

## **Agir sur les conditions d'usage des modes individuels motorisés** (pages 137 à 141)

*La voiture est le mode de déplacement le plus utilisé par les Franciliens. Sa souplesse et sa facilité d'utilisation ont conduit, pendant de nombreuses années, à fabriquer une ville qui lui est adaptée. Cependant, ce modèle a atteint ses limites car la voiture est la cause de nombreuses nuisances : insécurité routière, bruit, pollution et émissions de gaz à effet de serre.*

*La congestion est récurrente parce qu'il n'est pas possible de construire suffisamment d'infrastructures routières pour y faire face : en milieu urbain, l'espace public est rare et coûteux, en milieu naturel, cela nuit à l'environnement.*

*L'essor des deux-roues motorisés, particulièrement en cœur de métropole, est un phénomène marquant des dernières années qui pose de nouvelles questions, en particulier en matière de sécurité routière et de cohabitation avec les autres usagers de l'espace public.*

*Réduire l'usage des modes individuels motorisés est un des objectifs fixés par la loi aux PDU. Cet objectif doit s'appuyer sur une politique active pour développer et encourager l'usage des modes alternatifs (transports collectifs, marche, vélo), mais cela restera insuffisant.*

*il est aussi nécessaire d'agir sur les conditions d'usage de la voiture ou des deux-roues motorisés.*

*Les politiques de stationnement doivent jouer un rôle régulateur de l'usage des modes individuels motorisés*

*La plus ou moins grande facilité à garer son véhicule joue un rôle clé dans le choix du mode de transport. Les politiques de stationnement, en agissant sur la disponibilité et le tarif des places publiques mais aussi sur le stationnement dans les espaces privés, sont un levier essentiel pour favoriser les changements de comportement lorsque des alternatives à l'usage de la voiture existent.*

*Pour encourager l'utilisation des modes alternatifs à la voiture, les politiques de stationnement public sur et hors voirie sont bien évidemment un levier essentiel, mais pas suffisant puisqu'une grande partie des places de stationnement se situe dans les espaces privés. S'il n'est pas possible d'agir sur le stock de places existantes, il est en revanche possible d'intervenir lors de la construction de nouveaux bâtiments, par le biais des plans locaux d'urbanisme (PLU) dont les aspects normatifs s'imposent aux permis de construire. Il s'agit d'inscrire dans les PLU :*

- pour les logements, des normes plancher fixant le nombre minimal de places à construire de manière réaliste*
- pour les bureaux et commerces, des normes plafond fixant le nombre maximal de places à construire afin d'orienter le choix du mode de transport pour se rendre à son travail vers les modes alternatifs à la voiture particulière.*

*L'avenir du stationnement à Montgeron et ailleurs est peut-être contenu dans l'article 63 de la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 qui prévoit des dispositions particulières en matière de stationnement de véhicules sur voirie, et notamment l'institution de redevances de stationnement, dont le barème tarifaire est modulable par la collectivité. Ces dispositions, qui conduisent à une « dépenalisation » du stationnement sur voirie, ouvriront de fait une nouvelle étape dans les politiques de stationnement sur voirie des collectivités.*