

Enquête stationnement

Avant la collecte des données 2005, un retour sur l'enquête 2000 : 204 villes françaises ont répondu



Tous les 5 ans depuis 1985, le CERTU conduit une enquête sur le stationnement public dans les villes françaises. Elle concerne le stationnement sur voirie réglementé (gratuit ou payant) et le stationnement en ouvrage (parcs).

Les résultats présentés ci-après portent sur les 204 villes qui ont répondu à l'enquête 2000. Une grande part de cette exploitation concerne les villes centres.

Une nouvelle enquête est en cours pour collecter les données 2005.

1- Stationnement sur voirie, quelques grandes tendances

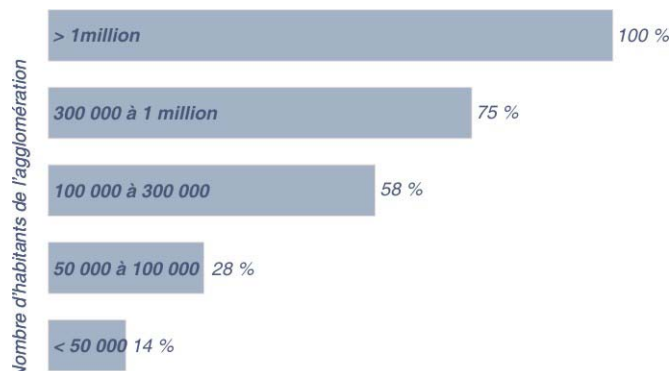
Encore de la zone bleue, notamment en ville moyenne

Les grandes villes ont toutes développé le stationnement payant sur voirie. La réglementation la plus fréquemment mise en œuvre est le stationnement payant assorti de plusieurs tarifications hiérarchisées. Cette tendance se vérifie également en villes moyennes, bien qu'une part non négligeable d'entre elles aient maintenu la zone bleue.

Cette réglementation gratuite subsiste, apparemment de façon durable, dans ces villes de taille plus petite. En effet, l'offre de stationnement est encore réglementée par de la zone bleue dans près de 40 % des communes, soit dans des villes qui comptent moins de 50 000 habitants, soit au sein de quartiers spécifiques.

Des tarifications préférentielles pour les résidents

L'offre de tarifs résidents sur voirie croît avec la taille de l'agglomération



La mise en place de politiques de stationnement favorables aux résidents s'est développée. Ainsi en 2000, près d'un tiers des villes avaient mis en place des tarifs préférentiels à usage des résidents pour stationner sur voirie.

Un « profil » des villes concernées se dégage : la tarification résident est d'autant plus développée que la taille de l'agglomération à laquelle elles appartiennent est importante; c'est le cas pour 20 des 30 villes centres des agglomérations de plus de 100 000 habitants étudiées dans l'enquête Certu.

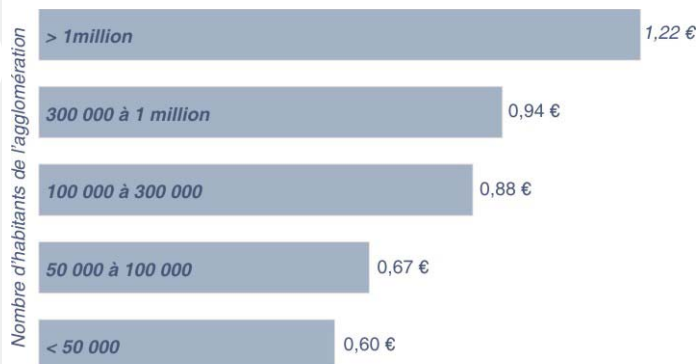
Une tarification qui se hiérarchise

Si les villes développent de plus en plus le stationnement payant, elles pratiquent également une hiérarchisation de la tarification avec la détermination de plusieurs zones tarifaires.

En effet, l'analyse de l'enquête stationnement 2000 montre que la plupart des villes centres ont mis en place au moins deux tarifications de stationnement payant pour prendre en compte les différents types d'usages selon le secteur. Dix communes disposent même de cinq à sept tarifications.

De manière logique, le levier tarifaire concerne majoritairement du stationnement de courte durée (50% de l'offre payante). Il n'en reste pas moins que 28% de l'offre payante sur voirie était relative à de la longue durée (> à 4 h) en 2000.

Le tarif de la première heure sur voirie croît avec la taille de l'agglomération



Coût moyen de la première heure sur voirie dans les villes-centres

Enfin, plus les agglomérations sont importantes, plus le coût du stationnement sur voirie est élevé, au moins dans la partie centrale, allant jusqu'à 1,5 euros l'heure de stationnement dans certaines villes.

Toutefois, d'une manière générale, le coût du stationnement sur voirie en 2000 reste inférieur à un euro de l'heure, ce qui peut engendrer des problèmes de remplissage pour certains parcs de stationnement, dont le tarif est supérieur.

Au final, l'enquête confirme donc qu'une véritable hiérarchisation de l'espace public de stationnement s'est mise en place à travers la tarification d'une part et la durée maximale d'autre part.

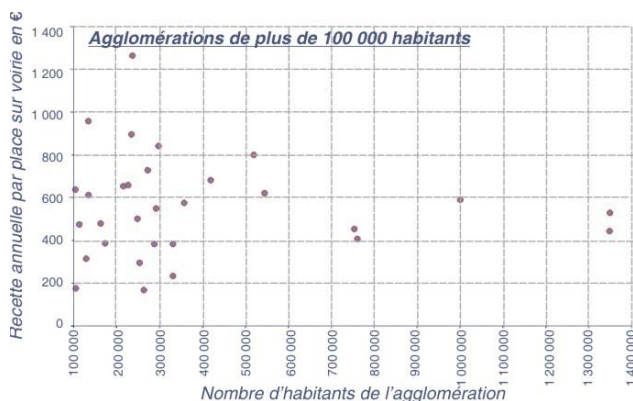
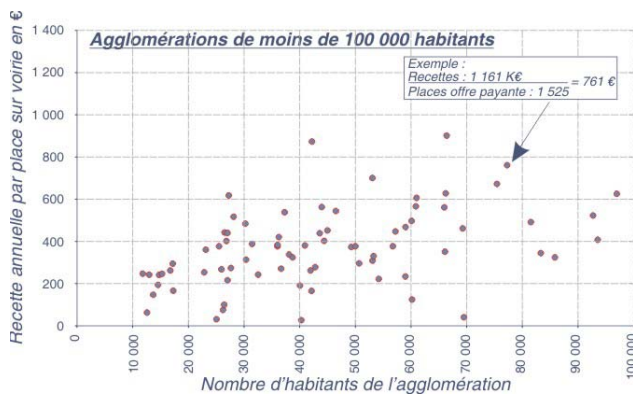
Une grande disparité de recettes obtenues

Si l'on considère l'ensemble de l'offre payante sur voirie, la recette annuelle par place est très variable d'une ville à l'autre.

Plus l'agglomération est importante, plus les recettes tendent à être élevées, sous réserve que l'on s'en donne les moyens en termes de contrôle. Certaines villes dépassent 800 euros de recettes annuelles par place, avec un maximum à 1 300 euros.

L'analyse sur la zone la plus chère conduit au même constat de diversité.

De grandes différences entre villes-centres en matière de recettes annuelles par place sur voirie



Moins de deux heures payées par place et par jour pour la moitié des villes

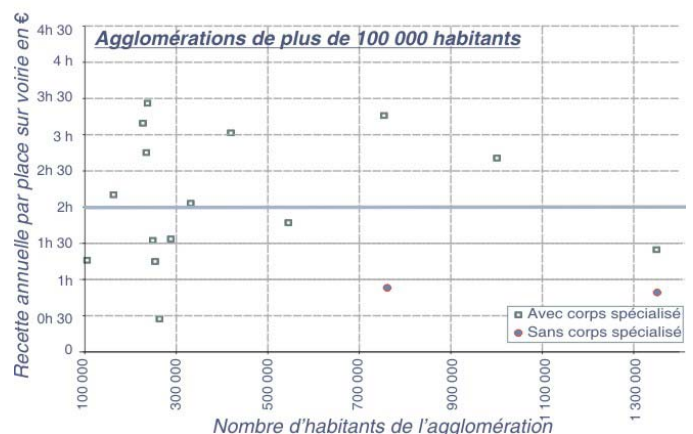
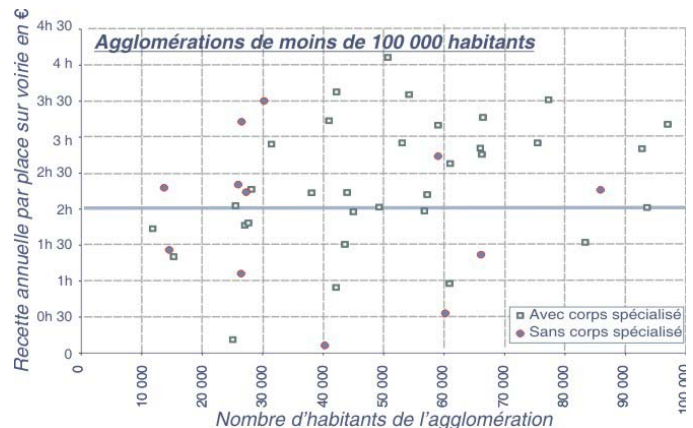
Dans la zone la plus chère, la pression du stationnement est plus forte et le contrôle plus marqué, ce qui suscite des enjeux semblables dans l'ensemble des agglomérations.

Sur cette zone, on obtient un maximum de quatre heures payées par place et par jour et surtout la moitié des villes se situe en dessous de deux heures, ce qui est faible. En effet, si l'on considère que le stationnement payant est situé presque totalement dans des secteurs saturés, le chiffre de deux heures payées est très loin des cinq à six heures que l'on devrait en principe atteindre et que seules quelques villes approchent.

Cependant, ce ratio «heures payées par place et par jour» est naturellement sous-évalué lorsqu'il existe des formules d'abonnement à usage des résidents ou des professionnels voire d'autres usagers très ciblés.

Enfin, un grand nombre de villes ont choisi d'avoir recours à un corps spécialisé de surveillance du stationnement et c'est globalement dans ces villes que le nombre d'heures payées est le plus élevé.

Sur la zone la plus chère, le nombre d'heures payées par place et par jour se distribue autour de 2 heures



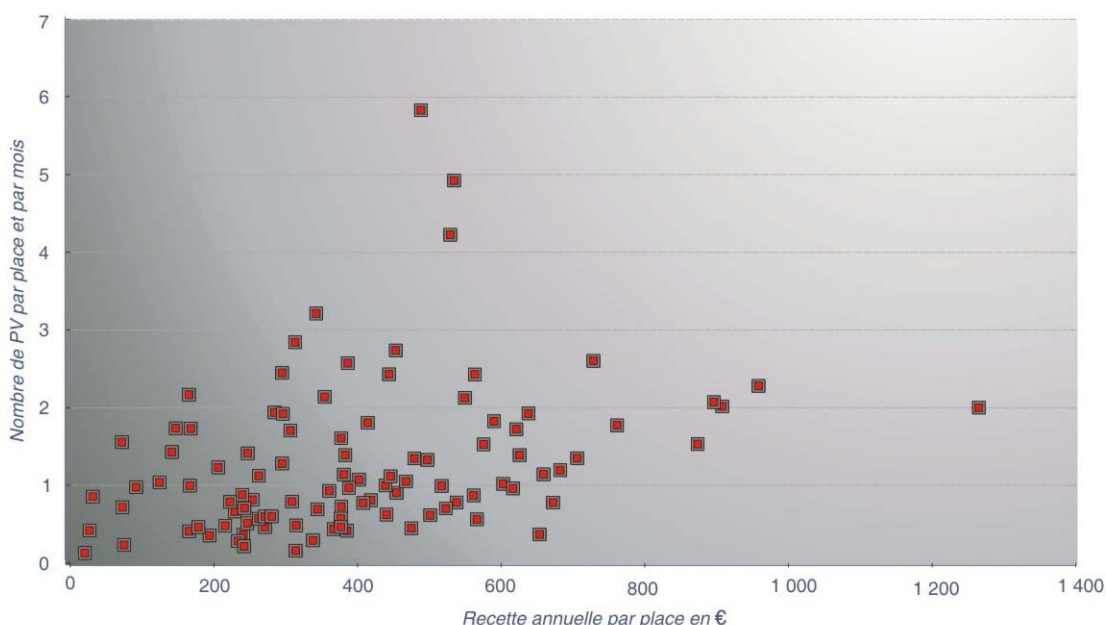
La surveillance, une clef de voûte de la politique de stationnement souvent prise en défaut

L'efficacité et la crédibilité d'une politique de stationnement se mesurent finalement à leur degré de respect par les usagers.

La recette par place sur voirie permet de mesurer le degré de respect par les usagers de la réglementation. Le nombre de procès verbaux dressés par place et par mois est l'indicateur couramment utilisé pour évaluer la vigueur de la politique de surveillance.

L'analyse croisée de ces données amène à établir un lien manifeste entre verbalisation et respect de la réglementation.

Une relation certaine entre la recette par place sur voirie et la verbalisation pratiquée



La plupart des villes présentent une recette annuelle par place inférieure à 600 euros. Le taux de verbalisation se situe en deçà de 2 PV/place/mois, seuil généralement considéré comme révélateur d'une surveillance efficace. Ceci vient conforter les données relatives au nombre d'heures payées, révélatrices d'une situation globalement peu satisfaisante.

Pour autant, la recette ne se révèle pas forcément proportionnelle au nombre de PV dressés. Cela peut s'expliquer par l'existence de tarifs résidents, qui génèrent une recette moindre sans que ce soit lié à un problème de respect, ou encore par l'absence de concordance parfaite entre qualité de la surveillance et intensité de la verbalisation. Ainsi lorsque la surveillance est efficace et reconnue, le stationnement payant peut être spontanément bien respecté par des usagers qui ne s'exposent pas à la verbalisation; l'activité de verbalisation

peut aussi être concentrée sur une petite partie du stationnement payant, où elle s'exerce de manière intense mais sans résoudre des problèmes de respect qui perdurent sur les secteurs moins surveillés.

Il n'en reste pas moins qu'une tendance de fond peut être dessinée. Ainsi, les recettes les plus faibles s'accompagnent invariablement d'un nombre de PV inférieur au seuil de 2 PV par place et par mois. Par ailleurs, parmi les villes qui obtiennent des recettes annuelles par place plus satisfaisantes, bon nombre tendent également à présenter une activité de verbalisation accrue. Cela permet finalement d'établir une relation significative entre l'intensité de la verbalisation et l'importance des recettes tirées du stationnement payant sur voirie.

2- Stationnement en ouvrage, un développement sans véritable articulation avec la politique de stationnement sur voirie

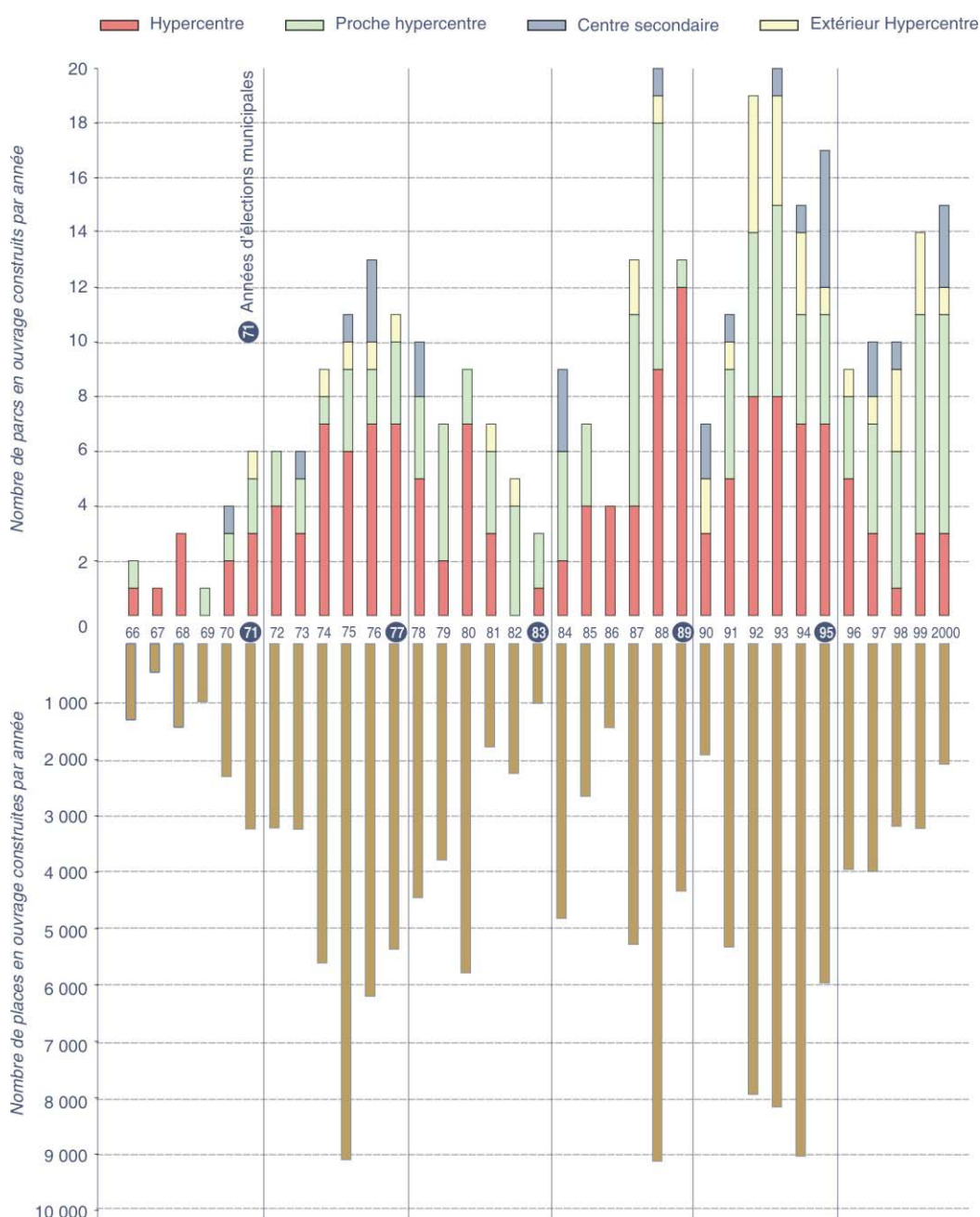
Un rythme de construction toujours dynamique, calé sur les échéances électorales

Dans la mesure où la création d'une offre de stationnement en ouvrage a été relativement abondante par le passé, un essoufflement de cette tendance aurait pu se produire. Il n'en est rien : même si la croissance des parcs en ouvrage s'est légèrement ralentie, 59 parcs ont encore été construits entre 1995 et 2000, contre 140 au cours des dix années précédentes.

Le stationnement est un sujet éminemment politique. Le rythme de construction des parcs vient le confirmer : les périodes post-électorales sont marquées par un ralentissement qui contraste avec la dynamique des fins de mandature municipale.

Par ailleurs, la capacité des parcs nouvellement construits tend à être moins élevée que par le passé.

La construction de stationnement en ouvrage suit des cycles mais ne s'essouffle pas

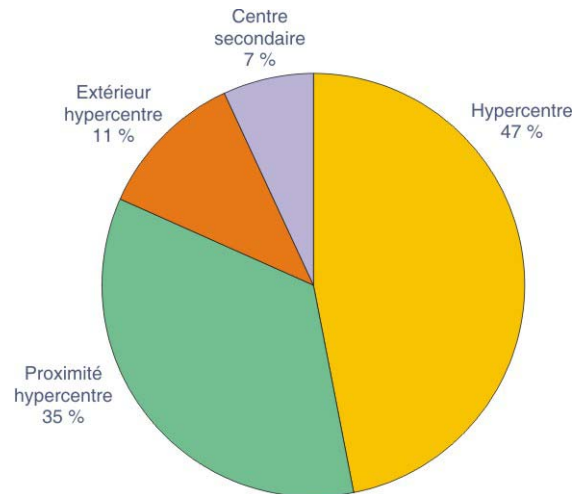


Une localisation centrale

Les parcs se situent majoritairement dans l'hypercentre (47 %) ou en limite de celui-ci (35%). A l'inverse, seulement 7 % des parcs sont localisés dans des centres secondaires.

Cependant, les parcs les plus récents tendent à s'installer davantage en périphérie du centre, amenant en la matière à une certaine complémentarité géographique.

Quatre parcs sur cinq dans ou à proximité de l'hypercentre



Des parcs désormais prédominants dans l'offre de stationnement payant des grandes agglomérations

La répartition de l'offre payante entre les parcs et le stationnement payant sur voirie diffère en fonction de la taille des agglomérations.

Plus la taille de l'agglomération est importante, plus la part de l'offre en parcs est élevée, sans toutefois dépasser 75 % même dans les villes-centres des grandes agglomérations.

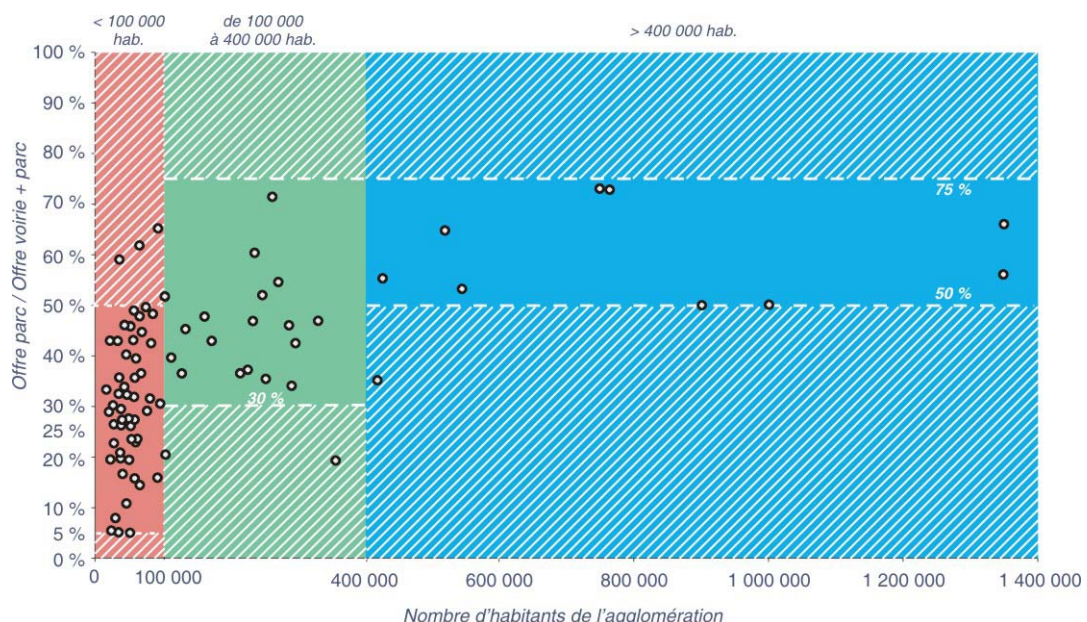
De la même façon, le « ratio minimum » d'offre en ouvrage est directement corrélé à la taille de l'agglomération. Il est de l'ordre de 30% pour les villes-centres des agglomérations comprises entre 100 000 et 400 000 habitants et se situe à 50% pour les villes-centres des agglomérations supérieures

à 400 000 habitants. Pour les villes-centres des agglomérations de plus petite taille, ce chiffre est de l'ordre de 5 %.

Ce constat illustre l'importance des parcs dans la façon dont les grandes agglomérations essaient de résoudre les problèmes d'offre de stationnement face aux contraintes de saturation souvent évoquées et à la faible disponibilité d'espace dans les centres urbains.

On peut néanmoins se demander si les villes appartenant à de plus petites agglomérations en resteront là ou se rapprocheront des « standards » observés dans les grandes agglomérations.

L'importance des parcs dans l'offre payante de stationnement augmente dans les villes-centres avec la taille de l'agglomération

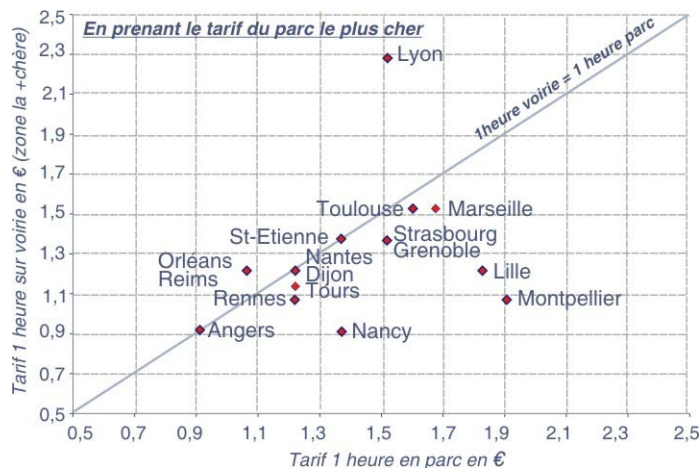


En 2000, une voirie encore relativement attractive par rapport aux parcs

Le levier tarifaire est un enjeu fort de la répartition des usagers entre le stationnement sur voirie et en parcs. L'exemple de quelques grandes villes montre que le tarif de la zone la plus chère sur voirie reste, le plus souvent, inférieur à celui du parc le plus cher. Il en résulte que la voirie reste très attractive pour

les automobilistes à la recherche d'une place et donc très occupée. Ce phénomène peut en outre être amplifié par le fait qu'en parc, l'utilisateur paie forcément l'occupation de sa place de stationnement, contrairement à la voirie.

Le tarif de la première heure sur voirie reste attractif par rapport au tarif en parc...



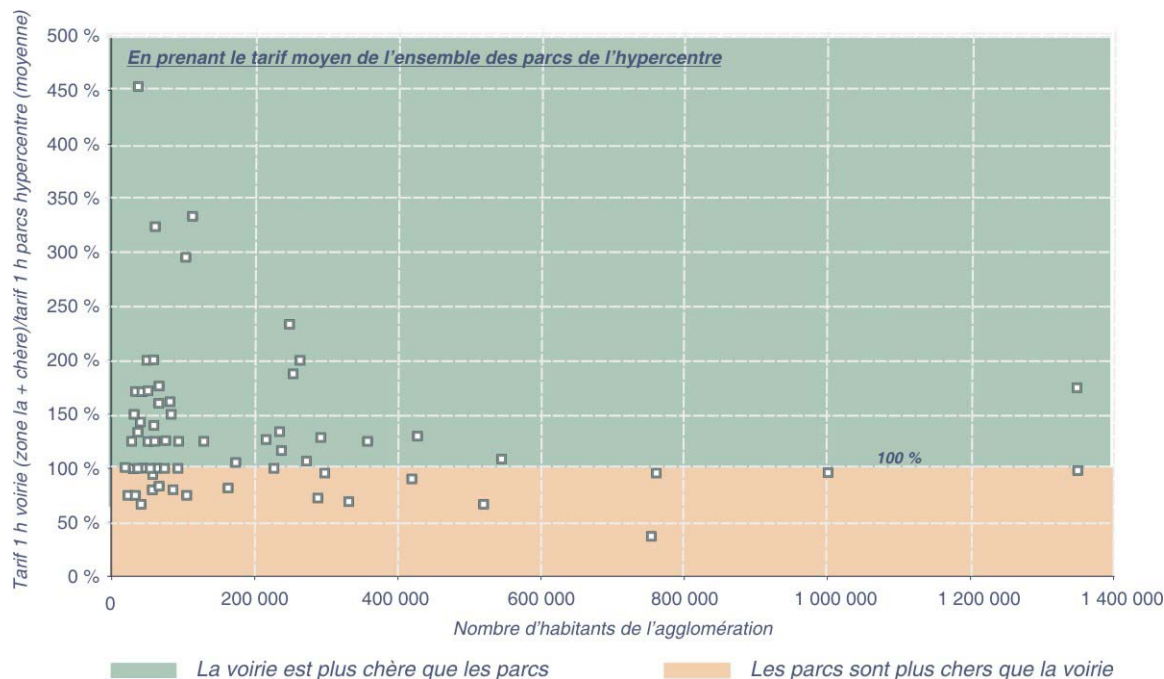
On peut toutefois nuancer ce propos si l'on considère la moyenne du tarif horaire proposé dans l'ensemble des parcs de l'hypercentre.

Ce nouveau ratio abaisse logiquement le tarif du stationnement en parc et permet d'augmenter le nombre de villes dans lesquelles la voirie n'est pas aussi attractive par rapport aux parcs : beaucoup

de villes-centres des agglomérations de 250 000 habitants voire de taille inférieure se retrouvent alors dans ce cas.

Mais il ne s'agit là que d'une attractivité théorique, définie à partir des tarifs, et qui ne peut se concrétiser que si tout est fait pour assurer le paiement effectif des usagers sur voirie.

... mais, si on étend le nombre de parcs pris en compte, la tendance s'inverse nettement



Ainsi, pour résoudre les problèmes de stationnement, nombre de villes ont fait le choix depuis de nombreuses années de créer une nouvelle offre en structure mais on constate aujourd'hui qu'une piste

de progrès réside clairement dans une meilleure articulation de cette offre avec la politique menée sur voirie.

En guise de conclusion...

La loi SRU a réaffirmé clairement que le stationnement public était un levier puissant pour une politique de déplacement basée sur un usage maîtrisé de la voiture en ville.

La photographie qui se dégage de l'enquête menée en 2000 par le Certu montre que les collectivités ont bien pris la mesure des enjeux. La réglementation du stationnement sur voirie s'est largement développée en jouant sur les modulations tarifaires et de durée. La prise en compte du stationnement des résidents est, elle aussi, bien réelle.

En revanche, la difficile gestion des différents usages sur voirie conduit encore bien souvent à proposer une offre nouvelle en ouvrage, si bien que les parcs ont pris une part prépondérante dans l'offre payante des grandes agglomérations.

Le contrôle du stationnement ressort clairement comme un véritable point faible : les résultats obtenus en matière de recettes, bien que forts divers selon les sites, ne sont pas à la hauteur des espérances.

De la même façon, l'articulation tarifaire entre parcs et voirie reste perfectible pour réduire la saturation dont souffre encore bien souvent la voirie.

Définies, mises en oeuvre mais finalement peu surveillées et peu évaluées, les politiques de stationnement sont aujourd'hui encore à renforcer.

La nouvelle enquête Certu 2006 permettra de dresser un nouvel état des lieux sur ce sujet difficile à mesurer car très lié au comportement des usagers. On pressent d'ores et déjà des évolutions fortes propices à une meilleure maîtrise de la voiture en ville, en particulier une généralisation de la prise en compte des usages, une meilleure hiérarchisation territoriale des tarifications et un développement des équipes spécialisées de surveillance.

Méthodologie

En 1985, 1995 et 2000, le CERTU a conduit une enquête auprès des villes françaises de plus de 20 000 habitants permettant de dresser une photographie du stationnement public. L'enquête lancée en 2006 portera sur les données de l'année 2005.

Le questionnaire porte sur le stationnement sur voirie réglementé (gratuit ou payant) et sur le stationnement en ouvrage (parcs).

Les réponses recueillies permettent ainsi d'alimenter la plus grosse base de données connue à ce jour en France en matière de stationnement.

A partir des réponses de 204 villes en 2000 (ce qui représente plus d'une centaine d'agglomérations), il est aujourd'hui possible :

- de proposer une photographie de la politique de stationnement en 2000 dans les villes de France, permettant d'initier des rapprochements entre villes.

- de saisir les évolutions « lourdes » en matière de stationnement public à partir de comparaisons avec les enquêtes antérieures.

Toutefois, l'exploitation de l'enquête a montré que la notion d'agglomération était déterminante dans l'analyse et l'interprétation globale des résultats car la situation et l'organisation du stationnement dans les communes découlent largement de leur localisation et de leur fonction dans l'agglomération. En effet, de grandes différences de situations de stationnement sont notées entre une commune périphérique et la ville centre où les enjeux et les tensions tendent à s'exacerber.

Rédaction : Jean-Philippe DARBOUR
Emmanuel PERRIN
Danièle VULLIET

Maquette : Christian SAVOYE

Crédit photos et diagrammes : CETE Lyon

© juin 2006 CERTU - La reproduction totale du document est libre de droits. En cas de reproduction partielle, l'accord préalable du CERTU devra être demandé.

Pour en savoir plus :

CERTU :
Danièle VULLIET
Jérôme EIWINGER

CETE de LYON :
Jean-Philippe DARBOUR
Emmanuel PERRIN
Jean Charles LAON