

Le stationnement public en France en 2005

*Résultats de l'enquête stationnement Certu 2005
principalement dans les villes centres*



Le stationnement public en France en 2005

*Résultats de l'enquête stationnement Certu 2005
principalement dans les villes centres*

Certu

centre d'Études sur les réseaux,
les transports, l'urbanisme
et les constructions publiques
9, rue Juliette Récamier
69456 Lyon Cedex 06
téléphone: 04 72 74 58 00
télécopie: 04 72 74 59 00
www.certu.fr

Avis aux lecteurs

La collection Rapports d'étude du Certu se compose de publications proposant des informations inédites, analysant et explorant de nouveaux champs d'investigation. Cependant l'évolution des idées est susceptible de remettre en cause le contenu de ces rapports.

Le Certu publie aussi les collections :

Dossiers : Ouvrages faisant le point sur un sujet précis assez limité, correspondant soit à une technique nouvelle, soit à un problème nouveau non traité dans la littérature courante. Le sujet de l'ouvrage s'adresse plutôt aux professionnels confirmés. Ils pourront y trouver des repères qui les aideront dans leur démarche. Mais le contenu présenté ne doit pas être considéré comme une recommandation à appliquer sans discernement, et des solutions différentes pourront être adoptées selon les circonstances.

Références: Cette collection comporte les guides techniques, les ouvrages méthodologiques et les autres ouvrages qui, sur un champ donné, présentent de manière pédagogique ce que le professionnel doit savoir. Le Certu a suivi une démarche de validation du contenu et atteste que celui-ci reflète l'état de l'art. Il recommande au professionnel de ne pas s'écarter des solutions préconisées dans le document sans avoir pris l'avis d'experts reconnus.

Débats : Publications recueillant des contributions d'experts d'origines diverses, autour d'un thème spécifique. Les contributions présentées n'engagent que leurs auteurs.

Catalogue des publications disponible sur : <http://www.certu.fr>

Organisme commanditaire : Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire			
Titre : Le stationnement public en France en 2005			
Sous-titre : Résultats de l'enquête stationnement Certu 2005 principalement dans les villes centres		Date d'achèvement : décembre 2008	Langue : français
Organisme auteur :Certu		Rédacteur Danièle VULLIET, Certu	Relecteur assurance qualité : Marie-Odile GASCON
Résumé En 2005, le Certu a mené une vaste enquête sur le stationnement public en France auprès des villes de plus de 20 000 habitants et ce, dans la lignée des précédentes enquêtes de 1985, 1995 et 2000. Dans ce domaine où peu de données chiffrées existent, hormis au plan local, les résultats obtenus permettent de dresser une photographie du stationnement en France en 2005, de fournir des éléments de comparabilité aux collectivités qui le souhaitent et enfin d'alimenter des études spécifiques. Dans les villes centres d'agglomération, qui sont le cœur de cette étude, il ressort que la réglementation du stationnement sur voirie est quasi généralisée. Elle atteint même une certaine maturité : les villes jouent non seulement sur les leviers tarifaires et durées maximales de stationnement mais développent aussi des formules à l'intention d'usagers spécifiques : résidents, professionnels mobiles,etc. Pour autant, le fonctionnement du stationnement sur voirie peine à atteindre les résultats attendus : dans plus de la moitié des villes, moins de deux heures sont payées par place et par jour, loin des cinq ou six heures que l'on pourrait escompter. Incivisme des usagers (seul un usager sur trois paye sur stationnement) et surveillance perfectible sont les deux principaux facteurs explicatifs. L'offre en parcs quant à elle ne faiblit pas vraiment malgré la constitution d'une offre relativement abondante dans le passé. Cependant le patrimoine des parcs change de physionomie : les parcs en enclos connaissent un fort développement et pas seulement dans les villes moyennes. Dans les parcs en ouvrages, le service rendu à l'utilisateur s'élève : jalonement dynamique très répandu, offre de stationnement spécifique pour les deux roues, petits véhicules,etc. En termes tarifaires, le constat est le même que pour la voirie : le prix s'élève avec la taille de l'agglomération. La fréquentation des parcs par les visiteurs est extrêmement variable d'un parc à l'autre; les abonnés, qui bénéficient désormais d'une large palette de formules, viennent compléter cette clientèle. Selon leur nature et leur usage, les abonnements apparaissent plus ou moins favorables à une meilleure maîtrise de l'usage de la voiture en ville. Tels sont les principaux enseignements de cette étude qui peuvent utilement alimenter les débats autour de la réforme de la décentralisation - dépénalisation du stationnement sur voirie, étudiée dans le cadre du Grenelle de l'Environnement.			
Thème et sous-thème : politiques de stationnement/enquête de stationnement			
Ouvrages sur le même thème : « Les politiques de stationnement après la loi SRU : pourquoi, comment » - Certu, collection références 251 pages -ISBN 2-11-093144 « Les enquêtes de stationnement- Guide méthodologique » - Certu, collection références 116 pages - ISSN 1263-3313			
Mots clés : enquête stationnement / stationnement sur voirie / stationnement hors voirie / chiffres clefs / stationnement		Diffusion : libre	Web : oui
Nombre de pages : 43	Tirage : 200 exemplaires	Confidentialité : non	Bibliographie : oui

Remerciements

Cet ouvrage a été rédigé à partir des données de l'enquête 2005 sur le stationnement public conduite par le Certu.

Nous remercions toutes les villes ayant eu l'amabilité de répondre à cette campagne d'enquête. Sans leur concours, la présente étude n'aurait pas pu être réalisée.

L'exploitation des données a été réalisée :

- au Cete de Lyon (Centre d'Etudes Techniques de l'Équipement) par Gihad Baroudi, Jean-Philippe Darbour, Emmanuel Perrin, Jean-Charles Laon
- au Cete Méditerranée par Jacques Legaigoux, Alexandre Santacreu et André Rouy.

Rédaction : Danièle Vulliet, Certu

Sommaire

Introduction	7
1. Méthodologie et profil de l'échantillon	8
1.1 Avertissement méthodologique	8
1.2 Profil des villes enquêtées et représentativité de l'échantillon	9
2. Le stationnement sur voirie : réglementation et tarification	11
2.1 La « zone bleue », un dispositif largement utilisé	11
2.2 Le stationnement payant sur voirie est désormais généralisé	12
2.3 La maturité certaine de la réglementation du stationnement payant sur voirie	15
2.4 La réglementation s'affine pour intégrer des besoins spécifiques ou des catégories récentes d'usagers	17
3. Le stationnement sur voirie : fonctionnement, surveillance et recettes	21
3.1 Toujours moins de deux heures payées par place et par jour pour la moitié des villes	21
3.2 Un incivisme très marqué : seul un usager sur trois paye son stationnement	22
3.3 La surveillance : des résultats perfectibles	23
3.4 Les recettes du stationnement : des écarts importants selon les villes	24
4. Le stationnement en parcs : les grandes tendances	28
4.1 Le rythme de mise en service se maintient grâce à un fait nouveau : le développement des parcs en enclos	28
4.2 Le patrimoine des parcs change peu à peu de physionomie	30
4.3 La clientèle horaire	33
4.4 La clientèle des abonnés	36
5. Quelles conclusions ?	39
6. Annexe 1 : villes ayant répondu à l'enquête stationnement Certu 2005	40
7. Bibliographie	42

Introduction

L'enquête 2005 est la quatrième¹ enquête menée par le Certu auprès des villes françaises pour mieux connaître le stationnement public.

Elle s'adresse aux villes de plus de 20 000 habitants en vue de recueillir des données chiffrées relatives au stationnement sur voirie et en parcs. Le stationnement privé, lié aux logements ou aux bureaux ainsi que les parcs relais ne sont pas abordés dans cette étude.

Par la publication de données chiffrées, l'enquête Certu apporte une meilleure connaissance des pratiques et introduit de l'objectivité sur un sujet très passionnel et dans lequel seules des données locales existent.

Plus précisément, les données recueillies permettent :

- de dresser une photographie du stationnement en France en 2005 ;
- de mesurer des évolutions dans le temps ;
- de donner aux collectivités des éléments de comparabilité pour élaborer, mettre en œuvre et suivre leurs politiques de stationnement ;
- d'alimenter des études spécifiques.

Le présent rapport présente les principaux résultats de l'enquête 2005; avant de les découvrir, il est fortement conseillé au lecteur de prendre connaissance de l'avertissement méthodologique présenté au chapitre 1.

¹ Dates des précédentes enquêtes stationnement Certu : 1985, 1995 et 2000.

1. Méthodologie et profil de l'échantillon

1.1 Avertissement méthodologique

L'enquête a été administrée à l'aide d'un questionnaire détaillé qui, outre les données générales sur la ville, porte sur :

- le stationnement réglementé sur voirie c'est à dire les emplacements groupés au sol et accessibles sans barrière. Sont concernées les places de stationnement situées en zone bleue ou en secteur payant; sont exclues de l'analyse les places gratuites non encadrées par une durée maximale de stationnement ;
- le stationnement en parcs qui recouvre deux réalités différentes : les parcs en ouvrages (en élévation, en souterrain ou mixte) et les parcs dits « en enclos » (stationnement au sol dont l'accès nécessite au moins une fois l'action d'une barrière, à l'entrée ou à la sortie).

S'agissant de la présentation des résultats, nous distinguons :

- **les villes centres d'agglomérations**, qui constituent le cœur de cette étude. Bien que les données aient été recueillies à l'échelle de chaque ville, les exploitations et analyses sont faites à l'échelle de l'agglomération² pour les villes centres. Ce parti avait déjà été retenu pour l'enquête 2000³. Il rend mieux compte de la réalité du stationnement car l'impact d'un centre-ville (et donc souvent l'aire de stationnement réglementé) dépasse les limites de la ville-centre.

Concrètement nous avons donc procédé ainsi :

- *Exemple 1 : Lyon est considérée comme ville centre d'une agglomération millionnaire; les données qui la concernent sont présentées dans les graphiques et tableaux dans la catégorie « villes centres d'agglomérations de plus d'un million d'habitants »*
- *Exemple 2 : Bron (ville d'environ 40 000 habitants, située dans la banlieue sud est de Lyon et faisant partie de l'agglomération Lyonnaise), n'est pas ville centre de l'agglomération lyonnaise; les données qui la concernent sont présentées dans les graphiques et tableaux dans la catégorie « villes périphériques ».*
- **les villes périphériques**
- **les villes de région parisienne** : les présenter séparément permet de tenir compte de leurs spécificités liées à la proximité de Paris et d'introduire la distinction avec les villes de province.

² Par agglomération, nous entendons l'unité urbaine au sens de l'INSEE (et vice versa): l'unité urbaine est une commune ou un ensemble de communes qui comporte sur son territoire une zone bâtie d'au moins 2 000 habitants où aucune habitation n'est séparée de la plus proche de plus de 200 mètres. En outre, chaque commune concernée possède plus de la moitié de sa population dans cette zone bâtie. Si l'unité urbaine s'étend sur plusieurs communes, l'ensemble de ces communes forme une agglomération multicommunale ou agglomération urbaine. Si l'unité urbaine s'étend sur une seule commune, elle est dénommée ville isolée.

³ Plaquette des résultats de l'enquête stationnement 2000 en téléchargement gratuit sur [www.certu.fr /mobilité déplacements](http://www.certu.fr/mobilité_déplacements)

Concernant les résultats eux-mêmes :

- ils sont fondés sur des données arrêtées au 31 décembre 2005.
- ils restituent une photographie des pratiques et ne sont en aucun cas des indicateurs standard de référence comme ceux préconisés dans d'autres publications du Certu comme « le guide méthodologique sur les enquêtes de stationnement. »⁴
- la valeur présentée est le plus souvent la médiane et non la moyenne en raison de la distribution très écartée des valeurs relevées. Lorsqu'on ordonne une distribution, la médiane est la valeur qui partage cette distribution en deux parties égales. Quelques résultats sont cependant présentés à partir de la moyenne.
- l'échantillon de données varie selon les sujets traités car les villes n'ont pas répondu à toutes les questions ou ne sont pas concernées. Autant que possible, la taille de l'échantillon est précisée au cas par cas, surtout lorsqu'il est restreint.

1.2 Profil des villes enquêtées et représentativité de l'échantillon

Parmi les villes françaises de plus de 20 000 habitants enquêtées, 168 villes ont répondu. Le taux de participation global à l'enquête est de 40 %. Les répondants se répartissent ainsi :

- 134 villes de province dont 107 villes centres et 27 villes périphériques,
- 34 villes de région parisienne (hors ville de Paris)

40 % des villes-centres de province ont répondu à l'enquête 2005 et plus massivement dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants

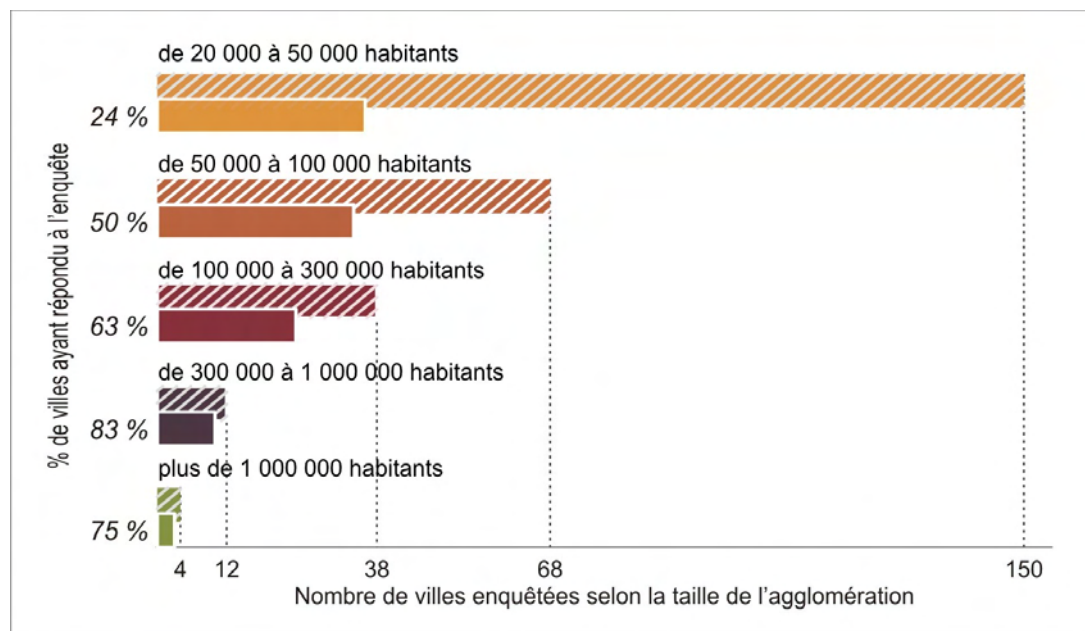


Illustration 1: Taux de réponse des villes centres à l'enquête 2005 en fonction de la taille de l'agglomération

4 Voir bibliographie

Au titre des précautions méthodologiques, nous avons vérifié la représentativité des villes centres, cible principale de cette étude. Il ressort que :

- parmi les 171 unités urbaines françaises (INSEE-RGP 99) ayant au moins une commune de plus de 20 000 habitants, 107 d'entre elles, soit 62 %, sont représentées dans l'échantillon.
- la ventilation des agglomérations (au sens unités urbaines) de l'échantillon par taille de population est très proche de la représentation nationale.

L'échantillon des agglomérations dont la ville centre compte plus de 20 000 habitants est représentatif de la réalité nationale

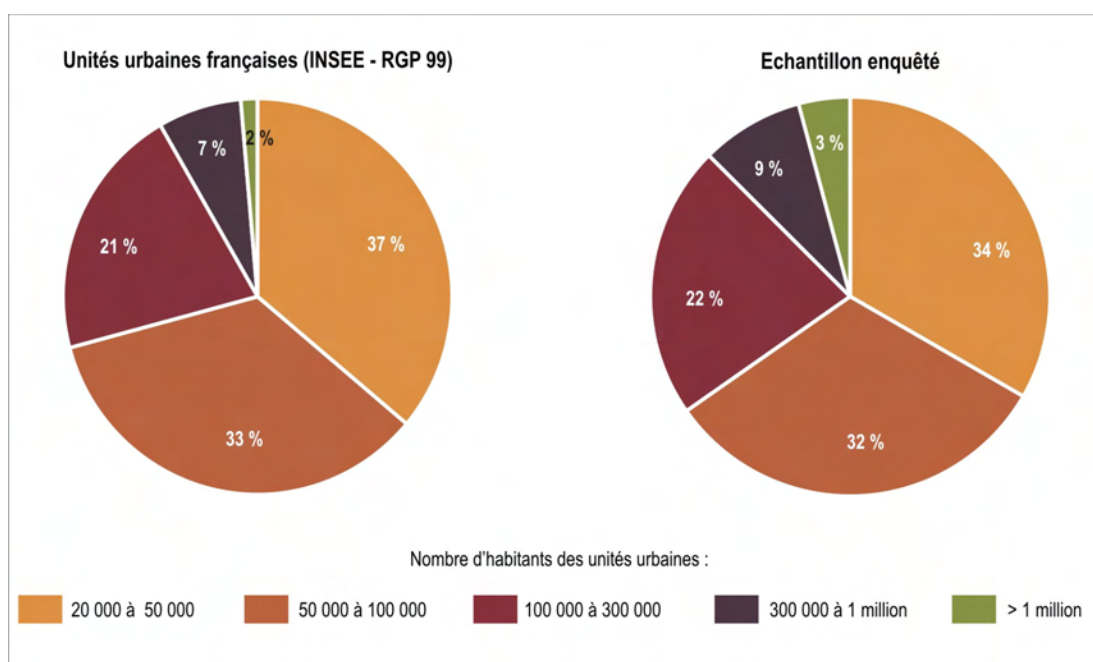


Illustration 2: Comparaison des agglomérations représentées dans l'échantillon par rapport aux agglomérations françaises dont la ville centre compte plus de 20 000 habitants

2. Le stationnement sur voirie : réglementation et tarification

L'essentiel : Face aux multiples demandes de stationnement des résidents, des migrants et des chalands/visiteurs, l'espace public contraint et convoité pour d'autres usages ne peut plus absorber tous les besoins. Établir des priorités est nécessaire. Les Plans de Déplacements Urbains, affichent généralement pour leur centre ville :

- permettre le stationnement des résidents (ceux qui habitent)
- favoriser le stationnement des visiteurs (ceux qui viennent consommer biens ou services)
- dissuader le stationnement des pendulaires ou migrants (ceux qui viennent travailler)

Réglementer le stationnement en jouant sur les durées autorisées et sur le volet tarifaire permet d'atteindre ces objectifs.

L'enquête 2005 conforte le constat, qui n'est pas nouveau, que les villes ont bien compris tout l'intérêt d'édicter une réglementation. Elle souligne aussi que les mesures prises s'affinent en fonction des catégories d'usagers (résidents, professionnels mobiles, personnes handicapées, etc.) et/ou de besoins nouveaux (stationnement gratuit de très courte durée par exemple).

2.1 La « zone bleue », un dispositif largement utilisé

Ce qu'il faut savoir :

Le dispositif « zone bleue » devenu récemment « zone à disque européen »⁵ permet de préserver la gratuité du stationnement tout en limitant sa durée. Il bénéficie généralement d'une bonne acceptation par les usagers. Il est utilisé comme mode unique de régulation du stationnement dans la ville dans les secteurs à enjeux ou comme un outil complémentaire au stationnement payant. Comme toute réglementation, elle ne fonctionne bien que si elle fait l'objet d'une surveillance effective.

Enseignement de l'enquête 2005 :

Le principal constat issu de l'enquête 2005 est que « la zone bleue » est toujours employée, car présente dans 40 % des villes de l'échantillon⁶, même si elle est souvent ressentie comme un outil désuet.

Pour les « villes-centres » : la zone bleue est en vigueur dans une ville centre sur deux dans les agglomérations de plus de 300 000 habitants et dans un tiers des villes centres en dessous de ce seuil. A contrario, aucune ville centre d'agglomération millionnaire ne l'utilise.

Le plus souvent, ce dispositif vient en appui d'une réglementation payante; cependant des villes comme Armentières, Lorient, Lunéville, Saint-Chamond, Saint-Lô et Tarascon l'utilisent (en 2005) comme seul mode de régulation du stationnement.

5 Voir le décret N°2007-1503 du 19 octobre 2007 modifiant l'article R 417-3 du code de la route, l'arrêté du 6 décembre 2007 relatif au modèle type de dispositif de contrôle de la durée du stationnement urbain et l'arrêté du 11 février 2008 modifiant l'arrêté du 24 novembre 1967 relatif à la signalisation des routes et des autoroutes

6 Sur 162 villes ayant répondu à la question, 65 ont une zone bleue (34 villes centres, 11 villes périphériques et 20 villes de la région parisienne)

La réglementation type « zone bleue » est toujours utilisée

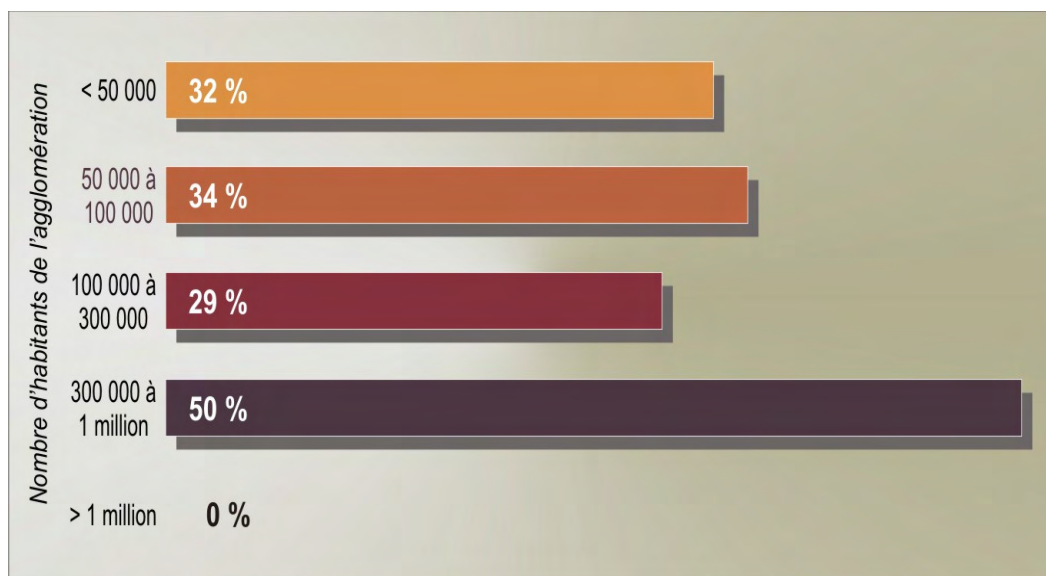


Illustration 3: Part des villes centres proposant du stationnement gratuit réglementé en fonction de la taille de l'agglomération

Pour les villes périphériques : parmi les 11 villes périphériques déclarant utiliser la zone bleue (sur 25 répondants), 6 sont des villes périphériques d'agglomérations millionnaires.

Pour les villes de région parisienne : sur les 34 villes ayant renseigné la question, 20 ont mis en place de la zone bleue (soit 58 %).

2.2 Le stationnement payant sur voirie est désormais généralisé

Ce qu'il faut savoir : le stationnement payant est un moyen efficace de réguler l'utilisation des places en jouant sur la durée maximale de stationnement autorisée et le tarif (à condition de l'accompagner d'une politique de surveillance). Aujourd'hui très peu de villes font l'économie de réglementer le stationnement. Ce constat est positif : les collectivités considèrent bien que le stationnement est réellement un levier utile et incontournable pour agir sur les déplacements.

2.2.1 Plus de neuf villes centres sur dix⁷ ont instauré du stationnement payant

Enseignement de l'enquête 2005 : la tarification du stationnement comme mode de gestion est quasi généralisée dans l'ensemble des villes centres et ce, quelle que soit la taille de l'agglomération.

⁷ Echantillon : 97 villes centres pratiquent du stationnement payant sur 106 répondants

Parmi celles qui n'ont pas de stationnement payant, deux cas se présentent :

- soit le stationnement n'est pas réglementé sur voirie mais il peut y avoir par exemple des parcs en enclos qui permettent d'organiser de la rotation
- soit le stationnement est déjà géré par de la zone bleue comme à Lunéville, Saint-Lô Lorient, Saint-Chamond, etc.

Dans quasiment toutes les villes centres le stationnement est réglementé par du stationnement payant; les autres utilisent la zone bleue.

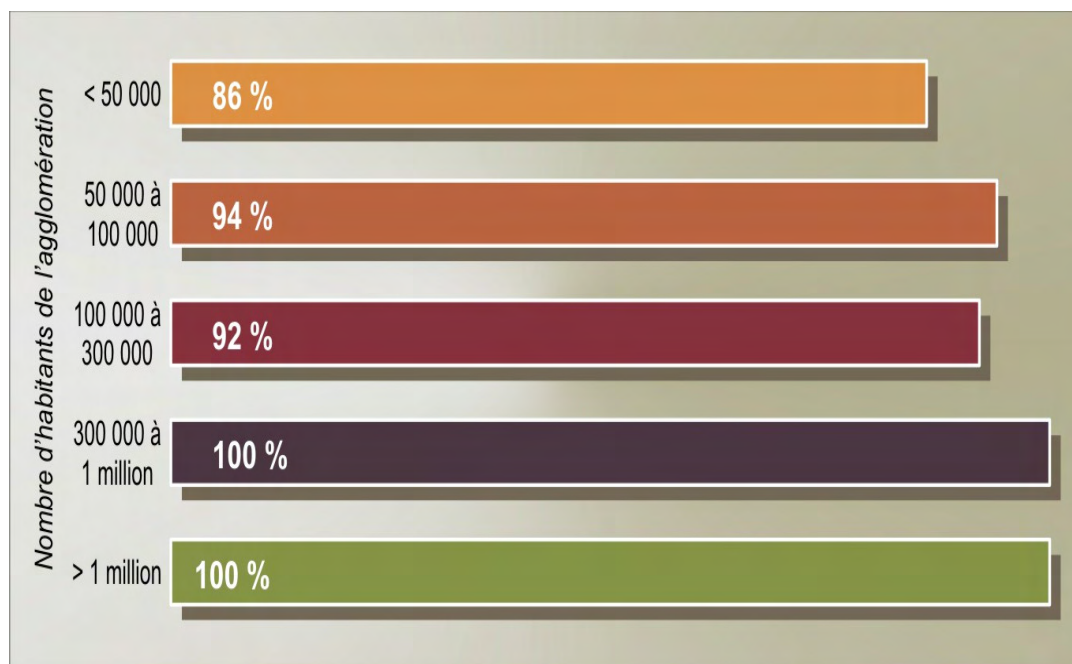


Illustration 4: Part des villes centres proposant du stationnement payant en fonction de la taille de l'agglomération

2.2.2 La structure de l'offre payante est liée à la taille de l'agglomération

2.2.2.1 L'offre payante sur voirie est proportionnellement plus faible dans les grandes agglomérations que dans les villes moyennes...

Ce qu'il faut savoir :

L'un des ratios standard pour mesurer le volume de l'offre payante est le nombre de places payantes pour 1 000 habitants de l'agglomération. Il permet des comparaisons entre villes; en dessous de 5 places pour 1 000 habitants de l'agglomération le volume de l'offre payante est jugé faible.

Enseignement de l'enquête 2005 :

Le nombre de places payantes sur voirie pour 1 000 habitants est inversement proportionnel à la taille de l'agglomération : environ 28 places payantes pour 1 000 habitants dans les villes centres des agglomérations de moins de 50 000 habitants et environ 9 places payantes pour 1 000 habitants dans celles des agglomérations millionnaires.

Le volume de l'offre payante de stationnement sur voirie est inversement proportionnel à la taille de l'agglomération

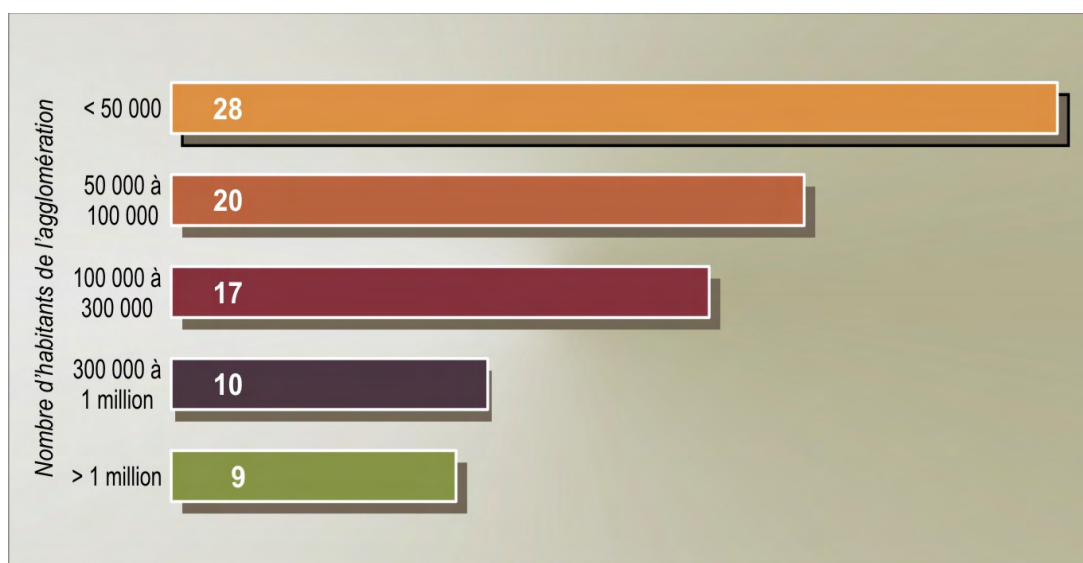


Illustration 5: Nombre médian de places payantes offertes sur voirie dans les villes centres pour 1 000 habitants de l'agglomération

2.2.2.2 ...et inversement pour l'offre payante en parcs

Rappel d'un enseignement de l'enquête 2000 :

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.

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

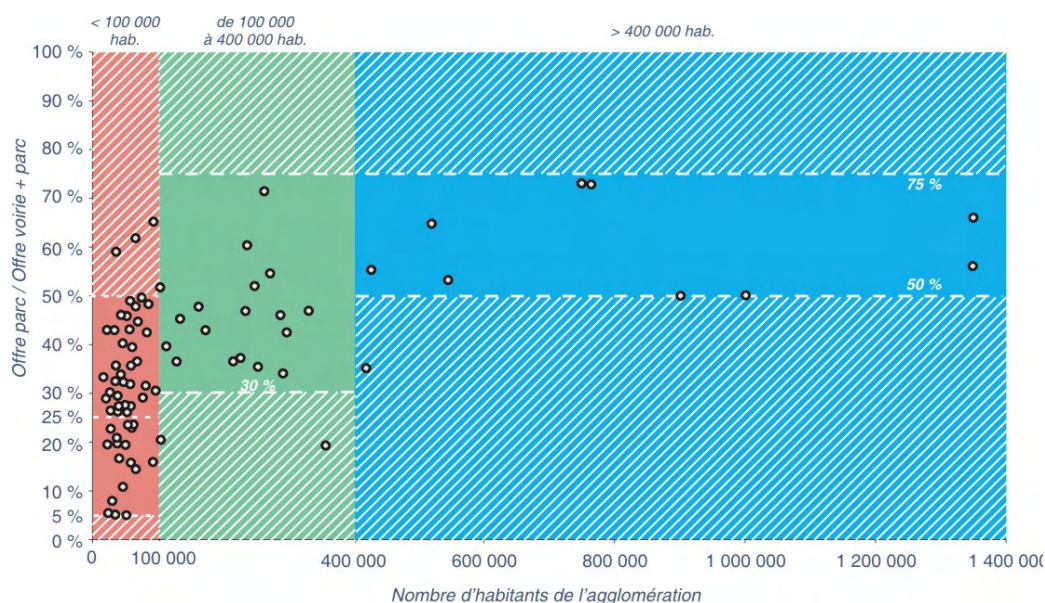


Illustration 6: Répartition de l'offre de stationnement entre les parcs et la voirie dans les villes centres en fonction de la taille de l'agglomération (enquête Certu 2000)

2.3 La maturité certaine de la réglementation du stationnement payant sur voirie

Ce qu'il faut savoir :

Chaque catégorie d'usager a des besoins et des comportements bien différenciés en stationnement :

- le résident souhaite stationner sur de la longue durée à un prix attractif,
- le visiteur stationne généralement moins de 2 heures et est moins sensible aux tarifs,
- le pendulaire a besoin de stationner sur de la longue durée et est très sensible aux tarifs. En jouant sur la durée de stationnement et les tarifs, l'accueil d'une ou de catégories d'usagers sera favorisée. Par exemple, un stationnement maximum de deux heures avec un tarif dissuasif sur de la longue durée favorise les visiteurs et reporte plus loin les pendulaires.

Depuis déjà plusieurs années, les villes maîtrisent bien ces dispositifs. La réglementation du stationnement payant a indéniablement atteint une réelle maturité.

Deux enseignements de l'enquête 2005 :

Elle ne pointe pas de nouveauté mais confirme deux constats détaillés ci-après déjà dressés dans les enquêtes précédentes.

2.3.1 Le tarif moyen de la première heure croît avec la taille de l'agglomération

L'indicateur retenu est le tarif moyen de la première heure de stationnement sur voirie c'est à dire le prix de la première heure pour chaque zone tarifaire distincte pondéré en fonction du nombre de places de chaque zone. Ce calcul n'ayant pas toujours été possible (le nombre de places par zone n'étant pas systématiquement renseigné), l'échantillon des villes centres des agglomérations millionnaires n'inclut que Lille et Lyon pour cette question.

Dans les villes centres des agglomérations de plus de 100 000 habitants, le tarif moyen de la première heure de stationnement est supérieur à 1 €. Dans les zones les plus centrales où dans les très grandes agglomérations, le coût de la première heure atteint des niveaux bien plus élevés, jusqu'à 3 €.

Inversement, les villes moyennes proposent un tarif moyen de la première heure de stationnement en dessous de la barre des 1 €.

Les villes de région parisiennes pratiquent un tarif proche de 1 €.

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

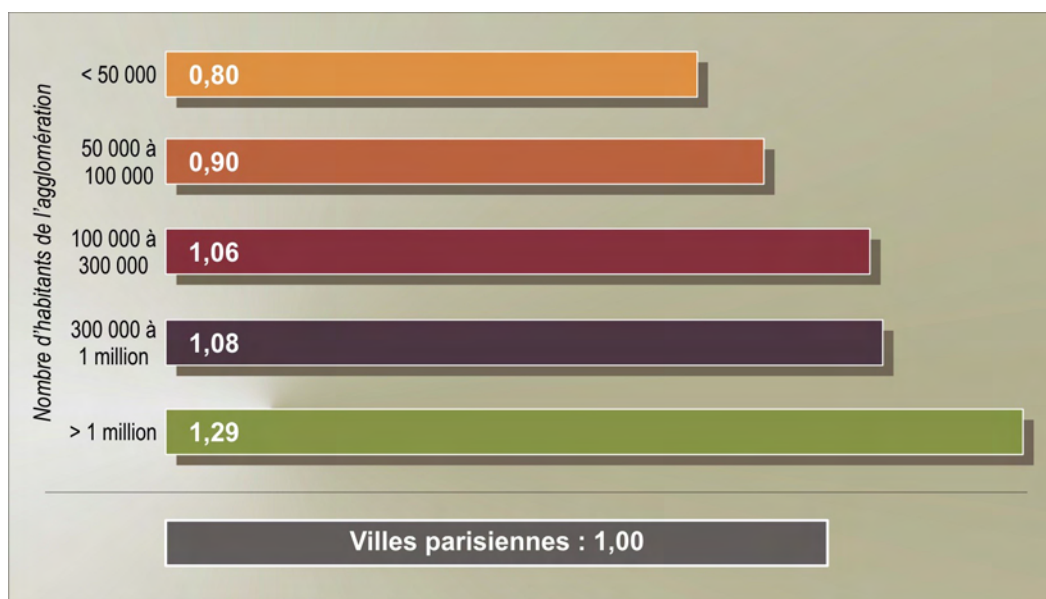


Illustration 7: Tarif moyen de la première heure de stationnement (pondéré par le nombre de places par zone tarifaire distincte) sur voirie dans les villes centres en fonction de la taille de l'agglomération et dans les villes de région parisienne.

2.3.2 Partout, deux ou trois zones tarifaires distinctes pour délimiter les secteurs à stationnement de courte, moyenne ou longue durée.

Près de 90 % des villes⁸ ont délimité deux ou trois zones où les durées de stationnement diffèrent. Cette pratique bien établie traduit une hiérarchisation de l'espace public en fonction des besoins jugés prioritaires.

Ce nombre restreint de zones tarifaires participe aussi à la lisibilité de la réglementation pour l'usager.

Dans la moitié des zones tarifaires, le stationnement est limité à deux heures, ce qui convient bien pour les besoins des visiteurs notamment; inversement plus d'un quart des zones permettent le stationnement de plus de quatre heures. La rotation n'est pas une finalité dans ces secteurs où la pression sur le stationnement est moins forte; la moyenne ou la longue durée peuvent très bien trouver une justification à condition que le tarif proposé soit dissuasif pour éviter un usage quotidien par les pendulaires.

8 Échantillon : 119 villes dont 19 ayant 1 zone, dont 62 ayant 2 zones, 28 ayant 3 zones et 10 ayant 4 zones ou plus

2.4 La réglementation s'affine pour intégrer des besoins spécifiques ou des catégories récentes d'usagers

Ce qu'il faut savoir :

Au-delà des trois catégories d'usagers classiquement retenues en stationnement (visiteurs, résidents, pendulaires), les villes ont à traiter des besoins plus fins ou émergents. Des aménagements sont apportés sur les durées de stationnement ou sur les niveaux tarifaires pour répondre à ces demandes. La réglementation du stationnement payant s'enrichit de nuances, c'est un constat essentiel de l'enquête 2005.

2.4.1 Les tarifications pour les résidents désormais généralisées dans les grandes agglomérations

Ce qu'il faut savoir :

Dans les zones de stationnement payant, l'enjeu est de permettre et rendre le stationnement résident attractif pour maintenir une fonction d'habitat en centre ville et obtenir, de leur part, du report modal vers les transports publics ou les modes doux.

Enseignements de l'enquête 2005⁹ :

Pour les villes centres, la tarification préférentielle pour les résidents était déjà largement présente dans les villes centres des grandes agglomérations en 2000. Depuis elle progresse partout mais le plus nettement parmi les villes centres des agglomérations de 100 000 à 300 000 habitants.

Pour les villes de région parisienne, 70 % d'entre elles ont adopté une politique de stationnement résident.

Des tarifs résidents présents dans une ville moyenne sur trois et presque généralisés dans les villes centres des plus grandes agglomérations

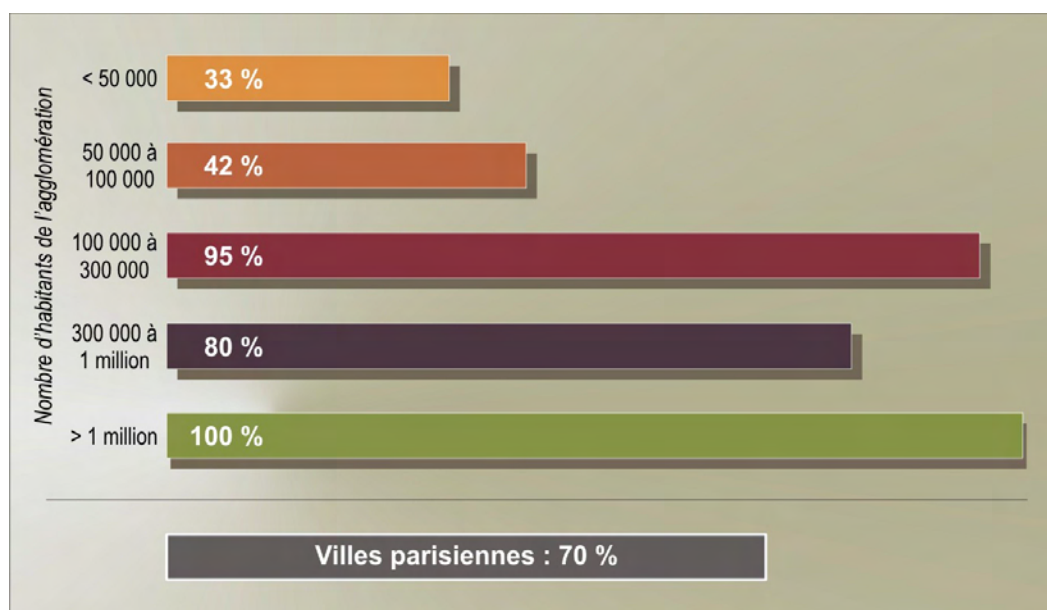


Illustration 8: Existence d'un tarif résident dans les villes centres en fonction de la taille de l'agglomération et dans les villes de région parisienne

9 Échantillon : 68 villes sur 117 répondants pratiquent un tarif résident (quelle que soit la formule : au mois, à la journée, etc.)

Les tarifs proposés, qu'ils s'appliquent dans le cadre de formules à l'heure, à la journée ou au mois, restent généralement identiques quelle que soit la zone tarifaire de la commune. En revanche, d'une ville à l'autre, les différences sont importantes :

- les tarifs à la journée varient, à une exception près, entre 1 € et 3,20 € ;
- la fourchette des tarifs mensuels est encore plus large et s'échelonne de 8 € à 59 €, avec une médiane à 20 €.

Contrairement à ce que l'on pourrait imaginer, le niveau tarifaire proposé aux résidents n'est pas plus élevé dans les grandes agglomérations. Il semble que les prix pratiqués découlent davantage des conditions locales et du contexte initial de mise en œuvre de la mesure que de la taille de l'agglomération.

Le prix payé par les résidents pour leur stationnement sur voirie n'est pas lié à la taille de l'agglomération

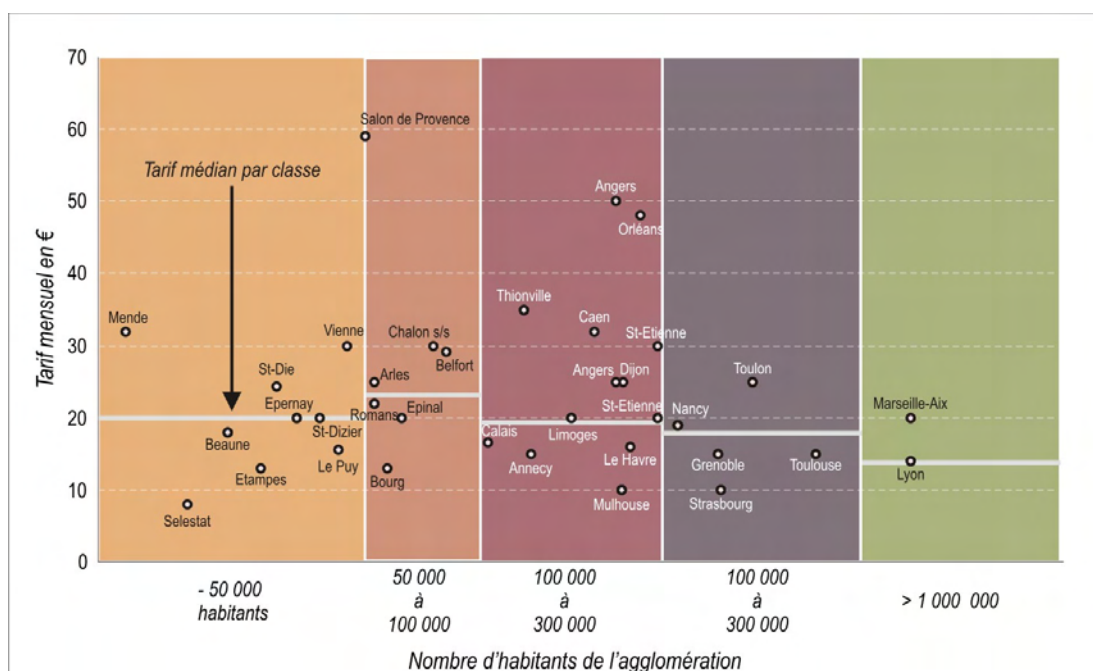


Illustration 9: Montant du tarif mensuel proposé aux résidents dans les villes centres en fonction de la taille de l'agglomération

NB : les villes de Saint-Étienne et Angers proposent 2 tarifs résidents, différents selon la zone tarifaire.

2.4.2 Le stationnement des personnes handicapées : la tendance est à la gratuité

Ce qu'il faut savoir :

Les personnes handicapées bénéficient normalement d'un quota de places réservées sur voirie; 2 % au moins de l'ensemble des emplacements de chaque zone doivent être accessibles et adaptés aux personnes circulant en fauteuil roulant (article 1 du décret du 21.12.2006).

Enseignement de l'enquête 2005 :

L'exploitation du nombre de places réservées pour les personnes handicapées n'a pas été possible en raison de réponses se référant uniquement à l'offre du secteur payant tandis que d'autres prenaient en compte visiblement l'ensemble de l'offre (y compris gratuite).

En revanche, l'enquête enseigne que près de trois quarts des villes centres¹⁰ dispensent les personnes handicapées de payer le stationnement sur les places qui leur sont réservées. Cette mesure est plus fréquente en ville moyenne.

Plus de la moitié des villes centres pratiquent la gratuité du stationnement sur les places réservées aux personnes handicapées

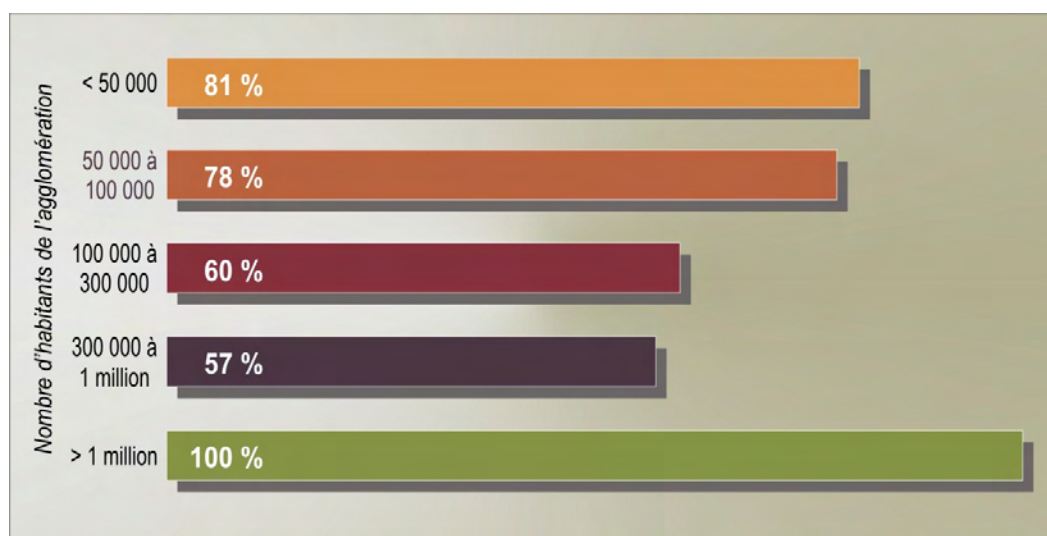


Illustration 10: Gratuité sur les places réservées GIG-GIC dans les villes centres en fonction de la taille de l'agglomération

Plus largement, 50 % des villes centres accordent la gratuité du stationnement aux personnes handicapées sur toutes les places et pas seulement sur celles qui leur sont réservées.

2.4.3 Près d'un tiers des villes centres disposent d'une tarification spécifique pour les professionnels mobiles

Ce qu'il faut savoir :

Certains professionnels mobiles déclarent avoir besoin de leur véhicule pour exercer leur travail. Ce besoin est récurrent et impérieux ou ponctuel et facultatif. Les villes qui prennent des mesures en faveur de cette catégorie d'usagers définissent plus ou moins largement la liste des professions concernées.

¹⁰ Échantillon de cette question : 70 répondants sur la question du stationnement des personnes GIG-GIC (grand invalide de guerre/grand invalide civil)

Enseignement de l'enquête 2005 :

Un tiers des villes centres¹¹ pratiquant le stationnement payant sur voirie proposent des tarifs adaptés aux professionnels. Sont concernés au premier chef les artisans puis viennent ensuite les professions médicales ou paramédicales et enfin les commerçants (sachant que l'assimilation des commerçants à la catégorie des professionnels mobiles est discutable).

En termes de mise en œuvre, les villes jouent la simplicité : plus de la moitié d'entre elles propose une seule tarification spécifique. Une sur trois établit deux tarifs différents et seulement une sur dix propose trois modalités.

2.4.4 Les franchises tarifaires sont pratiquées par une ville centre sur trois**Ce qu'il faut savoir :**

Une franchise tarifaire consiste à rendre gratuit le stationnement de très courte durée dans un secteur payant. L'objectif est de favoriser des « achats express » auprès d'une certaine catégorie de commerces ou services (tabac, banque, poste, pressing, boulangerie, etc).

Enseignement de l'enquête 2005 :

Près d'un tiers des villes centres¹² pratiquent une franchise tarifaire. Cette mesure est plus développée en région parisienne où 40 % des villes l'ont adopté.

La majorité des villes centres (six villes sur dix) proposent une période gratuite de moins de 15 minutes; dans une ville centre sur trois cette durée est comprise entre 15 et 30 minutes et dans une ville centre sur dix, elle est supérieure à 30 minutes.

Zoom sur les enquêtes et observatoires de stationnement

Les enquêtes de stationnement, conduites selon une méthodologie standard Certu, permettent de connaître localement l'offre et l'utilisation des places de stationnement sur voirie. L'enseignement de l'enquête Certu 2005 est qu'une ville centre sur deux¹³ a réalisé récemment des enquêtes. Plus la taille de l'agglomération est importante, plus ces recueils de données sont développés.

Les observatoires de stationnement sont pour l'heure encore l'apanage des villes centres des plus grandes agglomérations. Seulement un tiers des villes centres¹⁴ ont mis en place cet outil et un lien net est établi avec la taille de l'unité urbaine: 65 % des villes centres des agglomérations millionnaires disposent d'un observatoire de stationnement, mais seulement 12 % de celles situées dans des unités urbaines de moins de 100 000 habitants.

11 Échantillon de cette question : 31 villes centres sur 96 pratiquant le stationnement payant ont établi des tarifications pour les professionnels

12 Échantillon de cette question : 25 villes sur 92 répondants

13 Échantillon de cette question : 51 villes sur 102 répondants

14 Échantillon de cette question : 29 villes centres sur 102 répondants

3. Le stationnement sur voirie : fonctionnement, surveillance et recettes

L'essentiel : La première étape d'une politique de stationnement consiste à édicter une réglementation pour hiérarchiser les besoins en fonction de l'espace public disponible sur voirie. La quasi totalité des collectivités franchit cette étape avec soin.

La seconde phase consiste à veiller au bon fonctionnement des mesures décidées. A ce stade, les collectivités adoptent des postures beaucoup plus différenciées; dans l'ensemble le fonctionnement de la voirie n'est pas vraiment satisfaisant. L'enquête ne permet pas de mesurer l'occupation et la rotation des places; mais il ressort que dans plus de la moitié des villes, moins de deux heures de stationnement sont payées par place et par jour alors que cinq ou six heures pourraient légitimement être escomptées. Incivisme des usagers et surveillance perfectible sont les deux principales explications.

Ces dysfonctionnements apparaissent aussi au travers des recettes générées par le stationnement : des villes de taille comparables obtiennent des recettes à l'horodateur qui varient du simple au quintuple !

Le volontarisme nécessaire à la mise en œuvre rigoureuse de la réglementation édictée peine donc à s'inscrire sur du long terme.

3.1 Toujours moins de deux heures payées par place et par jour pour la moitié des villes

Ce qu'il faut savoir :

Le nombre d'heures payées par place et par jour (HPPJ) est un indicateur standard qui permet de mesurer approximativement à l'échelle locale le respect de la réglementation payante par l'usager. A partir des données 2005, il est calculé en considérant l'ensemble des recettes (résidents inclus) et sur la zone la plus chère, c'est à dire celle où la pression sur le stationnement et les contrôles sont à priori les plus développés. Cet indicateur est un bon outil de comparabilité entre les villes.

Enseignements de l'enquête 2005 :

Le constat est le même qu'en 2000; près de la moitié des villes obtiennent moins de deux heures payées par place et par jour. Ce ratio est faible par rapport aux cinq ou six heures de paiement légitimement escomptées dans des secteurs par définition plutôt saturés.

Toujours moins de 2 heures payées par place et par jour pour la moitié des villes

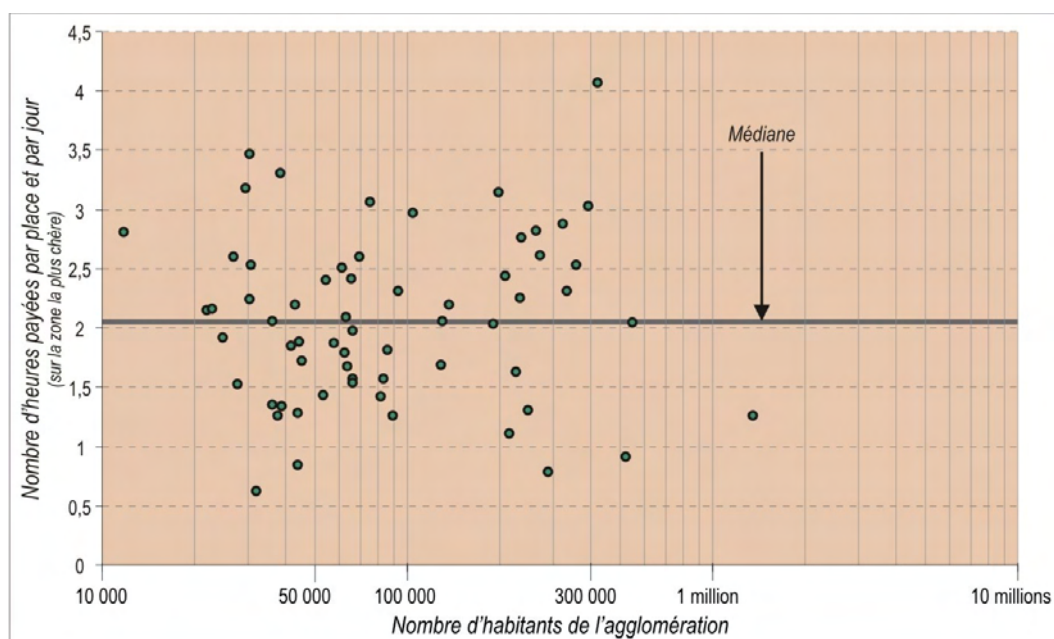


Illustration 11: Nombre d'heures payées par place et par jour (sur la zone la plus chère) dans les villes centres en fonction de la taille de l'agglomération

Les tarifs préférentiels pour les résidents influent de façon contradictoire¹⁵ : le nombre d'heures payées par place et par jour est minoré d'environ 10 % lorsqu'il existe des tarifs résidents; inversement le taux de paiement très élevé chez les résidents constitue en quelque sorte une recette assurée. Ainsi, environ 2 heures sont payées par place et par jour lorsqu'il existe une tarification résident. Ce chiffre est de 2, 2 heures en l'absence de tarif résident.

3.2 Un incivisme très marqué : seul un usager sur trois paye son stationnement

Ce qu'il faut savoir :

Une place de stationnement sur voirie en zone rotative occupée à plus de 90 % en moyenne, et bien respectée (taux de respect de 60 %) génère globalement 1 200 heures de paiement sur un an.

Enseignement de l'enquête 2005 :

Si l'on considère que pour la moitié des villes enquêtées, le nombre de jours de stationnement payant est d'environ 300 jours, le nombre annuel d'heures payées par place banalisée est d'environ 600 heures¹⁶; le taux de respect serait donc approximativement de 30 %. L'incivisme qui touche le stationnement est loin d'être un phénomène marginal.

¹⁵ Échantillon de cette question : 29 villes centres sans tarif résident et 21 avec tarif résident

¹⁶ Mode de calcul : 2 heures payées par place et par jour x 300 jours payants/an = 600 heures annuelles par place

3.3 La surveillance : des résultats perfectibles

Ce qu'il faut savoir :

Le contrôle n'est pas une fin en soi mais il permet d'assurer le respect de la réglementation par l'utilisateur et d'obtenir un fonctionnement satisfaisant du stationnement sur voirie. Le ratio habituellement retenu comme révélateur d'une surveillance réelle et efficace du respect de la réglementation sur voirie est de deux procès verbaux par place et par mois.

Enseignements de l'enquête 2005 :

En référence à ce ratio de 2 procès verbaux par place et par mois, les pratiques de surveillance sont très inégales : les villes centres des agglomérations de 300 000 à un million d'habitants sont celles qui font preuve d'une plus grande sévérité.

Dans les villes centres des plus grandes agglomérations, la surveillance semble plus sévère que dans les villes moyennes

Ville centre d'une unité urbaine	Nombre médian de procès verbaux dressés par place et par mois
<i>Moins de 50 000 habitants</i>	<i>0,8</i>
<i>De 50 000 à 100 000 habitants</i>	<i>0,8</i>
<i>De 100 000 à 300 000 habitants</i>	<i>1,8</i>
<i>De 300 000 à 1 million d'habitants</i>	<i>2,5</i>
<i>Plus de 1 million d'habitants</i>	<i>1,8</i>
Ensemble des villes centres	1,1

Illustration 12: « Sévérité » de la surveillance dans les villes centres en fonction de la taille des agglomérations

Par ailleurs, il existe un lien évident entre paiement et contrôle : en moyenne, avec un procès verbal par place et par mois, la recette annuelle (par place) est inférieure à 600 €; mais ce lien n'est pas proportionnel : par exemple, doubler le nombre de procès verbaux dressés ne permet pas de doubler les recettes.

Cela explique que certaines villes réalisent des recettes importantes sans pour autant mettre en œuvre un contrôle important, supérieur à deux procès verbaux par place et par an. Ce résultat peut s'expliquer par :

- l'efficacité reconnue du système de contrôle qui peut pousser spontanément les usagers à respecter la réglementation pour ne pas s'exposer à la verbalisation,
- l'organisation du travail des équipes de contrôle, leur formation, la légitimité politique donnée à leur activité sont des éléments qui comptent dans une politique de contrôle. Dans l'enquête 2005, 88 % des villes centres de province¹⁷ dispose d'un corps spécialisé de surveillance. Deux fois sur trois il n'est pas intégré à la police municipale et dans un tiers des cas il en fait partie. Cependant les données recueillies ne permettent pas d'établir qu'un rattachement institutionnel amène de meilleurs résultats en termes de respect.

17 Échantillon : sur 95 villes centre de province ayant répondu, 83 ont un corps spécialisé de surveillance

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

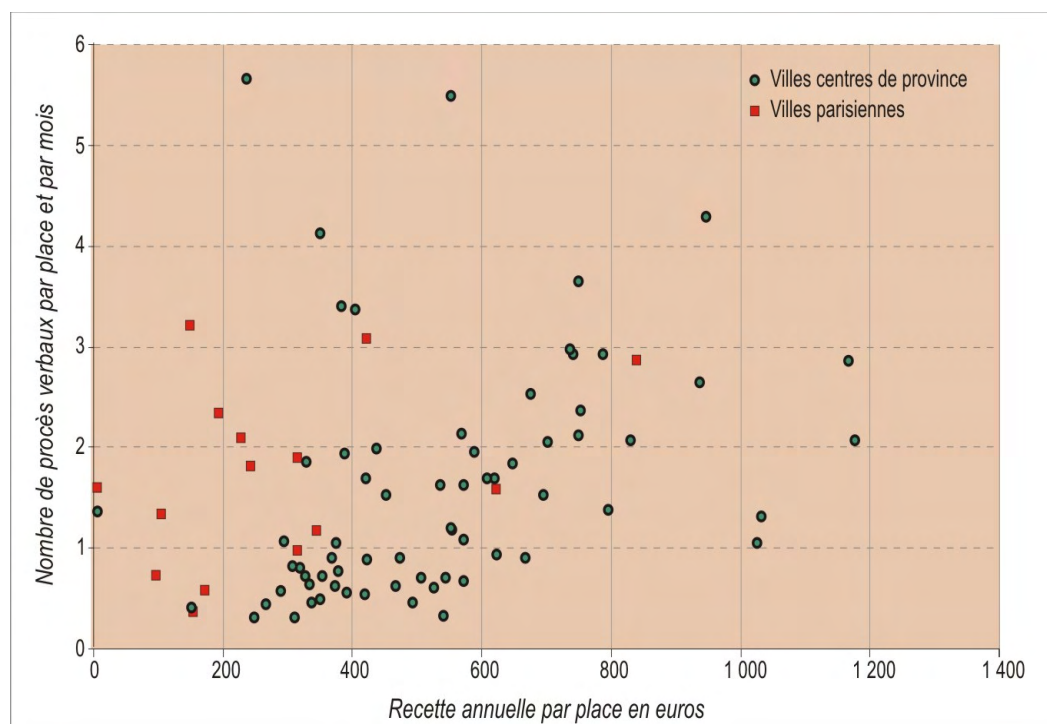


Illustration 13: Relation entre la recette par place et la verbalisation pratiquée dans les villes centres en fonction de la taille des agglomérations et dans les villes de région parisienne.

3.4 Les recettes du stationnement : des écarts importants selon les villes

Ce qu'il faut savoir :

La tarification est un outil pour permettre un bon fonctionnement des places de stationnement en fonction des besoins prioritaires. Les recettes qui découlent du stationnement payant ne sont pas une fin en soi. Elles constituent cependant un enjeu pour les collectivités car elles abondent le budget pour couvrir les frais liés à l'exploitation des places (horodateurs, frais de surveillance, signalisation...); de plus, à l'heure où le Grenelle de l'Environnement étudie une possible décentralisation-dépénalisation du stationnement, cette question fait aussi partie des éléments du débat.

Dégager des ratios financiers dans le cadre de cette étude présente comme intérêt de :

- rendre publiques des informations habituellement peu diffusées,
- permettre à des collectivités de taille comparable de se situer entre elles.

Enseignements de l'enquête 2005 :

Pour les villes centres : L'enseignement de l'enquête 2000, à savoir une extrême diversité des recettes obtenues, est confirmé. En prenant en compte l'ensemble de l'offre payante sur voirie, la plupart des villes-centres se situent entre 200 et 600 euros de recettes annuelles. Certaines dépassent 1 000 euros avec un maximum à 1 200 euros.

Les recettes sont plus élevées lorsque l'agglomération est importante mais seulement dans celles où existe une politique de contrôle ferme. Sur les zones les plus chères des villes centres de plus de 100 000 habitants les recettes peuvent s'élever notablement pour atteindre 1 500 euros par place et par an.

Pour les villes de région parisienne : En 2000, cet indicateur n'avait pas été recherché. Les villes de région parisienne présentent la même diversité de recettes obtenues que les villes centres de province.

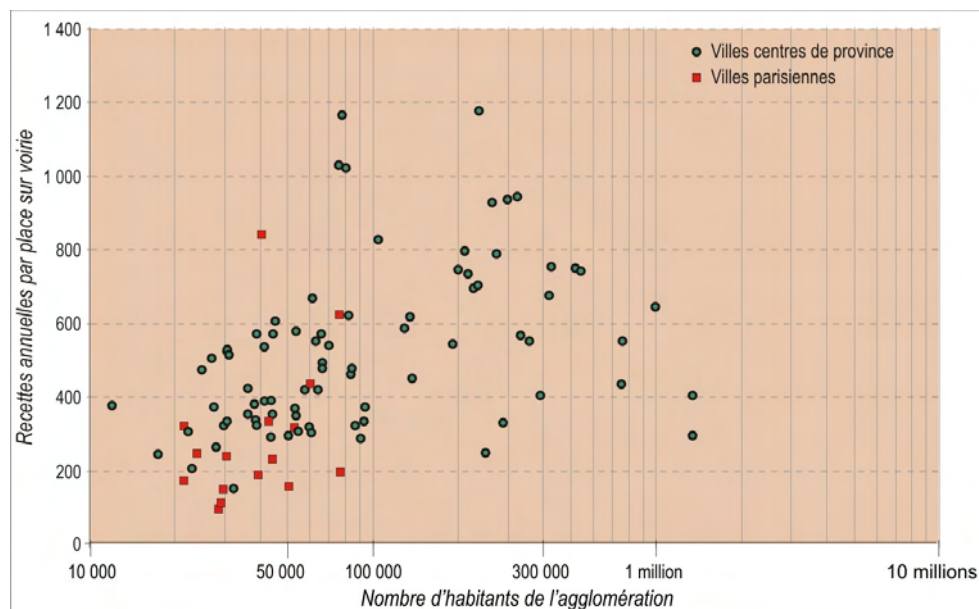


Illustration 14: Recette annuelle par place sur voirie dans les villes centres en fonction de la taille des agglomérations et dans les villes de région parisienne

Au-delà de cette grande diversité, la recette moyenne annuelle par place sur voirie est de 515 euros. Elle est de 630 euros par place et par an pour les villes centres des agglomérations de plus de 100 000 habitants et de 450 euros par place et par an pour celles de taille inférieure.

De cette recette directe, il faut déduire les coûts d'exploitation, d'entretien et de surveillance, d'une place estimés entre 350 et 450 euros par an.¹⁸

Dans un budget de collectivité, les recettes annuelles d'exploitation du stationnement ne sont pas négligeables. Elles sont directement liées au nombre de places en service, au taux de respect et à l'existence de tarifs spécifiques pour certaines catégories d'utilisateurs. Le principal enseignement¹⁹ est que pour des villes centres de taille comparable, la recette annuelle peut varier du simple au quintuple.

¹⁸ Source : « Stationnement, sortir de l'égarement »- FNMS mai 2005 à partir d'une étude PUCA 2000

¹⁹ Échantillon : 83 villes centres

**Pour des villes centres de taille comparable,
la recette annuelle peut varier du simple au quintuple**

Ville centre d'une unité urbaine	Recettes annuelles en milliers d'euros		
	Moyenne	Minimum	Maximum
<i>Moins de 50 000 habitants</i>	322	65	1 113
<i>De 50 000 à 100 000 habitants</i>	600	267	1 600
<i>De 100 000 à 300 000 habitants</i>	2 411	689	5 000
<i>De 300 000 à 1 million d'habitants</i>	2 226	1 400	6 100
<i>Plus de 1 million d'habitants</i>	5 504	3 202	6 400

Illustration 15: Recette annuelle globale du stationnement payant sur voirie dans les villes centres en fonction de la taille des agglomérations

L'impact de franchises tarifaires (mises en place dans un tiers des villes centres²⁰) sur les recettes liées à la voirie est difficile à établir à partir de l'enquête 2005.

Le nombre d'heures payées par place et par jour (sur la zone la plus chère) obtenu par les villes centres qui pratiquent la franchise tarifaire est tout autant éclaté que pour celles qui ne l'ont pas instauré. L'hypothèse peut être émise qu'en l'absence de cette franchise, lesdites villes obtiendraient un nombre d'heures payées plus élevé. Seule une étude spécifique et approfondie permettra de conforter cette hypothèse et de dresser un bilan avantages/inconvénients de cette mesure.

²⁰ Cf paragraphe 244

**L'impact des franchises tarifaires sur les recettes est en l'état difficile à cerner
et mérite un complément d'étude**

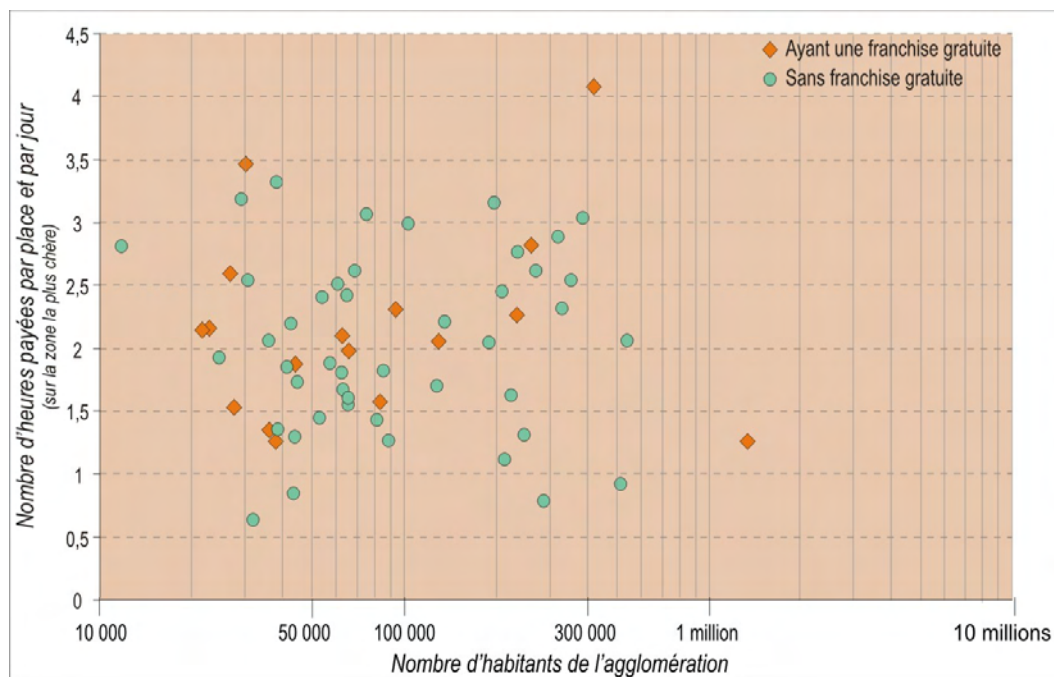


Illustration 16: Impact des franchises tarifaires sur le nombre d'heures payées par place et par jour dans les villes centres en fonction de la taille de l'agglomération

4. Le stationnement en parcs : les grandes tendances

L'essentiel :

En préambule, deux rappels :

- les développements suivants ne concernent pas les parcs relais qui ne font pas partie du champ de cette étude,
- un parc en enclos est un parc de surface dont l'accès nécessite au moins une fois l'action d'une barrière, à l'entrée ou à la sortie.

Malgré la constitution d'une offre de stationnement en parcs assez importante depuis plus de trente ans, le rythme de mise en service de nouveaux parcs ralentit ponctuellement mais la dynamique globale ne s'essouffle pas. Un fait nouveau apparaît depuis 2000 : les parcs en enclos se développent nettement même dans les grandes agglomérations. De fait, le patrimoine évolue. Dans les parcs en ouvrages, la qualité de service s'élève : le jalonnement est très développé et les offres de stationnement spécifiques notamment pour les deux roues (motorisés ou non) ne sont plus marginales.

Comme pour la voirie, le prix du stationnement en parcs est lié à la taille de l'agglomération. Les abonnements sont fréquemment proposés et au premier chef l'abonnement permanent dans 7 parcs sur 10.

En termes de fréquentation, la moitié des parcs des villes centres de province accueille un visiteur horaire par place et par jour mais d'importantes disparités existent d'un parc à l'autre. L'enquête ne permet pas de connaître la fréquentation par les abonnés qui constitue l'autre catégorie de clientèle. En revanche certains abonnements, comme les abonnements permanents pris par des pendulaires, lorsqu'ils sont très développés, ne sont pas propices à une mobilité durable. Inversement les abonnements résidents à tarif préférentiels mais plafonnant le nombre de sorties commencent à apparaître : ils conjuguent satisfaction des besoins de l'utilisateur et conformité aux objectifs des Plans de Déplacements Urbains.

4.1 Le rythme de mise en service se maintient grâce à un fait nouveau : le développement des parcs en enclos

Ce qu'il faut savoir :

La dernière enquête Certu sur le stationnement mettait en avant un rythme encore soutenu de mise en service des parcs malgré des phases d'essoufflement en période post-électorales (mandatures municipales).

Enseignement de l'enquête 2005 :

Le constat précédent est confirmé : sans atteindre les pics constatés du début des années 90, le rythme d'ouverture des parcs entre 2001 et 2005 ne fléchit pas malgré la constitution d'une offre abondante par le passé.

En revanche, et le fait est totalement nouveau, le maintien de cette dynamique est rendu possible par le fort développement des parcs en enclos. Entre 2001 et 2005 et pour la première fois depuis le début des années soixante dix, la majorité des parcs mis en service (plus de 60 %) dans les villes centres de province sont des parcs en enclos. Par rapport à la période antérieure (1996-2000), leur rythme de mise en service a été multiplié par trois.

Le rythme de construction des parcs en ouvrages entre 2001 et 2005 est proche de celui de la période précédente (1996-2000). Cette tendance observée depuis près de 10 ans contraste avec le début des années 90 où le rythme de construction des parcs en ouvrages était environ trois fois plus élevé.

Le rythme de mise en service des parcs se maintient grâce notamment à la forte poussée des parcs en enclos

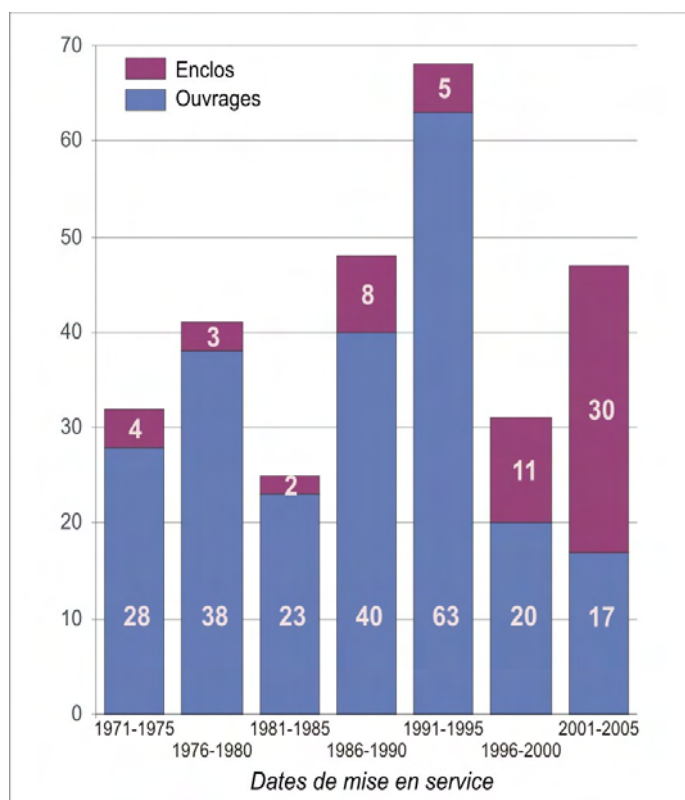


Illustration 17: Évolution des mises en service des parcs dans les villes centres de province selon la structure

Cette percée des parcs en enclos concerne l'ensemble des agglomérations : autrefois plutôt apanage des villes moyennes, ils sont désormais présents dans les villes centres des agglomérations de 100 000 à 300 000 habitants.

Les parcs en enclos : auparavant plutôt l'apanage des villes moyennes, désormais présents aussi dans les villes centres d'agglomérations plus importantes

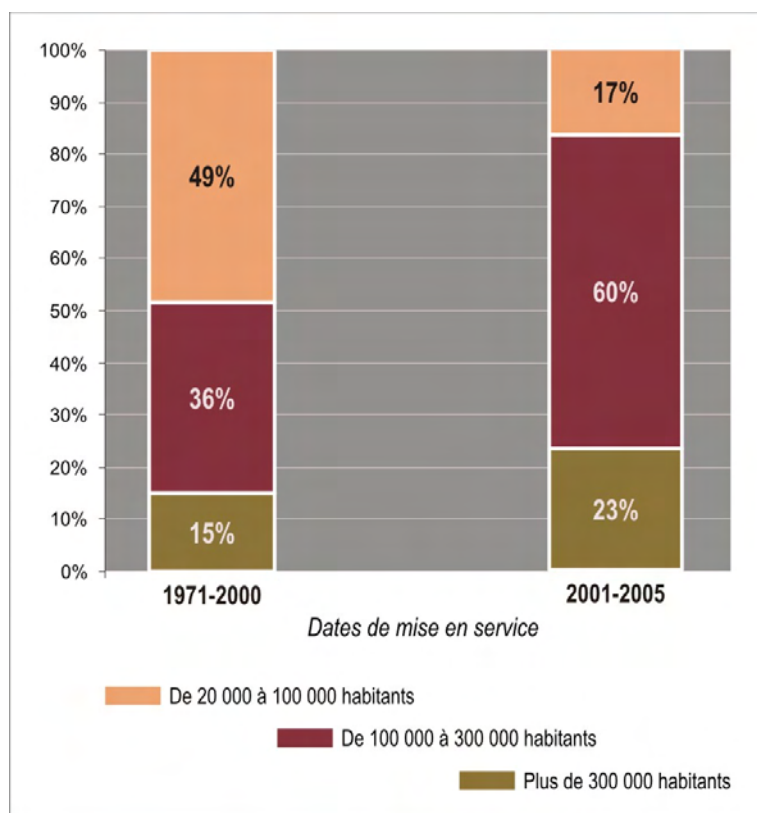


Illustration 18: Évolution des mises en service des parcs en enclos dans les villes centres de province en fonction de la taille de l'agglomération

4.2 Le patrimoine des parcs change peu à peu de physionomie

Ce qu'il faut savoir :

Si le rythme de mise en service des parcs se maintient, les caractéristiques de ce patrimoine évoluent sous l'impulsion de deux phénomènes :

- les parcs en enclos qui se développent, ne présentent pas les mêmes caractéristiques que les parcs en ouvrages. Le parc en enclos présente l'intérêt d'être très visible par les usagers (parc de surface), de garantir de la rotation (sans mettre en œuvre de la surveillance comme sur voirie) et de nécessiter un investissement moindre qu'un parc en ouvrage pour la collectivité. Inversement sa réalisation est subordonnée à la disponibilité du foncier et suppose un traitement paysager pour bien s'insérer dans l'environnement urbain.
- le niveau de service dans les parcs s'élève pour prendre en compte de nouveaux besoins des usagers.

4.2.1 Près d'un parc sur cinq est aujourd'hui un parc en enclos

Enseignement de l'enquête 2005 :

Si l'on considère l'ensemble des parcs existants²¹ (et pas seulement ceux mis en service entre 2001 et 2005) :

- un parc sur cinq est un parc en enclos dans les villes centres des agglomérations de province
- un parc sur dix est un parc en enclos dans les villes de région parisienne

Dans les villes centres de province, aujourd'hui un parc sur cinq est un parc en enclos

Ville centre d'une unité urbaine	Part des parcs en ouvrages	Part des parcs en enclos
<i>De 20 000 à 100 000 habitants</i>	78 %	22 %
<i>De 100 000 à 300 000 habitants</i>	77 %	23 %
<i>Plus de 300 000 habitants</i>	87 %	13 %
Total Province	81 %	19 %
Villes de région parisienne	91 %	9 %

Illustration 19: photographie 2005 du patrimoine des parcs dans les villes centres de province et villes de région parisienne

4.2.2 Les capacités des parcs en enclos sont plus faibles

Enseignement de l'enquête 2005 : les parcs en enclos sont plus petits que les parcs en ouvrages. En considérant l'ensemble des parcs de l'échantillon²², la capacité moyenne des parcs en enclos est de 225 places pour 475 pour les parcs en ouvrages.

21 Échantillon : 485 parcs dont 55 dans des villes de région parisienne et 430 parcs dans les villes centres de province (répartis de façon homogène sur les 3 segments : villes centres d'agglomération de 20 à 100 000 habitants, de 100 000 à 300 000 habitants et de plus de 300 000 habitants)

22 Quelle que soit leur date de construction

Les parcs en enclos sont plus petits que les parcs en ouvrages

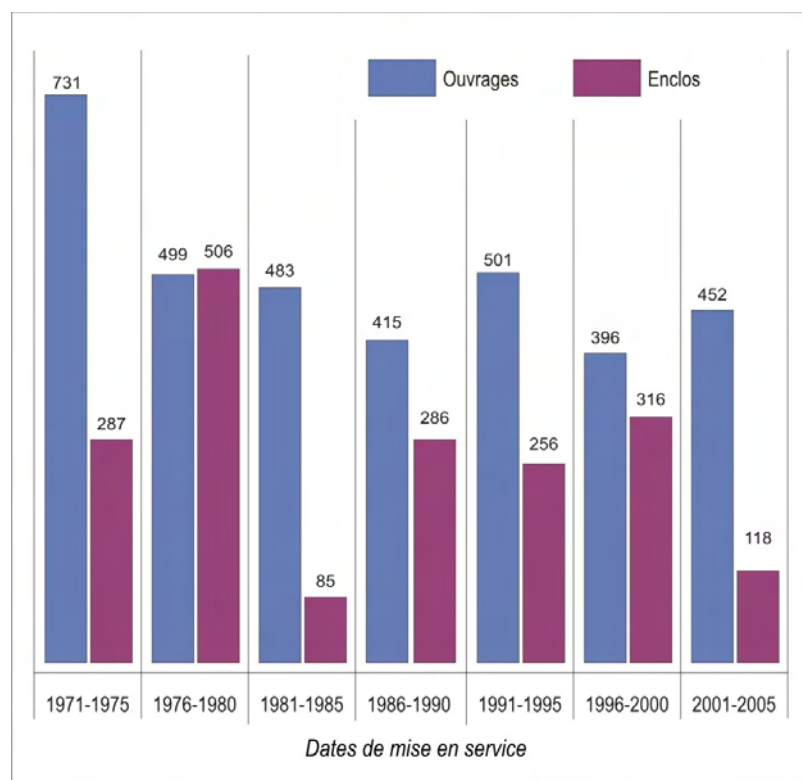


Illustration 20: Taille moyenne des parcs en ouvrages et en enclos dans les villes centres de province

4.2.3 Les trois quarts des parcs sont jalonnés

Ce qu'il faut savoir : le jalonnement est un ensemble de dispositifs techniques qui ont comme finalité de guider l'automobiliste et surtout de réduire les temps de recherche d'une place de stationnement et donc la circulation qui en découle²³. Les mentions indiquées peuvent être le nombre de places ou des indications littérales (« libre » / « complet ») ou symboliques.

Enseignement de l'enquête 2005 : les trois quarts des parcs sont équipés de dispositifs automatiques d'information sur leur disponibilité. Il s'agit parfois d'un simple affichage à l'entrée du parc ou d'un jalonnement sur voirie.

En province, 42 % des parcs fournissent une indication sur leur disponibilité aux automobilistes en approche et dans ce dernier cas, le nombre de places est affiché trois fois sur quatre.

En région parisienne, le jalonnement est plus rare (20 % des parcs) mais indique systématiquement le nombre de places.

²³ Pour en savoir plus, consulter le site web du Certu : [www.certu.fr/mobilité/déplacement/politiques de stationnement/stationnement et technologies](http://www.certu.fr/mobilité/déplacement/politiques_de_stationnement/stationnement_et_technologies)

4.2.4 Une offre de stationnement pour les motos et les vélos

Le stationnement moto est proposé en moyenne dans un parc sur trois et même dans plus d'un parc sur deux dans les villes de région parisienne.

Les formules tarifaires avantageuses pour les petits véhicules (moins consommateurs d'espace) sont présentes dans 8 % des parcs et s'observent surtout dans les grandes agglomérations.

Le stationnement des vélos, le prêt ou la location de vélos sont proposés dans environ 20% des parcs. Ce service est mieux développé dans les agglomérations de plus de 300 000 habitants où un parc sur quatre le propose.

Les parcs proposent aujourd'hui des offres de stationnement nouvelles en particulier pour les motos

Ville centre d'une unité urbaine	Nombre de parcs de l'échantillon	Part des parcs proposant :			
		stationnement motos	stationnement petits véhicules	stationnement vélos	prêt/location vélos
De 20 000 à 100 000 habitants	130	25 %	2 %	13 %	9 %
De 100 000 à 300 000 habitants	155	32 %	4 %	15 %	15 %
Plus de 300 000 habitants	169	36 %	17 %	25 %	20 %
Total Province	454	31 %	8 %	18 %	15 %
Villes de région parisienne	56	54 %	4 %	11 %	14 %

Illustration 21: Parcs proposant des offres alternatives et/ou nouvelles en matière de stationnement dans les villes centres de province et villes de région parisienne

4.3 La clientèle horaire

Ce qu'il faut savoir :

Les parcs accueillent généralement deux types d'utilisateurs :

- la clientèle horaire correspond à la population des visiteurs. Comme pour la voirie, ils stationnent ponctuellement pour un motif achat et/ou consommation de services et pour de la courte durée.
- la clientèle d'abonnés : il peut s'agir de résidents ou de pendulaires. Certains parcs sont réservés aux abonnés. Lorsque les capacités de stationnement et les tarifs proposés aux pendulaires sont trop attractifs, ils favorisent l'usage de la voiture, ce qui va à l'encontre d'une mobilité durable.

Les logiques tarifaires sont souvent le fruit d'arbitrages délicats entre les impératifs économiques et les objectifs des politiques de déplacement. Les usages de la voiture qui en découlent sont plus ou moins vertueux en termes de mobilité.

4.3.1 Le prix de la première heure de stationnement en parcs est lié à la taille de l'agglomération

Enseignements de l'enquête 2005 :

Le constat dressé pour les parcs est le même que celui dressé pour la voirie : le prix de la première heure de stationnement en parcs augmente avec la taille de l'agglomération.

Pour les villes centres de province, le prix moyen constaté de la première heure (pour le parc le plus cher) est de 1,19 euros.

Pour les villes de région parisienne, il s'établit à 1,26 euros.

Comme pour la voirie, le tarif de la première heure de stationnement en parcs croît avec la taille de l'agglomération

Ville centre d'une unité urbaine	Nombre de villes de l'échantillon	Tarif moyen pour 1 heure stationné dans le parc le plus cher de la ville
<i>Moins de 100 000 habitants</i>	41	1,04 €
<i>De 100 000 à 300 000 habitants</i>	20	1,10 €
<i>Plus de 300 000 habitants</i>	12	1,83 €
Province	73	1,19 €
Villes de région parisienne	10	1,26 €

Illustration 22: Tarif moyen de la première heure dans le parc le plus cher des villes centre de province et de la région parisienne

4.3.2 Des niveaux de fréquentation par la clientèle horaire très disparates selon les parcs

Enseignements de l'enquête 2005 :

D'une part, la moitié des parcs de l'échantillon accueille moins de 340 visiteurs par place banalisée et par an. D'autre part, le classement de tous les parcs en fonction du nombre moyen d'usagers horaires par place et par an montre de fortes disparités dans les niveaux de fréquentation : 80 % des parcs accueillent moins de 821 clients horaires/place/an soit, sur une journée, entre 2 et 3 visiteurs par place banalisée.

L'interprétation de cette donnée à ce stade est prématurée; elle suppose d'une part de regarder de près la durée de stationnement des clients horaires; d'autre part, un croisement avec la fréquentation des parcs par les abonnés, qui constituent la catégorie de clientèle complémentaire serait nécessaire.

Les $\frac{3}{4}$ des parcs accueillent moins de 2 à 3 visiteurs horaires par jour et par place banalisée; l'autre catégorie de clientèle est celle des abonnés

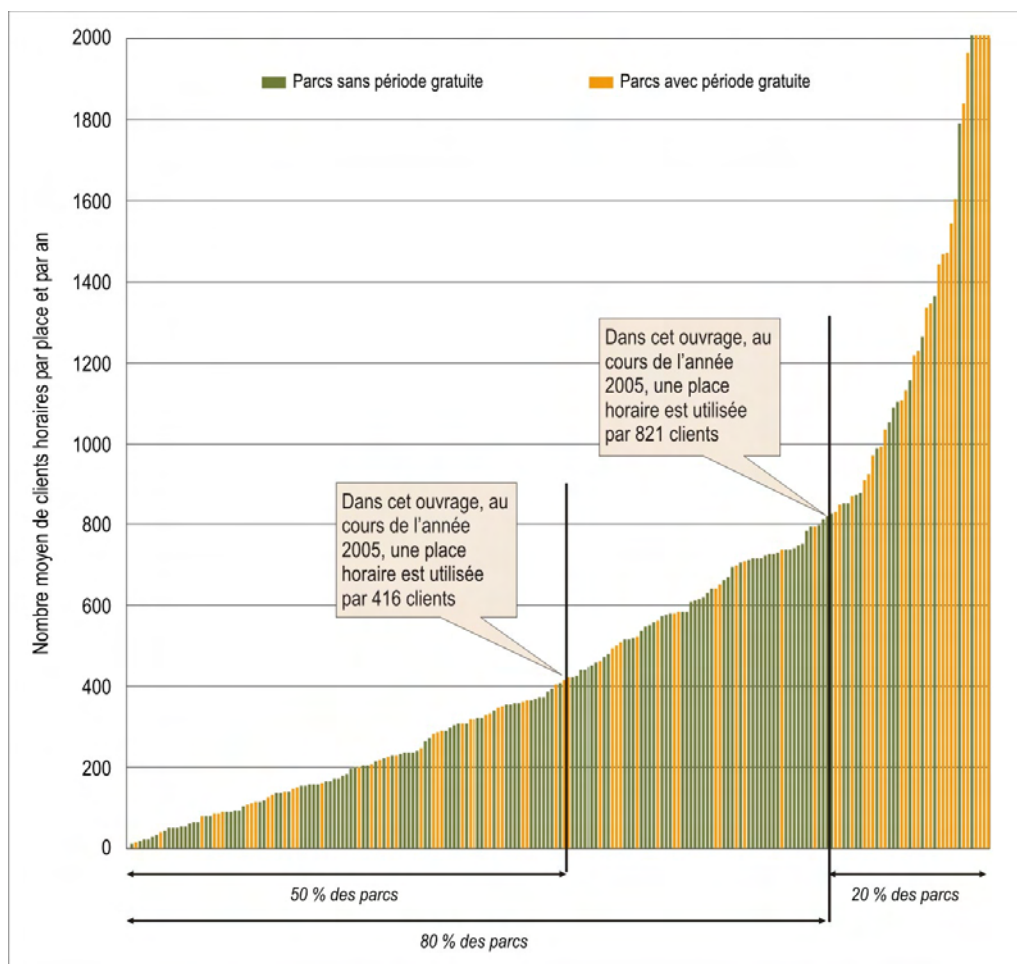


Illustration 23: Classement des parcs (ouverts toute l'année) en fonction du nombre moyen de clients horaires par place et par an

4.4 La clientèle des abonnés

4.4.1 La quasi totalité des parcs propose des abonnements

Enseignement de l'enquête 2005 :

La très grande majorité des parcs (87 %) proposent au moins une offre destinée aux abonnés. L'abonnement permanent (sans place affectée) est le plus répandu (dans 7 parcs sur 10), suivi de l'abonnement nuit (4 parcs sur 10). Les formules « abonnement résident » et « abonnement jour » sont moins souvent proposées (3 parcs sur 10).

Quasiment tous les parcs proposent diverses formules d'abonnements, chacune correspondant à des usages distincts

Ville centre d'une unité urbaine	Nombre de villes de l'échantillon	Sans aucun abonnement	Avec place affectée	Pour chaque formule, % de parcs dans lesquels cette formule est proposée			
				Sans place affectée	Réservée aux résidents	Abonnement nuit	Abonnement jour
<i>De moins de 100 000 habitants</i>	130	16 %	16 %	65 %	18 %	25 %	30 %
<i>De 100 000 à 300 000 habitants</i>	155	15 %	9 %	72 %	37 %	47 %	39 %
<i>Plus de 300 000 habitants</i>	169	9 %	23 %	79 %	29 %	51 %	25 %
Total Province	454	13 %	16 %	73 %	29 %	42 %	31 %
Villes de région parisienne	56	11 %	29 %	71 %	18 %	20 %	21 %

Illustration 24: Panorama des formules d'abonnement proposées dans les parcs

4.4.2 Les tarifs des abonnements sont globalement liés à la taille des agglomérations

Enseignement de l'enquête 2005 :

Le niveau tarifaire des abonnements (excepté les abonnements nocturnes) est lié à la taille de la ville. Les tarifs sont de une fois et demi à deux fois plus élevés dans les agglomérations de plus de 300 000 habitants que dans celles de moins de 100 000 habitants. Les villes de banlieue parisienne ont des prix proches de ceux pratiqués dans les grandes agglomérations.

Ville centre d'une unité urbaine	Nombre de villes de l'échantillon	Pour chaque formule, valeur médiane du tarif mensuel en euros				
		Avec place affectée	Sans place affectée	Réservée aux résidents	Abonnement nuit	Abonnement jour
<i>De moins de 100 000 habitants</i>	130	50	45	42	28	32
<i>De 100 000 à 300 000 habitants</i>	155	54	63	56	30	45
<i>Plus de 300 000 habitants</i>	169	109	96	66	39	64
Province	454	78	70	60	30	44
Villes de région parisienne	56	94	75	66	45	62

Illustration 25: Tarif médian mensuel des différentes formules d'abonnement proposées dans les parcs

4.4.3 Abonnements et incitation à un usage maîtrisé de la voiture en ville

Ce qu'il faut savoir :

Les abonnements en parcs permettent de répondre aux besoins des usagers et dégager la voirie de certaines formes de stationnement; cela permet d'offrir un cadre de vie plus agréable et optimiser le fonctionnement de la voirie.

Cependant si certaines formes d'abonnements sont trop développées ou si les tarifs proposés sont trop attractifs, les conséquences en matière d'usage de la voiture risquent d'être contraires aux objectifs du PDU.

Par exemple :

- l'abonnement permanent peut être très favorable à l'usage de la voiture par les pendulaires, surtout s'il existe une prise en charge financière par l'employeur,
- l'abonnement nocturne permet par exemple le stationnement des résidents s'il existe un déficit de l'offre privée; inversement il risque d'encourager l'usage de la voiture en journée.

En revanche l'abonnement résident, lorsqu'il plafonne le nombre de sorties, est totalement conforme à l'esprit des PDU car il incite à une utilisation modérée de la voiture.

Enseignement de l'enquête 2005 :

L'abonnement résident (assorti ou non du plafonnement du nombre de sorties) présente une attractivité toute relative au plan tarifaire. L'étude d'un échantillon réduit de 59 parcs répartis dans 15 villes permet d'étudier l'articulation tarifaire entre trois types d'offres : abonnements permanents, résidents et nocturnes, lorsqu'elles sont proposées concomitamment.

L'abonnement résident est, à une exception près, toujours plus cher que le tarif nocturne. 37% des parcs de l'échantillon ont un tarif mensuel d'abonnement résident supérieur de 30 € ou plus au tarif nocturne.

Dans la moitié des parcs étudiés, le prix mensuel est de :

- 75 € pour l'abonnement permanent
- 62 € pour l'abonnement résident
- 33 € pour l'abonnement nocturne

L'attractivité du tarif nocturne permet en termes d'exploitation d'optimiser les recettes mais encourage les résidents à choisir cette formule; de fait, ils seront incités à utiliser leur véhicule en journée.

5. Quelles conclusions ?

Même si une extrême diversité s'observe d'une agglomération à l'autre, six constats forts ressortent de l'enquête 2005 :

- le prix à payer pour stationner tend à être supérieur dans les villes centres des grandes agglomérations et ce, tant sur voirie qu'en parc.
- les politiques en faveur des résidents sont une réalité, même en ville moyenne et viennent compléter les autres dispositifs réglementaires déjà bien ancrés dans les pratiques des villes : zone bleue (devenu disque européen), hiérarchisation des usages par la limitation de durée et le levier tarifaire...
- la gratuité pour le stationnement de très courte durée (moins de 30 minutes) est pratiquée couramment sur voirie et en parcs.
- le taux de respect est faible sur voirie : moins de 2 heures payées par place et par jour pour la moitié des villes. Et dans l'ensemble, la surveillance apparaît encore faible (très souvent moins de 2 PV/place/mois).
- fait nouveau, les parcs en enclos sont en pleine expansion. D'une capacité d'accueil généralement modeste (de l'ordre de 250 places), ils obtiennent un bon taux de fréquentation par les visiteurs horaires : la moitié des parcs en enclos accueillent plus de 710 clients horaires usagers par place et par an.
- la construction de parcs en ouvrages n'a pas progressé ces dernières années; en revanche, ils offrent une large palette d'abonnements et de services, et ce d'autant plus dans les grandes agglomérations.

La réforme de décentralisation-dépénalisation du stationnement étudiée dans le Grenelle de l'Environnement devrait modifier en profondeur les données financières et budgétaires du stationnement mais surtout le fonctionnement global de la voirie et par ricochet des parcs, en particulier dans les grandes agglomérations.

La prochaine enquête Certu qui portera sur les données 2010 permettra de mesurer ces évolutions.

6. Annexe 1 : villes ayant répondu à l'enquête stationnement Certu 2005

Alençon	Chatellerault
Angers	Chatou
Anglet	Cherbourg
Angoulême	Cholet
Annecy	Clermont-Ferrand
Annemasse	Colombes
Arles	Conflans-Sainte-Honorine
Armentières	Corbeil-Essonnes
Arras	Décines-Charpieu
Asnières-sur-Seine	Denain
Auch	Deuil-La-Barre
Auxerre	Dijon
Beaune	Dole
Belfort	Draguignan
Bergerac	Dunkerque
Besançon	Eaubonne
Béziers	Elancourt
Blagnac	Epernay
Blois	Epinal
Bois-Colombes	Etampes
Bordeaux	Evreux
Boulogne-Billancourt	Forbach
Bourg-en-Bresse	Frejus
Brest	Gagny
Brive-la-Gaillarde	Gif-Sur-Yvette
Bron	Gradignan
Caen	Grasse
Calais	Grenoble
Cannes	Grigny
Carcassonne	Haguenau
Cavaillon	Issy-Les-Moulineaux
Cenon	La Madeleine
Cergy	La Rochelle
Châlons-en-Champagne	Lambersart
Chalon-sur-Saône	Laval
Charenton-le-Pont	Le Creusot
Chartres	Le Grand-Quevilly
Chateauroux	Le Havre
Le Perreux-sur-Marne	Romans-sur-Isère
Le Petit-Quevilly	Rouen
Le Puy-en-Velay	Saint-Brieuc
Les Mureaux	Saint-Germain-En-Laye
Lille	Saint-Lô

Limoges	Saint-Martin-D'Hères
Lisieux	Saint-Nazaire
Lomme	Saint-Pol-Sur-Mer
Lorient	Saint-Quentin
Lunéville	Saint-Raphaël
Lyon	Salon-De-Provence
Maisons-Laffitte	Sarreguemines
Malakoff	Sartrouville
Mantes-La-Jolie	Sedan
Marcq-en-Baroeul	Sélestat
Marseille	Sens
Martigues	Sète
Mende	Six-Fours-Les-Plages
Metz	Sotteville-Les-Rouen
Millau	Strasbourg
Mons-En-Baroeul	Tarascon
Mont-De-Marsan	Tarbes
Montluçon	Taverny
Montpellier	Thionville
Morsang-Sur-Orge	Toulon
Mulhouse	Toulouse
Muret	Tourcoing
Nancy	Tours
Nantes	Troyes
Neuilly-Sur-Seine	Valenciennes
Niort	Vandoeuvre-Les-Nancy
Orléans	Vienne
Orvault	Vierzon
Oyonnax	Villejuif
Palaiseau	Villenave-d'Ornon
Périgueux	Villeneuve-Saint-Georges
Plaisir	Villeparisis
Quimper	Villeurbanne
Reims	Vincennes
Rennes	Viry-Châtillon
Rezé	Vitrolles
Roanne	Wattrelos
Rochefort	
Rodez	
Saint-Chamond	
Saint-Dié	
Saint-Dizier	
Sainte-Geneviève-Des-Bois	
Saintes	
Saint-Étienne	

7. Bibliographie

- *Plaquette des résultats de l'enquête stationnement 2000* en téléchargement gratuit sur le site du Certu : www.certu.fr
- *Les politiques de stationnement après la loi SRU : pourquoi, comment ?*, Certu, collection références, 251 pages, SBN 2-11-093144
- *Les enquêtes de stationnement- Guide méthodologique*, Certu, collection références, 116 pages, ISSN 1263-3313

© ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire
centre d'Études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques

Toute reproduction intégrale ou partielle, faite sans le consentement du Certu est illicite (loi du 11 mars 1957).

Cette reproduction par quelque procédé que ce soit, constituerait une contrefaçon sanctionnée par les articles 425 et suivants du code pénal.

Dépôt légal: 4^e trimestre 2008

ISSN: 1263-2570

ISRN: Certu/RE -- 08-30 -- FR

Certu

9, rue Juliette-Récamier

69456 Lyon cedex 06

T (+33) (0) 4 72 74 59 59

Internet <http://www.certu.fr>

centre d'Études
techniques de l'Équipement

CETE de Lyon

25, avenue

François Mitterrand

Case n°1

69674 Bron Cedex

téléphone: 04 72 14 30 30

télécopie: 04 72 14 30 35

CETE Méditerranée

30, rue Albert Einstein

Pôle d'activité

d'Aix-les-Milles

BP 37000

13791 Aix-en-Provence

Cedex 3

téléphone: 04 42 24 76 76

télécopie: 04 42 06 79 00

centre d'Études
sur les réseaux

les transports

l'urbanisme

et les constructions

publiques

9, rue Juliette Récamier

69456 Lyon Cedex 06

téléphone: 04 72 74 58 00

télécopie: 04 72 74 59 00

www.certu.fr

Certu

Service technique placé sous l'autorité
du ministère chargé de l'Écologie, de l'Énergie,
du Développement durable et de l'Aménagement du territoire,
le Certu (centre d'Études sur les réseaux, les transports,
l'urbanisme et les constructions publiques)
a pour mission de contribuer au développement
des connaissances et des savoir-faire et à leur diffusion
dans tous les domaines liés aux questions urbaines.
Partenaire des collectivités locales
et des professionnels publics et privés,
il est le lieu de référence où se développent
les professionnalismes au service de la cité.