



Le stationnement à travers les âges.

Bernard Latronico- Le Président du Club Qualiparking

Depuis longtemps déjà le stationnement est réglementé, plus souvent pour l'interdire ou en restreindre l'exercice sur voie publique que pour l'organiser.

L'histoire toute entière est, en effet, ponctuée de prescriptions qui témoignent que le stationnement sur voie publique a toujours été tenu pour mal depuis l'Antiquité et, l'est encore aujourd'hui, puisque c'est par des aménagements hors de la voie publique que l'on s'efforce de satisfaire le besoin de stationnement dont l'utilité économique est désormais reconnue.

L'histoire du stationnement se développe avec celle de la ville et s'intensifie avec l'invention de la roue. 4000 ans avant Jésus Christ l'homme déjà attiré par la ville, s'y rend en chariot qu'il laisse sur la voie publique à son arrivée.

La première réglementation du stationnement dont on puisse se rappeler à ce jour, nous renvoie, sept siècles avant Jésus Christ. avec le roi d'Assyrie, Sennachérid, qui indique le long de l'artère principale de Ninive que le stationnement des chars est interdit pour laisser suffisamment de places aux troupes et cortèges d'apparats. Cette réglementation édictée par le monarque visait déjà à organiser l'utilisation de la voirie tout en lui permettant de marquer son autorité.

A l'inverse de Ninive, c'est l'étroitesse des rue de Rome qui motive l'empereur Jules César d'éditer une réglementation similaire, perpétrée depuis, par nos ancêtres.

Vient ensuite, Henry IV et son Edit du 16 décembre 1607, qui fait obligation de laisser les voies libres de « coches, charrettes, chariots, troncs, pièces de bois et autres choses qui peuvent empêcher ou encombrer ledit libre passage desdites rues » .

Ainsi réapparaît l'interdiction de stationner pour ne pas entraver les déplacements.

Cependant, la réglementation du domaine public n'a pas toujours seulement concerné la « roue » et le « chariot » puisque sous Louis XV, les chaises à porteur tombent, elles aussi, sous le coup d'une réglementation interdisant leur stationnement devant les immeubles, afin qu'elles ne viennent entraver la circulation. Seuls peuvent être laissés sur la voie publique, devant les logis et demeures les bâtons des dites chaises, ce qui donnera naissance à l'expression encore utilisée de nos jours « Mener une vie de bâtons de chaises ».

Le stationnement est présent dans l'abondante législation que nous a léguée Napoléon Bonaparte. Ainsi l'article 471 du code pénal prévoit que : « seront punis d'amendes... ceux qui auront embarrassé la voirie publique en y déposant ou y laissant sans nécessité des matériaux ou des choses quelconques qui empêchent ou diminuent la liberté ou la sûreté de passage.... ».

La jurisprudence a, par la suite, souvent fait référence à cet article 471 à propos du stationnement sur la voie publique.

La loi du 30 mai 1851 sur la police de roulage et des messageries, complétée par le décret du 10 août 1852 constitue le premier texte officiel consacré à l'usage des véhicules sur voie publique en France. Le texte vise à éviter la dégradation des chaussées dont l'entretien en tant que domaine public incombe désormais aux finances publiques. L'article 10 de la loi interdit, à cet effet, « de laisser stationner sans nécessité sur la voie publique une voiture attelée », article repris par le décret du 27 mai 1921 qui généralise l'interdiction à tout véhicule, en incluant explicitement l'automobile.

Cependant, la véritable révolution dans le stationnement en France est marquée par le décret du 21 Août 1928 qui, à la notion de nécessité renvoie à celle de motif légitime de stationnement, et admet la légalité du stationnement payant à condition que soit préservée la desserte des riverains.

Ce n'est qu'après guerre que le parc automobile ne va cesser de croître à un rythme que nul n'avait soupçonné. Le problème du stationnement urbain en France se pose, alors, avec une acuité jusqu'alors inconnue et conduit notamment l'adoption du décret 60 226 en date du 29 février 1960 relatif au dispositif de contrôle de la durée du stationnement, lequel légalise explicitement l'arrêt des véhicules et officialise le stationnement payant pour organiser la rotation des véhicules et le partage de l'espace public. C'est alors que la « Zone Bleue » fait son apparition accompagné d'une normalisation très précise du disque bleu. C'est ensuite au tour du « Parcmètre » d'arriver en France puis, dès le début des années 70, de l'horodateur qui après avoir traversé la Manche, les Anglais l'ayant déjà adopté, « de débarquer » sur les Champs-Élysées .

La voiture, un élément majeur de notre société.

Des taxis de la Marne où la voiture est utilisée pour la première fois comme moyen tactique militaire à la période de croissance économique d'après guerre où elle devient le signe manifeste de reconnaissance sociale, la voiture est tout à la fois un symbole de liberté, une activité industrielle majeure pour la France, une formidable manne pour l'état, un sujet de passion.

Il y a un siècle, la principale hantise de l'automobiliste était de voir son véhicule tomber en panne !

Au regard du faible nombre de voitures alors en circulation, l'offre d'espace étant très largement supérieure à la demande et le fait de disposer de places n'était pas jugé comme un service rendu mais davantage comme un droit acquis.

La vocation d'une voiture n'est pas de rouler mais de stationner.

Si la voiture a pour vocation de rouler, elle ne travaille qu'à temps partiel puisqu'elle ne circule que pendant 4% de sa durée de vie, prenant le temps de s'arrêter et de souffler pendant les 96% restants. N'est elle donc pas faite pour stationner ?

Ceci n'empêche pas les Français de préférer pour leurs déplacements la voiture à la marche à pieds et aux deux roues. Sur les trois déplacements quotidiens qu'ils réalisent en moyenne ils en effectuent environ deux en voiture. En effet depuis 20 ans, la part des déplacements en voiture en France, est la seule à avoir augmenté (+23%) tandis que celle des transports en commun est restée stable (0%) et celle des déplacements en deux roues (-55%) et à pieds (-35%) ont considérablement diminué.

A l'aube du 3 ème millénaire, le stationnement et les déplacements restent un sujet d'actualité.

Le stationnement reste aujourd'hui au cœur des débats et des préoccupations des collectivités et des forces économiques. Son rôle est essentiel dans le développement des activités d'une ville d'un commerce, d'une entreprise.

La loi sur l'eau et sur l'air, la loi SRU, les plans de déplacements urbains ont cherché à apporter de nouvelles réponses.

Ces dernières années les villes se sont attachées à organiser l'espace au profit des piétons, des deux roues et des transports en commun en aménageant des zones piétonnes, des espaces verts des pistes cyclables, des sites propres pour les transports en commun, réduisant, par voie de conséquence, l'espace disponible pour le stationnement des voitures dans les hypercentres.

Les centres commerciaux et hypermarchés qui se sont implantés en périphérie des villes là où il y avait de l'espace disponible pour créer de grandes zones de stationnement ont été rejoints par l'urbanisation.

C'est dans ce contexte que Le Club Qualiparking se propose d'apporter son éclairage et ses compétences aux problématiques d'aujourd'hui des déplacements, de la circulation et du stationnement.