



Ce que le stationnement nous dit des politiques urbaines de transport & de déplacements



- 1. Inégalités de mobilité & politiques urbaines de déplacements**
- 2. Pourquoi & comment étudier le stationnement**
- 3. Le stationnement, une politique d'attractivité**
- 4. Stationnement et tri des usages : deux positionnements**
- 5. Conclusion**

1. Inégalités de mobilité et politiques urbaines de déplacements

L'actualité des inégalités de mobilité

- Intensification des inégalités de mobilités
 - Dans la ville motorisée, la charge de mobilité est plus importante (Orfeuil, 2008 ; Wiell, 1999)
 - Le capital de mobilité devient un élément de (re)production des inégalités sociales (Kaufmann, 2005)
- Extension des inégalités de mobilités
 - Les franges périurbaines sont les territoires de prédilection de la dépendance automobile (Motte-Beaumvol, 2007)
 - Les *captifs du périurbains* vivent une urbanité bridée, pour des raisons budgétaires (Rougé, 2005)

1. Inégalités de mobilité et politiques urbaines de déplacements

Politiques de déplacements & inégalités de mobilité

- Un tournant entrepreneurial des politiques urbaines de déplacements
 - Des politiques de transport et de déplacements au service de l'attractivité et de la compétitivité interurbaine (Reigner & Hernandez, 2007 ; Reigner & al., 2009 ; Brenac & al., 2013)
- Des politiques de déplacements au service d'un tri social et spatial des usagers de la ville ?
 - Les politiques de stationnement un instrument du tri des usagers de la ville ?

2. Pourquoi & comment étudier le stationnement

- Des politiques urbaines rarement étudiées
- Le stationnement : un outil technique au service d'une stratégie urbaine, d'un projet urbain (McShane & Meyer, 1982 ; Mingardo & *all.*, 2015)
- Des politiques urbaines observées à travers trois focales :
 - L'espace sur lequel est régulé le stationnement et son évolution depuis 2000
 - L'évolution des contraintes qui s'appliquent dans ces espaces depuis 2000 (tarif et temps)
 - Les P+R

2. Pourquoi & comment étudier le stationnement

Trois usagers du stationnement, se disputent un bien et service fortement rival

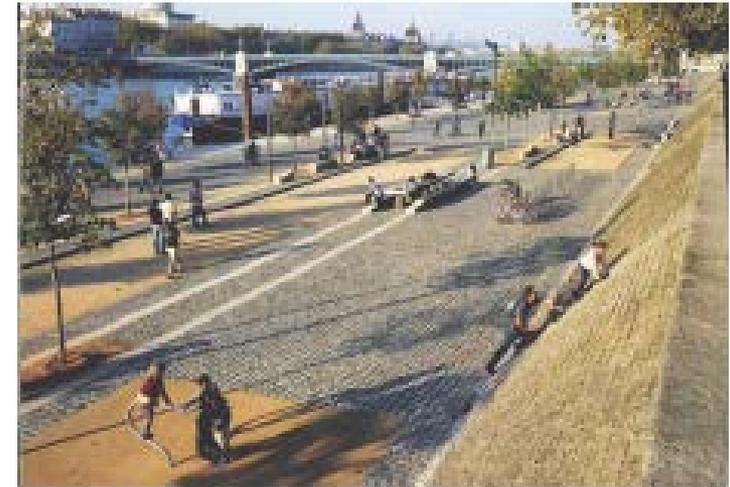
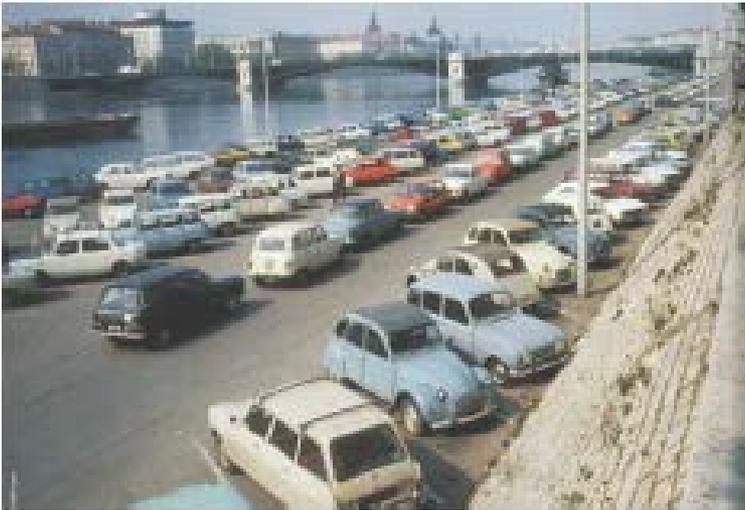
- Les résidents :
Stationnent sur des espaces privés, importance du PLU (Mathon, 2008)
- Les visiteurs :
Des consommateurs, des flux physiques par lesquels circulent des revenus qui favorisent le développement des territoires (Davezies, 2008)
- Les pendulaires :
Des voitures ventouses, des auto-immobiles (Marzloff, 2007)

3. Le stationnement : une politique d'attractivité

- Le report modal, un objectif absent des politiques de stationnement
- Des politiques insérées dans une double compétition territoriale :
 - Périphéries vs centres villes patrimoniaux (avantage comparatif)
 - Centres villes patrimoniaux entre eux (avantage compétitif)

3. Le stationnement une politique d'attractivité

1. Paraître agréable pour être attractive



3. Le stationnement une politique d'attractivité

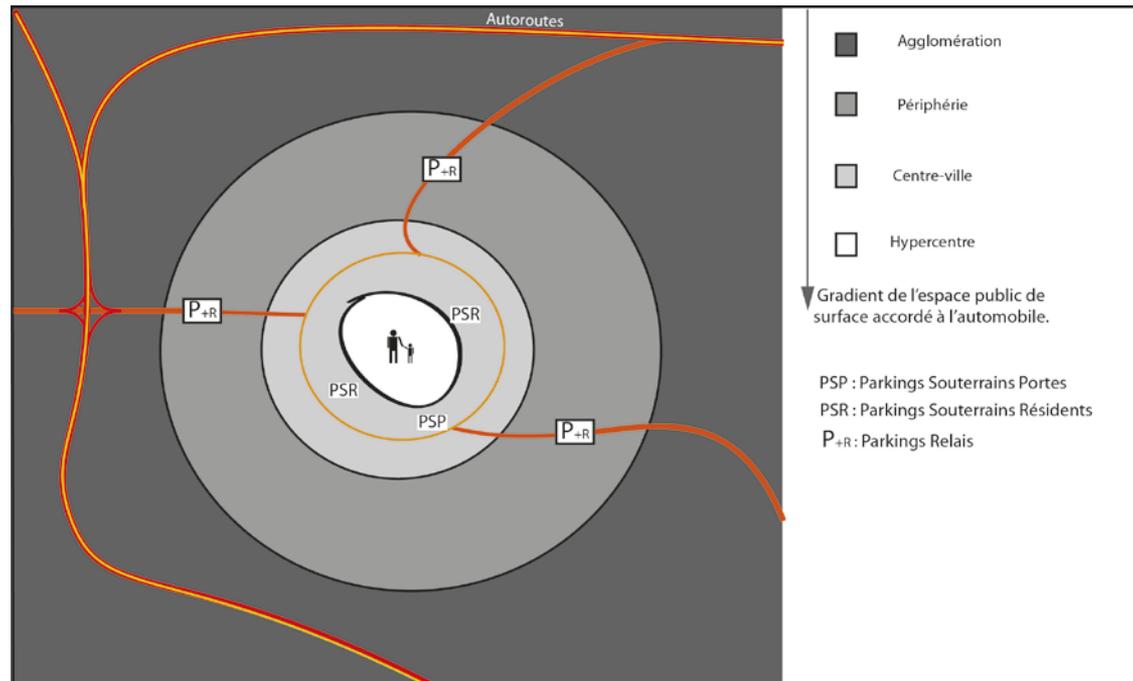
1. Paraître agréable pour être attractive



3. Le stationnement une politique d'attractivité

1. Paraître agréable pour être attractive

- Les outils de la "reconquête " :
 - La piétonisation
 - Excentrer le stationnement : les P+R
 - L'enfouissement des espaces de stationnement



3. Le stationnement une politique d'attractivité

1. Paraître agréable pour être attractive

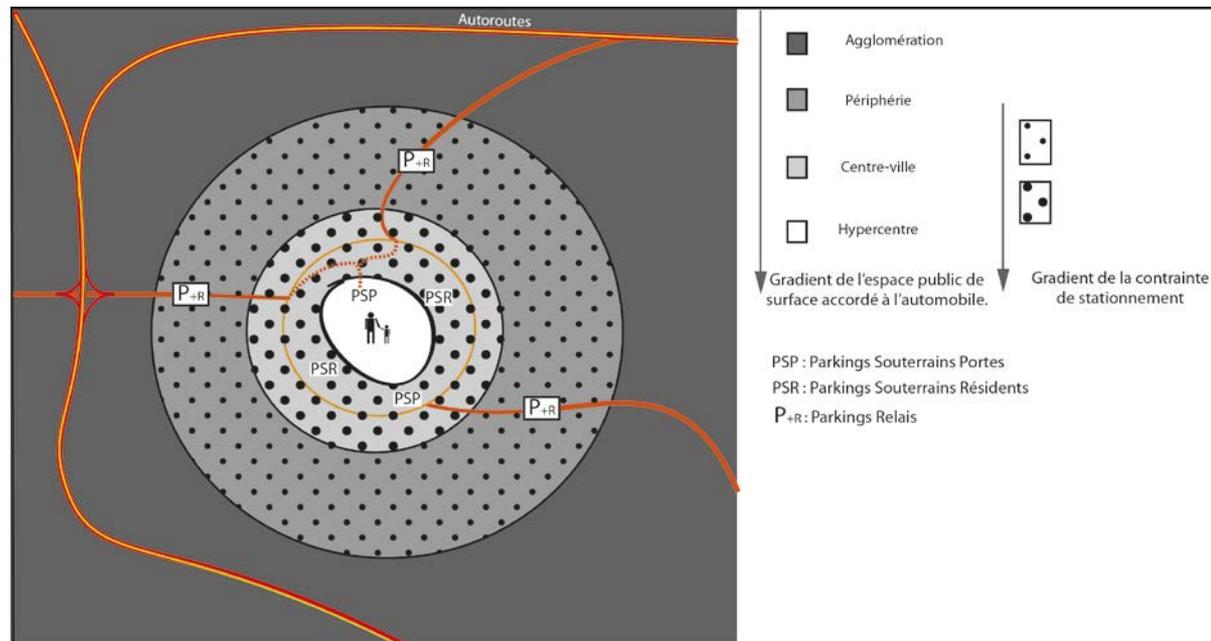
- Les outils de la "reconquête " :



3. Le stationnement une politique d'attractivité

2. No parking, no business

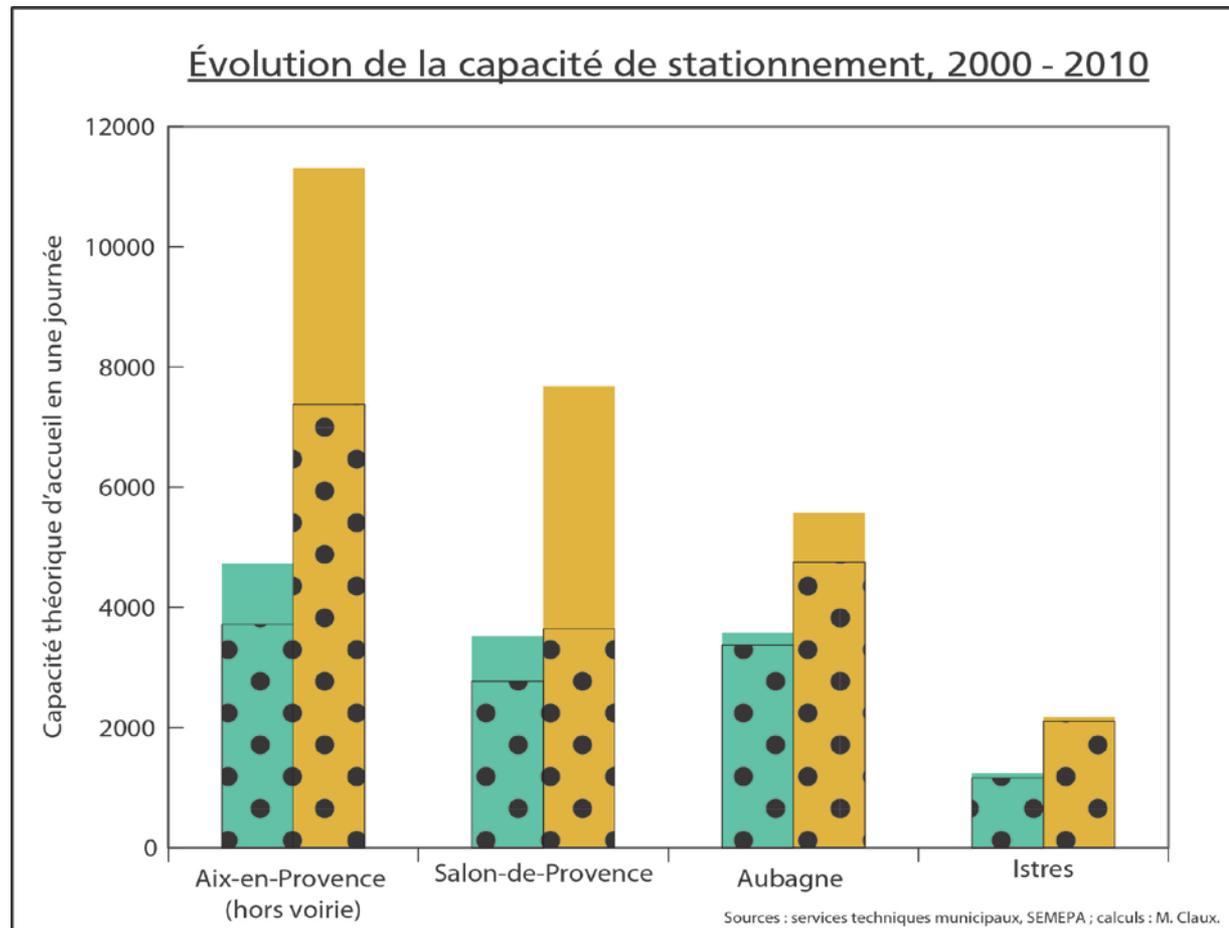
- Garantir aux consommateurs un accès rapide et confortable au centre urbain
- Les outils :
 - Supprimer les voitures ventouses
 - Augmenter la rotation des véhicules par place de stationnement
 - Offrir des produits stationnement aux consommateurs



3. Le stationnement une politique d'attractivité

2. No parking, no business

- La rotation : l'augmentation invisible de la capacité d'accueil



4. Stationnement et tri des usagers: deux positionnements

1. Des gouvernements qui assument le tri qu'ils organisent

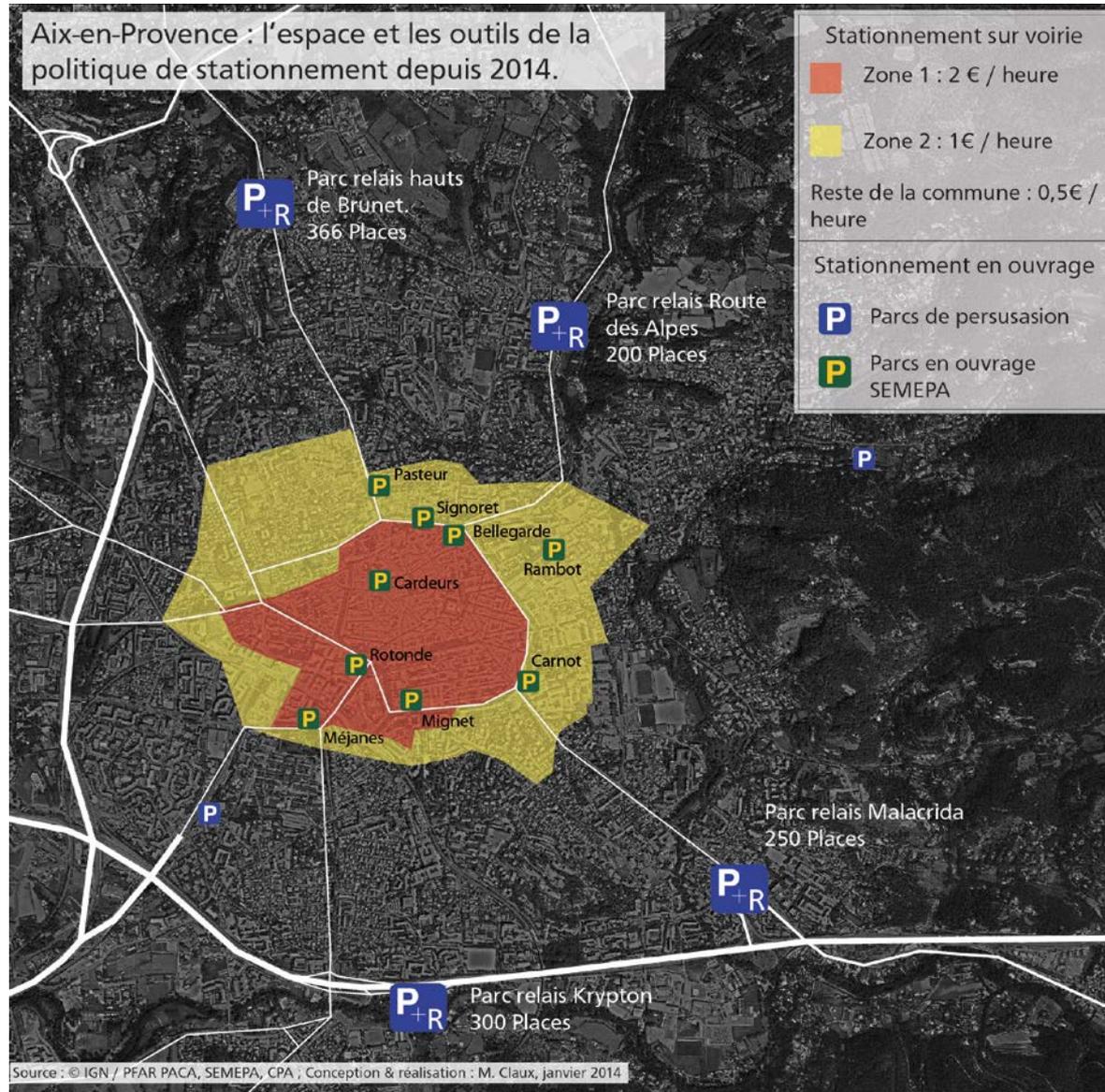
1. La qualité urbaine est stratégique pour le positionnement de la ville à l'échelle métropolitaine, nationale ou vis-à-vis de ses périphéries
2. [Articulation, extension et intensification des contraintes tarifaires](#)
3. [Perfectionner un produit stationnement \(P+R\) à destination des pendulaires motorisés](#)
4. Ménager les futurs résidents, attirer une *nouvelle bourgeoisie urbaine* (Henderson, 2009)

2. Des gouvernements urbains qui tentent de limiter le tri

1. La qualité urbaine n'est pas stratégique
2. Stabilisation de l'espace et de l'intensité de la contrainte tarifaire
3. Articulation des systèmes de transport et promotion de l'efficacité des TC à travers la réalisation de P+R (Aubagne seulement)
4. Ménager les *résidents déjà là*

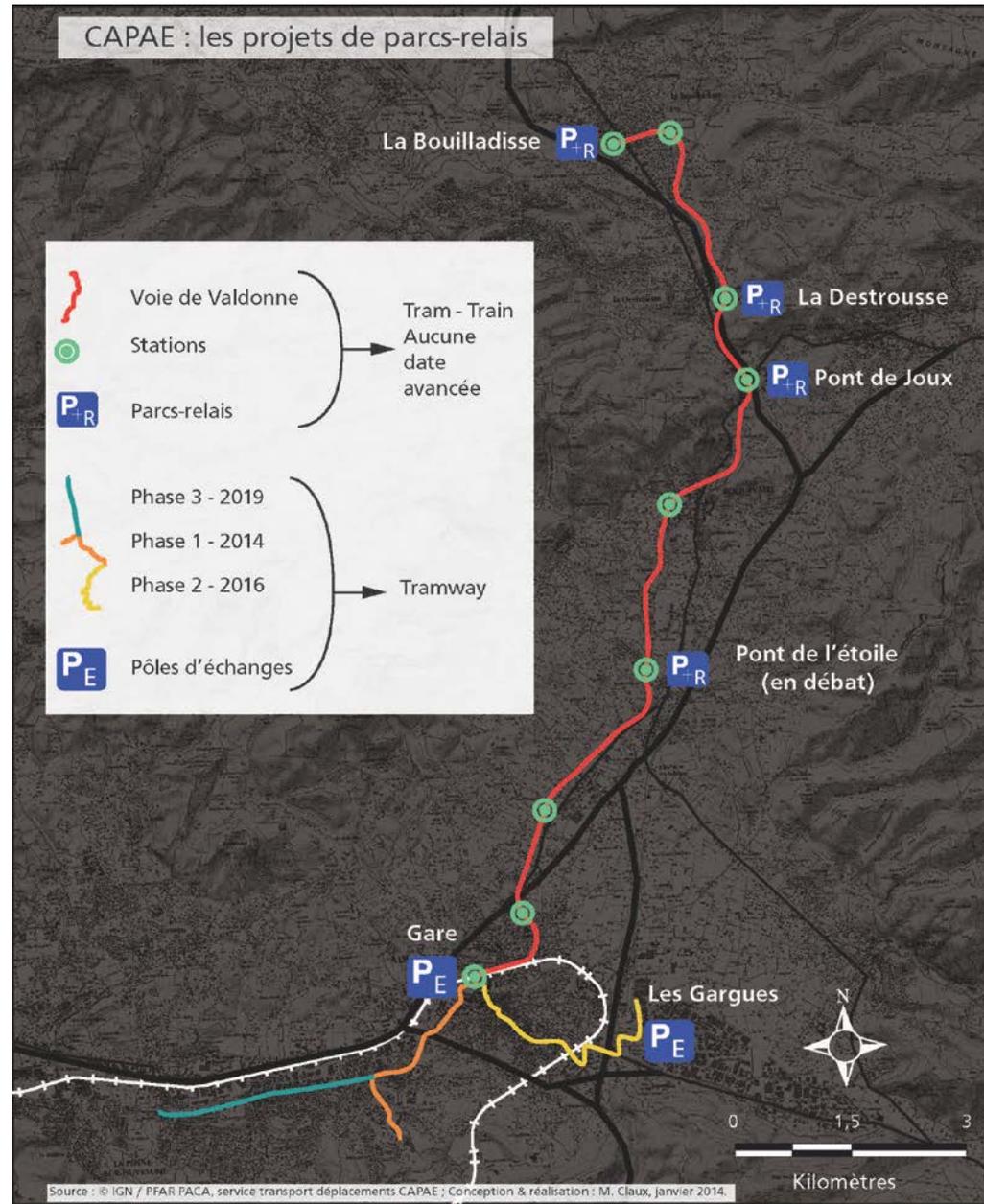
4. Stationnement et tri des usagers : deux positionnements

1. Retenir les pendulaires, la vision négative de l'échange



4. Stationnement et tri des usagers : deux positionnements

2. Articuler les systèmes de transport, la vision positive de l'échange



5. Conclusion

Rappel :

- Des politiques de stationnement au service d'un tri social et spatial des usage(r)s de la ville ?

Synthèse :

- Le stationnement : une politique essentiellement au service de l'attractivité urbaine
- Le stationnement : un instrument qui peut servir une volonté politique de trier les usage(r)s des centres villes

Perspective :

- Quels effets produiront la dépénalisation et la décentralisation du stationnement sur le tri des usage(r)s ?

4. Stationnement et tri des usagers: deux positionnements

