

Cher lecteur,

EPOMM était l'un des partenaires du projet Push&Pull et a participé à son événement de clôture à Gand, fin janvier. Le projet était enrichissant et a produit un grand nombre de résultats. Il s'est intéressé à toutes les villes – grande ou petite, plus ou moins avancée – qui souhaitent améliorer la gestion et le financement de leur stationnement en s'inscrivant dans une optique de développement urbain durable. Cette lettre d'information pourra vous servir de point de départ pour faire évoluer votre politique de stationnement ! Nous vous présentons les éléments saillants et vous proposons des ressources utiles qui, nous l'espérons, pourront vous inspirer !

Vous trouverez également des informations sur les conférences à venir – notre prochaine conférence ECOMM, la 4ème conférence sur les SUMP et la 4ème conférence européenne sur la logistique par vélo. Voir le dernier chapitre pour plus de détails.

En route pour une bonne gestion du stationnement !



Espace de stationnement voiture reconverti à Örebro, en Suède

Une bonne gestion du stationnement se révèle être un atout clé dans les villes : elle libère l'espace public, soutient l'économie locale, diminue les déplacements en voiture, tout en facilitant l'usage des modes de transport durables, en améliorant les déplacements liés au fret, en générant des revenus financiers, en améliorant la sécurité, en contribuant à la planification urbaine et en rendant les villes plus attractives. Tout ceci peut être réalisé avec un coût relativement faible – voire même en s'autofinçant !

A contrario, une mauvaise gestion du stationnement peut aboutir à un espace urbain encombré, à limiter la place des modes durables, à dégrader la sécurité et à organiser la ville centrée autour de la voiture.

Le projet Push&Pull a élaboré plusieurs recommandations sur la manière de parvenir à cette bonne gestion du stationnement.

- **Utiliser la gestion du stationnement de manière stratégique:**
avant tout, ne faites pas que rendre le stationnement payant ! Le stationnement peut vous fournir un revenu, diminuer les déplacements contraints en voiture, améliorer l'accès à la ville, libérer de l'espace public. Intégrez le stationnement dans votre plan de mobilité et fixez lui des objectifs !
- **Jouer à la fois sur la contrainte et sur l'incitation:**
Contraindre ("push") signifie diminuer les privilèges accordés à la voiture: par exemple étendre une zone de stationnement payant, augmenter les tarifs, introduire le stationnement payant pour les résidents. Tout ceci n'est que rarement populaire, du moins en premier abord.
Sauf si la contrainte est associée à des incitations (« pull »), telles que l'amélioration du transport public, le développement de voies vélo et de stationnement vélo, des procédures de stationnement simplifiées, le management de la mobilité... Ces incitations facilitent alors l'introduction des mesures coercitives et rend les gains plus visibles. L'introduction simultanée de mesures incitatives et coercitives est l'optimum.
- **Rendre les recettes de stationnement plus intelligentes et leurs utilisations plus visibles:**
Toutes les villes Push&Pull ont mis en œuvre un mécanisme appelé "core funding mechanism". Ceci signifie que les recettes liées au stationnement doivent être au moins partiellement fléchées et utilisées pour financer les coûts liés à la gestion du stationnement (personnel, infrastructure, technologie, ...), les mesures incitatives et même le budget général de la collectivité. Si la démarche est réalisée en toute transparence et si elle fait l'objet d'une bonne communication, les bénéfices créés par la gestion du stationnement peuvent être compris de tous.
- **Améliorer et étendre !**
Toutes les villes démarrent par des plans relativement limités. Les villes plus expérimentées, qui gèrent leur stationnement depuis plus de 10 ans, l'ont toutes grandement étendu et amélioré pour en faire un outil stratégique au service de la gestion de la mobilité. Un bon exemple en est **Graz, en Autriche**, de 1979 à aujourd'hui.



Utilisation des recettes du stationnement à Gand en 2015 (cliquez sur l'image pour l'agrandir)

L'exemple emblématique de Gand



Gent (E: Ghent, F: Gand)

MOBILITEITSPLAN GENT

Strategische mobiliteitsvisie

Mobiliteit als motor voor een duurzame en bereikbare stad



Détail du plan de circulation – cliquer pour télécharger le plan entier

Gand est une grande source d'inspiration : il s'agit bien sûr d'une ville magnifique, pleine d'énergie, d'histoire et de chaleur, mais elle a également respecté toutes les recommandations ci-dessus et porté l'intégration stratégique de la gestion du stationnement à un niveau supérieur. En 2012, elle a fusionné la société en charge du stationnement et le service mobilité de la ville pour former la **société de mobilité** (Mobiliteitsbedrijf). Le nouveau directeur, recruté en externe, devait intégrer les deux cultures d'entreprise différentes et a doublé les effectifs (actuellement environ 160 personnes). L'entreprise est détenue à 100% par la ville et responsable vis-à-vis d'elle, mais autonome quant à son budget, dont la contribution principale est celle des revenus du stationnement. Cela lui apporte de grands avantages :

- Une capacité d'investissement dans la mobilité durable de manière facile et stratégique
- Une cohérence d'approche et dans la gestion des données
- Une gestion intégrée, sans la séparation entre services classiquement rencontrée dans les villes
- Une continuité au-delà des échéances électorales (ce qui permet de construire sur le long terme la réflexion, l'action et la planification).

Voici quelques-unes de leurs réussites :

- Un plan de mobilité urbaine durable (Sustainable Urban Mobility Plan – SUMP) détaillé avec des objectifs très ambitieux (en téléchargement [ici en néerlandais - 27MB](#))
- Un nouveau schéma de stationnement, intégré au plan de mobilité, actuellement en cours de mise en œuvre et qui a presque doublé le nombre de places de stationnement payantes et qui a complètement modernisé le système de gestion (presque entièrement numérique) ;
- Un plan de circulation, qui fait également partie du plan de mobilité. Il sera mis en place cette année pour doubler la zone piétonne déjà importante et séparer une grande part du centre en plusieurs secteurs, accessibles en voiture uniquement depuis le périphérique. Le but est de faire disparaître le trafic de transit en voiture et d'augmenter significativement la marche, le vélo et les transports publics – tout en récupérant de l'espace public.
- Cette réallocation s'appuie également sur un programme intensif de "rues vivantes", auquel chaque citoyen peut contribuer en suggérant des modifications temporaires ou plus permanentes de leur ville pour rendre les rues plus vivantes.
- Coté vélo, Gand est en passe de parvenir à l'objectif ambitieux de proposer à chaque citoyen un stationnement vélo dans la rue à moins de 100 m de chaque logement.
- Et tout ceci ne coûte pas un euro à la ville. Au contraire, en 2015, la société de mobilité a reversé 6 millions d'euros au budget de la ville, et ce chiffre devrait augmenter encore avec l'extension de la zone de gestion du stationnement.

Bonnes pratiques d'autres villes du projet P&P



Örebro / normes sur l'offre de stationnement / graphique et carte – clique sur l'image pour l'agrandir

La description du cas de Gand a permis de montrer une politique de stationnement complète d'une ville du projet P & P, mais d'autres villes ont également mis en œuvre des mesures pionnières. En voici quelques exemples :

Örebro (Suède) connaît une croissance démographique rapide (plus de 1% / an) et cherche à réduire la place de la voiture dans l'extension de son urbanisation. Pour cela, la ville a révisé ses normes de stationnement : baisse globale des exigences minimales et introduction d'un limite haute pour l'offre de stationnement. En outre, elle favorise les parkings collectifs plutôt que les places individuelles - incitant ainsi à l'utilisation des transports publics, à la pratique du vélo et à la marche.



Nouvelles zones et grilles tarifaires de stationnement à Tarragone (Espagne)

Nottingham est la première ville du Royaume-Uni (et même d'Europe) à avoir introduit une **taxe sur le stationnement d'entreprise**: toute entreprise qui possède plus de 10 places de stationnement pour ses salariés doit payer près de 400 euros par an pour chacune. Ce prélèvement est bien accepté car Nottingham a utilisé cette ressource (environ 8 millions d'euros / an) pour améliorer considérablement son système de transport public, notamment par la création de 2 nouvelles lignes de tramway.

Les deux villes roumaines de Bacau et Iasi, par la mise en oeuvre du **guide roumain sur la gestion du stationnement** élaboré dans Push & Pull, pourraient être prises comme exemples par les nouveaux États membres européens pour lesquels de telles recommandations font



GHID DE PLANIFICARE ȘI GESTIONARE A SISTEMULUI DE PARCĂRI URBANE

document cadru și îndrumător tehnic
pentru administrațiile publice din
România pentru a sprijini
sustenabilitatea gestionării
sistemului de parcuri urbane



Nouveau document cadre pour la gestion du stationnement en Roumanie

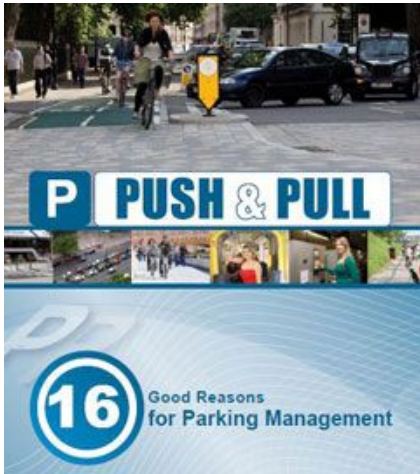
par les nouveaux États membres européens pour lesquels de telles recommandations sont défaut. Bacau et Iasi ont ainsi été les pionnières dans leur pays pour mettre en place une politique de stationnement plus intégrée.

Tarragone (Espagne) a mis en place des restrictions d'accès au centre historique, a modernisé sa grille tarifaire de stationnement payant et construit de nouveaux parkings en ouvrage en périphérie du centre. Ceci a permis de réduire le taux d'occupation des zones de stationnement de 99% à environ 80%, et de diminuer drastiquement le trafic automobile en recherche de places de stationnement. Beaucoup de touristes accèdent désormais à pied au centre-ville. Plus de détails dans la [fiche de cas](#).

L'université de Ljubljana connaissait des conflits d'usages étant donné que la conception de son nouveau site était très favorable à l'usage de la voiture. L'équipe projet est parvenue à introduire du stationnement payant et a initié une véritable politique de gestion du stationnement. Son plus grand succès est la duplication du mécanisme de ressources affectées ("core funding mechanism") à plusieurs autres villes de Slovénie (par exemple Skofia Loka). Ce transfert a également eu lieu en Suède - où Jönköping s'est inspiré de l'exemple d'Örebro. Nul doute que d'autres villes suivront !

Cracovie a mis en œuvre l'intégralité des mesures Push & Pull : élargissement très significatif des zones de stationnement payant, suppression d'un grand nombre de places de stationnement, utilisation de l'espace public libéré et des ressources financières collectées pour des rues apaisées, augmentation de l'espace public pour la marche, création de plus de 1000 [stationnements vélo](#), et enfin intégration complète de la politique de stationnement dans sa politique générale de mobilité.

Ressources disponibles de Push&Pull and de EPOMM



L'une des nombreuses productions utiles réalisées dans le cadre du projet Push & Pull

Nous recommandons en premier lieu la lecture des lettres d'information EPOMM sur [les politiques de stationnement](#) et sur [l'articulation des politiques d'urbanisme et de mobilité](#) qui vous fourniront de l'information détaillée.

Push & Pull a mis en place une multitude de ressources (dont certaines traduites jusqu'en 18 langues) :

- Une introduction de 3 minutes [vidéo](#)
- une plaquette "16 bonnes raisons de mettre en place une politique de stationnement"
- Un [catalogue](#) d'études de cas et de bonnes pratiques de gestion du stationnement
- Un [catalogue](#) d'études de cas de mesures éprouvées de management de la mobilité (qui peuvent être financées grâce aux ressources du stationnement payant)
- Le [rapport final de Push&Pull \(36 pages\)](#), qui fournit une bonne vision d'ensemble du projet
- [8 fiches de cas sur 8 villes](#) illustrant de bonnes pratiques et l'application du "core funding mechanism"
- Un module de formation avec ses [supports de formation](#) articulé autour de 7 rubriques

Trois conférences à venir



Nous attirons votre attention sur 3 conférences prochaines :

- La prochaine conférence européenne ECOMM sur le management de la mobilité se tiendra à Maastricht du 31 mai au 2 juin. Le programme est en cours de finalisation, les [pré-inscriptions](#) sont ouvertes
- La 4ème conférence européenne sur les SUMP aura lieu les 29 et 30 mars à Dubrovnik (Croatie). Le [programme](#) est en ligne et les [inscriptions](#) sont ouvertes – attention à la date limite du 3 mars (qui permet également des tarifs préférentiels dans les hôtels)! En répondant au court [questionnaire](#) sur le SUMP de votre ville, vous pouvez aussi gagner la prise en charge de votre voyage pour la conférence.
- Dans un peu plus d'un mois aura lieu la [conférence européenne de la logistique par vélo](#) à Vienne les 20 et 21 mars. Les [inscriptions](#) à tarif préférentiel sont ouvertes jusqu'au 20 février. Le [programme](#) regroupe une large diversité d'expériences sur le rapide développement de la logistique en vélo, son modèle économique, sa rapidité, sa fiabilité et les innovations récentes (vélos-cargos, innovations numériques, conteneurisation).

D'autres événements peuvent être consultés dans le [calendrier EPOMM](#).



ECOMM 2017



allinx



feedback



subscribe



unsubscribe



fullscreen



news archive