



Rapport de consultation

Atelier participatif de consultation entourant la Politique de gestion des stationnements du centre-ville de Sherbrooke

Ville de Sherbrooke
Le 23 avril 2019

Préparé par
Anne-Marie Nadeau
et Xavier Chenu
Coopérative Niska

Table des matières

Introduction	3
Les ressentis à la suite de la présentation	4
Questions et commentaires	5
Les principes	7
• Aménagement du territoire	7
Les mesures validées	7
Les mesures mitigées	8
Propositions	9
• Mobilité durable	11
Les mesures validées	11
Les mesures mitigées	12
Propositions	13
• Gestion et gouvernance	15
Les mesures validées	15
Les mesures mitigées	15
La mesure rejetée	16
Les nouvelles propositions générales et consensuelles	18
Les énoncés de vision	20
Conclusion	23

Introduction

Ce rapport présente les résultats de l'atelier de consultation sur la politique de gestion des stationnements du centre-ville de Sherbrooke, tenu le 10 avril dernier, à La Capsule Bistro-Cinéma. Cette soirée d'une durée de 3 heures, animée par Niska, avait pour but de consulter les différentes parties prenantes au sujet de la vision, des principes directeurs et des actions prioritaires pour l'élaboration de la future politique de gestion des stationnements.

Une cinquantaine de personnes se sont mobilisées pour cette occasion : des citoyens et des citoyennes, une quinzaine de propriétaires de commerces ou immobiliers et quelques membres du conseil municipal. Des tables mixtes ont été constituées pour favoriser les échanges de points de vue et amorcer un alignement consensuel entre les diverses parties prenantes.

La soirée a commencé par une brève présentation sur l'état de la situation, réalisée par Philippe Cadieux, conseiller en partenariat à la Direction générale adjointe de la Ville de Sherbrooke et par Jérémy Depault, conseiller senior au développement urbain et commercial à Commerce Sherbrooke. Par la suite, on a amorcé le travail en atelier participatif. Les groupes hétérogènes ont d'abord eu à partager sur leurs ressentis à la suite de la présentation et à rédiger quelques mots-clés faisant état de leurs impressions. Par la suite, ils ont eu à valider et à bonifier les mesures et les principes proposés par la Ville et, finalement, à faire consensus sur un libellé de vision. En clôture de la soirée, madame L'Espérance a adressé un mot de remerciement aux participants et aux participantes en spécifiant l'intérêt des élues et des élus envers leurs idées et propositions issues de cette soirée.

Les ressentis à la suite de la présentation



<p>On aime le centre-ville!</p> <p>Retirer les stationnements de rue.</p> <p>Favorable à la diversification du stationnement vertical ou à étages.</p> <p>Libérer la rue la rend plus invitante et permet de mieux voir les vitrines.</p> <p>Application mobile pratique.</p> <p>Transport actif plus collectif, fort intéressant de le prendre en considération.</p> <p>Rendre le stationnement privé accessible.</p>	<p>Amélioration du transport en commun.</p> <p>Reste abordable (pas ruinant).</p> <p>Il y a de la place au global.</p>	<p>Manque d'accessibilité du stationnement au moment opportun.</p> <p>Commerçants ont souvent besoin de se déplacer dans la même journée (difficile de se retrouver une place chaque fois).</p>	<p>Pas de mise en contexte (Centre-ville 2020) : où est la problématique de stationnement sur rue?</p> <p>Accessibilité et signalisation stationnement?</p> <p>Vignette travailleur-résident et client?</p> <p>Augmentation de 1 \$ à 1,25 \$ sans consultation.</p> <p>Pas d'heure gratuite.</p> <p>Les résidents du secteur de Rock Forest trouvent que la politique est rébarbative.</p> <p>Peur de la complexité du stationnement.</p> <p>Difficile d'accéder à vélo : pas sécuritaire pour un non-initié, pas incitatif, inaccessible.</p> <p>Frein à créer au centre-ville (\$).</p> <p>Des gens n'y viendront jamais.</p> <p>Contravention souvent pour les commerçants.</p>
--	--	---	---

Questions et commentaires :

- Besoin de poursuivre l'élaboration spécifique de certains points.
- Je suis très heureux que l'on se questionne sur la place de l'auto dans nos villes et nos vies.
- Très heureux de la mise en place d'une stratégie à long terme et d'une politique cohérente.
- Enfin, on traite le dossier stationnement!
- Intégrer le stationnement sous-terrain dans les nouvelles constructions.
- Ajouter des étages aux stationnements existants.
- Ajout de l'heure gratuite.
- Modulation des tarifs.
- Partage des stationnements privés.
- Élargir les permis de stationnement de rue pour les petites entreprises de services. Par ex. : 2 psychologues qui partagent un bureau.
- Assurer d'instaurer une politique de perméabilisation des stationnements : surface poreuse pour permettre l'infiltration de l'eau et diminuer le ruissellement de surface. Végétaliser les stationnements tant verticaux qu'horizontaux. Ainsi on diminue la pression dans les égouts par temps de forte pluie.
- Il serait bien de libérer les voies de stationnement sur les voies de transit. Ces voies de stationnement pourraient servir de voies cyclables et de trottoir plus larges.
- Il serait bien de libérer les rues commerciales des voitures entreposées : libère les vitrines, plus invitant pour magasiner, moins de déplacement pour trouver un stationnement (on sait tout de suite où aller). Stationnement à étages avec compteur pour aviser le visiteur de la disponibilité.

Questions et commentaires :

- Appliquer des mesures progressives : travailler en mode court terme (0-5 ans, 5-10 ans, 10-15 ans).
- Rendre la Well piétonne dans maximum 20 ans.
- Gens qui habitent au centre-ville :
 - Les propriétaires devront profiter de deux cases par porte locative.
 - Entreprises d'envergure devront avoir au moins 5 à 6 cases par 1 000 mètres².
 - Stationnement à étages sous-terrain dans des endroits stratégiques en périphérie.
 - Suggestion de stationnement sur Well Sud ou sur Well Nord et un entre la rivière Magog et la rue Terrill (sous-terrain multiple).
 - Priorité : améliorer l'accessibilité en autobus, notamment à partir d'autres stationnements de la ville.
 - Aménagement durable des stationnements : verdissement, plus d'électrification, plantes indigènes et nourricières, murs et toits végétalisés, agriculture urbaine, apiculture grâce à des plantes, récupération de l'eau, architecture agréable.

Les principes

Cette section sur la récolte des mesures lors de l'atelier est présentée par principe. Vous y retrouverez l'aménagement du territoire, la mobilité durable ainsi que la gestion et la gouvernance. Pour chacun de ces principes, nous présentons d'abord les mesures validées par les participants (celles ayant fait consensus pour un minimum de six tables sur un total de huit). Par la suite, les mesures mitigées (entre trois et cinq tables ayant validé la mesure) et les mesures rejetées (seulement une table ou deux ayant approuvé la mesure) sont exposées. Pour chacune des mesures, les commentaires inscrits par les participants sont associés. Finalement, les propositions partagées figurent à la fin de chacun des principes.

Aménagement du territoire

Les mesures validées :

- ➔ Supprimer les stationnements de longue durée sur certaines rues (8 tables sur 8)

Commentaires :

- Comment? Déjà de mise sur Well.

- ➔ Contraindre le verdissement des parcs de stationnement (8 tables sur 8)

Commentaires :

- En dehors du centre-ville, normer les autres stationnements.
- Déjà le cas.
- Très important.

Les principes

Aménagement du territoire (suite)

- Îlot de chaleur. Sentiment de sécurité.
- Obliger ou encourager.
- Augmenter.
- Toits, murs, sols, plantes grimpantes, comestibles, pollinisatrices, biodiversité.

- ➔ Adapter les aménagements sur rue en fonction de la saisonnalité (6 tables sur 8)
- ➔ Intégrer les enjeux urbanistiques liés au stationnement dans le Programme particulier d'urbanisme (PPU) (6 tables sur 8)

Commentaires :

- 1990? Urgent.
- Dans longtemps.

Les mesures mitigées :

- ➔ Créer des stationnements incitatifs dans les parcs de stationnement (5 tables sur 8)

Commentaires :

- Aller au privé, mais les rémunérer.
- Pour les gens qui viennent au centre-ville.
- Au besoin.

- ➔ Élaborer un guide d'aménagements transitoires (4 tables sur 8)

Commentaires :

- Quel transitoire?
- Très important.
- Permettre un centre-ville sans auto.
- Court terme, moyen terme, long terme

Les principes

Aménagement du territoire (suite)

Propositions :

- Contrôler la longue durée selon les heures de bureau et de soir.
- Plus d'accès aux camions de marchandise.
- Créer un parc au centre-ville pour zéro auto; rues Maréchal, Belvédère, King et des Grandes-Fourches, sauf pour les véhicules utilitaires.
- Trouver une formule avantageuse pour les commerçants.
- Transformer la rue Wellington en une rue piétonne en enlevant les stationnements et en créant une piste cyclable utilitaire. Relocaliser ces stationnements dans un stationnement à étages afin que les gens arrivant au centre-ville y soient dirigés automatiquement en évitant toute transition motorisée sur la Well.
- Jardins communautaires
 - Organisme Sous les pavés à Montréal détruit les stationnements pour verdir.
 - Penser aux sites intéressants pour commencer dès maintenant la décontamination des sites.
 - Attire les gens à considérer le centre-ville comme un milieu de vie.
- Rendre les stationnements beaux, intéressants et surtout plus sécuritaires avec éclairage, verdure, art visuel.
- Ne pas obliger les nouveaux promoteurs à un minimum d'espaces de stationnement pour développer, mais intégrer un concept de pénalité pour chaque case non construite, mais exigible : motif de refus du projet.
- Favoriser les espaces inondables en stationnement ou parc.

Les principes

Aménagement du territoire (suite)

- Participation équitable en terme de tarification à l'échelle de la ville. Par ex. : même tarif au Carrefour de l'Estrie qu'au centre-ville, car on n'a pas à pénaliser les gens qui vont au centre-ville.
- Maximiser le stationnement existant (partage privé institutionnel, applicable pour partager son stationnement plus application pour partager son véhicule si on vient travailler avec et qu'on ne va pas l'utiliser pour le reste de la journée (voir activité de la CDEC).
- Reprendre les revenus des stationnements et s'en servir pour offrir des subventions aux utilisateurs de transport en commun.
- Transport actif et en commun = moins de GES. Avoir un plan de réduction des GES et le lier sur le plan de la mobilité.

Les principes

Mobilité durable

Les mesures validées :

- ➔ Déployer un pôle d'échanges multimodal (7 tables sur 8)

Commentaires :

- Espace que cela va prendre par rapport au gain.
- Vélos partagés, vélos électriques, autos partagées.
- Autopartage, covoiture, vélopartage.
- Questionnement incitatif en banlieue pour prendre le bus.

- ➔ Aménager des abris-vélos aux abords des parcs de stationnement (7 tables sur 8)

Commentaires :

- Oui, mais relier au réseau.
- Ou dans le stationnement à étages au niveau de la rue.
- Déjà commencer par des supports partout et accessibles.
- Plus de bancs pour les gens à pied pour tous âges et toutes conditions.
- Intérieur sécuritaire. Par ex. : stationnement intérieur de l'UdeS à Longueuil. On y accède avec une carte identifiée à un utilisateur comme sur une carte Opus.
- Plus de supports à vélos sur les rues en face des commerces.

- ➔ Contraindre les propriétaires de stationnements à offrir des infrastructures pour les modes de transports alternatifs à l'automobile (6 tables sur 8)

Commentaires :

- Inciter (x 2).
- Il faut améliorer la STS en lien avec ça.
- Encourager les propriétaires de plus de plus de 25 places.
- Favoriser la proximité pour les solutions de rechange.
- Encourager.

Les principes

Mobilité durable (suite)

- Moins de stationnements en surface, plus en étages et mixité du bâtiment Par ex. : rez-de-chaussée avec commerces, étages avec stationnement.

Les mesures mitigées :

- ➔ Aménager des places de stationnement exclusives pour les véhicules électriques (5 tables sur 8)

Commentaires :

- Trop spécifique.
- Pour Communauto aussi, automobile de Communauto, auto partagée de compagnie.

- ➔ Créer un projet pilote de navette reliant les principaux parcs de stationnement (4 tables sur 8)

Commentaires :

- Voir la rentabilité.
- Plutôt déployer une navette entre les grands employeurs et utiliser les stationnements existants comme celui du Carrefour de l'Estrie.
- Questionnement incitatif en banlieue pour prendre le bus.
- Voir quel pourcentage de la population serait clientèle. Il vaut mieux mettre plus d'argent pour améliorer le service de bus de la STS pour inciter les citoyens travailleurs à plus le prendre.

Les principes

Mobilité durable (suite)

Propositions :

- Pas de politique de stationnement vélos : à quand les premières 100 places vélo?
- Que le pôle inclut la STS, un futur train de passagers à la station de trains.
- Améliorer le réseau autobus et voies piétonnières et pistes cyclables.
- Centre-ville piéton zéro auto.
- Vélo gratuit laissé au centre-ville, comme à Banff.
- Faciliter l'accès et la protection des vélos.
- Prix préférentiel pour vignette de covoiturage, bureau et travailleurs.
- Amélioration du service de transport en commun (plus de transport à l'heure).
- Les voitures ne s'en vont nulle part... les voitures deviennent plus écologiques, mais demeurent le moyen de transport prioritaire. Une réalité géographique des côtes sherbrookoises.
- Coûts? Budget pour chaque mesure (approximatif).
- Augmenter l'offre autobus.
- Stationnement gratuit partout pour autopartage.
- Navette avec municipalités environ toutes les 15-20 minutes.
- Partage des véhicules de la Ville (Victoriaville).
- Offrir des stationnements pour véhicules électriques gratuits et plus près des commerces (meilleurs stationnements).
- Offrir des places pour l'autopartage privilégié comparable à Montréal.

Les principes

Mobilité durable (suite)

- Vélo électrique locatif.
- Application *Poparide* pour covoiturage efficace au sein de la ville par discussion instantanée.
- Circuit de vélo utilitaire quatre saisons (désneigeurs l'hiver) au centre-ville sur les axes de transit (rues Wellington, King, Frontenac, des Grandes-Fourches et Belvédère Sud).
 - Peut prendre la place du stationnement de rue déjà présent et déjà désneigé.
 - Plus accueillant que les voitures stationnées.
- Il faut cibler quel stationnement/utilisateur on veut diminuer. Par ex. : personnes qui viennent travailler au centre-ville en auto.
- Que les employeurs de la ville paient la place de bus de leurs employés.
- Que la ville paie la moitié de coût de la passe de bus des employés qui travaillent au centre-ville (subvention), mais pour d'autres employeurs et que l'employeur paie l'autre moitié du coût.
- Maximiser les places de stationnement existantes sur le court terme.
- Développer des solutions de rechange de mobilité durable avant de baisser la quantité de places de stationnement.
- Les espaces réservés aux livraisons des commerces (15 à 30 minutes).
- Tarif qui se module selon le besoin. Par ex. : première ou deuxième heure tarifier moins, moins cher, pour permettre aux gens qui viennent faire des commissions/restos de venir, mais troisième heure et plus beaucoup plus cher pour éviter que les gens viennent travailler ou restent plusieurs heures.

Les principes

Gestion et gouvernance

Les mesures validées :

- ➔ Déployer une nouvelle tarification/grille horaire intelligente et adaptée aux différents usagers (6 tables sur 8)

Commentaires :

- Cartes minute à réalimenter.

- ➔ Mettre en place une plateforme de partage de stationnements (6 tables sur 8)

Les mesures mitigées :

- ➔ Réviser la période de gratuité pour favoriser l'activité commerciale (5 tables sur 8)

Commentaires :

- Les temps ne sont plus gratuits, sauf l'autoroute.
- Modèle Trois-Rivières, soir, fins de semaine, fériées.
- Système simple.
- Mais pas aux dépens du transport en commun et de ses incitatifs.
- Moduler en fonction du temps que tu passes. Équité partout sur le territoire.

- ➔ Harmoniser la gestion des parcs de stationnement publics/privés (5 tables sur 8)

Commentaires :

- Aller piger l'argent dans le 79 %.

- ➔ Implanter un système de tarification favorisant les utilisateurs de véhicules électriques (4 tables sur 8)

Commentaires :

- Déjà dans l'autre (voir déployer une nouvelle tarification adaptée).
- Oui.
- Bus, Communauto, automobile, etc.

Les principes

Gestion et gouvernance

- ➔ Créer un comité politico-administratif pour la gestion des stationnements (3 tables sur 8)

Commentaires :

- Moduler surtout les statistiques à long terme.
- Comité commerces-citoyens-promoteurs.
- Politico-administratif-citoyens.
- Même comité que celui de la mobilité durable, pour ne pas gérer en silo. Quelqu'un responsable des GES et de l'environnement à la même table.

La mesure rejetée

- ➔ Appliquer une surtaxe pour les stationnements non résidentiels en surface (1 table sur 8)

Commentaires :

- Pourquoi seulement sur les non résidentiels? La surtaxe devrait être partout.
- Ce serait un beau cadeau aux citoyens et aux commerçants d'offrir le stationnement gratuitement durant le temps des Fêtes.
- Retour de l'heure de gratuité (pas sur la rue), plus cher sur rue.
- Les stationnements sont payants jusqu'à 21 h, gratuit toutes les fins de semaine et fériés dans les parcs de stationnement, payant dans la rue. Et prévoir des véhicules électriques dans le futur.
- Transmettre les espaces de stationnement sous-utilisés à des organismes de verdissement communautaire comme « Sous les pavés » et des jardins communautaires.
- Bornes de recharge et gratuité comme à Sorel. Éviter d'ajouter des cases et optimiser ce qu'il y a autour.
- Travailler à la signalisation directionnelle.
- Tarification plus élevée sur rue pour inciter l'utilisateur à marcher, donc à ne plus utiliser les stationnements à étages.

Les principes

Gestion et gouvernance

- Voir la stratégie de stationnement en termes de séduction, de marketing et de développement et non seulement en termes de revenus.
- Encourager le laissez-passer du bus au lieu de la vignette de stationnement.
- Créer une vie de quartier pour que les résidents qui vivent au centre-ville aient le goût d'y rester pour aller au resto, consommer. Créer des commerces de proximité, la mixité des usages.
- Diminuer l'offre en périphérie et densifier l'offre au centre-ville. Moins centres commerciaux, plus centre-ville.

Les nouvelles propositions générales et consensuelles

Table 1

- Bonifier le transport en commun et le transport actif.
- Maximiser les stationnements existants (application pour utilisation de stationnements privés).
- Ne pas augmenter le nombre de places totales.
- Répartir mieux les places et plus sur du stationnement en hauteur.
- Dégager du sol pour d'autres usages.

Table 2

- Acheter (monnayer) des places au privé (extraire des places du privé et pas en surtaxe).
- Deux ou trois projets pilotes : navettes régulières et pôles multimodaux.
- Inciter les propriétaires privés à vendre de l'espace incitatif pour de longues durées éloignées.

Table 3

- Gratuité du stationnement : de 30 minutes à une heure.
- Circuit culturel. Par ex. : murale, ajouter des reproductions de sculptures connues.
- Autobus gratuit pour les stations dans les contours du centre-ville comme à Calgary.
- Intégrer des activités pour les enfants et solliciter l'opinion des enfants dans la recherche de solutions (approche du milieu de vie).
- Centre-ville plus esthétique, plus d'arbres et d'espaces vélos, plus de tranquillité active.
- Inclure les pôles universitaires dans la recherche de solutions.

Les nouvelles propositions générales et consensuelles

Table 4

- Voir à l'instauration d'une ligne de train de passagers sur le chemin du SLQ (Siboire entre Richmond et Coaticook).
- Voir à l'adoption d'une politique tarifaire qui encourage le transport en commun pour les usagers du centre-ville. Par ex. : la gratuité des autobus en dehors des heures de pointe.
- Dédier les berges des deux rivières à autre chose qu'à du stationnement.
- Faire en sorte de rendre le centre-ville vivant face à la multiplicité des faillites.

Table 5

- Implantation d'un campus universitaire au centre-ville.
- Accès à des vignettes pour visiteurs des résidents à prix préférentiel.
- Si on veut plus de travailleurs, de résidents et de clients, il faut plus d'espaces de stationnement et une meilleure signalisation et une meilleure accessibilité sans négliger la possibilité d'offrir tout ça en périphérie.

Autre proposition non consensuelle

Bonifier les stationnements publics actuels (plus de cases, plus beaux, plus éclairés, plus verts) dans le but de récupérer des cases de stationnement stratégiques qui pourraient servir à rendre le centre-ville plus attrayant.

Les énoncés de vision

Voici les énoncés de vision colligés intégralement

- Moduler le trafic des parcomètres en fonction des heures de la journée et des besoins.
- Centraliser les services essentiels au centre-ville (épicerie, pharmacie, commerces de vrac, etc.) et non en périphérie.
- Encourager le laissez-passer de bus au lieu de l'achat d'une vignette de stationnement.
- Maximiser et optimiser les transports actifs et en commun (infrastructures) vers les centres-ville pour les travailleurs et gens qui veulent juste venir dîner au resto et retourner au travail après. Peut-être se poser sur les périodes d'achalandage des parcomètres pour augmenter l'offre de bus à ces heures-là.
- Décourager les stationnements de surface.
- Assurer une équité dans la disponibilité et le tarif des espaces de stationnement partout dans la ville. Par ex. : Carrefour de l'Estrie, plateau Saint-Joseph.
- Diversifier les moyens de transport pour accéder au centre-ville (actif partagé, commun et un peu auto. Par ex. : Communauto, automobile) afin de libérer les places de stationnement.
- Offrir des alternatives à l'autosolo sur le court, moyen et long terme en fonction des projets urbains et des financements disponibles.
- Ajouter des parcs de stationnement à étages à des endroits stratégiques du centre-ville (entre King et Aberdeen, rivière Magog, King, rivière Magog et rue Terrill) tout en améliorant l'accessibilité en transport en commun (est et ouest) gratuit et rapide et en transport actif (pistes cyclables et support à vélo à l'allure artistique. Par ex. : Écocycle Tokyo). Les nouveaux parcs de stationnement devront être attrayants visuellement,

Les énoncés de vision

offrir un espace nourricier et de la végétation indigène pour humains et abeilles. On devra pouvoir y récupérer l'eau et prévoir l'augmentation de véhicules électriques. L'espace de stationnement doit être augmenté sur la hauteur plutôt qu'en superficie.

- Dans 20 ans, nous souhaitons vivre une expérience où le cœur du Centro sera occupé par l'humain plutôt que l'automobile en majeure partie. En concentrant l'offre de stationnement hors des lieux à forte valeur ajoutée, en améliorant le coup d'œil que projette le stationnement, sa signalisation pour faciliter la façon d'y accéder, en utilisant de meilleures stratégies de communication pour amoindrir tout le négatif et rendre l'offre de stationnement attrayante, vivante, adaptée et verte, à l'image de notre ville.
- Favoriser les modes de transport durable :
 - Libérer les rues des stationnements (vélos localisés).
 - Stationnement à étages en périphérie du centre-ville.
 - À l'entrée du centre-ville, indiquer le nombre de places disponibles (affichage électronique).
 - Autopartage.
 - Vélo-partage (électrifié).
 - Stationnements incitatifs voitures électriques ou covoiturage
 - Circulation de vélos utilitaires sur les axes structurants quatre saisons.
- Créer un milieu de vie à l'échelle humaine (vert et invitant) :
 - Libérer les rues des stationnements (vélos localisés).
 - Stationnement à étages en périphérie du centre-ville.
 - Perméabilité des stationnements.
 - Verdissement des rues.
 - Wellington : rue piétonne.

Les énoncés de vision

- Diminuer l'offre de stationnement dans 20 ans.
- Jardins communautaires dans les stationnements.
- Joindre l'utile à l'agréable en créant des stationnements attrayants visuellement – arts visuels, verdure, et plus sécuritaire, éclairage, caméras – tout en encourageant le covoiturage avec des vignettes à taux préférentiel.
- Bonifier les structures déjà en place.
- Si on veut plus de travailleurs, résidents, clients, il faut plus d'espaces de stationnements et une meilleure signalisation et accessibilité.
- Si les stationnements sont beaux et attrayants, les gens seront incités à s'y rendre même en périphérie.
- Mettre le piéton au centre du centre-ville en permettant l'accessibilité aux automobilistes et en offrant une flexibilité dans les déplacements dans le périmètre (dans un contexte de proximité avec la nature) : densification de la population au centre.
- Faciliter, promouvoir l'accès au centre-ville par tous les autres moyens que l'auto traditionnelle en solo.
- Simplifier l'expérience d'accès au stationnement une fois au centre-ville.
- Élargir les plages de gratuité et revenir vers la moyenne des villes similaires.
- 20 ans! Ou 3 fois 20 ans? Telle est la question - Préoccupation du stationnement à 79 % privé : à 1 % par an, ce serait 20 % de plus! Reste à savoir où.

Conclusion

La participation des personnes présentes lors de cet évènement a été très importante et d'une grande qualité. La question de départ a, semble-t-il, déstabilisé quelques personnes qui se sont manifestées. Sentiment qui était partagé par la majorité des participants.

- Pour autant, au regard du déroulement, du processus proposé et surtout des résultats obtenus, nous observons que les citoyens ont amené le débat vers une dimension plus globale et très cohérente.
- La question du stationnement est donc resituée dans une politique plus globale de lieu de vie du cœur de la ville et en interactions entre le centre-ville et sa périphérie.
- En partant d'une vraie problématique de stationnement, cette consultation donne à voir à une véritable préoccupation partagée envers un développement des transports collectifs ou alternatifs, et du positionnement du centre-ville en tant qu'enjeu de l'espace de vie économique, sociale et environnementale.