

La politique de la mobilité et du stationnement sur ces deux dernières décennies

Au cours des deux dernières décennies, la fréquentation de la ville d'Aix-en-Provence est passée de 2,4 millions à plus de 4 millions de véhicules par an.

Le dynamisme commercial et culturel du centre-ville est régulièrement cité en exemple quand tant d'autres centres anciens déplorent la dégradation de leur cadre de vie et le déplacement vers les grandes zones commerciales de périphérie des activités et des échanges.

Cette réussite aixoise, qui fait du coeur de l'agglomération une vaste zone piétonne ou semi-piétonne, est à mettre en partie au crédit de la politique de stationnement de la commune.

Car, jusqu'au début des années 2000, la ville d'Aix était connue pour les difficultés de stationnement qu'on y rencontrait. La raréfaction du stationnement disponible incitait les automobilistes à tourner de longues minutes le long des rues à la recherche d'une place libre, provoquant du même coup embouteillages et surcroît de pollution.

Au début des années 2000, le nouveau maire, Maryse Joissains Masini crée 2300 nouvelles places de parking (agrandissement du parking Mignet et création du parking Rotonde) et lance une politique de parkings relais avec 3000 places en P+R.

Une politique de stationnement cohérente

En accroissant l'offre de parkings en centre ville et en lançant les parkings relais, le maire nouvellement élu lance une nouvelle politique de stationnement qui repose sur des cercles concentriques autour du centre historique.

1^{er} cercle : Des parkings de proximité, aux tarifs plus élevés, mais qui permettent un accès facile au centre-ville piéton. Ils sont destinés au stationnement de courte durée, au shopping, la visite d'un musée, un rendez-vous de travail, un restaurant ou un spectacle. Parmi ces parkings (Rotonde, Méjanes, Mignet, Bellegarde, Signoret, Carnot, Pasteur), le parc des Cardeurs en plein centre historique est aussi le plus cher.

2^e cercle : Des parkings proches du centre à pied, ou permettant l'usage couplé auto+vélo, comme Rambot ou Carcassonne.

3^e cercle : Des parkings P+R de périphérie aux tarifs attractifs, mais nécessitant d'emprunter en complément des navettes TC pour gagner le centre-ville (Krypton, Cl Jeanpierre, Malacrida, Hauts de Brunet...)

La politique du stationnement en périphérie est liée aux mobilités et aux liaisons interurbaines. Pour être efficace, une politique de stationnement doit être utile et adaptée aux besoins et aux attentes des usagers et cohérente avec les politiques municipales.

Ainsi on utilise sa voiture pour gagner le centre-ville, puis on accède à son objectif à pied, mais également grâce aux compléments mobiles de proximité immédiate (navettes Diablines, vélos, ou trottinettes).