la Cemathèque

un nouvel éclairage sur la mobilité

Le stationnement : encore et toujours au cœur de la mobilité !

2. Applications et effets

La problématique des centres-villes et des zones commerçantes

Les grands générateurs de trafic

Stationner aux abords des écoles

Le stationnement des riverains

Quel partage de l'espace public ?

Des outils de suivi

Le stationnement en quelques chiffres : le saviez-vous ?

n°12 Février 2005

Préambule

Nous vous annoncions dans la Cemathèque précédente la préparation d'un second dossier consacré à la problématique du stationnement : le voici. Après un tour d'horizon, dans le premier dossier, des éléments à prendre en compte et des outils disponibles, il importait ensuite d'aborder le stationnement dans le cadre de problématiques spécifiques telles que le commerce, les grands générateurs de trafic, la mobilité scolaire, les résidents ainsi que l'aménagement des espaces publics, en les illustrant de divers cas pratiques et d'exemples. S'il importe de mettre en oeuvre des solutions et des actions bien adaptées à chaque contexte particulier, les expériences présentées dans ce dossier sont souvent caractérisées par leur simplicité et généralement abordables.

L'enjeu de cette Cemathèque est, en effectuant quelques zooms, d'apporter de la nuance dans la manière d'aborder les besoins des différentes catégories d'usagers. Car il s'agit, in fine, de proposer des réponses adéquates et circonstanciées à chacun et de permettre ainsi le développement d'une politique du stationnement intégrée. Celle-ci constitue un élément déterminant du développement économique et social, de la qualité du cadre de vie et du choix modal de déplacement des individus.

La machine se met en marche, lentement mais sûrement. Les villes et les communes, voire des entreprises, des établissements scolaires, … prennent petit à petit les choses en main, et des initiatives plus ou moins originales voient le jour, nées de la nécessité de trouver des solutions à une situation qui se dégrade, ou d'aller de l'avant pour anticiper.

La CeMathèque est une collection de dossiers thématiques publiés par le réseau des Conseillers en mobilité.

L'objectif de cette collection est d'apporter un éclairage nouveau sur la mobilité des personnes et des biens. Pour ce faire, un nouveau sujet est abordé tous les trois mois dans le respect des valeurs de la fonction de conseiller en mobilité à savoir la transversalité, le pragmatisme et l'intermodalité.

Table des matières

LE STATIONNEMENT : ENCORE ET TOUJOURS AU CŒUR DE LA MOBILITÉ !

2. APPLICATIONS ET EFFETS

PRÉAMBULE

1. INTRODUCTION 4
2. LA PROBLÉMATIQUE DES CENTRES-VILLES ET DES ZONES COMMERÇANTES 8
3. LES GRANDS GÉNÉRATEURS DE TRAFIC 16
4. STATIONNER AUX ABORDS DES ÉCOLES 25
5. LE STATIONNEMENT DES RIVERAINS 30
6. QUEL PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC ? 35
7. DES OUTILS DE SUIVI 38
8. LE STATIONNEMENT EN QUELQUES CHIFFRES : LE SAVIEZ-VOUS ? 40
9. CONCLUSION 41
10. BIBLIOGRAPHIE 42

1. Introduction

Où, comment et à quel prix stocker ces millions de véhicules immobiles jusqu'à 95% de leur temps ? Comment apporter des solutions adéquates ? Quelles sont les alternatives ? La problématique est complexe, notamment en raison des usages multiples de l'automobile et de la diversité des activités qu'elle permet d'atteindre : commerces, entreprises, écoles, habitat, …

La politique de stationnement est une chose, ses effets en sont une autre. En effet, la compréhension de la manière dont les mesures mises en place seront perçues et les comportements qui en résulteront ne peuvent faire l'économie d'une analyse approfondie qui tienne compte d'un ensemble de facteurs propres à chaque contexte considéré. Evitons les raccourcis extrêmes et les solutions sans nuances.

C'est vers un changement de mentalités que l'on souhaite se diriger puisque du « droit au stationnement », l'on s'oriente timidement vers une notion de « service public ». Il n'est plus question de contravention mais de redevance … Une autre vision des choses, à faire partager petit à petit par le citoyen que l'on va contraindre un peu dans son confort et dans ses habitudes, mais pas trop, au risque d'enregistrer ensuite des effets pervers. L'évolution est lente et il reste encore du chemin à parcourir.

Les situations, fonctions des activités concernées et du lieu de leur développement, sont variées, mais pour chacune d'elles, les objectifs et les moyens sont à peu près toujours les mêmes. Cependant, c'est au niveau du dimensionnement que les choses sont délicates, du dosage entre la localisation et la capacité des différents types de zones de stationnement, du temps autorisé et du coût, ainsi que de la mise en œuvre progressive des mesures qui suppose une cohérence sans faille avec d'autres mesures, donc une approche globale. La démarche nécessite un certain doigté. Les expériences menées par diverses villes montrent que sur le terrain apparaissent parfois certains tâtonnements, pas toujours bien perçus ni appréciés par les usagers, des ajustements, voire des marches arrière, encore moins bien acceptées.

Pourtant, il y a lieu de corriger les écarts et les dérives, à la recherche d'un équilibre qui ne sera jamais définitif.

Concevoir des centres-villes dédicacés à la mobilité douce, les automobilistes s'étant arrêtés en périphérie pour éviter les embouteillages, les boucles créées par les sens uniques, les voiries étroites, … C'est à ce moment que l'espace public doit être prêt à accueillir avec la plus grande attention le piéton, au risque de le voir disparaître à tout jamais. Stationner de l'autre côté du boulevard et … marcher quelques dizaines ou quelques centaines de mètres. C'est un des enjeux de toutes les problématiques spécifiques qui seront présentées dans ce dossier : villes et commerces, grands générateurs de déplacement, abords d'écoles, …

Des solutions doivent donc être recherchées, adaptées à chaque situation.

La problématique des centres-villes et des zones commerçantes concerne plus spécifiquement la prise en compte des besoins des clients pour assurer la vitalité des **commerces**, tout en rencontrant les objectifs économiques, de qualité du cadre de vie et de gestion de la mobilité de la commune. La tendance est à une diminution des emplacements de stationnement dans certains quartiers et à une extension des zones à durée limitée et payantes. Elle est la traduction de l'objectif d'une autre gestion de la circulation en vue d'un transfert modal et d'une meilleure utilisation de l'espace public, si précieux et si rare dans les centres des villes en particulier, lieux d'échanges et de convivialité par excellence.

Les **grands générateurs de trafic** que sont les grosses entreprises ou institutions drainent de nombreux travailleurs et/ou visiteurs et sont souvent confrontés à des problèmes de stationnement : ils sont d'ordre financier, de disponibilité, de capacité, … Comment intégrer cette problématique dans le cadre de plans communaux de mobilité ? Quel peut être l'apport du plan de déplacement d'entreprise ? Que peut-on attendre d'une réglementation ou de normes qui fixeraient des capacités, telle la circulaire de Saeger aujourd'hui obsolète et en cours d'examen pour une éventuelle nouvelle proposition ?

La mobilité scolaire engendre des besoins de stationnement tout à fait spécifiques également : ils sont très limités dans le temps et génèrent des pointes énormes, des comportements difficiles à canaliser, des situations d'insécurité pour les usagers faibles et une dégradation de l'espace … bref tant de nuisances : un véritable casse-tête pour les établissements d'enseignement comme pour les communes.

Le stationnement des résidents constitue une problématique à part entière. Comment encourager les habitants à réinvestir les centres-villes. Des outils sont disponibles, telle la carte riverain : celle-ci possède ses avantages et ses faiblesses et nécessite également des mesures de mise en œuvre adaptées. D'autres mesures originales ont été imaginées. Des partenariats avec des sociétés de gestion de parking sont parfois intéressants.

Source : « Liège prend le taureau par les cornes », Namur : MET, 2001 © Pierre Kroll

Et sur le terrain, quel **partage de l'espace public**, quelle qualité et quelle convivialité ? Le respect de chaque usager est en jeu : piéton, cycliste, bus, livreur et automobiliste. Séparation ou mixité ? Il s'agit de composer avec le contexte, les objectifs et les contraintes et entre autres de gérer l'espace autorisé au stationnement. Comment requalifier l'espace public, le sécuriser jusqu'à ce qu'il réapprivoise le piéton ?

Quels outils d'évaluation et de suivi ? Les **enquêtes** constituent souvent un préalable à la définition d'une politique de stationnement, il est intéressant de poursuivre l'évaluation afin de mesurer l'impact des mesures mises en œuvre, l'évolution et les résultats.

Vue : la qualité des espaces piétons est un facteur parfois déterminant dans le choix modal que nous posons pour conclure un trajet.

Certaines villes ont mis sur pied un **observatoire** du stationnement. Des villes françaises suivent celui-ci dans le cadre plus large d'un observatoire des déplacements au terme de l'adoption du PDU.

Avec ce deuxième dossier consacré au stationnement des voitures, nous n'aurons pas encore couvert toutes les facettes de cette problématique.

L'intermodalité ne fera pas l'objet d'un article dans ce document mais constituera à elle seule le thème d'un dossier spécifique. Il est au programme des Cemathèques à paraître en 2005. Cette problématique est au cœur des politiques de mobilité du XXIème siècle. Train, bus, auto, vélo, marche à pied : de nombreuses combinaisons sont possibles pour optimaliser les déplacements de chacun, surtout les pendulaires, mais également, à des niveaux divers, les autres usagers. En particulier, le stationnement devient une composante positive dans cette perspective, puisqu'il n'est plus en concurrence avec les transports publics, le vélo ou la marche, mais en devient véritablement le partenaire. Les parcs-relais sont encore peu nombreux en Wallonie mais constituent dans certains cas des solutions tout à fait intéressantes, moyennant le respect de différentes conditions.

De pied en mètres, une question de mesure …

La distance à parcourir à pied pour atteindre sa destination constitue un critère à prendre en considération au niveau de la localisation limite des emplacements de stationnement, comme de celle des arrêts de transport en commun par exemple. Elle diffère selon la catégorie d'usager : résident, pendulaire ou visiteur et, plus encore pour ce dernier, elle est fonction de l'objet et de la durée de la visite. Dans la perspective d'un transfert modal, il est indispensable de prendre en compte ce critère.

	Distances favorables	Distances limites
Résidents	0 – 100 m	300 m (5 min)
Pendulaires	0 – 200 m	300 m (5min)
Visiteurs	0 – 100 m	200 m (3 min)

Source : Patrick Bays et Pascal Christe, Le stationnement, Lausanne : EPFL, 1994, p. 63

Cependant, d'autres aspects doivent encore être intégrés dans l'estimation de cette distance, tels la qualité, le confort, la sécurité, l'agrément et l'attractivité (commerces, espaces verts, …) du cheminement. De plus, dans le cadre d'une politique volontariste, avec de bonnes alternatives à l'utilisation de la voiture, ces distances peuvent être augmentées de 50% pour les navetteurs et pour les visiteurs de moyenne durée (2-4h).

Vue : parking et desserte de la gare d'Ottignies. La qualité et la capacité des aménagements aux abords des gares constituent certainement des incitants au transfert modal.

La qualité et la capacité de stationnement aux abords des gares constituent un autre enjeu pour aujourd'hui et pour demain. La problématique de l'intermodalité est tout à fait cruciale.

Nous nous proposons également d'approfondir, dans un prochain dossier, le stationnement des autres modes de déplacement : vélo, moto, autocar, poids lourds, … afin de rappeler leurs spécificités et les modes de gestion disponibles.

Nous ne développerons pas le volet des recettes générées par le stationnement payant, celles-ci permettant parfois de couvrir les frais d'aménagement, d'entretien et de contrôle, ce qui peut parfois aider à persuader les élus …

Les modes de gestion, du type régies de stationnement, ne seront pas abordés. Si la nécessité est exprimée, il reste possible de consacrer un petit dossier thématique à l'un de ces sujets.

Par ailleurs, nous ne parlerons pas les coûts externes liés au stationnement. Si une évaluation du coût de construction est proposée à la fin de ce dossier, celui-ci ne prend pas en compte l'entretien, la consommation d'espace, le trafic engendré par le stationnement, l'insécurité, … des paramètres pesant lourd dans la perspective du développement durable qui est celle de la politique en matière de gestion du territoire telle que prônée dans le SDER.

2. La problématique des centres-villes et des zones commerçantes

Le commerce constitue un moteur essentiel de la vitalité des villes, petites, moyennes et grandes. Par ailleurs, les enjeux économiques liés à la fonction commerciale sont loin d'être négligeables.

La problématique commerciale est une donnée importante en matière de planification du territoire et de choix d'affectation du sol et ce, à différentes échelles en fonction du rayonnement considéré (on parle alors de zone de chalandise) : à l'échelon régional, supracommunal, communal, de l'entité, voire du quartier.

On constate que le commerce est une fonction fragile qui peut rapidement être déstabilisée par des transformations de son environnement, en particulier de son accessibilité. Par ailleurs, il est en mutation constante car il doit s'adapter à l'évolution de l'aménagement du territoire, à de nouveaux modes de vie, à de nouvelles cellules familiales, donc à de nouveaux comportements d'achats ainsi qu'à de nouvelles formes de commerces. Nous n'entrerons pas davantage dans les détails, mais il faudra garder en mémoire cette caractéristique.

Pour un achat, le véhicule particulier semble souvent plus performant : gain de temps, pratique pour le transport de paquets, coût parfois moins élevé spécialement dès le moment où le taux d'occupation du véhicule est important, ce qui est par exemple le cas pour les déplacements de familles nombreuses le samedi …

Or, les activités commerciales génèrent des flux de trafic non négligeables qui paraissent relativement dilués en semaine mais peuvent donner des pics très élevés le samedi, voire à certaines périodes de l'année, dans les centres-villes comme à proximité des centres commerciaux. Il est essentiel de bien appréhender les rapports complexes entre les activités commerciales et la mobilité, en particulier dans le cadre de la problématique du stationnement. Il importe de les connaître pour tenter ensuite de les maîtriser au mieux.

Par ailleurs, le client se retrouve toujours, in fine, piéton. Ce qui signifie que la prise en compte de la qualité et du confort des cheminements piétons constitue une condition d'attractivité non négligeable, qui ne doit pas être masquée par la question du stationnement.

Diversité des structures de ventes, des comportements de la clientèle et des solutions à apporter

Créant ou profitant de cette évolution permanente, de nouvelles structures commerciales sont apparues, chacune se traduisant par des comportements et des attentes spécifiques tant du point de vue de l'accessibilité que des achats.

Par ailleurs, les attentes et les comportements de la clientèle sont fonction d'un certain nombre de critères, dans lequel le facteur « temps » joue un rôle important. Il est souvent lié au facteur « type d'achat », ainsi qu'au « coût du stationnement ». Par exemple, les achats courants (pain, journal, …) sont, par définition, des opérations auxquelles le client veut consacrer le moins de temps possible.

Vue : « Du pain et des journaux ». Cette locution latine remise au goût du jour jette sur nos routes et tous les dimanches des « navetteurs » d'un genre nouveau …

Vues (de haut en bas) : aménagements (voirie et mobilier urbain) au centre d'Aubel ; la qualité de l'implantation commerciale (accessibilité, environnement, espace disponible) constitue un facteur déterminant pour la création et la pérennisation d'une activité. À cette contrainte s'ajoute la difficulté de capter une clientèle de plus en plus « volatile ».

Dans ce cas, l'existence d'emplacements de stationnement proches et disponibles est cruciale pour la survie de ce type de commerce. Au contraire, lorsque les achats sont moins fréquents, les comportements peuvent varier fortement et admettre des distances plus importantes pour atteindre en voiture la zone de stationnement proche et ensuite à pied le commerce ou bien la zone commerçante visée.

Il n'existe pas de solution qui puisse faire office de recette. Il faut rechercher celle qui sera adaptée au contexte local et à la structure commerciale concernée, celle-ci pouvant varier, offrant selon les cas des emplacements de stationnement sur le domaine privé, sur les domaines privé et public, ou totalement public. Mais à chaque type de polarité commerciale peut être associé un profil de comportement d'achat.

La manière de prendre en compte le commerce pour la gestion du stationnement est classique. Elle consiste à considérer les choses globalement, à rencontrer les objectifs économiques, de qualité du cadre de vie et de gestion de la mobilité de la commune. Elle prévoira, souvent, des zones présentant des limitations de durée et des tarifications différentes, afin de favoriser la rotation dans les centres commerçants et d'accueillir plus aisément les clients. Lorsque c'est possible, une réduction du nombre d'emplacements sera envisagée de manière à améliorer la convivialité et la sécurité des déplacements des usagers faibles, tout en proposant des mesures d'accompagnement facilitant les cheminements vers les parkings et/ou encourageant l'usage des transports en commun. La solution adoptée devra être adaptée au contexte local. Le tableau qui suit en donne une image qu'il s'agira bien sûr de nuancer en fonction des spécificités de chaque site considéré.

Structure	**Caractéristiques des déplacements et du stationnement**
Hyper centre des grandes villes	Les piétons sont nombreux. La desserte en transport en commun est très élevée. Le parking est organisé en voirie avec horodateurs et une rotation élevée, en ouvrage ou en parcs-relais.
Noyaux secondaires : faubourgs des grandes villes	Les piétons sont encore nombreux. La desserte en transport en commun est élevée (moyenne ?). Le parking est organisé en voirie avec horodateurs sur certains secteurs.
Villes moyennes et petites	Les piétons sont nombreux si l'espace public est de bonne qualité. La desserte en transport en commun est moyenne à faible. Le parking est organisé en voirie avec rotation : horodateurs ou zone bleue sur certains secteurs.
Voiries pénétrantes d'entrées d'agglomération	Les piétons sont peu nombreux. La desserte en transport en commun peut être élevée si la voirie se trouve sur un itinéraire de liaison avec un centre-ville dense, néanmoins elle se prête peu à ce type de structure. Le stationnement est gratuit en voirie, avec zone bleue sur certains secteurs si l'offre est insuffisante, ou sur domaine privé.
Centres commerciaux en périphérie de villes	L'accessibilité piétonne est très peu prise en compte. La desserte en transport en commun est fonction de la localisation du centre commercial : elle peut être élevée ou pratiquement nulle. Parking (généralement) gratuit et sans limitation de durée sur domaine privé.

Vues (de haut en bas) : l'offre de stationnement sur le domaine privé, en périphérie de centre urbain, est un facteur de captation important de la clientèle ; l'accessibilité au parking, sa proximité des lieux d'activités et la tarification appliquée sont déterminants dans le choix opéré pour l'accès au centre-ville.

Ces différentes situations doivent être prises en considération au niveau de la commune afin d'essayer de respecter un équilibre centre-périphérie, en intervenant sur la politique du stationnement. Cette remarque confirme une fois de plus l'intérêt d'une vision globale qui intègre, autant que possible, l'aménagement du territoire.

Évaluer les besoins objectifs

Des enquêtes et des comptages sont, comme indiqué dans la première Cemathèque consacrée à ce thème, indispensables pour avoir une base de connaissance objective du terrain.

Les enquêtes révèlent à quel point les idées fausses sont nombreuses et sont intéressantes à beaucoup d'égards.

Ainsi, des enquêtes ont été menées sur quatre noyaux commerçants en Région bruxelloise [1]. Elles ont permis de savoir comment se déplacent les clients des commerces à Bruxelles, s'ils sont satisfaits de l'accessibilité du noyau commercial, combien de temps ils y passent, quels sont leurs souhaits. Les résultats ainsi obtenus corrigent une vision des choses parfois bien éloignée de la réalité. Les chiffres montrent notamment qu'en général les commerçants surévaluent le nombre de clients qui viennent en voiture et sous-évaluent celui de clients se déplaçant en transport public ou à pied. Ils sous-estiment également les difficultés rencontrées par les clients qui viennent en transport public et surestiment celles de ceux qui viennent en voiture. Ces informations ont fait l'objet d'une large diffusion via une brochure.

Les résultats des enquêtes réalisées dans le cadre d'une étude sur les habitudes de déplacement de la clientèle des commerces liégeois sont également très révélateurs. Les deux tableaux suivants s'intéressent à la détermination des modes de transport des clients des commerces et à l'estimation du temps de recherche d'une place de stationnement. Ils montrent également une distorsion importante entre la réalité et la perception de la situation par les commerçants. Ainsi, ceux-ci estiment qu'en moyenne 53% des clients se rendent au centre-ville en voiture, alors qu'en réalité, ils ne sont que 33%. En ce qui concerne le temps de recherche d'un emplacement de stationnement, ils estiment que près de 30% de leurs clients mettront plus de dix minutes avant de trouver une place, au lieu de 2% mesuré !

Mode	Estimation	Centre			Longdoz			Sainte-Marguerite		
		% estimé	% estimé	% observé	% estimé	% estimé	% observé	% estimé	% estimé	% observé
Voiture	Surestime	49	53	33	54	57	44	69	42	8
	Sous-estime	16			19			12		
Bus	Ne sais pas	35	32	33	27	22	23	19	16	6
	Surestime	20			32			58		
	Sous-estime	44			36			17		
À pied	Ne sais pas	36	19	30	32	34	32	25	42	86
	Surestime	15			29			13		
	Sous-estime	47			50			67		
	Ne sais pas	38			21			20		

Estimation par les commerçants des modes de transport utilisés par la clientèle (en %).

Source : « Habitudes de déplacement de la clientèle des commerces liégeois : volet chalands et commerçants », SEGEFA pour le compte du Plan fédéral de la Ville de Liège, juin 2002.

[1] Source : « Mobilité et accès aux commerces. Connaissez-vous les habitudes de vos clients », enquêtes menées par Espaces-Mobilités et Sonecom pour le compte du Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale, s.d.

Temps	Centre		Longdoz		Sainte-Marguerite	
	Estimé par les commerçants	Observé	Estimé par les commerçants	Observé	Estimé par les commerçants	Observé
Tout de suite	4	76	29	80	14	83
- de 2 min	4	8	4	8	14	5
2 à 5 min	25	6	38	8	29	11
5 à 10 min	38	8	12	4	22	1
+ de 10 min	29	2	17	0	21	0

Durée de recherche d'un emplacement de stationnement par la clientèle et estimation de celle-ci par les commerçants (en %).

Source : « Habitudes de déplacement de la clientèle des commerces liégeois : volet chalands et commerçants », SEGEFA pour le compte du Plan fédéral de la Ville de Liège, juin 2002.

Ces chiffres sont intéressants pour corriger certaines idées. Néanmoins, ils ne peuvent conduire à l'économie d'une étude fine du terrain, qui tienne compte du contexte local, des caractéristiques socio-économiques et du type de commerce présent, avant de prendre des décisions. Car, au préalable, il importe de bien observer et de comprendre comment cela fonctionne.

Vues (de gauche à droite) : les abords de la place de la Gare à Arlon, avant et après les travaux.

Source : AMCV

L'aménagement de la gare d'Arlon ou quand la concertation va bon train …

Au départ, l'esquisse prévoyait, pensant bien faire, de larges terrasses face aux cafés qui bordent la place, ce qui impliquait une réduction de la largeur de la chaussée et de la capacité de stationnement, celui-ci prenant place longitudinalement. Le projet a suscité de nombreuses réactions de la part des commerçants et notamment de la part de la boulangerie et de la librairie. En effet, ces dernières sont des commerces de passage, où l'on ne s'attarde pas.

Dans la phase de concertation il est apparu que les cafés n'étaient pas intéressés par les terrasses proposées car leur fréquentation diminue en période estivale et il n'était donc pas envisageable d'engager du personnel supplémentaire pour assurer leur gestion. En effet, leur principale clientèle : étudiants et navetteurs est en congé. Il importait donc, tout en redonnant une qualité à l'espace public et aux cheminements, de conserver un stationnement perpendiculaire suffisant pour les commerces de passage. Un espace a également été prévu pour faciliter les livraisons quotidiennes des différents cafés. L'AMCV (Association du Management de Centre-Ville) a récolté des données objectives (rotation du stationnement, analyse du fonctionnement du quartier d'un point de vue commercial) et a rencontré individuellement les commerçants. Elle a ensuite remis une proposition alternative et neutre aux autorités communales, ce qui a permis d'améliorer le projet initial et de répondre aux contraintes commerciales du quartier.

Stationnement gratuit ou stationnement payant ?

Les études montrent que le stationnement payant est introduit dans les villes lorsque la situation est devenue réellement critique. Sa mise en place est toujours progressive, tant au niveau du périmètre concerné que de la tarification appliquée. Le jeu des divers acteurs concernés est complexe. En particulier, la pression d'un lobby indépendant, en l'occurrence celui des commerçants des centres-villes, se révèle souvent cruciale.

Lyon : le stationnement payant ? Question de point de vue.

La situation en matière de stationnement peut se révéler à ce point critique qu'à Lyon, ce sont les commerçants eux-mêmes qui, en 1969, ont adressé une pétition au maire, demandant d'instaurer le stationnement payant, alors que celui-ci était totalement réfractaire à toute tarification du stationnement et proclamait haut et fort que sa ville serait la dernière à adopter ce système. Un référendum a été organisé au sein des commerçants : 450 voix pour et 2 voix contre. Le maire a finalement cédé …

Source : Marie Couvrat Desvergnes et Thierry Du Crest, « Les premières mises en place du stationnement payant sur voirie : quelle acceptabilité pour les mesures de tarification », Lyon : Certu, 2000

Différentes formules sont possibles. La tendance est de préconiser le stationnement de courte durée, pour favoriser la rotation et en particulier les visiteurs au détriment des pendulaires, et d'appliquer un régime de tarification exponentiel en fonction de la durée avec une limite dans le temps.

La gratuité des quinze à trente premières minutes peut se révéler intéressante, cependant cette solution suppose généralement un détour par l'horodateur, ce qui est pénalisant lorsqu'il s'agit simplement d'aller acheter un pain. Les périodes gratuites se justifient plutôt dans les centres secondaires, caractérisés par des commerces de proximité, là où la demande de stationnement de très courte durée prédomine.

Dans de plus petits centres soumis à une forte pression du stationnement, mais où la mise en place de zones bleues ou de stationnement payant ne se justifie pas, il peut être parfois opportun de délimiter quelques emplacements proches du boulanger, du marchand de journaux, de la poste, … dont la durée de stationnement sera limitée à 15 minutes. L'efficacité de cette mesure est cependant tributaire, une fois de plus, de son respect, le contrôle étant généralement moins fréquent qu'en zones payantes.

Chambéry : où l'arrêt-minute fait boule de neige …

La ville de Chambéry a mis en place un système d'arrêt-minute limité à 10 minutes sur des petites zones où s'effectuent des achats quotidiens. Le système fonctionne, il est respecté par les commerçants qui incitent les usagers à faire de même. Plus de 200 places sont concernées par cette disposition.

La gratuité des très courtes durées de stationnement est en voie de développement dans certaines villes. À Ath, l'usager qui appose le disque rouge délivré par l'administration communale ou par les commerçants peut stationner gratuitement durant 15 minutes. À Liège, ce sera bientôt 0,1 euro pour la première demi-heure … Arlon a également mis en place un système de disque octroyant la gratuité du stationnement lorsque celui-ci ne dépasse pas 15 minutes.

Du dynamisme et des initiatives

C'est vrai, en particulier dans le domaine du commerce, il faut être dynamique, inventif et toujours prêt à agir ou à réagir.

Les changements sont difficiles à faire admettre par les commerçants et par les clients. C'est pourquoi des actions peuvent être mises sur pied pendant certaines périodes plus délicates ou pour aborder les modifications de la situation existante : travaux, nouveau plan de circulation, nouvelle organisation du stationnement, …

Mesures d'incitation

Différentes initiatives ont été prises par les commerçants offrant à leurs clients durant les périodes critiques des bons à valoir sur le parking ou sur le ticket de bus à Namur, des jetons de parking à Charleroi, des tickets de parking à Liège, …

Certaines de ces mesures se sont pérennisées. Ainsi, des commerçants de Charleroi continuent à offrir un « jeton mobilité » équivalent à 1 euro à leurs clients. Recevant celui-ci après avoir approvisionné l'horodateur, c'est un incitant à revenir, et ainsi de suite … À Liège, pour encourager l'utilisation de parkings en ouvrage, une société offre une réduction de 30% aux commerçants qui achètent des bons de parking pour leurs clients. Cette démarche va être généralisée à l'ensemble des sociétés exploitant des parkings.

L'aménagement du boulevard Tirou à Charleroi

Il s'agit d'un exemple intéressant de concertation. Un avant-projet, réalisé sous l'autorité du MET sans consultation des commerçants, prévoyait un réaménagement esthétique mais peu adapté à la fonction commerciale du boulevard. Il ramenait la capacité de stationnement de 450 places à 120 emplacements, établissait la circulation sur deux voies assez étroites, prévoyait plusieurs plateaux et ne permettait pas la livraison de certains commerces.

L'AMCV a été chargé dans un premier temps de mettre en place un processus de concertation et de communication qui a permis une consultation individuelle des principaux acteurs privés du boulevard. Cette première étape a enrichi le projet et fait en sorte que les acteurs se l'approprient. Des contre-propositions ont été examinées et ont débouché sur un nou-

De la concertation, des partenariats avec les commerçants

Quelle stratégie de dialogue mettre en place entre les commerçants et les acteurs locaux pour optimaliser les solutions à mettre en œuvre ? La consultation est de rigueur. Celle-ci doit être aussi constructive que possible et permettre de faire mûrir tout projet de modification de la politique de stationnement ou d'aménagement de l'espace public, celui-ci comportant nécessairement des choix à faire en matière de stationnement pour qu'il soit aussi adapté que possible aux objectifs des uns et des autres.

Des structures ont été mises en place afin d'assurer la gestion et le développement des structures urbaines. Elles constituent un bon relais pour l'établissement d'un dialogue. On citera pas exemple : les associations de Gestion de Centre-Ville, actives dans 17 villes wallonnes, certaines Agences de Développement Local (ADL) et les contrats de ville financés dans le cadre de la Politique Fédérale des Grandes Villes.

veau projet, satisfaisant les uns et les autres et prévoyant cette fois 205 emplacements de stationnement. La concertation s'est structurée, l'Association Charleroi Centre-Ville a alors pris le relais, centralisé et coordonné les échanges de points de vue. Elle a également participé à la gestion du chantier qui a tenu compte des besoins majeurs d'accessibilité et de confort pour le client à différentes périodes de l'année (importantes d'un point de vue commercial), prévu des emplacements de stationnement provisoires, et sa durée a été définie non en jours ouvrables mais de date à date en différentes phases.

Source : AMCV

Source : Braine-le-Comte

Communiquer avec la clientèle

Il apparaît que la population ne comprend pas, en général, les objectifs visés par la rotation et par le payement du stationnement, qui reste perçu comme une taxe de plus.

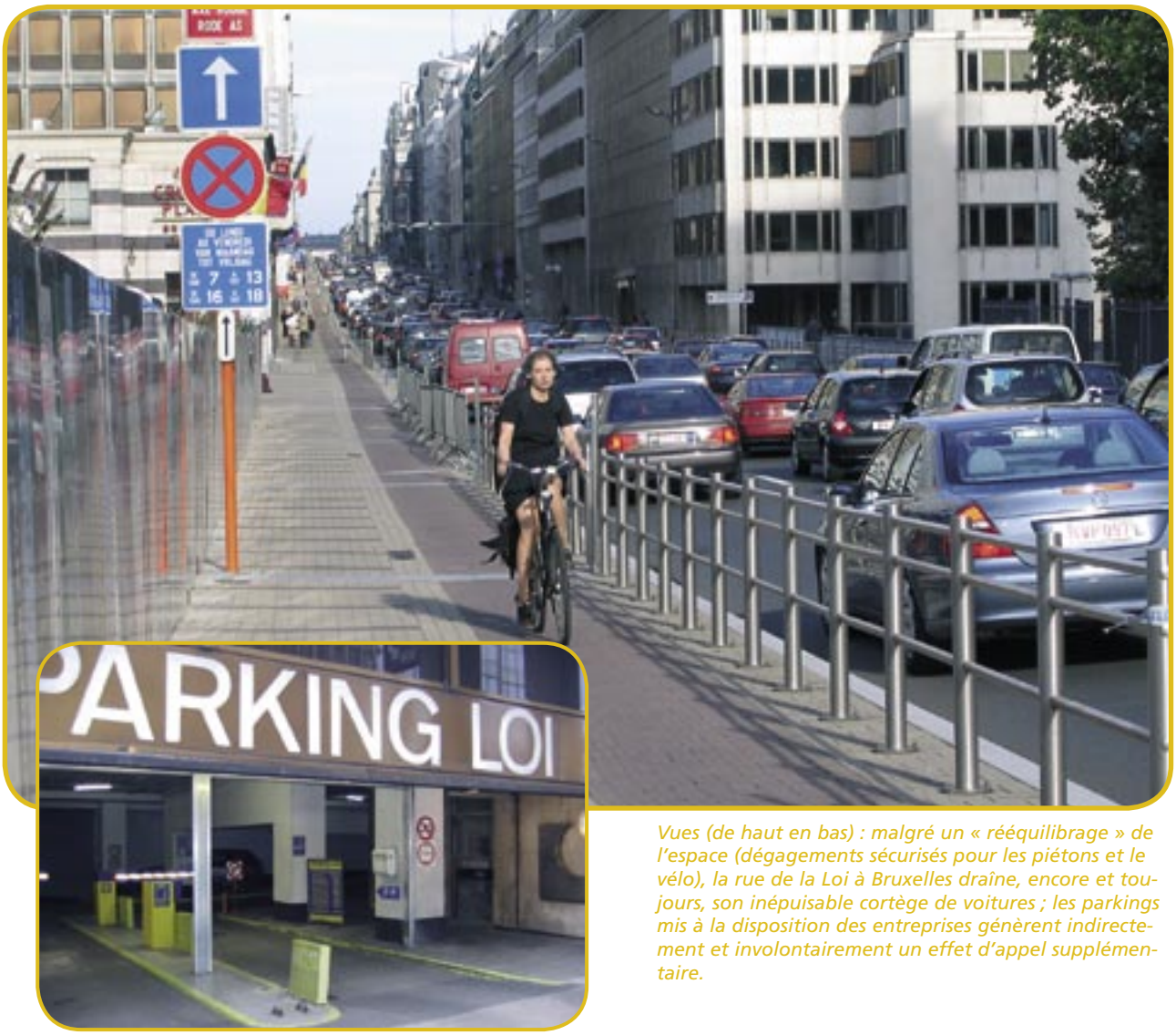
De façon directe ou indirecte, il est très intéressant d'impliquer les commerçants, ce qui apporte une occasion d'échange et de dialogue sur ce sujet sensible … Lorsque des modifications dans la gestion du stationnement sont apportées, les commerçants peuvent jouer un rôle de relais envers leurs clients en apposant des affichettes ou en distribuant des dépliants expliquant les nouvelles mesures prises et ce qu'elles recouvrent. Ils interviennent alors en appui à la commune qui, de son côté, ne doit pas ménager ses efforts pour informer, sensibiliser, via ses medias habituels et/ou dans le cadre de plus larges campagnes de communication [1]. De plus, l'implication des commerçants est de nature à encourager ceux-ci à modifier leurs propres comportements qui consistent parfois à stationner leur véhicule devant leur commerce, empêchant ainsi leurs clients de s'approcher.

Mieux vaut prévenir que …

En 2001, à Braine-le-Comte, pour lutter contre les voitures ventouses et en infraction dans les rues commerçantes sans trop déplaire aux clients des commerces, une campagne de prévention en faveur du respect de la zone bleue a été lancée, les stewards urbains apposant sur le pare-brise des véhicules en infraction des « disques » fictifs signalant que le véhicule ne respecte pas le code de la route. La campagne de prévention a été annoncée par voie de presse et via le bulletin de liaison communal.

[1] Cfr. le point 6 : « La communication, parent pauvre de la politique du stationnement ? », de la Cemathèque 12 : Stationnement 1.

3. Les grands générateurs de trafic



Vues (de haut en bas) : malgré un « rééquilibrage » de l'espace (dégagements sécurisés pour les piétons et le vélo), la rue de la Loi à Bruxelles draîne, encore et toujours, son inépuisable cortège de voitures ; les parkings mis à la disposition des entreprises génèrent indirectement et involontairement un effet d'appel supplémentaire.

Les grands générateurs de trafic : administrations, équipements éducatifs, sportifs, culturels, zonings, entreprises, … constituent une composante spécifique de la problématique du stationnement des navetteurs, qui génèrent du stationnement de longue durée. Dans certains cas, il s'agira de prendre également en compte les visiteurs. Dans ce point, nous nous pencherons plus spécialement sur les comportements des travailleurs dans le cadre des déplacements domicile-travail.

Si cette problématique semble d'abord du ressort des entreprises publiques et privées, elle intéresse directement les communes car elle génère en moyenne 25% des déplacements journaliers, concentrés aux heures de pointe, ce qui est lourd de conséquences sur les flux de trafic à l'intérieur du territoire communal. Ensuite, bon nombre de travailleurs stationnent leur véhicule sur la voie publique. Enfin, comme on le verra plus loin dans ce point, inscrire des partenariats, avec la commune notamment, est susceptible d'aider à la mise en place de mesures cohérentes et adaptées.

L'enquête régionale sur la mobilité des ménages 2002-2004

… comporte une question sur le mode de déplacement principal utilisé habituellement dans les déplacements domicile-travail.

Sur votre lieu de travail ou dans ses environs, votre employeur met-il à votre disposition un garage ou un emplacement privé (c'est-à-dire hors de la voie publique) où vous pouvez mettre votre voiture, ou pourriez-vous en disposer si vous veniez en voiture?

1. *non, et il m'est difficile de trouver un emplacement à proximité (abrégé ci-dessous en « non, difficile »)*
2. *non, mais je peux trouver un emplacement à proximité sans problème (abrégé ci-dessous en « non, facile »)*
3. *oui, mais en nombre insuffisant (abrégé ci-dessous en « oui, insuffisant »)*
4. *oui, en nombre suffisant (abrégé ci-dessous en « oui, suffisant »).*

Le libellé de la question ne permet pas de juger précisément de la facilité de stationnement, dans la mesure où la réponse 3 (oui, mais en nombre insuffisant) ne préjuge pas de la facilité de trouver facilement un emplacement sur la voie publique si les emplacements de l'entreprise ne sont pas disponibles.

Les réponses des travailleurs wallons se répartissent comme suit :

	Non, difficile	Oui, insuffisant	Non, facile	Oui, suffisant	**Total**
Voiture comme conducteur	6,4%	8,2%	18,1%	42,2%	**74,9%**
Autres modes	5,8%	3,3%	5,6%	10,4%	**25,1%**
Total	**12,2%**	**11,6%**	**23,6%**	**52,6%**	**100,0 %**

Compte tenu de l'ambiguïté de la réponse 3 au regard de la facilité globale de stationnement, ce qui frappe d'emblée est le fait que la grande majorité des travailleurs wallons n'éprouvent aucune difficulté, ou peu de difficulté, à se garer à leur lieu de travail.

Par ailleurs, quels que soient les problèmes de stationnement, la part de l'automobile reste importante dans tous les cas.

Dans les cas, peu nombreux, où le stationnement est franchement difficile, la part modale de la voiture tombe cependant à 55% environ, alors qu'elle est de l'ordre de 80% lorsque le stationnement sur le site de l'entreprise ne pose aucun problème.

Source : chiffres et analyse de l'Observatoire de la mobilité

Vue : les bâtiments du Conseil de la Communauté européenne sont desservis par des navettes accessibles à la demande.

L'objectif des gouvernements fédéral et régional est d'encourager les travailleurs au transfert modal. Diverses mesures vont dans ce sens : fiscalité, diagnostic fédéral (pour les entreprises de plus de cent personnes), gestion de la mobilité au sein des entreprises en Région wallonne, …

Les enquêtes montrent clairement que le fait de disposer d'un emplacement de stationnement gratuit sur son lieu de travail constitue un incitant à effectuer en voiture les déplacements domicile-travail. Le stationnement constitue donc un paramètre très important au niveau du choix du mode de déplacement des travailleurs.

Les enquêtes indiquent également une grande complexité dans les comportements des travailleurs dans le cadre de leurs déplacements domicile-travail, traduite dans les chaînes de déplacement [(1)], peu favorables au transfert modal de certains usagers.

Une fois de plus, un cas n'est pas l'autre, une entreprise n'est pas l'autre et il n'y a pas de règles ou de recettes à promouvoir. Il faut prendre en compte tous les éléments qui caractérisent l'entreprise et son site d'implantation (centre-ville, périphérie, zoning d'activité économique, …), la qualité de l'accessibilité par tous les modes de transport et l'offre de stationnement d'une part, les comportements et les besoins des usagers (travailleurs et visiteurs) d'autre part.

Des problèmes apparaissent de plus en plus, en particulier ceux liés au coût et/ou à la pénurie de stationnement pour l'entreprise et/ou pour le personnel. Le stationnement privé coûte cher. Lorsque celui-ci est public,

il peut arriver qu'il génère des nuisances dans le quartier de l'entreprise et soit la cause de conflits avec les riverains, amenant alors la commune à envisager des mesures en faveur du stationnement des résidents et l'entreprise à rechercher également des solutions. Celles-ci doivent être adaptées aux besoins de chacun et rencontrer l'adhésion des uns et des autres.

Or, les solutions aux problèmes de stationnement passent inévitablement par le transfert modal : d'une part, les transports en commun, le covoiturage, le vélo, les deux-roues motorisés et, d'autre part, de nouvelles règles de gestion du stationnement existant par l'entreprise, pour autant qu'il soit privé, par la commune s'il est public et génère des conflits entre usagers. Plus accessoirement, le télétravail apporte également une solution.

Différentes démarches sont possibles, plus ou moins approfondies et globales, en fonction de la taille de l'entreprise, de la complexité des problèmes relevés et de l'implication même de l'entreprise dans cette problématique.

Vue : l'offre de stationnement privé, un incitant à la surconsommation de voiture …

(1) Cfr. Philippe Toint et Jean-Paul Hubert, « La mobilité quotidienne des Belges », Presses Universitaires de Namur : Namur, 2002.

Enquête sur les agents ...

En 2004, une vaste enquête a été menée auprès des 10 500 agents de la Région wallonne [1] afin de connaître leurs comportements dans le cadre de leurs déplacements domicile-travail ainsi que leurs attentes en matière de mesures en faveur de l'utilisation de modes de transport alternatifs à la voiture. On constate que, malgré leur vaste parking gratuit, la localisation de l'implantation des services administratifs du MET contiguë à la gare de Namur a généré un transfert modal d'environ 15%, ce qui démontre l'intérêt d'une localisation avec une bonne desserte en transport en commun. L'attrait de l'augmentation de la part d'intervention de l'employeur doit bien sûr être ajouté dans la balance.

Vue : Jambes, parking réservé au personnel de l'Administration.

Vue : Liège, boulevard d'Avroy

Vue : Liège, stationnement problématique sur une voie de transit à proximité du centre-ville.

La Ville de Liège passe trois sociétés sous la loupe

En 2002, la Ville de Liège, sous la direction du Plan fédéral pour les Grandes Villes [2], a mené des enquêtes auprès de trois sociétés disposant de bureaux au centre-ville : ETHIAS, ING et le CPAS. Sans entrer dans les détails des multiples enseignements qui en ont été retirés, arrêtons-nous quelques instants sur le vecteur stationnement. Les chiffres mettent en évidence que la possibilité de stationner son véhicule sur le lieu de travail est un facteur déterminant dans l'usage de l'automobile.

Ainsi Ethias, qui dispose d'une offre de stationnement très importante au sein de l'entreprise, voit 83% du personnel utiliser sa voiture pour se rendre à son travail. Chez ING, qui a une offre moindre, le chiffre s'élève à 67%. Au CPAS, qui ne dispose d'aucune offre, il est de 49%. Néanmoins, divers critères devraient être pris en considération pour nuancer ces chiffres, mais ceux-ci ne modifieraient pas fondamentalement les résultats.

[1] Cfr. l'étude « Actions de sensibilisation et d'information des agents de la Région wallonne dans le cadre des déplacements domicile-travail », ICEDD pour le compte du MET, décembre 2004.
[2] Source : « Le comportement de mobilité d'entreprises en milieu urbain », Ville de Liège – Plan fédéral pour les Grandes Villes – Cellule Mobilité, novembre 2002.

Un outil : le plan de déplacement d'entreprise

Le plan de déplacement d'entreprise (PDE) constitue un outil tout à fait intéressant pour aborder une problématique comme le stationnement dans une perspective globale. Il est plus performant et plus durable que la prise de mesures isolées. Il débouche sur une stratégie concertée, élaborée avec tous les partenaires, ce qui est particulièrement important, sachant que l'entreprise ne détient pas toutes les ficelles : infrastructures d'accès, transport public, …

La réalisation d'un plan de déplacement d'entreprise se décline comme une étude classique. Elle comporte un certain nombre d'étapes : un diagnostic, la définition des objectifs, la détermination des mesures à mettre en œuvre, le plan d'action, son évaluation et son suivi.

Le diagnostic prend en compte tous les éléments qui influencent les comportements des travailleurs : la culture de l'entreprise, le contexte géographique, social … la qualité de la desserte en transport public, le niveau de congestion sur le trajet domicile-travail, les conditions d'intervention des employeurs dans les frais de déplacement domicile-travail en transport en commun, … Le plan de déplacement d'entreprise prévoit ensuite la mise en œuvre d'un ensemble de mesures coordonnées et complémentaires. Ainsi, par exemple, des mesures contraignantes de gestion du stationnement peuvent être compensées par des mesures incitatives et attractives en faveur d'autres modes de déplacement. Elles sont de différents ordres : amélioration de l'information, adaptation de l'infrastructure et de la desserte en transports en commun, avantages financiers, autre organisation du temps de travail, … C'est l'histoire de la carotte et du bâton, et en définitive, il importe que tout le monde y trouve son compte : employeur et travailleur, …

Le stationnement constitue donc un volet important du plan de déplacement ou de toute démarche de gestion de la mobilité de l'entreprise : quelles mesures de gestion va-t-elle adopter : restriction ou augmentation de l'offre ? réservation de places pour les covoitureurs ? mise en place de stationnement payant ? répartition au sein du personnel de quotas de stationnement sur une base annuelle ? Les formules sont nombreuses et variées.

La société Siemens a désigné un « mobility manager »

Il est chargé de développer un plan de mobilité, visant, d'une part, à limiter les contraintes liées à la mobilité des travailleurs pour améliorer leur qualité de vie et optimaliser leurs conditions de travail et, d'autre part, à réduire les coûts pour l'entreprise. Des objectifs chiffrés ont été fixés. Ils supposent la mise en œuvre d'un ensemble de mesures dont notamment de nouveaux concepts d'organisation du travail, tels la création de bureaux satellites, le télétravail, …

En matière de stationnement, cela se traduit par la décision de ne plus investir dans de nouvelles infrastructures de parking pour les dix prochaines années et de ne pas dépasser le ratio de 1 place de parking par 50 m^2 sachant qu'aujourd'hui celui-ci est de 1 place par 30 m^2 brut. En ce qui concerne la gestion des parkings, afin de faire face à la diminution de l'offre de places de stationnement, la société accorde aux travailleurs des conditions d'accès qui varient en fonction de leur « profil » : personnel sédentaire, semi-itinérant ou itinérant.

Accessibilité au parking de l'hôtel de Ville à Namur

Les fonctionnaires de l'administration communale qui souhaitent utiliser le parking souterrain de l'hôtel de Ville payent un abonnement trimestriel, actuellement équivalent à 30 euros/mois. La capacité (180 emplacements) étant insuffisante pour répondre à la demande, une liste d'attente (89 personnes concernées en avril 2004) avait été établie. Récemment, il a été décidé que les places qui se libèrent ne sont plus attribuées au personnel, mais sont ouvertes au public qui fréquente le parking. D'autres formules, un peu moins confortables mais néanmoins très attractives, sont proposées, telles des conditions d'abonnement compétitives pour l'utilisation du parking dit « des casernes », un peu plus excentré, ou des parcs-relais Saint-Nicolas et Expo.

Aujourd'hui la problématique du stationnement est intégrée dans une vision plus large puisqu'un plan de déplacement d'entreprise est en cours d'étude. Le plan d'action et son panel de mesures sont en cours d'adoption. Par ailleurs, la Ville a peaufiné son plan de stationnement qui ajuste ainsi les mesures qui s'appliqueront aux usagers de courte durée, aux navetteurs et aux riverains, et ce, sur les différents périmètres considérés. Namur vient d'opter pour la formue de l'horodateur embarqué [1]. Celui-ci apportera une solution aux usagers qui ont besoin de leur véhicule durant la journée.

[1] L'horodateur embarqué est un appareil portable que l'on garde à portée de main dans son véhicule et qui permet de payer le stationnement en voirie sans devoir se déplacer jusqu'à l'horodateur. Lorsque l'appareil est activé, il décompte le temps de stationnement et fait apparaître sur un cadran toutes les informations utiles pour le surveillant. Cet appareil fonctionne par exemple avec des cartes à puce, délivrées par la commune. L'usager paye exactement la durée du stationnement. Ce système est déjà d'application dans plusieurs communes wallonnes.

Témoignage de l'UVCW : comment faire d'une pierre deux coups !

Dans le cadre de son déménagement de Bruxelles à Namur, en septembre 2003, l'Union des Villes et des Communes de Wallonie (UVCW) a établi son propre plan de déplacement afin de faciliter les déplacements du personnel et de ses visiteurs vers son nouveau site, tout en s'inscrivant dans une politique de mobilité durable. Cette démarche constitue l'aboutissement d'une réflexion entamée dès 2001, avec le choix d'un site en centre urbain, aisément accessible en transports en commun. Un ensemble de mesures complémentaires et coordonnées, incitant à l'utilisation de modes de transport alternatifs à la voiture en solo, ont été approuvées. En matière de stationnement, le bâtiment dispose de 30 emplacements, pour une cinquantaine d'employés et pour les visiteurs. Une gestion a donc été mise en place, réservant trois places pour les visiteurs, trois places pour les livraisons, et quatre places pour les covoitureurs. Cinq emplacements ont été nominativement attribués aux membres du personnel répondant à certains critères de transport en commun. Le reste est dévolu aux employés qui ont besoin de leur véhicule pour les exigences du service. Ces places sont destinées à la rotation.

Des normes de stationnement ?

Les normes de stationnement constituent un outil intéressant pour mener, à plus long terme, une politique communale de mobilité en intervenant sur le stationnement privé.

Rappelons que la circulaire dite « de Saeger » définit des normes en matière d'emplacements de stationnement, d'application dans le cadre de la construction ou de la rénovation de logements, de bâtiments à usage commercial, industriel, artisanal, de bureaux, de lieux publics, ...

En ce qui concerne la construction d'immeubles de bureaux, elle fixe un minimum d'une place de parcage par 50 m^2 de surface de plancher, sans tenir compte de la localisation de ceux-ci. Le promoteur peut donc librement augmenter le nombre de places offertes.

Cette circulaire est obsolète car elle ne répond plus à la politique actuelle qui vise une réduction de la pression automobile et la promotion des modes de déplacement alternatifs. Ainsi, au lieu de définir un nombre minimal d'emplacements, on observe partout en Europe un revirement qui tend au contraire vers des normes maximales.

La définition de normes doit résulter d'une réflexion globale en matière de déplacements en tenant compte des études de circulation et d'accessibilité en transport public, en deux roues et à pied. De plus, elle devrait être considérée en regard de l'offre publique, sachant qu'une augmentation des places privées devrait permettre de libérer des places en voirie.

La Conférence pour le développement territorial (CPDT) a réalisé une étude comparative des normes plafond en vigueur dans certains pays ou régions [1] (à Bruxelles, en Flandre, en Suisse, aux Pays-Bas) qui peut servir de support de réflexion à la recherche d'une actualisation de la circulaire de Saeger. On constate notamment une certaine convergence dans les différentes politiques menées, c'est-à-dire au niveau de la définition des valeurs à donner à ces normes ainsi que de la détermination des différentes zones d'accessibilité en transport public.

L'UVCW est actuellement chargée par la Région wallonne de mener une réflexion sur la circulaire de Saeger, en concertation avec les acteurs concernés, afin de dégager les éléments essentiels pour une meilleure prise en compte des besoins et des réalités.

À Montreuil

La municipalité [2] s'est appuyée sur l'enquête nationale SOFRES de 1994 qui indiquait que 66% des actifs prennent leur voiture lorsqu'ils disposent d'une place de stationnement gratuite sur leur lieu de travail, contre 44% dans le cas contraire.

À partir de ce constat, la méthode a considéré une utilisation de la voiture individuelle de 66% là où la desserte en transport en commun est mauvaise et de 44% là où elle est efficace, pour fixer les quotas de stationnement.

Aux Pays-Bas

Le Gouvernement a lancé en 1998 une politique de localisation des générateurs de déplacement : la politique dite de « ABC ». Elle vise à « placer la bonne entreprise au bon endroit ». Trois types de localisation sont définis (profil d'accessibilité de l'entreprise) :

- les localisations de type A : grande accessibilité en transport public ;
- les localisations de type B : zones intermédiaires : accessibilité raisonnable à la fois en transport public et par la route ;
- les localisations de type C : grande accessibilité routière, proximité du réseau autoroutier.

À chacune de ces localisations correspond un type d'entreprises. Les entreprises sont réparties en trois types en fonction de leurs besoins en surface et en accessibilité (profil de mobilité de l'entreprise). En ce qui concerne le stationnement, des normes sont établies :

- en zone A : une place de stationnement pour 10 travailleurs ;
- en zone B : une place pour 5 travailleurs ;
- en zone C : une place pour 2 travailleurs.

Malgré une prise en compte théorique de cette politique par les grandes municipalités, la mise en pratique concrète est difficile. Dans les négociations avec les entreprises, les pouvoirs publics atténuent leurs exigences pour des raisons économiques [3].

Vue : la mise à disposition de parking gratuit sur les lieux de travail favorise involontairement le recours à la voiture.

[1] Source : CPDT, « Contribution du développement territorial à la réduction de l'effet de serre : rapport final de la subvention 2002-2003 », RW : Jambes, septembre 2003.
[2] Source : CPDT, op. cit.
[3] Source : Institut national de l'environnement industriel et des risques (INERIS) : http://www.ineris.fr/recherches/base_drc/general/index_frame.htm?http://www.ineris.fr/recherches/base_drc/fiches/transport/avn_pb_abc.htm

Stationnement des entreprises et PCM

Dans le cadre de l'élaboration de certains plans communaux de mobilité, il est indispensable de s'intéresser à la prise en compte spécifique de pôles générateurs de trafic, stratégiques tant en termes de flux de trafic que d'occupation d'emplacements de stationnement sur le domaine public pour plusieurs d'entre eux. En centre-ville, ils sont souvent à l'origine du stationnement-ventouse, gênant pour les visiteurs des commerces et des services publics. En périphérie, il arrive qu'ils créent une véritable nuisance pour les riverains. En zoning, ils sont simplement les victimes de l'absence fréquente d'alternatives à l'usage de la voiture … Cette problématique soulève des questions d'aménagement du territoire et d'accessibilité par différents modes prenant en compte le confort de l'usager.

La plupart des mesures de gestion du stationnement public visent les navetteurs et la question de la création éventuelle de parcs-relais concerne directement ce type de clientèle.

Vue : parking-relais plaine Saint-Nicolas à Namur.

Une fois de plus, les réponses à apporter devront être nuancées et permettre encore le stationnement en ville, sachant qu'une partie de la population, celle qui se déplace plusieurs fois dans une journée, dépose des enfants à la crèche, … ne trouvera pas nécessairement de solution dans un parc-relais. Le plan de stationnement qui découlera de l'étude du PCM devra, même dans le cadre d'une politique volontariste, être capable de prendre en compte les multiples visages de la demande de déplacement et donc tenter d'apporter une variété de réponses à la variété des situations rencontrées.

Vue : les mesures de gestion du stationnement doivent, pour être efficaces et rencontrer les besoins de la population, intégrer une série de paramètres qui vont au-delà de la notion de « déplacement domicile-travail ». Les activités des ménages induisent des dérogations fréquentes à cette navette quotidienne : garderie, médecin, administration, etc.

4. Stationner aux abords des écoles

Carte postale dessinée par Pierre Kroll pour la Semaine de la mobilité 2002
© P. Kroll - Tournesol conseils SA - collection MET - D311

Plus de six déplacements sur dix vers l'école sont effectués aujourd'hui en voiture. Etant rarement conducteurs, enfants et adolescents sont ainsi conduits, puis déposés à proximité de la grille de l'établissement scolaire. Le parent-taxi exécute quotidiennement sa tâche.

Sur le territoire wallon, on dénombre un peu plus de 4000 écoles dont près de 700 en bordure de voiries régionales.

Le problème est généré par l'afflux massif de véhicules, sur une très courte plage horaire, en des lieux où l'offre de stationnement ne peut pas nécessairement absorber une demande aussi élevée mais aussi limitée dans le temps. Et même lorsque de vastes parkings existent, il est très fréquent de constater des véhicules en stationnement sur le trottoir, le passage piéton, l'arrêt de bus, … tentant même de franchir (tous les enseignants vous le diront) la porte de la classe !

Vue : la pression du stationnement – ou ... juste un peu de paresse ? – conduit certains parents à occuper tout espace disponible.

Pourquoi faut-il que ce soit aux parents que l'on doive décerner la palme de l'incivisme ? Déposer ou reprendre un enfant à l'école, c'est, pour certains parents, un peu comme … acheter un pain : une démarche récurrente, à laquelle ils souhaitent consacrer un minimum de temps !

Cette situation, difficile à canaliser et à maîtriser, produit une insécurité importante et a fait naître des prises de conscience qui se sont déjà traduites par diverses politiques et mesures, dont la sécurisation des abords d'écoles. On a ainsi vu apparaître de nombreux potelets et barrières tentant de rejeter les voitures sur leur territoire et de sécuriser la traversée de la chaussée et quelques mètres de trottoirs.

La mise en œuvre de zones 30 « abords d'écoles », à généraliser pour la rentrée scolaire 2005 [(1)], vise d'abord la sécurisation des enfants. Si la circulation est ralentie, c'est déjà un bon point, mais cela ne signifie pas encore que le problème du stationnement est résolu. Outre des démarches et des mesures visant un report modal, le stationnement doit être canalisé et structuré. L'arrêt pur et simple pourra éventuellement, si les circonstances l'autorisent, être pris en considération. C'est sur le point particulier du stationnement aux abords des écoles que portera cet article. Pour une approche plus globale de la mobilité scolaire, on se réfèrera à la Cemathèque 13, à paraître, qui sera exclusivement consacrée à ce thème.

L'amélioration de la situation suppose de travailler sur deux fronts : l'espace d'une part, les comportements d'autre part.

En matière d'espace public, il s'agit de réaliser un espace de qualité, clair, lisible, sécurisant les cheminements piétons, permettant ainsi d'éloigner, si possible, le stationnement de l'école, afin d'éviter toute manœuvre devant la grille de celle-ci.

[(1)] Cfr. les arrêtés royaux du 26 avril 2004 (publié au Moniteur belge du 30 avril 2004), modifiant l'arrêté royal du 1er décembre 1975, portant règlement général sur la police de la sécurité routière.

Pour cela, certaines démarches sont à entreprendre :

- recenser l'espace disponible dans les environs de l'école, c'est-à-dire dans un périmètre ne dépassant pas 300 mètres (soit à une distance maximum de 5-6 minutes à pied. On a vu qu'il s'agit d'une distance limite) ;
- relever et évaluer la sécurité des carrefours et des traversées piétonnes entre ces parkings et l'école ;
- revoir tous les accès possibles de l'école et les possibilités d'une nouvelle gestion des entrées-sorties ;
- éventuellement établir un accord avec les propriétaires de parkings proches ;
- localiser sur plan ;
- informer les utilisateurs potentiels.

Certaines communes ont développé des zones réservées à l'arrêt ou à un stationnement de très courte durée (15 minutes maximum), baptisées « dépose-minute », ou encore « Kiss&ride » (!), très proches de l'entrée de l'école. La problématique du stationnement aux abords des écoles reste entière pour de nombreuses implantations. Des opérations d'amélioration des cheminements piétons reliant un parking un peu plus éloigné de l'entrée de l'école et offrant une parfaite sécurisation aux déplacements des enfants (qui peuvent être accompagnés dans le cadre de rangs à pied, appelés aussi « Pédibus ») sont de nature à permettre des changements de comportement.

Ces opérations seront d'autant plus efficaces que les mesures physiques s'inscriront dans des campagnes de communication et de sensibilisation envers les conducteurs, avec la collaboration active des enfants chargés, une fois n'est pas coutume, d'éduquer leurs parents. La présence de la police n'est, quant à elle, pas sans effet sur les comportements des adultes.

Divers projets, alliant réorganisation du stationnement, sécurisation des cheminements des modes doux et actions envers les parents, sont réalisés, en cours de réalisation ou à l'étude à l'heure actuelle. La Semaine de la mobilité est souvent une bonne opportunité pour le test et/ou la mise en place de tels projets.

Vues (de gauche à droite) : cheminement sécurisé à l'approche d'une école à Louvain-la-Neuve ; la desserte scolaire au collège d'Erpent génère, aux heures de pointe, un nombre important de déplacements en voiture qui, malgré les aménagement sur place (parking de grande capacité + desserte autobus), induit des encombrements au quotidien.

L'effet boule de neige à Mont-Saint-Guibert

L'Institut Notre-Dame des Hayeffes, école de plus de 700 élèves (+ 500 en secondaire), a progressivement mis en œuvre des mesures pour améliorer la sécurité de l'accès à l'école et en particulier pour mieux gérer le stationnement. Il y a quelques années, l'aménagement de deux ronds-points et la création de dépose-minute, qui s'étendent sur une vingtaine de places à proximité d'une des entrées de l'école, a amélioré l'accessibilité. La durée de stationnement y est limitée à 15 minutes. Le système fonctionne bien, la plupart des parents ne sortent pas de leur véhicule car les lieux ne s'y prêtent pas. De plus l'école dispose d'un grand parking. Malgré cela, certains problèmes se posaient encore : déplacements difficiles pour les piétons et les cyclistes, nervosité des automobilistes, ... Pour y remédier, une maman a interpellé la direction.

Un projet d'aménagement léger a été proposé et réalisé par la commune. Des nouveaux marquages ont été tracés mettant de l'ordre au niveau de la circulation des usagers. Ce fut également l'occasion de redéfinir les traversées piétonnes. De nouveaux sentiers financés par le comité des fêtes vont être réalisés au printemps. D'autres parkings un peu plus éloignés permettent de satisfaire la demande de l'ensemble des usagers. Les trottoirs longeant l'école ont été sécurisés par la pose de potelets, mais restent cependant encore un peu étroits pour permettre un cheminement confortable. Un bel exemple de participation et de collaboration entre différents organes.

Vue : dépose-minute au boulevard d'Avroy.

Liège : la mobilité au programme de l'école !

Deux écoles, situées le long du boulevard d'Avroy (25000 véhicules/jour/sens), ont instauré le système du dépose-minute pour supprimer les doubles files générées par les parents déposant leurs enfants. Une signalisation adaptée a été placée (stationnement interdit en semaine de 7h45 à 8h45, de 11h30 à 12h30 et de 15h00 à 16h00). Parallèlement, diverses opérations de communication ont été menées. Les directions d'école ont distribué une feuille d'information aux parents les invitant à établir un partenariat actif avec les directions et la police et reprenant au verso les conseils et engagements de chacune des parties. Ce partenariat se concrétise à travers une carte « partenaire ». Celle-ci les autorise à rester à l'arrêt « le temps strictement nécessaire » sur les emplacements dépose-minute.

Dans une des deux écoles, les enfants ont pris une part active à l'action en rédigeant trois documents : une feuille de recommandations aux parents et aux enfants ; une feuille destinée aux automobilistes mal stationnés ; une feuille destinée aux parents seuls afin de les inciter à des comportements de stationnement responsables (aller stationner plus loin si nécessaire, ne pas « faire causette » à l'école s'ils utilisent le dépose-minute, ...). Les riverains ont été informés de l'opération par la distribution d'un toutes-boîtes. Le système mis en place fonctionne bien. Seule la présence d'un agent lors de la plage réglementée de l'après-midi reste aujourd'hui nécessaire. Les difficultés sont résolues à 90% pour la plage du matin, mais à 50% seulement pour la plage du départ de l'école.

Vue : les aménagements sécurisés de l'école communale de Sart-Bernard interdisent le stationnement et forcent le ralentissement à hauteur de l'entrée de l'établissement.

Un outil complet : le plan de déplacement scolaire

Comme le plan de déplacement d'entreprise (PDE) ou le plan communal de mobilité (PCM), le plan de déplacement scolaire [1] (PDS) constitue un outil privilégié pour développer une approche globale et concertée, pour un établissement scolaire ou pour plusieurs institutions situées dans un périmètre cohérent. Il travaille à la fois sur l'offre et sur la demande de déplacement et intervient sur les deux tableaux : corriger les dysfonctionnements sur le terrain en améliorant l'offre mais aussi en modifiant la demande.

Le PDS s'inscrit en ligne directe des partenariats et de la sensibilisation des différents publics concernés : directions d'école, enseignants, enfants, parents, … La gestion du stationnement en constitue un des aspects car le parcage souvent anarchique aux abords des écoles constitue un facteur majeur d'insécurité et d'absence de convivialité.

Dans le cadre d'un PDS, la problématique du stationnement devient en quelque sorte l'affaire de tous. La commune, la police, comme l'école (enseignants et enfants), vont œuvrer ensemble à la mise en place de solutions durables et en particulier, dans de nombreux cas, à une meilleure gestion du stationnement.

À l'heure actuelle, la plupart des PDS sont encore en cours d'étude. Plusieurs projets d'aménagement et en particulier de réorganisation du stationnement aux abords des écoles sont envisagés, voire déjà élaborés, et les réalisations sont attendues pour bientôt.

Sensibiliser, informer, communiquer

Si le PDS ne constitue pas un outil indispensable dans tous les cas, il importe qu'une concertation et une implication de toutes les parties, école, commune, parfois MET, soutienne tout projet de sécurisation des abords d'écoles en général, d'organisation ou de maîtrise du stationnement en particulier.

Sur ce sujet, la communication constitue un outil essentiel, voire incontournable. Les enseignants et les enfants ont un rôle de toute première importance à jouer, que ce soit en faveur du transfert modal qu'en vue de susciter des comportements responsables de la part des parents … De multiples voies sont possibles.

Vue : concertation entre enseignants et parents. Le succès d'un plan passe par l'adhésion de toutes les parties au projet, d'où l'importance d'une bonne communication.

[1] Cfr. la brochure « Outils pour réaliser un plan de déplacements scolaires », Namur : MET, 2003 (Les Manuels du MET, 6) ou le site Internet Mobilité en Wallonie : http://mobilite.wallonie.be/pds/index.html .

5. Le stationnement des riverains

Le choix de la localisation de l'habitat en centre-ville, en périphérie ou à la campagne, est lié à de nombreux critères. Aujourd'hui les villes sont encore bien souvent concurrencées par une image « verte » de la maison entourée d'un jardin, que l'on ne rencontre pratiquement que dès le moment où l'on s'éloigne des centres. Ce rêve, qui devint réalité suite au développement et à l'accès aisé aux moyens de transport, s'est traduit par l'abandon des villes par de nombreux citadins et a produit une urbanisation diffuse, ou « rurbanisation ». Nous ne nous attarderons pas sur les conséquences multiples et diverses générées par cette évolution, notamment en matière de mobilité.

Si l'offre de déplacement varie fortement en fonction du lieu d'habitation, il en est de même des contraintes de stationnement. En général, là où elle est mauvaise, le stationnement est aisé et vice versa. Ainsi, habituellement, en périphérie, dans les lotissements peu denses, … les logements disposent de garages et/ou l'offre en voirie est suffisante pour couvrir les besoins des résidents. Par contre, dans les centres-villes, les garages sont rares et les zones de stationnement fortement sollicitées. Des systèmes de gestion ont petit à petit été mis en place pour favoriser la rotation avec l'implantation d'horodateurs. Or, si le commerce est un moteur du dynamisme des centres-villes, la présence de riverains en est un autre, tout aussi important. Pas de vitalité sans mixité des fonctions et des usages de l'espace urbain. Et, si le commerce est fragile et prêt à se délocaliser, les habitants sont également sensibles à leurs conditions de vie.

Vue : stationnement, accessibilité, sécurité et qualité des espaces, une conciliation souvent délicate en milieu urbain.

Vues : l'offre d'espace pour le stationnement est généralement importante dans les quartiers pavillonnaires.

Différentes prises de position sont possibles. Faut-il favoriser le commerce au centre-ville ou le résidentiel ? Choisir la seconde solution évite aux commerçants de perdre leurs premiers clients. Par ailleurs, la lutte contre la tendance à la paupérisation des centres-villes et à l'uniformisation de la composition des ménages est à ce prix. Enfin, la mixité des fonctions reste une des conditions de vitalité des centres.

C'est pourquoi, depuis une bonne dizaine d'années, des mesures sont mises en place dans les villes afin de rendre celles-ci attrayantes pour les habitants déjà présents et potentiels. Ces mesures concernent par exemple l'amélioration de la qualité de l'espace public, la création de lieux de convivialité, de jeux pour enfants, et aussi des facilités de stationnement, la voiture restant, pour beaucoup, un mode de déplacement difficile à éliminer.

Le stationnement résidentiel, avant tout une affaire de contrastes

Des enquêtes menées dans des villes françaises aboutissent aux résultats suivants, fort probablement extrapolables en Belgique et en particulier en Région wallonne [1] :

- si le taux de motorisation est plus faible dans les centres-villes (il est cependant en augmentation), la corrélation avec les problèmes de stationnement n'est pas aussi directe qu'on ne l'aurait imaginé, les facteurs intervenant sont d'abord liés à l'âge (30-50ans), aux caractéristiques socio-économiques ou au simple critère d'utilité ;
- le résident des centres-villes utilise moins son véhicule (mais le nombre de kilomètres moyen annuel est en croissance) que celui de la périphérie, en particulier pour aller travailler. Il marche et utilise davantage les transports en commun. Son véhicule lui permet surtout des déplacements de loisirs et de shopping ;
- le critère stationnement compte parmi les éléments importants dans le choix du logement. Cependant, il n'apparaît jamais dans les premiers critères cités, ce qui relativise son poids.

L'étude met bien en évidence les contradictions qui caractérisent le stationnement résidentiel. Elles sont d'ordre fonctionnel, social, spatial, architectural, environnemental, économique, politique. Mais la ville étant, par essence, un lieu de contradictions, d'arbitrage, de compromis, il n'y a pas lieu de vouloir atteindre une situation idéale, mais de tenter d'équilibrer les déséquilibres …

Les outils disponibles

La prise en compte du stationnement des résidents dans le cadre de la politique publique d'offre de stationnement est relativement nouvelle. La problématique est complexe car le stationnement résidentiel se positionne à la frontière de l'espace public et de l'espace privé. Des initiatives, de plus en plus nombreuses, sont développées par les villes afin de mieux connaître l'offre et d'intervenir pour l'influencer. En Belgique, on dispose de peu d'outils. C'est la « carte de riverain » qui constitue à ce jour la principale mesure en faveur du stationnement des résidents.

L'arrêté ministériel du 18 décembre 1991 désigne les personnes qui peuvent bénéficier de « la carte de riverain », l'autorité habilitée à la délivrer et les modalités de délivrance et d'utilisation [2].
Pour rappel [3], celle-ci est utile dès le moment où des dispositions en faveur des riverains sont mises en œuvre par la commune avec la signalisation adéquate « excepté riverains » :

- dans les zones bleues, elle permet aux titulaires de la carte de riverain de stationner à durée illimitée ;
- dans les zones couvertes par des parcmètres ou des horodateurs, elle leur permet de stationner à durée illimitée ou de bénéficier d'un tarif préférentiel, voire de la gratuité, ou d'un stationnement plus long pour le tarif usuel ;

La réglementation permet aussi de réserver des emplacements pour le stationnement des riverains. Cependant, toutes les places ne peuvent être réservées aux habitants ! Ces réservations peuvent être limitées dans le temps (par exemple entre 18h et 9h).

Vue : signalisation zonale de zone bleue « excepté riverains » à Woluwé-Saint-Pierre.

(1) Source : « Le stationnement des résidents en centre-ville : comportements, attentes, opinions », Lyon : Certu, 2001(Dossiers du Certu).
(2) Publié au Moniteur belge du 1er janvier 1992, article 27 ter du code de la route.
(3) Cfr. la Cemathèque 12 : Stationnement : partie 1, point 4 : « Les aspects réglementaires liés au stationnement ».

Quelle politique ? Quelles solutions ?

À partir de quand introduire des modalités de stationnement en faveur des riverains ? Dès le moment où la pression s'avère trop forte et où apparaissent une concurrence élevée et des conflits entre catégories d'usagers différentes : riverains et visiteurs et/ou riverains et navetteurs.

Une fois de plus, toute solution devra s'inscrire dans une perspective de gestion globale de la mobilité et du devenir de la ville. Quels sont les objectifs ? Plus précisément ensuite, il s'agira d'examiner les différentes solutions possibles pour rencontrer les attentes des riverains : en voirie ou dans des parkings hors voirie. C'est ici qu'interviennent le dosage (nombre d'emplacements soumis à cette réglementation) et le type de solution possible (en voirie ou hors voirie). Chaque ville ou commune concernée va devoir faire des choix en cohérence avec sa politique et en fonction du contexte local.

En voirie, le choix de l'une ou l'autre des formules permises par la réglementation du code de la route est délicat, en particulier dans les zones qui entourent le centre. Va-t-on opter pour des zones à durée de stationnement limitée et des cartes riverains, pour du stationnement payant de longue durée, accompagné d'une tarification préférentielle ou de la gratuité pour les riverains, ou pour la délimitation d'un nombre d'emplacements réservés à ceux-ci ? Chaque formule possède ses avantages et ses inconvénients. La première rend impossible tout stationnement de plus longue durée des visiteurs et des navetteurs dans la zone concernée et encourage donc la rotation du stationnement sans garantie pour le riverain d'avoir une place disponible au moment souhaité. La deuxième permet le stationnement de longue durée des navetteurs mais réduira la pression du stationnement de ceux-ci par l'introduction d'une tarification, même réduite. La troisième est favorable aux riverains mais suppose une bonne estimation du nombre d'emplacements nécessaires (légèrement inférieur au nombre de cartes attribuées) pour ne pas pénaliser le visiteur. Cela implique de délimiter les périmètres utiles pour la définition de mesures de stationnement en faveur des riverains.

En pratique, il semble que la réservation d'emplacements est assez rare car elle est difficile à gérer pour satisfaire chaque riverain qui souhaite bien sûr que la réservation soit placée le plus près possible (en face) de son habitation.

À Vaux-sous-Chèvremont

par exemple, cette mesure a permis de réserver quelques places dans une rue où le stationnement connaissait une forte pression due à la présence d'une usine. On retrouve le même cas à La Louvière dans un contexte similaire. Ce système est aussi intéressant à proximité de halls d'exposition comme le Heysel.

Gand adopte deux formules

Au centre-ville, 63 emplacements sont réservés aux riverains. En dehors de ceux-ci, les résidents peuvent stationner gratuitement sur les zones payantes et sont donc dépendants de la disponibilité de ces places.

Des solutions alternatives à l'habituel stationnement en voirie doivent également être explorées : garages ou parkings. D'autres perspectives, telles que par exemple l'ouverture de parkings d'entreprises, d'administrations, de grandes surfaces commerciales aux riverains, … méritent d'être explorées car elles peuvent se révéler intéressantes, visant une bonne complémentarité des usages.

Quelles sont les modalités d'octroi de la carte de riverain ? À cet égard, l'arrêté ministériel du 3 mai 2004 [(1)] a modifié celui du 18 décembre 1991 précité et indique que « L'administration communale détermine le nombre de cartes ou de vignettes de riverains qui peuvent être fournies par logement. » Cette disposition, qui octroie davantage d'autonomie aux communes, leur permet ainsi de moduler leur politique en matière de stationnement en faveur des riverains. La commune devra définir ses propres règles et critères pour fixer le nombre de cartes riverains délivrées.

(1) Publié au Moniteur belge du 21 mai 2004.

Le coût de la carte pour le riverain constitue également une variable importante. Les choix varient en fonction des communes. Toutefois, la révision de cette réglementation est actuellement à l'étude, de manière à prévoir un nouveau modèle de carte qui permette des modes de gestion plus souples, en faveur des riverains mais aussi d'autres usagers.

De leur côté, les riverains ont également des attentes. Elles sont d'ordre quantitatif et qualitatif. En effet, divers éléments doivent être pris en compte afin d'offrir au riverain des conditions suffisamment attractives. Il existe des seuils critiques, difficiles à quantifier et à généraliser pour chaque ville concernée, mais qu'il faut essayer de cerner. Cela concerne :

- la distance à parcourir entre le lieu de stationnement et le domicile ;
- le temps de recherche : ce critère est lié au précédent. Souvent le résident préfère tourner dans son quartier durant quelques minutes, le temps qu'une place se libère ;
- la sécurité du véhicule en stationnement sur la voie publique (vandalisme) ;
- le prix à payer. À cet égard, il faut remarquer que les conditions financières de stationnement des riverains sont généralement assez favorables, en particulier dans les communes wallonnes.

Une concertation avec les riverains peut se révéler particulièrement utile. L'information de la population, le contrôle du respect des règles établies, l'évaluation des résultats et, si nécessaire, l'ajustement des mesures prises, complèteront les dispositions concrètes.

Les choix en matière de coût de la carte riverain et de nombre de cartes attribuées par ménage varient d'une commune à l'autre, en fonction des objectifs et de la politique de chacune.

À Liège, la carte de riverain ...

... est gratuite et chaque ménage domicilié peut en recevoir jusqu'à trois. Elle est utilisable dans les zones couvertes par des horodateurs. Liège va réserver près de 1500 emplacements aux riverains dans des zones non couvertes par des horodateurs à proximité de celles-ci et autour de gros générateurs de trafic tels que les hôpitaux. Pour définir les besoins, des enquêtes précises ont été réalisées : relevé de plaques d'immatriculation durant une semaine et à des moments différents afin de permettre d'identifier au mieux la demande de stationnement des résidents. Elles contribuent à identifier le nombre et l'implantation exacte de ces zones. Le principe est de réserver des zones de 30 mètres, soit six emplacements, afin de multiplier les emplacements sur une rue et d'éviter la pose de panneaux de fin de zone.

Namur, une carte de riverain par logement

Un seul exemplaire de la dite carte pourra être demandé par logement. Son récent plan de stationnement définit le nouveau coût annuel de la carte de riverain. Celui-ci variera de 80 euros (zones horodateurs) à 10 euros (zones bleues). L'abonnement pour stationner dans un des parkings publics de la Ville (Casernes, Saint-Nicolas et Namur Expo) leur est proposé au tarif de 110 euros/an. Ces parkings sont ouverts aux autres usagers au même tarif et exclusivement réservés aux abonnés en semaine.

Vue : exemplaire de la carte de riverain telle qu'elle est délivrée à Namur.

Hasselt, la priorité aux commerces

Hasselt a placé comme priorité la facilité d'accès aux commerces du centre-ville pour la clientèle. En conséquence, les riverains ne peuvent stationner librement qu'entre 16 heures et 10 heures.

Gand, la gratuité avant tout

La carte de riverain est gratuite pour la première demande du ménage. Une deuxième carte de riverain coûte 200 euros. L'évolution des demandes est impressionnante : 1300 vignettes en 1997 et 13000 en 2004 !

La délimitation des zones couvertes par la carte de riverain suppose l'application d'une méthodologie rigoureuse. Cependant, celle-ci ne permet pas d'éliminer toutes les imprécisions et incertitudes. Pour être efficace, l'étude couvrira des zones d'une certaine taille, afin d'éviter les reports ou traditionnels « effets de bords » sur les quartiers voisins. Bref, des choix et des décisions qui doivent s'appuyer sur une approche intelligente de l'impact de la mesure pour aboutir à un bon dimensionnement.

Une étude récente du Certu [1] s'interroge sur l'existence d'un seuil critique supportable en matière de stationnement résidentiel. Les besoins augmentent avec le taux de motorisation et génèrent des conflits d'usage de l'espace public. L'effet de levier de facilités offertes en matière de stationnement des résidents en centre-ville n'est pas réellement mesuré, ce qui ne facilite pas les choix et les décisions. Quand et jusqu'où faut-il favoriser celui-ci ? Combien de cartes par ménage ? À quel prix, notamment pour ne pas concurrencer et donc sous-utiliser le stationnement privé ?

Encourager le riverain à ne pas utiliser son véhicule

Comment encourager ensuite le riverain qui dispose d'un véhicule à utiliser celui-ci uniquement à bon escient, pour limiter la circulation urbaine, en se déplaçant aussi à vélo, à pied et en transports en commun.

En l'absence d'emplacements réservés ou de mesures de stationnement en sa faveur, le riverain, confronté à la présence des véhicules des navetteurs dans certains cas ou aux horodateurs dans d'autres, serait bien tenté d'utiliser son véhicule pour se rendre à son travail. C'est pourquoi des mesures offrant au résident des conditions de stationnement qui maintiennent son véhicule en ville, à l'arrêt, durant la journée sont importantes ! Une rapide étude du marché du stationnement locatif privé et public doit permettre d'adapter la politique de stationnement des riverains en voirie.

La Ville de Lyon ouvre le parking

Une nouvelle formule d'abonnement aux parkings en ouvrage a vu le jour, qui encourage les résidents à ne pas utiliser leur voiture pour aller travailler. Il est vendu à un prix correspondant à 66% de l'abonnement permanent. Lyon parc auto, la société gestionnaire des parkings, procède à des contrôles réguliers pour vérifier que la règle est bien respectée. Au terme de six ans de fonctionnement, il apparaît que cette formule connaît un succès certain avec une progression continue des ventes.

[1] Cfr. le rapport « Approche économique du stationnement résidentiel en centre-ville », Lyon : Certu, 2001.

6. Quel partage de l'espace public ?

Du droit à la mobilité … à un partage équitable de l'espace public pour chaque usager

Après avoir passé en revue les multiples facettes de la demande de stationnement, il importait de s'arrêter un moment sur sa place dans l'espace public.

En effet, une grande partie de l'offre de stationnement se situe sur la voirie, c'est-à-dire sur un espace rare où doivent cohabiter différentes fonctions et différents usagers, y compris ceux qui n'ont pas de voiture. Le stationnement se trouve donc en concurrence avec les autres fonctions de l'espace public. Quels arbitrages sont nécessaires afin de favoriser l'une ou l'autre de ces fonctions et comment procéder ?

La réflexion sur le partage de l'espace public dans le respect de chaque catégorie d'usager intervient à divers niveaux.

En ville ou à la campagne

On constate également, et cela mérite d'être signalé, des attitudes différentes des automobilistes dans les villages et dans les villes.

En effet, à la campagne, les trottoirs sont souvent en faible saillie, voire de niveau avec la chaussée et il est fréquent de voir l'usager stationner sur le trottoir, voire contre les bâtiments afin de dégager et de protéger son véhicule de la circulation. C'est une attitude assez habituelle, comme si la fonction du trottoir perdait son sens en milieu rural. Or, le comportement du conducteur doit se référer au code de la route [1], qui prévoit qu'en agglomération le stationnement est autorisé sur l'accotement uniquement si celui-ci est de plain-pied et à condition de laisser une largeur d'1,5 mètre disponible pour les piétons. Hors agglomération, le stationnement est autorisé sur l'accotement en saillie, comme de plain-pied, la règle d'1,5 mètre restant d'application s'il s'agit d'un accotement que les piétons doivent emprunter. Rappelons également que le stationnement est interdit sur la chaussée si celle-ci est divisée en bandes de circulation.

Comment modifier ces habitudes particulièrement préjudiciables à la sécurité et tout simplement au déplacement des piétons ? Une bonne campagne de sensibilisation, via les médias locaux, l'agent de quartier, … peut être utile. Des dispositifs d'aménagement en faveur d'une réduction de la vitesse ou d'une protection des trottoirs sont certainement de nature à favoriser des changements de comportement mais ne suffiront pas nécessairement … Il s'agira donc de conjuguer les efforts.

Vue : concilier l'offre et la demande de stationnement, partager équitablement l'espace public, préserver la qualité des lieux, autant d'éléments à considérer dans l'élaboration d'un plan d'aménagement.

Source : Portal

Aménager l'espace public

Dans l'élaboration de projets d'aménagement de l'espace public, diverses options sont possibles. C'est à ce moment qu'il importe de fixer les objectifs qui vont déterminer la place qui sera réservée à chacun : piéton, cycliste, motard, bus, automobiliste, livreur, y compris la réservation d'espaces pour le stationnement des vélos, des motos, des voitures, des transports en commun, des véhicules de livraison, sans oublier l'éventuelle création de lieux de convivialité.

[1] Article 23 du code de la route.

Il s'agit donc d'un moment clé qui prendra en compte l'occupation souhaitée de l'espace et les contraintes éventuelles de circulation. Quel est le contexte de travail ? Centre-ville ? Abords d'école ? Place de village ? Entrée d'agglomération ? Quelle est la fonction de l'espace ? À cet égard, on se souviendra que le stationnement est grand consommateur de surface, puisqu'en voirie on considère qu'en moyenne une place de stationnement occupe 12 à 15m^2, non compris l'espace nécessaire à l'accès.

Lorsque les options sont arrêtées, c'est leur matérialisation sur le terrain qui va requérir toute l'attention. Comment exprimer la fonction de l'espace et dans quelle mesure faut-il prévoir des limites, voire des obstacles déterminant les territoires de chacun ? La question se pose en particulier pour le stationnement qui a volontiers tendance à prendre place, en tout ou en partie, sur le trottoir, sur le passage piéton, l'arrêt de bus, …

Une fois de plus, le code de la route constitue la référence de base des règles d'occupation de l'espace.

Les choses seraient simples si celles-ci étaient respectées. Ce n'est pas toujours le cas. C'est pourquoi les contrôles et les sanctions sont indispensables, comme rappelé précédemment. En outre, une bonne politique de communication apporte un soutien non négligeable. Ce n'est pas nécessairement suffisant.

De nombreuses conditions doivent être réunies pour un meilleur respect de l'espace public par les automobilistes en stationnement. Outre les deux conditions précédentes, on ajoutera celle d'une offre pertinente et adéquate de stationnement, des mesures alternatives attractives et des cheminements piétons de qualité pour atteindre sa destination finale : boulanger, administration communale, école, entreprise. Un espace public de qualité a davantage de chances d'être respecté. Une appropriation de l'espace par le quartier est aussi favorable à son respect.

On peut considérer les deux cas de figure suivants, où le gestionnaire de voirie sera attentif à prévoir les dérives possibles :

- lorsque le stationnement est interdit ;
- lorsqu'il est autorisé, si le risque existe de le voir déborder sur le trottoir, la piste cyclable, …

Dans certains cas, la pose d'obstacles physiques semble incontournable. Avant de prendre des options dans ce sens, la pression probable du stationnement illicite sera évaluée, en fonction des divers critères évoqués précédemment. Ensuite, il faudra prendre des décisions.

Les bordures

Divers types de bordures et de mise en œuvre de celles-ci sont possibles. Si elles doivent bien s'intégrer à l'aménagement, leur choix tiendra également compte de la pression du stationnement. Ainsi, là où celle-ci est particulièrement élevée et tout aussi indésirable, des bordures infranchissables (h>15cm), voire des bordures doubles, pourront être mises en œuvre. Dans certains cas, des bordures présentant une saillie côté trottoir sont placées. Rappelons de plus que le stationnement sur le trottoir occasionne des dégradations importantes de celui-ci, les fondations n'étant généralement pas conçues pour résister à ces charges.

Ces bordures présentent aussi des inconvénients. Elles sont de plus en plus souvent accessibles aux véhicules « tout terrain », mais totalement infranchissables pour les personnes à mobilité réduite. De plus, si la rue possède beaucoup d'entrées carrossables, elles nécessitent des abaissements successifs, toujours peu esthétiques …

Il s'agit de faire le bon choix, car il est rare que l'on modifie des bordures le long d'un cheminement, en dehors de gros travaux de réfection de voiries. En effet, c'est coûteux !

Vue : Bruxelles : place du Palais de Justice : doubles bordures.

Le mobilier urbain

Divers équipements font fonction de véritables dispositifs anti-stationnement et/ou ont pour objet de séparer l'espace du piéton de celui de la voiture. Il s'agit principalement des potelets, bornes et barrières. Cependant bacs à fleurs, arbres, bancs, poteaux d'éclairage peuvent également jouer un rôle de limite, de séparateur de l'espace. Ces différents éléments sont fréquemment utilisés pour protéger les trottoirs des abords d'écoles des stationnements intempestifs, mais aussi pour la requalification de rues, d'avenues et de boulevards.

La question se pose toujours de l'intégration de ces différents équipements dans le cadre bâti. Ensuite, ces obstacles surchargent l'espace et sont susceptibles de gêner les piétons et plus particulièrement les personnes à mobilité réduite, notamment lorsque le trottoir est étroit. Il faut donc être attentif à l'encombrement ainsi qu'au masquage visuel d'autres usagers à proximité d'un carrefour ou d'un passage pour piétons.

Enfin, la durabilité des équipements et la qualité de la mise en œuvre (ancrage par exemple) sont essentiels pour éviter la dégradation de l'espace public suite à un mauvais vieillissement du mobilier ou au descellement des potelets notamment, particulièrement fréquent comme on aura pu le constater car régulièrement détérioré par les véhicules.

Vue : trottoirs équipés « anti-stationnement », rue de la Madeleine à Bruxelles.

Le stationnement comme composante de l'espace public

Le stationnement, s'il est parfois, voire souvent, indispensable, peut constituer un outil de modération de la vitesse. En effet, il est susceptible de rétrécir la largeur de la chaussée et le champ visuel de l'automobiliste.

En particulier, le dévoiement consiste à alterner en section linéaire le stationnement. Sa mise en œuvre constitue un aménagement qui, en modifiant les trajectoires en ligne droite, a pour effet de réduire les vitesses.

Vue : la rue des Brasseurs à Namur a fait l'objet d'un réaménagement en dévoiement.

De plus, la manière d'organiser le stationnement est de nature à influencer le caractère de l'espace public, à lui donner un aspect plus routier ou plus urbain.

De manière générale, il faudra travailler avec les composantes dimensionnelle, fonctionnelle et paysagère. En définitive, le stationnement constitue bien une composante d'aménagement de l'espace à part entière et c'est à ce titre qu'il doit être intégré dans la réflexion, la conception, la mise en œuvre et la gestion au quotidien de l'espace public.

Ce petit détour, un peu rapide, du côté des aménageurs est important pour rappeler que le stationnement a une dimension physique et spatiale incontournable …

7. Des outils de suivi

L'organisation d'enquêtes sur le stationnement et le collationnement de données [1] selon un rythme et des procédures déterminés permettent d'analyser la situation à un moment donné mais aussi sur la durée et de mesurer l'impact des mesures prises. Cela permet d'objectiver les résultats, de les standardiser, ce qui offre d'une part une garantie de neutralité et d'autre part des références communes, et de metre en évidence les dysfonctionnements. C'est particulièrement précieux dans toute démarche de communication envers la population, les commerçants, les élus, …

Vue : l'objectif du contrôle sur le terrain s'inscrit dans un cadre plus large que la simple répression.

Les enquêtes d'occupation-respect, de rotation et de mesure de temps de recherche fournissent des informations intéressantes pour dessiner une image de la situation et permettent de corriger les idées fausses qui circulent volontiers. Des interviews des acteurs concernés sont susceptibles d'apporter un éclairage complémentaire aux mesures objectives réalisées : interviews des usagers d'une part, des élus, des exploitants et des surveillants d'autre part. Des statistiques d'exploitation sont utiles également : nombre d'heures payées par place et par jour, nombre moyen de contrôles par place et par mois, … L'ensemble de ces données est utilement repris dans des tableaux de synthèse permettant un suivi régulier.

Rappelons à cet égard que le stationnement payant est source de recettes et parfois de bénéfices. À Gand par exemple, la Régie de stationnement a engrangé un bénéfice de 3 millions d'euros en 2003. Un suivi financier est donc indispensable. Des investissements en faveur de la politique communale en matière de mobilité peuvent trouver un financement via la tarification du stationnement : amélioration des cheminements piétons, création de parkings vélos et motos, de parkings de dissuasion, communication sur le stationnement, … Les idées ne manquent pas !

De manière générale, l'équilibre est difficile à atteindre et des ajustements semblent souvent nécessaires. Par ailleurs, une situation à peu près équilibrée à un moment donné ne le restera pas éternellement car l'urbanisation évolue, des générateurs de trafic apparaissent ou se délocalisent et les comportements du public qui fréquente le quartier changent. En conséquence, des écarts apparaîtront de nouveau entre la demande et l'offre et/ou certains comportements déviants.

La démarche peut conduire à la mise sur pied d'un « observatoire » du stationnement. En France, plusieurs villes se sont dotées de cet outil : Grenoble, Nantes, Lille, Metz, Brest, … C'est un outil utile, notamment pour optimiser le travail du contrôle du stationnement. Il met sur pied un programme d'enquêtes sur le terrain et relève périodiquement (3 fois par an par exemple) pour chaque secteur de surveillance, le niveau de respect de la réglementation, en lien étroit avec le travail quotidien effectué par les agents de contrôle, qui sont informés des résultats des statistiques et ainsi davantage impliqués et motivés …

A priori, la mise en route de ce type de démarche ne se justifie que pour des villes d'une certaine taille ou bien là où la situation est particulièrement sensible et où un suivi de l'évolution est nécessaire. Mais il est toujours possible de travailler à une plus petite échelle en fonction des besoins, les services communaux pouvant se charger de ce travail.

Comme toujours, ce type d'outil suppose rigueur et cohérence tant au niveau de sa conception que de sa gestion dans le temps. Il faut se poser les bonnes questions, savoir quels chiffres sont utiles et ensuite comment les utiliser et les interpréter. Ce sont les enquêtes d'une part, et les données d'exploitation d'autre part, qui constituent les sources d'information de l'observatoire. Ces observatoires sont le plus souvent gérés par les villes.

[1] Au sujet des ratios de stationnement obtenus par enquêtes, on se réfèrera au point 3 de la Cemathèque 12 : Stationnement - partie 1 : « Gestion locale de la mobilité et stationnement ».

À Dijon, un observatoire du stationnement

Des enquêtes techniques d'une part et des enquêtes d'opinion d'autre part y sont organisées [1].

Les enquêtes concernent : l'inventaire du stationnement sur la voie publique, l'occupation – respect, la rotation, le temps de recherche d'une place de stationnement, le recensement des places hors voiries, …

Ainsi, des enquêtes ont été menées sur tout le secteur du stationnement payant de surface, afin d'analyser les comportements des usagers. Les comparaisons faites ont montré que globalement après trois années, le taux d'occupation stagne et le taux de respect a une tendance à la hausse. Certains quartiers, où le taux de paiement n'était pas assez élevé alors que le taux d'occupation était très haut, ont été retenus pour l'expérimentation du système d'agents encaisseurs [2] lorsque les sites répondaient aux conditions pour la mise en place de ce procédé. La pérennisation de l'opération et son extension à d'autres secteurs s'appuient encore sur des enquêtes.

L'observatoire du stationnement joue également un rôle intéressant pour apporter des réponses suite à des requêtes. Des enquêtes ponctuelles sont alors mises sur pied. Par exemple, une enquête de rotation dans un quartier a été réalisée pour répondre à la demande de l'association des commerçants se plaignant du manque de places de stationnement pour sa clientèle. L'enquête a permis de montrer que … beaucoup d'emplacements étaient occupés par les véhicules des commerçants.

Une autre enquête de « temps de recherche » a été réalisée à la demande d'une association qui se plaignait de ne pas trouver d'emplacements proches pour ses bénévoles. Elle a montré que de nombreuses places étaient disponibles dans un rayon de 250 mètres.

La réalisation de ces enquêtes ponctuelles ne suffit pas, il faut ensuite informer et communiquer, apporter des solutions, parfois très simples, aux dysfonctionnements constatés ou aux plaintes formulées, ou adapter certains éléments de la politique menée.

Un outil de gestion et d'évaluation des PCM

La concrétisation des PCM nécessite la mise en œuvre d'une série d'actions à court, moyen et long termes pour d'atteindre les objectifs fixés. Un suivi est essentiel afin de maintenir une cohérence et un développement maîtrisés. Ainsi, la D311 du MET, en collaboration avec les communes qui disposent d'un PCM, organise une à deux fois par an des réunions pour évaluer la situation. Mais force est de constater que dans de nombreux cas, il manque un outil pour alimenter les débats.

C'est pourquoi une étude a été confiée aux bureaux d'études ISIS et CRR, en vue du développement d'un outil de suivi. Elle concerne quatre communes pilotes : Mouscron, Namur, St-Ghislain et Tournai. Elle a débuté au printemps 2004 et devrait se finaliser fin 2005.

Pour alimenter cet outil de suivi, une série d'indicateurs thématiques sont développés et élaborés en fonction des objectifs de chaque PCM.

Par conséquent, les indicateurs ne seront pas tous similaires d'une commune à l'autre. Dans le domaine de l'évaluation du stationnement, il existe des éléments récurrents. Pour ce thème, les indicateurs mis en place sont relativement classiques et concernent les taux d'occupation de zones spécifiques (centre-ville, proximité des gares, des pôles d'activités, …), la part du parc en ouvrage, la répartition du type de stationnement (gratuit/payant), le taux de rotation des zones commerciales, …

[1] Pour en savoir plus, se référer à la contribution de M. Lothe, in « Contre les idées reçues sur le stationnement : les nouvelles démarches », Actes du colloque, 3 au 5 octobre 2001, Paris : ENPC, 2001.
[2] Un agent encaisseur remplace en quelque sorte l'horodateur pour un nombre déterminé de places de stationnement groupées, mais il assure une présence humaine appréciée, rembourse l'automobiliste qui aura payé plus que le temps effectivement stationné et donne tout renseignement utile.

8. Le stationnement en quelques chiffres : le saviez-vous ?

Nombre de véhicules en Belgique : 6 061 825 (1)

Nombre de voitures particulières : 4 874 426 (2)

Taux de motorisation : nombre d'habitants / voiture particulière en Belgique : 2,15 (3)

Proportion du temps où le véhicule est en stationnement : 95%, soit en moyenne un peu moins de 23 heures par jour

Surface moyenne d'une place de stationnement : 12-15 m^2 (4)

Surface brute de stationnement : surface moyenne d'une place de stationnement, y compris l'espace nécessaire aux manœuvres dans un parking : 25 m^2

Coût de construction de parkings (5)

	Surface (m^2)	Coût moyen (euros)
En surface	25	6000 - 8000
Sur plusieurs niveaux	35	18000 – 22000
Enterré (urbanisation dense)	35	18000 – 30000
Enterré (urbanisation forte)	25	13000 – 18000

Répartition des individus selon la disponibilité d'un garage privé en relation avec leur logement (6)

	Flandre	Bruxelles	Wallonie	Belgique
Garage / parking privé	83%	40%	78%	77%

Attention toutefois, car derrière les chiffres peuvent se cacher des réalités très diverses …

Vues (de haut en bas) : Jambes, parking mis à la disposition des fonctionnaires du Ministère de la Région wallonne – Direction générale de l'Agriculture ;

la voiture : peut-on encore s'en passer aujourd'hui ?

(1) (2) (3) Source : INS et SPF Mobilité et Transport. Chiffres au 1er août 2004.
(4) Source : Plan Urbanisme Construction architecture (PUCA).
(5) Source : Aries, IBGE, « Préservez l'environnement : mobilisez votre entreprise ! », 1998.
(6) Source : Jean-Paul Hubert et Philippe Toint, « La mobilité quotidienne des Belges », op.cit.

9. Conclusion

Ce survol, à travers quelques zooms et divers exemples, devrait aider à clarifier, pour chaque thématique considérée, les questions à se poser, les hypothèses de travail, les pistes de solutions à explorer, les possibilités d'interventions. Chacune pourra faire, si le besoin est exprimé, l'objet d'un dossier spécifique détaillant alors les divers aspects de la problématique.

Une politique de stationnement est une chose, sa mise en œuvre en est une autre, qui demande aussi souplesse et qualité d'adaptation. Les expériences des uns et des autres le confirment : il faut régulièrement et indéfiniment suivre, évaluer, mesurer et corriger, en gardant en mémoire le fil rouge.

On ne pourra qu'insister sur l'intérêt d'essayer de travailler en prenant en compte, ensemble, le stationnement privé et le stationnement public, afin de mener une politique tout à fait cohérente. De plus, chaque politique et chaque mesure auront bien intégré la mise en place d'alternatives crédibles et attractives pour l'usager ainsi que tous les paramètres du développement durable, tels que présentés dans le CWATUP, pour rencontrer « … de manière durable des besoins sociaux, économiques, patrimoniaux et environnementaux de la collectivité par la gestion qualitative du sol et de ses ressources et par la conservation et le développement du patrimoine culturel, naturel et paysager. [1]»

Car les effets d'une mauvaise politique et d'une mauvaise gestion sont pervers. Il s'agit donc de ne jamais oublier l'environnement dans lequel s'inscrit cette politique, les caractéristiques du site, une commune n'étant pas l'autre, pour éviter notamment que de nouvelles délocalisations s'ajoutent à celles qui se sont déclenchées dans les années septante, actionnant la machine en sens inverse à celui attendu. Toute réponse apportée sera capable d'ajustements pour être en adéquation avec l'évolution du contexte local. Soyons donc vigilants et proactifs.

Une vision globale, de la cohérence, de la concertation, des partenariats et un certain volontarisme (ou un volontarisme certain !) sont encore et toujours des ingrédients indispensables pour obtenir les résultats attendus.

Vue : aménagement et partage équilibrés de la voirie à Aubel.

[1] Article 1 du Code Wallon d'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine.

10. Bibliographie

Patrick Bays et Pascal Christe, **Le stationnement**, Lausanne : EPFL, 1994.

Nicolas Wiplier et al., **La protection des trottoirs contre le stationnement**, Lyon : Certu, 1997.

Stationner, circuler, respirer : Le stationnement instrument de politiques pour la ville - Actes du colloque du 6 mai 1999, Lyon : Certu, 2000 (Débats).

Les premières mises en place du stationnement payant sur voirie, Lyon : Certu, 2000, document téléchargeable sur le site Internet du Certu.

Le contrôle du stationnement. Politiques, pratiques et méthodes, Lyon : Certu, 2001 (Dossiers du CERTU).

Jacques Frenais (sous le direction de), **Le stationnement résidentiel**, Paris : PUCA, 2001.

Le stationnement des résidents en centre-ville : comportements, attentes, opinions, Lyon : Certu, 2001 (Dossiers du CERTU).

Approche économique du stationnement résidentiel en centre-ville, Lyon : Certu, 2001, document téléchargeable sur le site Internet du Certu.

La problématique du stationnement, Actes du colloque du 12 décembre 2002, Namur : UVCW, 2003.

Les politiques de stationnement après la loi SRU. Pourquoi ? Comment ? Lyon : Certu, 2003 (Références).

Code wallon d'aménagement du territoire, de l'urbanisme et du patrimoine (CWATUP), MRW, Namur, coordination du 18 décembre 2003.

Politiques de stationnement : l'enjeu de la communication - Analyses et perspective, Lyon : Certu, 2003 (Rapports), document téléchargeable sur le site Internet du Certu.

Guide d'urbanisme pour la Wallonie, Namur : MRW, 2004.

Michel Destrée, **Guide de l'élaboration des plans communaux de mobilité**, Namur : MET, version provisoire, 2004, document téléchargeable sur le site Internet du MET.

Code du gestionnaire, IBSR, Bruxelles, s.d.

Pierre Chastellain (Transitec), **Cours de formation de base des conseillers en mobilité**, module n°4, pour le compte du MET, D311.

RÉALISATION

Dossier préparé et mis en forme par
ICEDD asbl
Boulevard Frère Orban, 4
B-5000 Namur

• Coordination et rédaction

Françoise BRADFER, ICEDD asbl

• Comité de lecture

Pierre CHASTELLAIN, Transitec

Tom DE SCHUTTER, UVCW

Benoît DUPRIEZ, IBSR

Pierre FRANCIS, AMCV

Bernadette GANY, MET-D311

Francis MEUNIER, SPF Mobilité et Transports

Geoffrey PERPINIEN, Ville de Liège

Samuël SAELENS, UWE

• Éditeur responsable

Georges DEREAU
Ministère wallon de l'Équipement et des Transports
Boulevard du Nord, 8
B-5000 Namur

• Impression

MET D.434
Tél. : 081 72 39 40

Déjà parus dans cette collection

1. Le conseiller en mobilité : contexte, rôle et outils
2. Les pièges de la mise en œuvre des plans communaux de mobilité
3. La gestion de la demande de mobilité
4. La mobilité et l'aménagement du territoire
5. Mobilité, consommation d'énergie et pollution de l'air : quels enjeux pour demain ?
6. Tous en piste pour le vélo !
7. Une réunion ? Et si on en parlait ...
8. La signalisation, aussi une question de bon sens …
9. Les CeM à la découverte de La Rochelle
10. Le Charroi agricole
11. Le stationnement : encore et toujours au coeur de la mobilité – 1. Problématique générale

Réseau des CeM
Bernadette GANY – Coordinatrice
D.311 - Direction des Etudes et de la Programmation
Boulevard du Nord, 8
B-5000 NAMUR
Tél. : 081 77 30 99 – Fax : 081 77 38 22
Courriel : reseau-cem@met.wallonie.be
Site : http://cem.mobilite.wallonie.be

Centre de documentation et de diffusion en mobilité
Delphine ROSSOMME et Brigitte ERNON – Gestionnaires
D.311 - Direction des Etudes et de la Programmation
Boulevard du Nord, 8
B-5000 NAMUR
Tél. : 081 77 31 32 – Fax : 081 77 38 22
Courriel : centre-doc-mobilite@met.wallonie.be
Site : http://documentation.mobilité.wallonie.be

RÉGION WALLONNE

mobilité
en wallonie
direction générale
des transports