de concertations multimodales.

*\* Le délinquant ou la résistance constructive (11 %)*

Ce groupe concentre ses valeurs positives d'efficacité sur les solutions servicielles technologiques et de concertations multimodales.

*\* L'hypermobile ou le multimodal critique (18 %)*

Ce groupe concentre ses valeurs positives d'efficacité sur le développement des transports collectifs et de solutions multimodales.

## Quand les hypermobiles montrent la voie

Les deux groupes plus intéressants sont les deux derniers. En effet, leur population se déclare beaucoup plus mobile. En d'autres termes, leur part dans les déplacements est largement supérieure à leur poids démographique. Ce surcroît de mobilité les conduit à plus d'éclectisme dans leurs pratiques différenciés des modes ... (Ils pratiquent à peu près autant la voiture que les autres, voire un peu moins, mais ils activent surtout d'autres modes de déplacement pour satisfaire une mobilité plus exigeante et plus intense). A défaut d'être moins délinquant sur l'usage de la voiture, ils sont donc les plus exigeants sur les solutions d'intermodalité et ils privilégient les solutions relevant de l'information des déplacements et de l'intelligence des mobilités en générale. Ils montrent la voie.

## Les principaux constats de cette enquête

---

### L'incohérence de l'offre "fabrique" l'incohérence des pratiques

- Le stationnement dans son fonctionnement actuel est un frein certain à la mobilité urbaine.
- Il contribue à la congestion et aux séquelles environnementales qui l'accompagnent.
- Il déroute la demande en faisant persister la domination d'un modèle automobile obsolète.
- L'immobilisme qu'il génère dans sa forme actuelle renvoie à une incohérence de l'offre.
- Comment faire pour que la voiture ne soit plus un obstacle à sa propre fluidité ?  
Dit autrement : pour que le stationnement soit un facilitateur et un encouragement aux multimodalités et non un obstacle ?

### L'incohérence de l'offre "fabrique" la délinquance et l'incivilité

- La carence de l'offre de stationnement associée à l'absence ou la mauvaise présentation d'alternatives conduit inéluctablement à la construction d'une incivilité et fait de chaque automobiliste un "délinquant" en puissance.

### L'incohérence de l'offre "fabrique" l'incohérence urbaine

- Le "mauvais" stationnement reproché aux autres – reflet exact du stationnement de soi – consolide l'incohérence urbaine.

### L'incohérence de l'offre "fabrique" schizophrénique face à la voiture

- Ces constats exacerbent un contexte schizophrénique face à la voiture, incontournable et inutilisable objet ... de tous les ressentiments !

La citation suivante donne la mesure de la maturité de certains et un horizon lucide de la transformation en cours : *"Je cherche une alternative à la voiture, pas des moyens d'améliorer l'utilisation de la voiture."* Le spectre va de la crispation forcenée à une auto dont on admet par ailleurs l'immobilisme, à la lucidité de cette femme qui persiste dans l'usage de la voiture, hors d'une vision patrimoniale et exclusive.

En fait, la solution du stationnement s'esquisse dans un double mouvement de réduction drastique de l'offre et en contrepartie d'un enrichissement serviciel du stationnement et de l'accroissement des offres alternatives en volume et en pertinence.



## Pistes de travail

---

C'est sur cette nouvelle offre de services, et face à un stationnement conçu dans sa globalité, tant en surface que dans les parkings, tant sur la voie publique que sur dans des espaces clos, que ce projet propose plusieurs pistes de réflexion.

En rompant avec la posture d'un stationnement subi et débordant, se dégage la voie du stationnement maîtrisé et assumé comme levier d'intégration urbaine. Cela passe entre autres, par les intégrations suivantes du stationnement :

### Intégration modale

- Favoriser le stationnement des modes en partage et les intermodalités, d'où les notions de plate-formes d'échanges ou "hub" et leur maillage urbain et périurbain.

### Intégration tarifaire

- Le stationnement intégré aux offres de transports publics.

### Intégration de fluidité

- Le stationnement intégré aux passes urbains TC type Navigo.

### Intégration environnementale

- L'étude propose l'expérimentation d'un écocompareur comme outil de base des arbitrages des modes.

### Intégration géographique

- Les parc-relais aux points radio-concentriques stratégiques de l'agglomération, en liaison directe automobile – TC.

### Intégration servicielle

- Le parking comme "village de services", lieu de vie et espace de services et de ressources urbaines.

### Intégration informationnelle

- Le stationnement à inclure dans les centrales de mobilité et ses déclinaisons technologiques mobiles.



## De la centrale de mobilité à la "place de marché"

Ce dernier point déborde largement l'enjeu du stationnement, mais restitue la perspective systémique de l'étude. Ici, s'esquisse une alternative à la "centrale de mobilité" pour convoquer le concept de "place de marché".

Au lieu du "portail" classique et centralisé, la place de marché recueille dans une architecture ouverte l'ensemble des informations et des offres et demandes, directement et indirectement reliées aux déplacements. C'est-à-dire non seulement les offres classiques des transporteurs mais aussi celles par exemple des usagers eux-mêmes pour toutes les solutions en partages et encore celle des entreprises dans le cadre des plans de déplacements d'entreprise, afin de favoriser un équilibre "intelligent" et économique des offres-demandes de mobilités urbaines.