



HAL
open science

La régulation du stationnement et des circulations automobiles en ville : des politiques souterraines d'attractivité au coûts sociaux éludés

Martin Claux

► **To cite this version:**

Martin Claux. La régulation du stationnement et des circulations automobiles en ville : des politiques souterraines d'attractivité au coûts sociaux éludés. Journée des doctorants du colloque international de l'APERAU, Jun 2012, Suisse. 14p. hal-00980619

HAL Id: hal-00980619

<https://hal.science/hal-00980619>

Submitted on 18 Apr 2014

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

**LA REGULATION DU STATIONNEMENT ET DES CIRCULATIONS AUTOMOBILES
EN VILLE : DES POLITIQUES SOUTERRAINES D'ATTRACTIVITÉ AU COÛTS
SOCIAUX ELUDÉS.**

MARTIN CLAUX, DOCTORANT EN URBANISME & AMENAGEMENT DE L'ESPACE, IFSTTAR, LIEU - AIX-MARSEILLE
UNIVERSITE.

Résumé : Cette communication, qui n'est qu'une partie d'un travail de thèse plus large, porte sur quatre politiques de régulation du stationnement et des circulations automobiles en ville et sur les ambitions partagées de ces politiques urbaines. Alors qu'elles visent à accroître la capacité de stationnement dans les centres villes, tout en y limitant la visibilité de l'automobile, nous souhaitons aborder la manière dont ces politiques urbaines prennent en compte les effets socio-spatiaux qu'elles génèrent, dans un contexte de faible développement des transports collectifs.

Cette communication interroge donc l'éventuelle soumission de ces politiques à des stratégies urbaines entrepreneuriales à travers une analyse des outils techniques mis en œuvre et de leurs usages sur chacun des territoires étudiés. Ces résultats de recherche montrent des politiques urbaines de régulation du stationnement, qui entrent de plein pied dans une démarche entrepreneuriale et où les aspects socio-spatiaux sont dilués pour finalement devenir l'angle mort de ces politiques urbaines. Néanmoins, cette dilution des enjeux sociaux de la mobilité n'est pas homogène : certains territoires prennent en compte la question sociale pendant que d'autres l'éluent entièrement.

Mots-clés : Stationnement, région urbaine marseillaise, entrepreneurialisme, inégalités socio-spatiale, gentrification.

Journée des doctorants du colloque international de l'APERAU,
5 juin 2012, Lausanne, Suisse

“parking debate is not just about parking ; it is also about how the city should be configured and organized, and for whom. »
(Henderson, 2009).

INTRODUCTION

Face à un développement de la concurrence interurbaine et la généralisation d'un discours convenu sur les mobilités urbaines (Offner, 2006), les politiques urbaines de régulation du stationnement et leurs effets doivent être portées au rang de question de recherche. Si ces politiques représentent un outil majeur de report modal (Dupuy, 2006), elles semblent encore bien loin d'être au service d'une action publique urbaine pourtant largement publicisée et mis en avant par les autorités organisatrices des transports urbains lors de leurs exercices de communication : limiter l'usage de la voiture dans une optique de développement durable. Dès lors, il semble nécessaire de se pencher sur les objectifs poursuivis par ces politiques urbaines et de poser la question du tri qu'elles peuvent instaurer quant à l'accès aux espaces publics centraux.

A ce titre, on peut légitimement poser la question de l'idéologie de ces politiques urbaines (Henderson, 2009). Participent-elles à une organisation consensuelle et insoutenable des déplacements urbains, dont l'objectif prioritaire est le développement d'une qualité environnementale au service de la compétitivité urbaine (Reigner et Hernandez, 2007 ; Reigner et al., 2009). La question est ici de savoir si ces politiques urbaines entrent dans un registre entrepreneurial. C'est-à-dire deviennent-elles, des politiques d'offres visant à créer les conditions nécessaires à l'attraction des investisseurs, des entreprises et des classes sociales privilégiées (Harvey, 1989 ; Peck et Tickel, 2002 ; Béal et Rousseau, 2008 ; Béal, 2009). Nous souhaitons pousser ici plus avant cette posture critique dans ses effets socio-spatiaux et interroger la place des enjeux sociaux dans les agendas, le contenu et les finalités des politiques urbaines de régulation du stationnement et des circulations automobiles. Est ce que ces politiques prennent en compte le fait qu'elles génèrent potentiellement des effets sur une nouvelle question sociale (Orfeuill, 2010) et qu'elles participent à répartir tout ou parti d'un capital de mobilité (Kaufman et al., 2004), ou au contraire le penchant entrepreneurial de ces politiques élude-t-il les questions sociales ?

Selon nous, les politiques urbaines de régulation du stationnement sont largement dominées et structurées par des enjeux d'attractivité et de compétitivité économique des centres villes patrimoniaux. Néanmoins, selon l'histoire socio-économique des territoires, ces politiques varient quant à la prise en compte de la question sociale que constitue la mobilité.

C'est à travers la comparaison des politiques urbaines de stationnement développées et mises en œuvre depuis dix ans à Aix-en-Provence, Salon-de-Provence, Aubagne et Istres que l'on souhaite alimenter ce propos. Notre méthodologie est centrée sur l'action et les discours qui l'accompagnent et la dessinent. Elle accorde donc une place prépondérante au dépouillement des archives municipales portant sur la politique de stationnement. Ainsi, sur la période 2000 – 2010, l'ensemble des journaux communaux d'information et de communication, des délibérations des conseils municipaux et des études locales concernant le stationnement ont été dépouillées. Les informations ainsi collectées nous ont permis de déconstruire l'objectif prioritaire de la politique de stationnement et ses différents instruments techniques. A la suite de ce travail a été engagée une campagne d'entretien auprès de techniciens et d'élus en charge de ces politiques. L'objectif de ces entretiens est, outre la validation ou l'infirmité de nos constats précédemment établis, d'appréhender à travers le discours de ces acteurs la justification de la nécessité ou non de trier l'accès au centre urbain de certains usagers indésirables.

Cette étude ne présage pas des usages, de l'appropriation des centres villes, ni de l'évolution de ces usages. Elle se consacre exclusivement à la déconstruction des différents problèmes publics à traiter, qui portent sur le devant de l'agenda politique local la régulation du stationnement, par une analyse de ce qui s'est fait et s'est dit

en matière de régulation du stationnement ces dix dernières années dans quatre pôles urbains. Cette communication est organisée en trois temps. Tout d'abord, on retrace l'identité socio-économique des territoires étudiés. Ensuite, on s'intéresse aux ambitions génériques de ces quatre politiques urbaines de régulations du stationnement. Enfin, on revient sur les différenciations territoriales que nous avons saisies entre les territoires « rouillés » et « dorés »¹, notamment en termes de tri des usagers. Pour conclure nous interrogeons nos résultats de recherche et leur participation au développement d'une action publique urbaine entrepreneuriale et inégalitaire qui dessine le territoire urbain.

1 DEUX IDENTITES TERRITORIALES DISCTINCTES.

La région urbaine marseillaise se caractérise par une fragmentation territoriale et une concurrence vive entre pôles urbains intermédiaires. Plusieurs identités territoriales, qui modèlent l'action publique urbaine, s'y développent et nous les avons regroupés en deux blocs : les territoires « dorés » et les territoires « rouillés ».

1.1 Aix-en-Provence et Salon-de-Provence : territoires « dorées ».

Aix-en-Provence est le second pôle démographique et économique de la région urbaine marseillaise. Ville d'art, d'eau et de robe, Aix-en-Provence est une ville bourgeoise dont le la *success story* de ces quarante dernières années fait contre poids au déclin marseillais. Aix-en-Provence rayonne sur un ensemble territorial d'une trentaine de commune, qui véhicule une identité de *silicon valley* provençale, où les activités de hautes technologies et les services métropolitains à haute valeur ajouté s'installent sur un territoire conjuguant aménités naturelles exceptionnelles et dynamisme économique. Ce territoire haut de gamme draine dans son sillon une importante réorganisation de la division sociale de l'espace à l'échelle de la région urbaine : la moitié des communes de cet ensemble territorial accueillent une population dont le revenu fiscal médian par unité de consommation est supérieur d'au moins vingt cinq pourcent à celui de la France métropolitaine.

A l'Ouest d'Aix-en-Provence, se trouve un territoire urbain « plaqué or » : la « Provence Salonnaise ». La ville centre de ce territoire Salon-de-Provence, rayonne sur un territoire beaucoup plus restreint que celui d'Aix-en-Provence, son aire d'influence s'étend sur une demi-douzaine de communes. Ville intermédiaire de 40 000 habitants, ancien territoire de la bourgeoisie industrielle, pôle urbain patrimonial et commercial qui a du mal à développer un secteur de services métropolitains ; Salon-de-Provence ne représente qu'un satellite urbain à l'échelle de la région urbaine mais souhaite néanmoins se positionner comme une petite réplique du pays d'Aix. Dès lors, afin d'apparaître attractive à l'échelle métropolitaine Salon-de-Provence développe une action publique urbaine dont l'objectif prioritaire et la valorisation de son cadre de vie provençal et de son dynamisme économique et l'extension progressive de son aire d'influence. L'action de la municipalité est résumée dans les propos de son maire : « *faire avancer la ville pour exister sur la carte d'attractivité du département* » (Michel Tonon, *Le Régional*, n°4860, p.4)

1.2 Aubagne et Istres : territoires « rouillés ».

Istres et Aubagne partagent une histoire socio-économique commune : ce sont des territoires où, en des périodes différentes, s'est exprimée l'extension industrielle du port de Marseille.

Aubagne va être au début du XX^e siècle le couloir privilégié de l'extension et du développement du district indutrialo-portuaire marseillais. Ces industries attirées par d'importantes disponibilités foncières exigent un contingent de main d'œuvre peu qualifiée. Progressivement, ce territoire devient une banlieue de Marseille essentiellement peuplée d'ouvrier et d'employés industriels (Roncayolo, 1952). La mise en place de l'autoroute Est dans la décennie 1960 fige cette situation et fait d'Aubagne un des lieux privilégiés du desserrement industriel et résidentiel de Marseille. Ce territoire « rouillé », enserré entre Marseille et Aix-en-Provence, poursuit le développement de son tissu industriel dans les années 1980, en le spécialisant sur des domaines de

¹ L'expression territoire rouillé est issue de l'expression « rust belt » utilisée pour qualifier l'évolution économique du nord-est des Etats-Unis, l'ancienne « manufacturing belt » dont la ville de Détroit fait partie. L'expression territoire « doré » est issue de l'ouvrage de Philippe Estèbe, *gouverner la ville mobile*, dans lequel l'auteur définit certains mariages intercommunaux comme des « clubs dorés ».

pointe ou de niche (céramique). L'identité d'Aubagne, troisième pôle urbain de la région urbaine, est intimement liée à son histoire industrielle et ouvrière. Dirigée depuis 1965 par le Parti Communiste Français, Aubagne construit une identité communiste forte qui rassemble au-delà de son simple territoire communal et lui permet de jouer à armes égales avec Aix-en-Provence et Marseille sur la scène métropolitaine par le biais d'une communauté d'agglomération dont elle assure la direction politique.

Istres, située à l'Ouest de l'Etang de Berre, est une commune à l'écart des grands axes de communication. Isolée, Istres ne connaît pas au début du XX^e siècle un rythme de développement urbain et industriel similaire aux autres villes intermédiaires des Bouches-du-Rhône. C'est à partir des années 1960 que la donne change. A cette date, l'Etat français décide d'aménager l'aire métropolitaine marseillaise, de l'étendre vers l'Ouest, vers Istres. A quelques kilomètres d'Istres, à Fos-sur-Mer, l'Etat décide de créer de toute pièce un complexe industrialo-portuaire. Istres devient rapidement une ville intermédiaire, elle accueille les populations ouvrières des industries fosséennes, développe sa fonction industrielle dans le domaine de l'aéronautique et devient une sous-préfecture en 1980. Dominée depuis plus de 80 ans par le parti socialiste, Istres se perçoit en ville centre et commerçante d'un territoire industriel et ouvrier, mais elle est fortement concurrencée par Martigues sa proche voisine.

2 L'OBJECTIF GÉNÉRIQUE DE LA REGULATION DU STATIONNEMENT EN VILLE : AMELIORER L'ATTRACTIVITE DES CENTRES URBAINS.

Les politiques de régulation du stationnement rencontrées dans ces territoires, qu'ils soient « dorés » ou « rouillés », sont initiées et élaborées à partir d'une référence spatiale commune : les centres urbains patrimoniaux et commerciaux. C'est lors de l'élaboration de projets urbains relatifs à la « redynamisation des cœurs de villes » qu'est abordée la révision de l'architecture générale et les objectifs des politiques locales de stationnement. En dehors de ces projets, les actions sont sporadiques, menées au coup par coup et sans cohérence globale. Dans ces projets, la régulation du stationnement se voit alors assigner un objectif principal, le développement commercial du centre urbain. Cet objectif principal est subdivisé en deux objectifs intermédiaires qu'il est impératif de concilier : augmenter la capacité de stationnement de ces espaces centraux tout en limitant la visibilité de l'automobile sur l'espace public de surface.

2.1 « No parking, no business » : offrir une importante capacité de stationnement en centre ville.

Ville d'eaux et d'arts, Aix-en-Provence connaît durant la décennie 1990 une importante « crise du stationnement » à tel point que divers guides touristiques en déconseillent la visite, faute d'une capacité suffisante de stationnement. Cette mauvaise publicité impose à la municipalité d'engager « *une véritable politique de développement du stationnement* » qui permet un « *incroyable bon en avant avec 6 100 places de plus* » (Aixendialogue, Hors Série, 2011). Cette avancée exceptionnelle est présentée comme un atout au service de l'activité économique et touristique du centre ville. A Istres, Salon-de-Provence ou encore Aubagne, il n'est fait aucun secret, l'augmentation de la capacité de stationnement est au service du dynamisme commercial de la ville :

« S'il n'y a pas de stationnement, eux, ils meurent. On peut tuer les commerces si on ne met pas de stationnement, et ça, la ville, l'a compris. » [Directeur du service réglementation et droit des places, Istres, décembre 2011]

« [Salon-de-Provence] est une ville qui doit s'interroger sur sa politique de stationnement, sinon, cela pourrait être un frein à son dynamisme commercial » [Directeur des services techniques, Salon-de-Provence, décembre 2010]

« L'objectif de la ville est d'améliorer l'accessibilité au centre-ville et les capacités de stationnement notamment en vue de soutenir le commerce de cœur de ville » [Conseil municipal de Salon-de-Provence, délibération du 26 juin 2010]

« Dans les années 1990 – 2000, on a construit des parcs de stationnement parce qu'il y avait tout de même des opportunités pour le commerces de centre ville. Les commerçants nous disaient qu'ils perdaient de l'argent. On se trouve environné d'une zone [les Paluds] où il y a Auchan, Décathlon et 76 boutiques dans la galerie commerciale. Là, il y a du stationnement en abondance et il est gratuit. Donc on a développé le stationnement pour redynamiser un peu notre centre ville. [Élu à la politique de stationnement d'Aubagne, décembre 2011]

Dans un double contexte de concurrence des espaces commerciaux périphériques et des espaces commerciaux de centre-ville environnant, le développement de l'activité économique des espaces centraux dicte donc une politique d'augmentation de la capacité de stationnement. C'est l'un des piliers du dynamisme d'un cœur urbain et sur les dix dernières années on observe ainsi une importante augmentation des capacités théoriques de stationnement² dans chacun des territoires étudiés. Cette augmentation des capacités théoriques de stationnement est à la fois le fait d'une augmentation en stock du nombre de place de stationnement dans les centres ville mais elle est aussi imputable à une amélioration de la rotation des flux, c'est-à-dire le nombre de véhicules qui stationne sur une place de stationnement lors d'une journée. Le taux de rotation des véhicules par place de stationnement devient une donnée primordiale de toute politique d'augmentation des capacités de stationnement en centre ville. Ainsi, à Salon-de-Provence, 80 % de l'augmentation de la capacité de stationnement du centre ville entre 2000 et 2010 est obtenue par une amélioration importante du taux de rotation des véhicules stationnant sur la voirie. Entre 2000 et 2010, ce taux de rotation passe en moyenne de 1,2 véhicules par place de stationnement en une journée à 3.3 véhicules par place de stationnement en une journée.

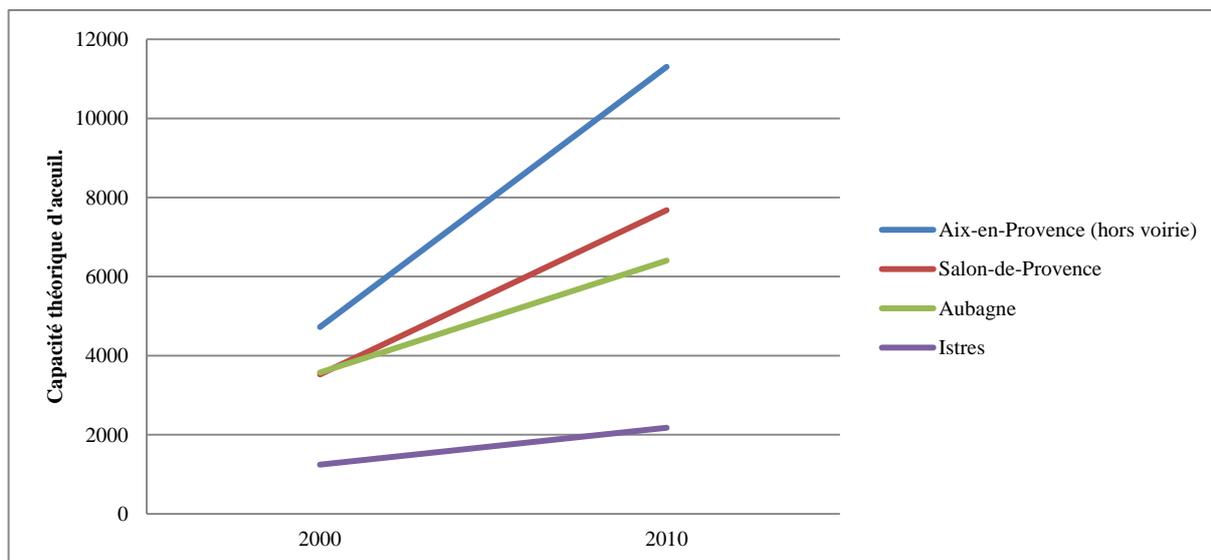


Fig. 1 Evolution de la capacité théorique de stationnement en centre-ville. (Sources : auteur à partir des données municipales)

² La capacité de stationnement représente une évaluation du potentiel de stationnement sur le centre-ville de la commune. Elle prend en compte le stationnement sur voirie et le taux moyen de rotation qui y est associé (véhicule/place/jour), le nombre de places disponibles dans les parcs de stationnement en ouvrage.

Cependant, il ne suffit pas seulement d'augmenter la capacité de stationnement en ville, il faut aussi améliorer les conditions de stationnement afin d'attirer le chaland. Pour cela, confort, lisibilité, sécurité et esthétique des aires de stationnements sont travaillées. Il en est ainsi à Aix-en-Provence où se développe toute une gamme d'amélioration qualitative du stationnement. Ainsi, le parking Rotonde d'Aix-en-Provence est à lui seul un spectacle pour les yeux : lorsque les ascenseurs en verre vous amènent à la surface, face à vous, se dévoile une fresque murale d'un « style cézannien ». Le parking n'est plus un délaissé urbain, les architectes travaillent à l'amélioration de son image et le transforme parfois en objet d'art (photo 1 & 2).

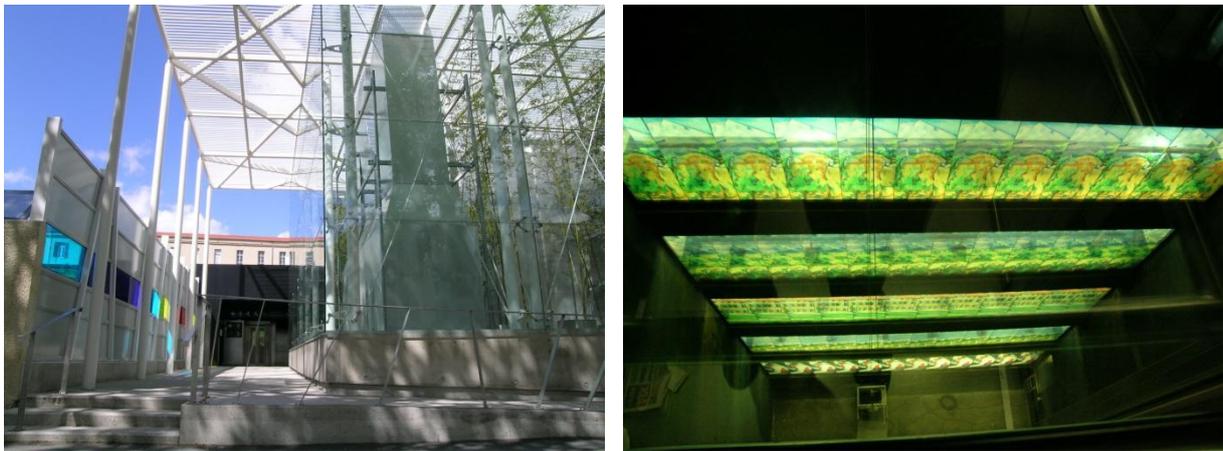


Photo 1 & 2. Aix-en-Provence, le parking Mignet où les gaines d'aérations et la bambouseraie sont associées. La fresque murale du parking rotonde visible depuis l'ascenseur, à chaque niveau sa fresque. (Source : cliché auteur)

2.2 « Quality of life is also business » : supprimer le stationnement de surface en centre ville.

L'esthétique urbaine constitue l'autre objectif intermédiaire des politiques de régulation du stationnement à travers la diminution des automobiles dans les hyper-centres patrimoniaux. L'objectif n'est pas ici d'entraver les déplacements automobiles, il s'agit principalement de remédier à ces effets néfastes (gêne dans la déambulation piétonne, consommation d'espace, congestion des axes de circulations, pollution sonore et visuelle, insécurité routière) qui diminuent la valeur d'usage des espaces publics centraux. Au delà des centres urbains patrimoniaux, l'aspect chaotique du stationnement et des circulations automobiles ainsi que la dépréciation de la valeur d'usage de l'espace qu'ils induisent n'est jamais remis en cause. Les politiques de stationnement étudiées tentent alors de diminuer la visibilité du système automobile dans les centres historiques, en « libérant » de l'automobile les cours, ruelles et places. Ainsi, la diminution de l'automobile en ville permet une redécouverte et une mise en valeur du patrimoine historique des centres urbains : « *Le stationnement de surface de trois places historiques sera alors rendu aux piétons et permettra la mise en valeur d'un patrimoine magnifique, trop longtemps caché par le bal incessant des voitures* » (Aixendialogue, n°48,p.17). Lors de ces opérations de redistribution l'espace public au profit des piétons, les décideurs publics souhaitent créer des espaces commerciaux, agréables et valorisant, où il est possible de flâner. Ces espaces sécurisés ont alors explicitement vocation à être des lieux dédiés à la « shopping-ballade », ils sont pensés et construits dans cette optique :

« Une ville dynamique, c'est aussi une ville agréable [...] la beauté intrinsèque d'une ville et la qualité de ses espaces publics, notamment avec des rues sympathiques où se promener, un patrimoine agréable, un espace public bien traité et valorisant, sont des éléments qui jouent sur le dynamisme d'une ville et notamment sur le dynamisme de son commerce de centre-ville. Salon ce n'est pas une ville merveilleuse, mais c'est une belle ville de Provence, avec de beau monument

etc. Elle doit faire des efforts dans la requalification de ses espaces publics. [...] c'est le projet de la « place Morgan » ». (Directeur des services techniques, Salon-de-Provence, décembre 2010)



Photo 3 & illustration 1. La place Jules Morgan en 2011, un parking de surface de 850 places, et une vue d'artiste de ce à quoi elle devrait ressembler après sa rénovation. Le stationnement de surface est entièrement supprimé, il est excentré et enterré. (Source : cliché auteur et plaquette d'information de l'équipe municipale).

« Le but [de la politique de stationnement de surface] c'est de redistribuer l'espace et de se réappropriier l'espace des centres anciens. C'est l'objectif de Mme le maire, elle veut un centre ville agréable à vivre, et il n'y a pas dix millions de solutions, il faut enlever les voitures et redistribuer l'espace pour les piétons et les usagers. Forcément, c'est une attractivité supplémentaire. C'est une qualité de vie qui est vendue. Parce que quand on gagne en qualité de vie, on gagne en activité commerciale. » [Directeur du service circulation et stationnement, Aix-en-Provence, Janvier 2012]

L'outil phare de ces « requalifications » qui permettent de redistribuer l'espace public au profit du piéton et de « redynamiser » l'activité économique, c'est le parking souterrain. Il a l'avantage indéniable de redistribuer de vastes espaces publics de surface à la déambulation piétonne et consommatoire (Photo 3 & illustration 1 ; Photo 4 & 5), tout en améliorant la capacité de stationnement nécessaire à la croissance de l'activité commerciale. Au-delà du stationnement en ouvrage souterrain, des aménagements moins lourds techniquement et financièrement vont permettre de redistribuer l'espace public de surface au profit des piétons. Ainsi, la substitution du stationnement longitudinal à la voirie au stationnement en épis, trop gourmand en espace public, permet un important gain d'espace pour la déambulation piétonne (Photo 6 & 7). La perte brute de place de stationnement qu'engendre ce type de réaménagement est alors entièrement contrebalancée par une augmentation de la tarification horaire du stationnement de surface qui améliore le taux de rotation et donc la capacité théorique de stationnement. Ces outils techniques deviennent rapidement des clés de voute essentielles à toutes opérations de redistribution de l'espace public au profit du piéton, dont les effets sur la croissance des activités commerciales du centre ville sont anticipés par les décideurs publics et avérés par des recherches antérieures (Vaudour, 1982 ; Cetur, 1980) :

« D'un point de vue commercial, c'est vrai que la piétonisation est un facteur de réévaluation des loyers commerciaux reconnu par les tribunaux. Donc quand on fait la piétonisation, quand on diminue l'emprise de la voiture en ville, on a bien ça à l'esprit. » (Élu délégué au stationnement et à la piétonisation du centre ville, Aix-en-Provence, Février 2012)



Photo 4 & 5. Aix-en-Provence, Sextius - Mirabeau avant et après l'opération d'urbanisme. Le stationnement chaotique de surface à fait place à une grande esplanade piétonne et commerciale... sous laquelle a été construit un parking souterrain d'une capacité théorique de plus de 4400 places. (Source : journal municipal de la ville d'Aix-en-Provence, *Aixendialogue*, numéro spécial « 2001 – 2011. Une décennie pour Aix-en-Provence, p. 20 – 21.)



Photo 6 & 7. Salon-de-Provence, le Cours Victor Hugo avant et après sa rénovation. Le stationnement en épis laisse la place à du stationnement longitudinal à la chaussée. (Source : Journal municipal de la ville de Salon-de-Provence, *Ensemble*, hors série « coté cours », septembre 2006, pp. 4-5.

3 UN TRAITEMENT DIFFERENCIÉ DE LA QUESTION SOCIALE : SOLIDARITE SOCIALE VS TRI SOCIAL.

3.1 Dans les territoires dorés : favoriser le consommateur et (re)peupler la ville.

Sur les territoires « dorés », la régulation du stationnement fait abstraction des caractéristiques de la demande de stationnement. En ces lieux l'objectif assumé de la politique de stationnement est de privilégier l'accès au cœur de ville d'une catégorie d'usager afin de développer l'activité commerciale du centre urbain :

« La Ville souhaite : proposer aux pendulaires de nombreuses possibilités de stationnement en évitant l'occupation de places de stationnement au cœur de ville ; soutenir le commerce local par une politique facilitant le stationnement des consommateurs. (Conseil municipal de Salon-de-Provence, délibération du 26 juin 2010).

« Les chalands, touristes ou professions libérales, s'ils veulent dépenser de l'argent, eux, ils faut qu'ils puissent se garer en centre ville. Le pendulaire, celui qui arrive au bureau à 8h du matin et qui part à 20h, il peut très bien aller au parking relais toute sa vie. » (Élu délégué au stationnement et à la piétonisation du centre ville, Aix-en-Provence, Février 2012)

Sur ces territoires « dorés », c'est la prééminence de la diminution de l'espace public accordé à l'automobile dans une perspective d'amélioration de la qualité urbaine, qui induit l'impossible amélioration de l'offre de stationnement en centre ville pour tous. Il faut donc sélectionner, trier les usagers que l'on souhaite accueillir dans les cœurs urbains de ceux que l'on ne souhaite pas accueillir par le recours à une batterie d'outils techniques. Tout d'abord, les « Parcs Relais » et « parcs de persuasions » marquent un premier rempart permettant de tenir à distance les navetteurs motorisés. Ces parcs de stationnement doivent être distingués des pôles d'échanges puisque leur fonction première est de « décourager [certains] automobilistes à accéder au centre ville avec leur voiture particulière » (Richer, 2008 : 112) afin de « désengorger le centre ville de la circulation automobile » (AixenDialogue, n°40, p.8). Pour cela, ils sont implantés à distance des centres urbains, sur les principaux axes où transitent les navetteurs. Ensuite, le tarif du stationnement augmente à mesure que l'on s'approche du centre ville afin de dissuader le stationnement des usagers ayant le plus faible consentement à payer³ ce service. Ici, la modulation de la contrainte tarifaire dans l'espace doit être assimilée à un mécanisme marchand permettant une allocation optimale des places de stationnement disponible. Ce mécanisme marchand est explicitement choisi et modulé dans l'espace pour sa capacité à trier, qui s'avère socialement discriminante à mesure que la contrainte tarifaire augmente (Jemelin et al., 2007). Sur les territoires dorés, le tri entre les différents usagers est assumé et organisé. Ces effets sociaux n'ont pas à être débattus :

« Moi, je ne me pose pas la question de savoir si le stationnement payant grève ou gêne l'accès à la ville de certaines personnes. Je constate. Ce que demandent les gens, c'est d'accéder en ville de façon rapide et confortable. Ils choisissent d'y accéder en voiture et de payer. » (Directeur de la SEMEPA, Aix-en-Provence, juin 2010)

Sur ces territoires « dorés », l'embellissement urbain engendré par la diminution de l'emprise de la voiture dans les espaces hyper-centraux, et le tri des usagers quelle engendre, est au service d'une autre politique urbaine. Ces aménagements de l'espace public pour les piétons dans les centres urbains patrimoniaux appuient un « retour à la rue » des classes sociales aisées, puisqu'ils réévaluent la valeur d'usage et la légitimité d'un paysage urbain traditionnel dénué d'automobiles (Charmes, 2005). C'est bien là une des ambitions de ces politiques de régulation du stationnement et des circulations automobiles dans les villes « dorées » : faire revenir en ville des populations qui ont fui l'urbain traditionnel. Certes, aucune caractéristique sociale n'est ouvertement précisée concernant les populations que l'on souhaite voir revenir en centre ville, néanmoins, les caractéristiques démographiques des habitants remplaçants sont listées et le prix foncier dans le centre d'Aix-en-Provence fera le reste, fera le tri et changera la composition sociale de l'espace en question (CETUR, 1980).

³ Le consentement à payer est une notion issue des sciences économiques. Elle est défini comme le prix maximal qu'un consommateur consent à payer pour un bien ou un service donné.

« On ne veut pas gonfler le nombre d'habitant en centre ville. Par contre, par la piétonisation et l'amélioration de la qualité de vie on a quand même un petit peu comme idée que ça puisse permettre à des familles de rester en centre-ville alors qu'aujourd'hui elles n'y restent pas. [...] Il n'y a pas forcément l'idée d'améliorer le niveau social. On est plutôt sur des caractéristiques démographiques. On se rend compte que les familles qui manquent dans le centre ville, ce sont celles dont les parents ont entre 30 et 35 ans et qui ont des enfants ou de jeunes adolescents. [...] le niveau de prix pour accéder à la propriété en centre ville sur une surface décente pour élever sa famille est déjà très élevé. Je pense que c'est suffisamment cher pour rebuter des gens. Donc, si on piétonise ça ne va pas aggraver le problème. » (Élu délégué au stationnement et à la piétonisation, Aix-en-Provence, Février 2012).

Au-delà d'un simple objectif d'attractivité commerciale des centres urbains, les politiques de régulation du stationnement et des circulations automobiles développées dans les villes « dorées » donnent à voir une action urbaine qui prend en compte et porte un processus de gentrification, comme cela a été observé dans d'autres politiques urbaines (Sociétés contemporaines, 2006). Le « retour en ville » espéré par le biais de ces politiques est essentiellement destinés à des classes moyennes et supérieures (Bidou, 2003). En effet, l'impact des politiques de réduction de la présence de l'automobile sur les prix foncier sont connus, ces derniers s'apprécient à mesure que la visibilité automobile diminue. Cette augmentation des valeurs foncière est due à la fois à un embellissement esthétique de l'espace urbain traité (Bureau & Glachant, 2010 ; Vaudour, 1982) et à la nécessité de construire des aires de stationnement souterraines qui ont pour effet de d'augmenter les valeurs foncière (Jia et Wachs, 1998).

3.2 Dans les territoires « rouillés » : limiter le tri en modifiant les outils et leurs usages en fonction des caractéristiques de la demande.

Bien que les enjeux d'attractivité commerciale des centres urbains soient clairement énoncés comme une priorité de l'action publique par les territoires « rouillés », ces derniers n'évident pas pour autant certaines questions que soulèvent les politiques qu'ils mettent en œuvre, et notamment les caractéristiques de la demande de stationnement. La prise en compte des enjeux sociaux du stationnement est clairement énoncée comme un principe fort de la politique de régulation du stationnement. Ainsi, contrairement à un certain nombre de politiques de régulation du stationnement qui éludent les caractéristiques de la demande de stationnement (Mathon, 2001), sur les territoires « rouillés », la capacité à payer des demandeurs de stationnement est prise en compte. Cela n'est pas déconnecté de l'objectif général de la politique et l'amélioration de l'attractivité commerciale du centre-urbain doit prendre en compte la capacité à payer des demandeurs locaux du stationnement, qui constituent les principaux chaland du centre ville :

« On n'est pas dans une politique où plus on se rapproche du centre, plus il faut payer [...] En fait, on ne souhaite pas que le prix du stationnement impacte les classes sociales les moins aisées. On souhaite que leur accès au centre ne soit pas gêné par le coût du stationnement. Le stationnement c'est la première des choses, s'il n'y a pas de stationnement, il n'y aura pas de visite du centre-ville. Les gens auront plus vite fait d'aller au centre commercial, où il y a du stationnement gratuit. [...] On est dans du payant parce qu'il faut faire de la rotation. » (Directeur réglementation et droits de place, Istres, décembre 2011)

Ainsi, à Istres et Aubagne, la politique de stationnement va adapter les outils de la régulation ainsi que leur usage afin de satisfaire ces demandes.

- A Istres, ces dix dernières années, la zone de tarification du stationnement est progressivement réduite à une portion congrue de l'espace (quelques rues autour de l'hyper-centre historique), afin de ne pas pénaliser le stationnement des résidents proche du centre. Aussi, fait exceptionnel, la contrainte tarifaire est réduite au milieu de la décennie 2000, l'heure de stationnement sur voirie passe alors de 1.60 € de l'heure à 1 €

de l'heure. La gratuité du stationnement les jours de marché et jours de fêtes est appliquée durant deux années avant d'être supprimée à la demande des commerçants.

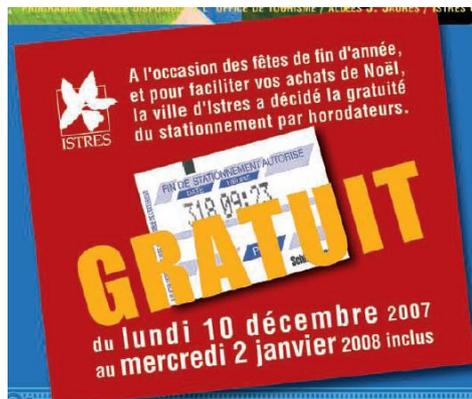


Illustration 2 & 3. Istres, gratuité du stationnement. (Source : *istresmag*, n°231, décembre 2007, et *istresmag* n°212, février 2006)

- A Aubagne, les résidents peuvent bénéficier d'une tarification sociale du stationnement, liée à des conditions de revenus. De plus, lorsque la municipalité d'Aubagne délègue la gestion des horodateurs à un opérateur privé, elle décide de ne pas augmenter la tarification du stationnement de surface et prend à sa charge le surcoût qu'engendre la délégation du service public à un opérateur privé. En moyenne pour une heure de stationnement payé par un usager la municipalité doit elle aussi reverser 0.50 € à l'opérateur privé. Cette volonté politique, va ensuite amener la municipalité à porter moins d'attention au respect du stationnement payant, qui n'est pas une priorité de la politique de stationnement :

« J'ai deux Agents de Surveillance de la Voie Publique, ça ne sert à rien de les envoyer en tournées PV. Alors quand ils passent dans le centre, je leur demande de jeter un coup d'œil. Mais ça s'arrête là, ils ne vérifient pas les heures et tout ça. Je leur demande de regarder s'il y a le ticket, point barre. Et, puis ce n'est pas dans l'intérêt de la commune que tout le monde paye le stationnement. La commune perdrait de l'argent. » [Directeur de la police municipale, Aubagne, Janvier 2012]

Dans les territoires « rouillés », nous sommes face à des politiques qui prennent en compte et tentent d'anticiper leurs éventuels effets sociaux. Ces anticipations restent encore grossières et non suivies d'évaluations de leurs impacts, néanmoins, il s'agit là d'une action publique urbaine qui estime légitime d'intervenir dans la répartition des richesses entre les ménages par le biais du stationnement. Or, cela est exceptionnel en matière de régulation du stationnement (Mathon, 2001). La question sociale est donc présente sur l'agenda public local, dans le contenu et les finalités de l'action publique urbaine. Cette question sociale est initiée par la composition sociale du territoire : les chalands que ces politiques souhaitent attirer dans les centres urbains patrimoniaux sont des ouvriers.

CONCLUSION : UNE PRISE EN COMPTE DES COÛTS SOCIAUX DÉPENDANTE DE L'IDENTITÉ TERRITORIALE.

A travers ces quatre politiques urbaines de régulation du stationnement et des mobilités automobiles, nous observons une standardisation de ces différentes politiques autour d'un objectif commun de compétitivité et de concurrence entre territoire qui jouent sur le même segment de marché : les espaces commerciaux patrimoniaux. De plus, cette concurrence des territoires entraîne dans son sillon une dilution des enjeux sociaux de la mobilité. Néanmoins, cette dilution des enjeux sociaux de la mobilité n'est pas homogène. Ces résultats de

recherche montrent des politiques urbaines de régulation du stationnement qui entrent de plein pied dans une démarche entrepreneuriale.

- D'une part, sur ces territoires, ces politiques sont élaborées dans un référentiel d'attractivité et de compétitivité du territoire. C'est dans ce contexte de compétition interurbaine à l'échelle métropolitaine pour l'attraction des investisseurs, entreprises et classes sociales privilégiées que les politiques urbaines de régulation du stationnement et des circulations automobiles déployées dans ces territoires, qu'ils soient « dorés » ou « rouillés », sont mises au service d'une concurrence territoriale.

- D'autre part, les politiques publiques de régulation du stationnement et des circulations automobiles déployées sur ces territoires font la part belle à des outils techniques qui représentent des mécanismes marchands censés permettre une allocation optimale des places de stationnement. Or, les effets sociaux de ces mécanismes marchands bénéficient d'une prise en compte différenciée dans les agendas, le contenu et les finalités de l'action publique urbaine.

- Sur les territoires « rouillés », la question sociale de la mobilité est reconnue et partiellement prise en charge. Les effets ségrégatifs de la tarification du stationnement sont anticipés. Les outils de la régulation ainsi que leur usages sont alors modifiés à la marge afin de réduire les inégalités d'accès au centre urbain et de permettre à tous de venir consommer dans les espaces centraux patrimoniaux.

- Sur les territoires « dorés », la question sociale de la mobilité elle n'est pas un problème public, elle ne pose pas question, elle est éludée. Le mécanisme marchand d'allocation optimale des places de stationnement est au service d'un tri des usagers en fonction de leur consentement à payer le stationnement. De plus, sur ces territoires ce tri est renforcé du fait que les politiques mises en œuvres visent à promouvoir et soutenir un « retour en ville » des classes moyennes et supérieures par une valorisation foncière et donc, ici encore, le recours à un mécanisme marchand dans la régulation urbaine : le mécanisme de la rente foncière (Smith, 1979). Sur ces territoires « dorés » la politique de stationnement risque de participer à la construction d'une ville inégalitaire.

Néanmoins, les politiques de régulation du stationnement et la mise en place de mécanismes marchands ou d'appui au marché foncier qu'elle développe afin d'engager (d'accélérer) « le retour en ville » des classes moyennes, ne nous disent pas tout. Il serait en effet intéressant de s'appesantir sur l'analyse de l'anticipation et la prise en compte, ou non, de la valorisation foncière dans d'autre politique publique, au premier lieu desquelles la politique d'habitat. En effet, ces politiques représentent des outils qui peuvent potentiellement être mis au service d'une régulation des effets indésirables de l'appréciation foncière notamment en termes d'éviction des populations les plus précaires.

BIBLIOGRAPHIE

Beal, V., Rousseau, M., (2008), « Néolibéraliser la ville fordiste. Politiques urbaines post-keynésienne et re-développement économique au Royaume-Uni : une approche comparative. », *Métropoles*, No. 4, pp. 160 -202.

Beal, V., (2009), « Politiques urbaines et développement durable : vers un traitement entrepreneurial des problèmes environnementaux ? », *Environnement Urbain / Urban Environment*, Vol. 3, p. 47 – 63.
<http://id.erudit.org/iderudit/037600ar>

Bidou-Zachariassen, C. (sous la dir. de) (2003), *retours en ville*, Paris, Descartes & Cie.

Bureau, B., Glachant, M., (2010), « Evaluation de l'impact des politiques quartiers verts et quartiers tranquilles sur les prix de l'immobilier à Paris », *Economie & Prévision*, n°192, pp. 27-44.

CETUR, (1980), « *Les effets induits des zones piétonnes* », 91p.

Charmes, E., (2005), « Le retour à la rue comme support de la gentrification », *espaces et sociétés*, n°122, pp. 115-135.

Dupuy, G. (2006), *La dépendance à l'égard de l'automobile*, Paris : La Documentation Française, 93 p.

Harvey, D. (1989), « From managerialism to entrepreneurialism : the transformation in urban governance in late capitalism », *Geografiska Annaler, Series B, Human Geography*, vol.71, No. 1, pp. 3-17.

Henderson, J., (2009), « The spaces of parking : mapping the politics of mobility in San Francisco », *Antipode*, vol.41, n°1, p. 70 – 91.

Jemelin, C., Kaufmann, V., Barbey, J., et al. (2007), « Inégalités sociales d'accès : quels impacts des politiques locales de transports », *EspacesTemps.net*, Textuel, 08.05.2007. <http://espacestemp.net/document2263.html>

Jia, W., Wachs, M. (1998), « Parking Requirement and Housing Affordability: a Case Study of San Francisco. », *Access No. 13*, University of California Transportation Center, Berkeley, pp. 22-25.

Kaufmann, V., Bergman, M.M, Joye, D., (2004), "Motility : mobility as capital", *International Journal of Urban and Regional Research*, Vol. 28, No. 4, p. 745 – 756.

Mathon, S., (2001), *Approche économique du stationnement résidentiel en centre-ville : le cas des villes de Grenoble et Lille*, CERTU, Lyon, 55p.

Offner, JM., (2006), *Les plans de déplacements urbains*, Paris : La Documentation Française, 78 p.

Orfeuill, J.P. (2010), « la mobilité, nouvelle question sociale ? » *SociologieS* [en ligne], page consulté le 3.03.2011, <http://sociologies.revues.org/index.html>.

Peck, J. (2008), « Remaking laissez-faire », *Progress in Human Geography*, Vol. 32, n°1, pp. 3-43

Peck, J. et Tickell, A. (2002), « neoliberalizing space », in Brener, N. and Theodore, N. (dir), *Spaces of neoliberalism : urban restructuring in North America and Western Europe*, Blackwell, Oxford, pp.33-57.

Reigner, H., Hernandez, F., (2007), « Les projets des agglomérations en matière de transports : représentations, projets, conflits et stratégies de détournement des réseaux », *Flux*, N° 67, vol. 3, pp. 21 – 34.

Reigner, H., Hernandez, F., Brenac, T., (2009), « Circuler dans la ville sûre et durable : des politiques publiques contemporaines ambiguës, consensuelles et insoutenables », *Métropoles*, No. 5, pp. 42 – 77.

Richer, C. (2008), « L'émergence de la notion de pôle d'échanges, entre interconnexion des réseaux et structuration des territoires », *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n°54, pp. 101-123

Roncayolo, M., (1952), « Evolution de la banlieue marseillaise dans la Basse Vallée de l'Huveaune », *Annales de géographie*, vol. 61, n°327, pp. 342-356.

Smith, N., (1979), « Toward a theory of gentrification : A back to the city movement by capital, not people », *Journal of the American Planning Association*, Vol. 45, n°4, pp. 538-548.

Sociétés contemporaines, (2006), Gentrification : discours et politiques urbaines (France, Royaume-Uni, Canada), n°63, pp. 5-13.

Vaudour, N., (1982), « Les espaces piétonniers en Provence-Côte d'Azur », *Annales de géographie*, vol.91, n°506, pp.442-453.