

Article de Jacques CARLES, Thau Info - 2018

## Parking

La ville de Sète vient d'annoncer la construction d'ici 2020 d'un nouveau parking d'une capacité d'accueil d'environ 300 places sous la place Stalingrad. Ce nouveau parking, signe du dynamisme actuel de la ville, apportera une réponse aux citoyens et aux commerçants qui demandent depuis longtemps une offre supplémentaire de stationnement.

Souhaitons que ce projet soit aussi l'occasion d'une réflexion prospective qui intègre les évolutions technologiques et sociétales à venir car toutes les études réalisées dans le monde montrent que, si on n'y prend pas garde, plus on facilite le stationnement, plus le trafic augmente et plus les villes sont congestionnées ce qui nuit à la santé des citoyens, au commerce et à l'économie en général.

En Europe, environ 30 milliards de m<sup>2</sup> sont utilisées pour le stationnement des automobiles. De plus cet espace n'est pas utilisé au mieux : les parkings publics sont vides la nuit et peu utilisés les week-ends tout comme les parkings des supermarchés et ceux réservés aux employés dans les administrations et les entreprises. Par ailleurs la voiture individuelle est utilisée en moyenne une heure par jour. Elle est donc inactive 95% de son temps ce qui est une aberration économique justifiée uniquement par l'absence de solution alternative satisfaisante pour répondre aux besoins de mobilité des citoyens.

Dans les villes où la qualité de vie des citoyens redevient la priorité, l'urbanisme cesse d'être pensé autour de la voiture. Les gens ne vont pas en ville parce qu'il y a des parkings mais parce qu'ils y trouvent de l'emploi, des commerces attractifs ou des activités de loisirs. La question pertinente n'est donc plus : « doit-on créer un parking ? » mais « comment un nouveau parking peut-il préparer la mobilité du futur ? »

Un peu partout, la tendance est à la réduction de la place de la voiture pour favoriser la marche à pied, le vélo ou les transports en commun. A cette fin, le stationnement devient plus restrictif et les tarifs dissuasifs.

Pour l'architecte danois Jan Gehl, très écouté des urbanistes, le modèle en terme d'aménagement est Venise, la ville avec ses canaux, ses petits ponts, ses places et ses innombrables ruelles où le piéton est roi. Pour ce défenseur de la cité à l'échelle humaine, les villes dédiées au tout automobile, comme Brasilia ou Los Angeles, sont des modèles dépassés.

Pour Jan Gehl, la ville doit être conçue pour encourager le vélo et plus encore la marche, le mode de déplacement naturel de l'homme. Copenhague, sa ville natale, fut ainsi la première ville d'Europe à réduire la circulation automobile et le nombre des places de stationnement en centre-ville. En 40 ans, malgré un climat rigoureux, le vélo s'est imposé comme moyen de transport et la superficie allouée aux piétons a été multipliée par 7. Résultat : 84% des habitants n'utilisent plus la voiture pour se rendre au travail et l'activité économique du centre-ville s'est accrue avec l'augmentation de la fréquentation piétonnière.

Le visionnaire danois a fait des émules en Suisse où la municipalité de Zurich a figé le nombre de places de stationnement dès 1996 : tout projet de nouveau parking n'a été accepté qu'avec la contrepartie d'éliminer des places de stationnement ailleurs en ville. Comme à Copenhague, l'usage de la voiture reflue peu à peu à Zurich et de l'espace public est rendu aux piétons et aux cyclistes.

A New-York la création de zones sans voitures autour de Madison Square, Herald Square et Time Square se sont traduits par une pacification et une baisse de la criminalité dans ces quartiers.

Dans les villes dynamiques d'Australie, "walkability" et "cyclability" (facilité pour se déplacer à pied et vélo) sont devenus des critères essentiels pour sélectionner le quartier où il fait bon vivre.

Paris, São Paulo, San Francisco, Philadelphie, Beijing, Shenzhen, Guangzhou et d'innombrables villes, petites ou grandes, suivent à présent ces exemples. Partout la tendance est à la densification des zones urbaines et aux mesures pour regrouper travail, vie sociale et loisirs sur le même espace urbain.

Enfin, dans les villes en pointe, les responsables de l'urbanisme anticipent par ailleurs le tsunami des évolutions sociétales et des nouvelles technologies qui va bientôt modifier profondément les déplacements en ville.

Pour les jeunes générations la voiture n'a déjà plus la même importance qu'elle avait pour les aînés. Posséder une voiture n'est plus aussi indispensable que par le passé. Le co-voiturage ou l'auto-partage se développent. Blablacar connaît une croissance à deux chiffres. Car2go, avec son offre de location en libre service total, rencontre un franc succès dans de nombreuses villes d'Europe. Les parkings eux-mêmes se mutualisent comme l'illustre la ville de Nantes avec son projet Îlink.

Cette tendance vers la mobilité partagée ne pourra que s'accroître avec l'électrification du parc automobile et, plus encore, avec l'arrivée, dans les prochaines décennies, de la voiture autonome sans chauffeur. Cette dernière va transformer radicalement l'organisation des voies de circulation et l'infrastructure urbaine. Elle va non seulement rendre obsolètes les feux tricolores ou les panneaux de signalisation mais elle va aussi libérer de l'espace public pour les piétons et les vélos.

Comme les véhicules autonomes circuleront en permanence pour récupérer les usagers qui commanderont le service depuis leurs smartphones, le nombre de véhicules circulant en ville pourrait être réduit de 90% à terme estime Philippe Crist, un expert reconnu travaillant pour l'OCDE. Le besoin en places de stationnement et en parkings diminuera alors considérablement. Certains opérateurs travaillent d'ailleurs déjà à leur reconversion : Indigo par exemple envisage que ses parkings puissent devenir des relais pour le chargement électriques ou même un drive pour les produits de l'agriculture urbaine.

Dans ce contexte, le projet de nouveau parking place Stalingrad, peut être une excellente opportunité pour préparer l'avenir à moyen terme de la mobilité douce dans l'île singulière. Sète, ville créative, avec déjà ses bateaux-bus et ses bus électriques, pourrait bien alors faire partie de ces villes d'avant-garde qui replacent le citoyen au cœur de la ville.

Jacques Carles

thau-infos.fr