

## SMART CITY 5

---

### TABLE RONDE CONCLUSIVE

Débat du 2 octobre 2007 animé par Chronos sur les conclusions de l'étude Smart City,

*En présence de : Georges Amar (RATP), Xavier Brisbois (RATP), Catherine Chartrain (CNT), Françoise Combelles (RATP), Jean-Francois Doulet (Géographe, Sciences-Po), Chantal de Gournay (Orange, FT R&D), Bruno Gouyette (Mairie de Paris), Laurence Houvion (Chronos), Patrick Jourdan (Vinci Park), Dominique Laousse (RATP), Dominique Lefrancois (revue Urbanisme), Bruno Marzloff (Chronos) et Jean-Pierre Orfeuil (Professeur Institut d'urbanisme de Paris, Université Paris Val de Marne).*

### Le stationnement et la ville

---

Les facteurs clé de succès  
d'une mobilité libre, durable et composite dans la ville





aimer la ville



VINCI  
PARK

## SOMMAIRE

1. Le besoin de sens.....	7
11) La mobilité urbaine pose la question de la ville.....	7
12) La mobilité urbaine pose la question de l'espace public.....	7
13) La mobilité urbaine pose la question des usages de la ville et des brassages .....	8
14) La mobilité urbaine pose la question de l'éthique .....	8
15) La mobilité urbaine pose la question des normes et représentations sociales .....	8
2. Le stationnement cherche sa place .....	9
21) La place du stationnement.....	9
22) Le "parking à vivre" [la "station", parc-relais, village-service] .....	11
23) Le stationnement est un réseau.....	11
24) Le parc-relais comme village de services .....	12
25) La tarification du stationnement .....	12
26) La facture de mobilité .....	13
27) La place de la voiture .....	13
28) Mobile dans une ville plus intelligente.....	13
3. La condition première du succès : l'empowerment.....	14
31) La ville station/ La ville flux.....	14
32) Le statut d'automobiliste est indissociable des autres usages de modes .....	14
33) La mobilité au service de la vie quotidienne .....	15
34) L'éco-responsabilité .....	15
4. La conduite du changement .....	16
41) La question de l'innovation par le stationnement .....	16
42) Convoquer le besoin social .....	16
43) Le moteur de la notoriété .....	16
5. Conclusion. Le stationnement, moteur de l'intégration urbaine	

## INTRODUCTION

Le document de synthèse (voir page suivante) a servi de point de départ de la discussion. Ces conclusions, issues du pilote et de l'enquête, ont été mises en débat.

Les échanges ont pris une certaine distance face aux enseignements de l'étude et sur les intentions telles qu'elles résultent des déclarations des personnes interrogées, une forme de modération en quelque sorte.

Le stationnement, dans cet échange, a été perçu comme une occasion de revisiter la ville, ses mobilités inédites et leurs représentations.

Trois axes stratégiques majeurs se sont dégagés du débat :

- a. **du côté de la ville**, le besoin de sens
- b. **du côté du stationnement**, la quête d'une place en harmonie avec le système de mobilité
- c. **du côté de l'individu**, les moyens de son autonomie et de la maîtrise de ses parcours et de ses accès aux ressources de la ville

Ce sont les trois premiers chapitres.

Un dernier chapitre se penche sur la conduite du changement.



aimer la ville



VINCI  
PARK

## SYNTHESE SMART CITY

---

Résumé des étapes précédentes (pilote + enquête)  
10 constats autour du stationnement et de la ville intelligente

---

1. Les ressentiments de la mobilité au quotidien

"Pas de place pour la voiture !"

---

2. La lucidité sur le destin de l'auto en ville

"La voiture en impasse dans la sphère urbaine"

---

3. La dichotomie du centre et des périphéries en mobilité

"Le centre se maîtrise, les périphéries n'en ont pas les moyens"

---

4. L'inconséquence de l'étalement urbain

"La périphérie est le gisement de solvabilité de la voiture"

---

5. Les incohérences de l'offre urbaine

"L'auto condamnée à l'immobile"

---

6. La schizophrénie de l'automobiliste

"Comment se dépêtrer d'une voiture incontournable sans le stationnement"

---

7. Les résistances des automobilistes

"Le choix de l'automobiliste : renoncement ou délinquance"

---

8. La faible visibilité d'offres alternatives... quand elles existent

"L'auto masque les transports collectifs et les autres offres alternatives"

---

9. L'absence d'information pertinente pour l'organisation des déplacements

"Quelle centrale de mobilité pour un déplacement intelligent ?"

---

10. La carence d'offres intermodales  
et d'articulations intelligentes

"Où sont les hubs de la ville ?"

---

Conclusion

Une vision reste à construire autour d'un stationnement intelligent dans un diptyque  
"voiture-ville"

"Ce qui m'intéresse, c'est moins de la place pour mon auto, qu'une autre place de la  
voiture"



aimer la ville



## 1. LE BESOIN DE SENS

---

**Jean-Pierre Orfeuill** *"Il faut répondre au besoin de sens plutôt que de jouer au père fouettard."*

Le stationnement pose directement (parking, garage, disponibilité...) ou indirectement (voiture, intermodalité...) des questions sur la mobilité et le cadre (accessibilités, ville, agglomération) où elle se déploie.

Des réponses à ces questions constituent un préalable avant de statuer sur le stationnement lui-même, sa place dans les dispositifs de mobilité et sa gouvernance.

### 11) LA MOBILITE URBAINE POSE LA QUESTION DE LA VILLE

- a. de son périmètre (Où commence la ville ? la répartition de l'agglomération sont génératrices de diverses formes de mobilité à articuler)
- b. de ses accessibilités

### 12) LA MOBILITE URBAINE POSE LA QUESTION DE L'ESPACE PUBLIC

**Jean-François Doulet**

*"Le stationnement est une question centrale en urbanisme. Comment repenser une offre ? Quel est l'usage éthique du stationnement ? Est-ce la fin du stationnement sur voirie dans des villes musées ? Faire des parcs de stationnement des espaces d'échanges ? Le parc à parc ? L'espace urbain est fortement utilisé, c'est un espace à fort usage. Mais on habite pas l'espace public."*

- a. Comment la mobilité (et le stationnement) modifient-ils la représentation de cet espace ? (les accessibilités structurent la représentation de la ville)
- b. Comment "habite-t-on" les étapes diverses des mobilités : l'espace public, le mouvement, le transit ?



aimer la ville



### 13) LA MOBILITE URBAINE POSE LA QUESTION DES USAGES DE LA VILLE ET DES BRASSAGES DE POPULATIONS DIVERSES

Qu'il s'agisse

... de gens différents qui pratiquent la ville, ou de statut différents pour un même individu selon les occurrences de déplacement :

- a. Professionnels / Personnels
- b. Récurrents / Occasionnels
- c. Résidents / Touristes
- d. Familier / Etranger

... et quelles que soient les finalités de ces populations et les trajectoires afférentes de leurs déplacements :

- e. Pendulaire ou occasionnelle
- f. Trouver, découvrir, se perdre

### 14) LA MOBILITE URBAINE POSE LA QUESTION DE L'ETHIQUE

- a. Qu'est-ce qu'un usage éthique ?
- b. Qu'est-ce qu'un comportement éthique ?

**Jean-François Doulet**

*"Le stationnement est une question centrale en urbanisme. Comment repenser une offre ? Quel est l'usage éthique du stationnement ?"*

### 15) LA MOBILITE URBAINE POSE LA QUESTION DES NORMES ET REPRESENTATIONS SOCIALES

- a. Le patrimonial face au fonctionnel (voiture) et au partage (voiture ou vélo en libre-service)
- b. La voiture pour quoi faire ?
- c. La voiture et le système de mobilité ?
- d. Le budget voiture et la facture mobilité
- e. Il y a-t-il un mode "désirable" ?
- f. Intermodalité et rupture de charge ?

Face aux turbulences, il convient d'aider le collectif à dépasser les diverses occultations (de budget personnel de la voiture, du bilan urbain des modes, de l'encombrement spatial du stationnement en voirie, etc.) et à formuler un sens du "système de mobilité urbaine"

## 2. LE STATIONNEMENT CHERCHE SA PLACE

---

### **Georges Amar**

*"Le stationnement est un bon objet car la question de la place de la voiture n'est pas à séparer de celle de l'usage de la voiture. Dès lors, il est intéressant de chercher à faire du coût du parking, un gain et non une perte pour l'usager."*

### **Bruno Gouyette**

*"Il y a 800.000 places de stationnement dans Paris, dont 180.000 sur la voirie et 70.000 en souterrain. Depuis 40 ans, on construit des parkings souterrains, est-ce pour ajouter ou pour diminuer le stationnement ? Le prix du stationnement est perçu comme 'un budget en plus'."*

### **Dominique Laousse**

*"La perspective du stationnement est celle d'une approche globale du système de la mobilité."*

L'étude souligne les impasses actuelles d'une politique de stationnement somme toute généralement passive (l'espace se livre à la voiture), chère (le stationnement résidentiel à Paris, *"un budget en plus"*) et cloisonnée (versus systémique) jusqu'ici.

En filant la métaphore, on peut dire qu'aujourd'hui le stationnement "cherche sa place" lui aussi.

### 21) LA PLACE DU STATIONNEMENT

Plus qu'intermodal, le stationnement est composite à divers égards :

- a. Voirie/espaces clos
- b. Privé/public
- c. Résidentiel/professionnel/transitaire
- d. Final/relais

### **Jean-Pierre Orfeuill**

*"Pour les usagers, le stationnement est vu sur la voirie, qui est un espace de non droit. Les parcs sont rendus invisibles par l'espoir de gratuité. D'un côté, les circulations dans la ville sont au niveau de la sécurité sociale, de l'autre les usagers expriment des désirs contradictoires. Et moi, je m'interroge sur qu'est-ce que c'est la ville !"*





aimer la ville



## 22) LE "PARKING A VIVRE" [LA "STATION", PARC-RELAIS, VILLAGE-SERVICE]

### **Chantal de Gournay**

*"La ville 'terminale' – le lieu centripète –, est celle du désir à la différence de la vision d'une ville 'redistribution'. Comme la ville augmentée par les télécommunications, est moins désirable. Imaginer une ville réduite à la circulation avec les services de guidage..."*

*Non la vie quotidienne ne peut pas être fléchée à ce point-là ! L'espace de stationnement qui devient un lieu de halte ? Des parkings à vivre ? Dans la ville, le piéton est le seul à ne plus avoir droit à l'immobilité, il n'y a plus de banc. C'est d'ailleurs en contradiction avec les innovations télécoms comme le wi-fi car il faut pouvoir stationner pour les utiliser."*

### **Dominique Lefrançois**

*"Le stationnement vu comme un espace public, un lieu de services, de halte, un lieu passant de sociabilité, avec ses marchands ambulants... Bruce Bégout écrit même que c'est le seul espace où je m'arrête. C'est le cas dans les quartiers HLM."*

- a. La station en centre-ville (*Aller sur le réseau*)
- b. Lieu de chaînage multimodal (à considérer tant du côté de l'offre – structuration du parcours –, que de la demande – facilitation)
- c. La station est une "halte-service", un lieu de sociabilités et d'information sociale
- d. La station est un "espace public de mobilité"
- e. Infomobilité et interfaces informationnelles

## 23) LE STATIONNEMENT EST UN RESEAU

Maillage, densité et seuil sont les caractéristiques des réseaux. Ces réseaux se chevauchent, s'articulent. Pour exister un réseau doit être visible. Il faut sans doute chercher là d'abord le succès de Vélib'.

### **Bruno Gouyette**

*"Deux facteurs impactent sur le succès de ces modes – une forte construction de la notoriété et le maillage dense des stations. C'est la cas de Velib' ou du tramway T3."*

## 24) LE PARC-RELAIS COMME VILLAGE DE SERVICES

### **Georges Amar**

*"L'innovation est systémique : elle est dans la réinvention du métissage des transports (privé/public, marche/bus, individuel/collectif...), la transmodalité à l'instar de Velib'. Le parking est un 'transmodalisateur', la magic box de la mobilité, c'est un lieu de transformation et non pas figé. La métaphore pourrait être celle du porte-avions."*

- a. En prenant appui sur ses fonction de redistribution de flux, la station se pose en "transmodélisateur", un lieu d'échanges, de transactions, d'information, de redistribution des sociabilités
- b. Les facilitations du quotidien
- c. Les organisations du co-voiturage (Grenoble, en bas des montagnes, lieu de rabattement des co-voiturage vers la ville)

## 25) LA TARIFICATION DU STATIONNEMENT

### **Catherine Chartrain**

*"L'aspect tarifaire est important dans la question du stationnement, développer la tarification intermodale est un axe pour résoudre la question du prix du stationnement"*

### **Georges Amar**

*"Le stationnement est un bon objet car la question de la place de la voiture n'est pas à séparer de celle de l'usage de la voiture. Dès lors, il est intéressant de chercher à faire du coût du parking, un gain et non une perte pour l'usager."*

### **Bruno Gouyette**

*"Quelques pistes de réflexion : pourrait-on concevoir un package comme le téléphone mobile, un forfait qui intègre le droit de stationnement ?"*

### **Patrick Jourdan**

*"L'usager occulte son budget automobile, et donc il est encore insensible aux leviers économiques"*

- a. Faire du coût du stationnement un gain
- b. Faire du coût du stationnement un levier
- c. Faire du coût de stationnement la partie d'un ensemble
- d. Donner à voir à l'usager la réalité personnelle et sociale des coûts (le bilan urbain de l'automobile)

## 26) LA FACTURE DE MOBILITE

L'intégration tarifaire de la voiture dans la "facture de mobilité" est le passage obligé d'une représentation de la voiture comme un élément du système de mobilité.

Ainsi, l'accès à des parking public via la carte Navigo en Ile-de-France – à l'instar de l'application Navigo pour Vélib' – mettrait au même niveau de représentation les transports collectifs, le vélo libre-service et la voiture particulière. Ceci n'est évidemment pas limitatif.

C'est aussi – comme ce fut le cas avec la carte Orange – l'expression d'une intégration géographique des composantes territoriales d'une agglomération (centre, périurbain, suburbain, rurbain, rural). Cela vaut aussi pour l'interfaçage transactionnel.

### **Dominique Laousse**

*"La tarification est aussi un levier du transport en commun, il faut passer de la facture du transport à celle de la mobilité"*

## 27) LA PLACE DE LA VOITURE

### **Chantal de Gournay**

*"Ce qui est retirée à la voiture ne profite pas aux piétons. La présence de la voiture en stationnement sur la voirie est rassurante psychologiquement. Dans une rue sans voiture on se sent en insécurité."*

- a. La réassurance de la voiture et L'angoisse de la carence (ville-musée)
- b. Le sentiment de sécurité/L'exigence de certitude
- c. L'intimité de la voiture/L'intrusion de la voiture

## 28) MOBILE DANS UNE VILLE PLUS INTELLIGENTE

Le "smarter" dans l'expression "Mobile in a Smarter City" (thème d'origine du titre de cette étude),

- a. ce sont les réseaux, les hubs, les stations, les pôles d'échanges
- b. ce sont leur lisibilité et la perception des plus-values qu'elles offrent

### 3. LA CONDITION PREMIERE DU SUCCES : L'EMPOWERMENT

---

Tirant les conclusions d'un changement de paradigme – passage d'une mobilité collective et récurrente à une mobilité individualisée –, les protagonistes du débat s'accordent sur la notion d'empowerment – non directement traduisible en français, disons "un engagement doté de capacité à le réaliser") d'empowerment. Il s'agit en quelque sorte de conférer à l'utilisateur la maîtrise de ses modes de déplacement, la réappropriation de sa mobilité, bref une "capacité à s'engager".

#### **Jean-Pierre Orfeuill**

*"Je retiens l'idée de Bruno Marzloff de redonner du pouvoir aux gens, l'empowerment. Et pour cela il faut répondre au besoin de sens plutôt que de jouer au père fouettard. Il faut développer le service, le 'village service dans les parkings'."*

#### 31) LA VILLE STATION/ LA VILLE FLUX

Le droit à l'immobilité versus le droit à la mobilité

#### **Chantal de Gournay**

*"La ville 'terminale' – le lieu centripète –, est celui du désir à la différence de la vision d'une ville 'redistribution'. Comme la ville augmentée par les télécommunications, est moins désirable. Imaginer une ville réduite à la circulation avec les services de guidage... Non la vie quotidienne ne peut pas être fléchée à ce point-là ! L'espace de stationnement qui devient un lieu de halte ? Des parkings à vivre ? Dans la ville, le piéton est le seul à ne plus avoir droit à l'immobilité, il n'y a plus de banc."*

#### 32) LE STATUT D'AUTOMOBILISTE EST INDISSOCIABLE DES AUTRES USAGES DE MODES

#### **Patrick Jourdan**

*"Il y a un gap intermodal : les parcs ont été construits sous les artères et non comme des hubs des transports en commun. Les parcs de stationnement sont un levier pour une pédagogie du rebond, Les parcs-relais en banlieue ou les parcs en centre-ville sont des stations pour rebondir vers les transports en commun ou les autres moyens alternatifs."*

### 33) LA MOBILITE AU SERVICE DE LA VIE QUOTIDIENNE

- a. Peut-on, doit-on flécher le quotidien ?
- b. L'ingénierie du rendez-vous

### 34) L'ECO-RESPONSABILITE

L'éco-responsabilité constitue un enjeu et un levier. Il s'agit – ni plus, ni moins – d'apporter une réponse au défi : Comment satisfaire une croissance des mobilités en réduisant les séquelles environnementales.

## 4. LA CONDUITE DU CHANGEMENT

---

Le stationnement est donc bien l'occasion de souligner une rupture qui dépasse de loin le fait de se garer, qui déborde même la pratique de l'automobile, pour évoquer la mobilité urbaine, voire des projets sociétaux.

Comment conduit-on ce changement ?

### 41) LA QUESTION DE L'INNOVATION PAR LE STATIONNEMENT

#### **Georges Amar**

*"Il y a une innovation réelle dans Vélib', un nouveau genre de station a été inventé avec de l'information. Il faudrait inventer la 'stationlib'"*

### 42) CONVOQUER LE BESOIN SOCIAL

D'abord par rapport à l'enjeu écologique

#### **Françoise Combelle**

*"Sur la problématique du stationnement, il faut interroger le besoin social, la question sociétale de la protection de l'environnement. Les politiques publiques doivent inciter à développer de nouveaux comportements individuels."*

### 43) LE MOTEUR DE LA NOTORIÉTÉ

- a. Du côté de l'offre (Vélib')
- b. ou de la demande (l'hypermobilité)

#### **Bruno Gouyette**

*"Velib' est une innovation sociale construite par les usagers".*

#### **Xavier Brisbois**

*"Dans un contexte de menace contre la voiture et où le système normatif évolue vers la culpabilité, que peut-être la proposition de prendre les transports en commun ? L'hypermobilité est attaché à sa mobilité, à la recherche de la performance donc aux transports en commun, il représente un vecteur de notoriété agissante".*

## 5. CONCLUSION. LE STATIONNEMENT, MOTEUR DE L'INTEGRATION URBAINE

### **Georges Amar**

*"L'approche par l'évolution du stationnement est innovant. L'innovation est inattendue, elle est dans le périphérique : plutôt le "soft" (infomobilité, intelligence du stationnement, véhicule en partage) que le "hard" (puissance des transports), c'est plutôt l'"immobile" de la mobilité (station) que "mobile", et plutôt le "service" que le "déplacement". L'innovation est systémique : elle est dans la réinvention du métissage des transports (privé/public, marche/bus, individuel/collectif...), la transmodalité à l'instar de Velib'."*

### Conclusion

Nous sommes partis du stationnement pour revisiter la ville.

La mobilité urbaine ainsi revisitée pose autrement la question du stationnement.

Au terme du débat, le stationnement s'impose comme :

- > "hub" non seulement d'une mobilité fortement composite (espace d'échanges),
- > mais aussi comme "hub" de la ville (espace pour soi, espace social, espace urbain)
- > et "hub" du quotidien (espace de service).

En rompant avec la posture d'un stationnement "transparent" et subi, se dégage la voie du stationnement assumé comme levier d'intégration urbaine.

Cela passe entre autres, par les intégrations suivantes du stationnement :

- a. Intégration modale (plate-forme d'échanges)
- b. Intégration tarifaire (Navigo et autre passe urbain)
- c. Intégration géographique (les parc-relais)
- d. Intégration servicielle (le support passe de ville commun)
- e. Intégration informationnelle (le stationnement de la voiture dans les centrales de mobilité)