

Vingt ans de politiques de stationnement public dans les villes centres des agglomérations françaises

Quelles évolutions ? Quelles contributions aux politiques de déplacement ?

Depuis 20 ans la pression sur le stationnement en centre-ville n'a fait que s'accroître en raison de l'augmentation du parc automobile et de la mobilité en voiture. Pour gérer cette pression, mais aussi dans l'esprit des PDU de faire du stationnement un levier du choix modal, les villes centres d'agglomérations - grandes et moyennes - se sont dotées de politiques de stationnement public. Quelles sont les principales évolutions sur voirie ? Quel rôle occupent les parcs ? À qui bénéficient les mesures prises entre les résidents, les visiteurs et les pendulaires ? Et finalement comment le stationnement contribue-t-il à une mobilité plus durable ? Inversement génère-t-il des effets qui, au contraire, inciteraient à l'usage de la voiture ?

À partir principalement des enquêtes Certu sur le stationnement public de 1985, 1995, 2000 et 2005, l'analyse menée permet de mettre en évidence un bilan final contrasté. En 20 ans, la nette évolution des réglementations sur voirie et une approche plus fine de l'offre en parcs témoignent bien que le stationnement public est de plus en plus conçu comme un outil de régulation des déplacements : en intégrant et en hiérarchisant les différents types d'usages, un équilibre entre offre et demande de stationnement parvient à s'établir. Ce facteur pourrait pour partie contribuer à expliquer la baisse de la mobilité voiture qui s'esquisse dans des enquêtes ménages déplacements récentes.

Cependant, cet équilibre est fragile car, dans son fonctionnement, le stationnement souffre en particulier d'une surveillance « molle », d'une sanction trop peu dissuasive, d'un faible respect de la réglementation par l'utilisateur sur voirie et d'un manque d'articulation entre l'offre en parcs et sur voirie. Une amélioration de ces faiblesses permettrait de faire du stationnement un vecteur plus efficace pour maîtriser l'usage de la voiture en ville.

Le stationnement à destination : un déterminant du choix modal



Stationnement et usage de la voiture sont indissociables puisque tout déplacement en voiture suppose un stationnement à destination.

C'est pourquoi la disponibilité ou non d'une place, les conditions de durée et de tarifs sont déterminantes dans le choix modal de l'utilisateur. Tel est l'un des enseignements de l'étude « Les citoyens face à l'automobilité »^(b1) qui indique que « la disposition d'un stationnement assuré à son lieu de travail entraîne neuf fois sur dix l'usage de la voiture pour aller travailler ».



Le symbole ^(b1/2/...) renvoie à la bibliographie

Plus récemment l'étude « Contraintes de stationnement et pratiques modales »^(b2) confirme que lorsque la contrainte sur le stationnement se renforce (stationnement payant, temps de recherche d'une place, temps de marche à pied terminal), la part modale de la voiture baisse toujours mais dans des proportions variables (en recul de 12 à 40 % selon les villes et types de déplacements).

Un levier aux mains des collectivités

Dès 1982, le législateur affiche que le stationnement est un outil de maîtrise de la voiture en ville. Depuis il n'a fait que renforcer cette position : la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie explicite le contenu du volet stationnement du PDU ; la loi Solidarité Renouvellement Urbains en 2000, rappelle que le PDU doit s'intéresser à l'organisation du stationnement public sur voirie et dans les parcs, réglementer les durées maximales autorisées, établir une politique de tarification, veiller à favoriser le stationnement des résidents et peut limiter l'offre nouvelle de stationnement dans les PLU.

Les collectivités ont donc une large latitude pour agir sur le stationnement public et son usage. Cependant, à ce jour, le montant de la sanction et le reversement de son produit sont du ressort de l'Etat.⁽¹⁾

L'enjeu du stationnement : provoquer le report modal des pendulaires et des résidents

Quelques définitions :

Le chaland ou visiteur est le client des activités économiques (commerces, services, etc) ou administratives ; il doit pouvoir trouver facilement une place et stationne pendant une durée courte (moins de 2 à 3 heures).

Le résident est l'habitant (du centre-ville dans la présente fiche). Il cherche à stationner près de chez lui pendant des durées longues (nuit, week-end, journée) lorsqu'il n'utilise pas sa voiture et ce à un tarif préférentiel quand le stationnement est payant.

Le « pendulaire » ou migrant vient travailler dans le centre-ville chaque jour. Il stationne pendant des durées longues en cœur de ville. Son stationnement est dissuadé pour permettre en priorité celui des visiteurs et des résidents.

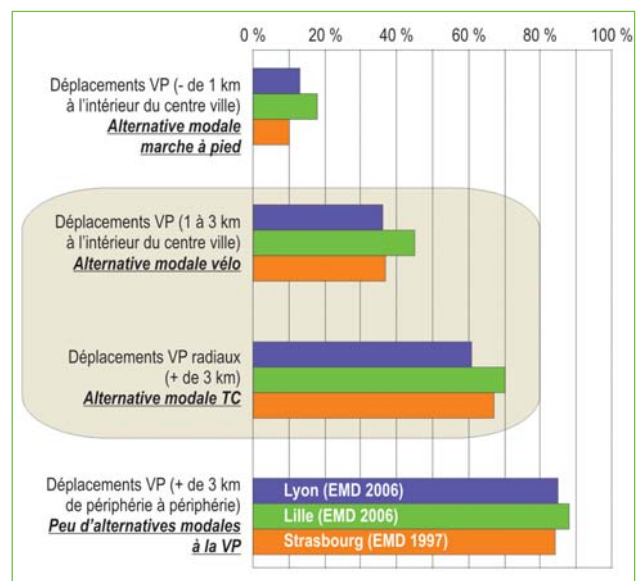
Les politiques de stationnement sont des politiques d'équilibre entre différents usages, donc entre usagers aux attentes contradictoires. Elles visent à :

- **Dissuader les pendulaires** qui effectuent quotidiennement des déplacements radiaux à destination du centre. Un fort report modal est attendu de leur part sur les

Transports en Commun (TC). Une des conditions de réussite est l'aménagement de parcs relais adéquats et un service rendu par les TC performant⁽²⁾.

- **Faciliter le stationnement des résidents** pour éviter qu'ils n'utilisent leur voiture pour « fuir » le stationnement payant. Une politique de stationnement en centre-ville devrait provoquer du report modal vers la marche à pied, le vélo, ou les TC en particulier pour les déplacements internes au centre-ville (moins de 3 km).
- **Favoriser le stationnement des visiteurs** afin de soutenir le dynamisme des commerces et activités économiques de centre-ville, nonobstant la desserte en TC des dites activités.

Pendulaires et résidents sont donc la « cible » privilégiée du report modal escompté pour les déplacements radiaux pour les premiers et pour une part des déplacements internes au centre-ville pour les seconds.



Part modale de la voiture selon le type de déplacement

Que sait-on aujourd'hui de l'usage de la voiture selon les types de déplacements ? D'après les enquêtes ménages déplacements de Lyon, Lille (2006) et Strasbourg (1997), la voiture est très présente sur :

- les déplacements internes au centre ville de 1 à 3 km (utilisation de la voiture dans 40 % des déplacements), dont une part est notamment le fait des résidents.
- les déplacements radiaux (utilisation de la voiture dans 60 % des cas) dont la majeure partie provient sans doute des pendulaires.

Une politique de stationnement dans la ville centre paraît pouvoir peser en particulier sur ces deux types de déplacements car la voiture occupe une place forte alors que des alternatives modales existent.

Par ailleurs, faut-il voir dans la baisse de la mobilité en voiture observée dans les dernières enquêtes ménages de Lyon, Lille, Rouen, Rennes un effet, parmi d'autres, des politiques de stationnement ? En l'état des connaissances il n'est pas possible d'isoler^(b1) et de quantifier l'effet du stationnement en termes de report modal.

⁽¹⁾Cf débats sur la décentralisation/dépénalisation du stationnement payant sur voirie.

⁽²⁾D'autres dispositifs tels PDE, covoiturage, etc. concourent au même objectif.

En revanche dresser un bilan de 20 ans de politiques de stationnement dans les villes centres d'agglomération permet de dégager des tendances structurelles et d'identifier par quels mécanismes elles jouent en faveur ou défaveur d'une mobilité durable.

Voirie et parcs de stationnement : des logiques distinctes

Le stationnement sur voirie relève du pouvoir de police du maire tandis que le stationnement en parcs est un service public industriel et commercial. Ce fondement juridique différencié, des conditions de fonctionnement éloignées (pas de verbalisation par des agents de contrôle en parcs par exemple), une perception du service rendu à l'utilisateur lisible en parcs mais peu sur voirie, etc... conduisent à analyser séparément la voirie et les parcs.

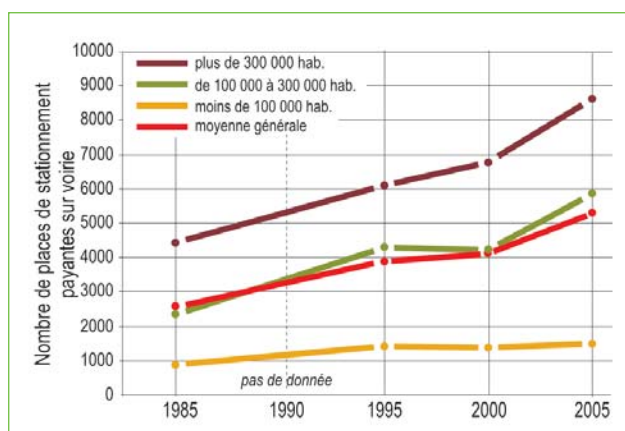
Les politiques de stationnement sur voirie de plus en plus soucieuses de maîtriser l'usage de la voiture

L'offre payante sur voirie progresse fortement : le stationnement gratuit des pendulaires en cœur de ville n'est plus guère possible

Dans les villes centres des agglomérations de plus de 100 000 habitants, l'offre payante sur voirie a plus que doublé. Auparavant cantonnée au cœur de ville avec comme seul objectif de favoriser la rotation des véhicules près des commerces, elle s'étend désormais aussi aux quartiers péri-centraux. En corollaire, les places gratuites, très prisées des pendulaires, se réduisent.

Les extensions des zones payantes depuis 2000 apparaissent nettement dans les plus grandes agglomérations, sans doute sous l'effet des PDU.

D'outil de rotation, le stationnement est donc devenu un outil de régulation de la demande de déplacement.

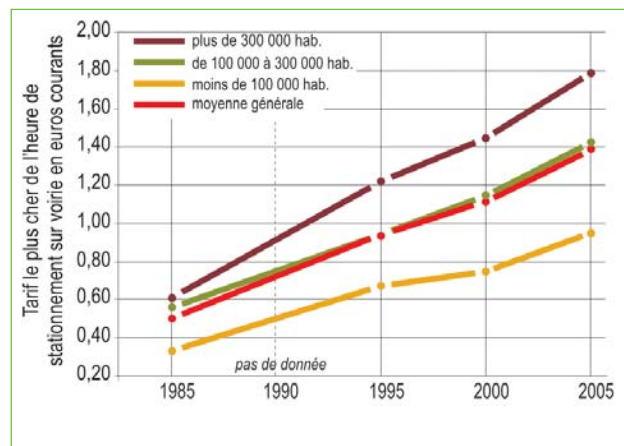


En moyenne, le nombre de places payantes sur voirie a doublé en 20 ans (Échantillon de 17 villes-centres)

Désormais le stationnement a un prix : un paramètre dans le choix d'utiliser ou non la voiture

Parallèlement, le principe du stationnement gratuit sur voirie régresse. En 20 ans, le prix de l'heure de stationnement sur voirie, dans la zone la plus chère, a triplé en euros courants⁽³⁾. Ce prix est d'autant plus élevé que la taille de l'agglomération est importante. L'écart entre grandes villes et villes moyennes s'est aussi amplifié.

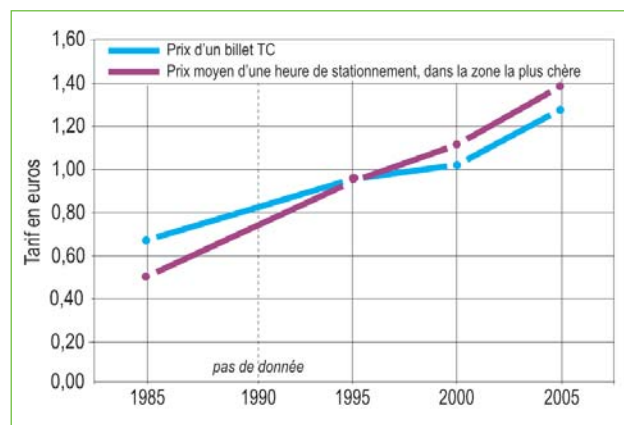
Plus répandu, plus cher aujourd'hui, le stationnement payant sur voirie peut donc, à condition d'être surveillé, peser sur la décision de l'utilisateur d'utiliser ou non sa voiture.



Le prix du stationnement sur voirie (sur la zone la plus chère) a triplé (€ courants)

Une évolution tarifaire qui deviendrait favorable aux transports publics

Depuis la fin des années 1990, l'heure de stationnement sur voirie est devenue plus chère que le billet unitaire TC. Cette évolution relative est plutôt vertueuse car le « signal prix » jouerait à présent pour l'utilisateur comme une incitation à l'utilisation des transports publics qui sont performants pour accéder aux centres urbains. Ce premier résultat mériterait toutefois d'être approfondi par une analyse tarifaire plus fine.



Evolution comparée du prix du stationnement sur voirie (euros courants) par rapport au prix des TC (billet unitaire)

(3) Il double en euros constants. Échantillon de 18 villes

Pour les résidents, l'incitation à moins utiliser la voiture se généralise

Tandis que le stationnement payant s'est développé, les villes ont instauré des mesures particulières pour les résidents pour faciliter leur stationnement sur voirie (dérogation à la limitation de durée et tarif préférentiel). En 20 ans, de plus en plus de villes ont mis en œuvre ces mesures qui sont aujourd'hui systématiques dans les villes centres des grandes agglomérations. Le tarif médian pratiqué s'établit à 20 euros/mois en 2005.

	1985	2005
Nombre de villes sans stationnement résident	31	12
Nombre de villes avec stationnement résident	3	22

Les mesures pour les résidents se développent⁽⁴⁾ tandis que les politiques de stationnement prennent de l'ampleur

L'impact est normalement bénéfique pour la mobilité durable car le résident peut ainsi stationner sur voirie près de son domicile à un prix modique. Cependant, sur un plan autre que celui des déplacements, ces mesures reviennent à allouer une partie de l'espace public à une catégorie particulière d'utilisateurs. De plus faciliter le stationnement résidentiel sur voirie n'incite pas la sphère privée à prendre en charge ses propres besoins: il revient alors à la collectivité le soin de gérer des conflits d'usages sur voirie qui ne manquent pas de naître^(b3).

Des demandes diversifiées, des nouveaux usages: la réglementation s'affine

Comme le stationnement payant a pris de l'ampleur, les villes ont eu aussi à répondre aux demandes dérogatoires des professionnels mobiles: médecins, infirmières pour faciliter les allers-retours liés aux consultations à domicile, réparateurs qui ont besoin de stationner avec leur matériel près de l'immeuble où ils interviennent, etc. En 2005, un tiers des villes centres dotées de stationnement payant proposent une tarification spécifique pour les professionnels mobiles, disposition quasi inexistante en 1985.

Plus récemment, d'autres besoins spécifiques émergent pour favoriser le stationnement sur voirie de véhicules plus porteurs d'une mobilité durable: voitures d'autopartage ou de covoiturage, véhicules «propres», ou moins consommateurs d'espace, etc. Une première évolution juridique en ce sens est prévue pour l'autopartage dans le projet de loi «portant engagement national pour l'environnement», dit «Grenelle 2».

Mais le développement de mesures d'exception n'est pas sans risque

Nécessaires parfois mais pas systématiquement, ces mesures dérogatoires présentent un risque de dérive si elles s'amplifient trop à l'avenir. En effet, elles rendent moins lisible la réglementation et peuvent porter atteinte à la cohérence d'ensemble du stationnement. Par exemple:

- **Les tarifications spécifiques** pour les professionnels. Lorsque l'appartenance à cette catégorie est conçue de façon très large, incluant par exemple tous les commerçants, cela revient à attribuer à un large panel d'utilisateurs une forme d'abonnement préférentiel sur voirie. De nombreux bénéficiaires sont alors incités à utiliser leur voiture pour leurs déplacements.
- **Les périodes de stationnement gratuites sur voirie** Généralement inférieures à 30 minutes, elles visent à favoriser les «achats express» auprès de commerces ou services (tabac, banque, boulangerie...). En 2005, une ville centre sur trois pratique ces franchises tarifaires. Elles affaiblissent le «signal prix» du stationnement et invitent à l'usage de la voiture.

Face à ces demandes multiples parfois contradictoires, une rédefinition des usages prioritaires sur voirie apparaîtrait utile.

Mais les politiques sur voirie ne sont pas assez offensives du fait d'une dissuasion trop faible

Une dissuasion trop faible a des conséquences pénalisantes pour la mobilité durable

Comme pour toute politique publique, l'enjeu est que la réglementation soit appliquée dans les faits pour jouer pleinement son rôle: une sanction trop peu dissuasive conjuguée à un contrôle peu probable font disparaître la notion de contrainte. L'utilisateur est incité à prendre sa voiture.

Les conséquences sur la mobilité sont triples:

- Le pendulaire est le premier bénéficiaire d'un stationnement «dégradé». Il arrive tôt le matin et peut stationner aisément et sans payer: il est donc encouragé à se déplacer en voiture.
- Le visiteur est pénalisé car il souhaite stationner à des heures où les places du centre-ville sont déjà saturées par les voitures des pendulaires, des résidents, etc. Il pourrait reporter son déplacement vers des surfaces commerciales de périphérie.
- Les temps de recherche d'une place augmentent et génèrent une circulation «inutile»: dans le cas d'une bonne rotation, 2% environ des véhicules en circulation sont en recherche d'une place mais ce chiffre peut s'élever à 10% si la rotation s'opère mal^(b4).

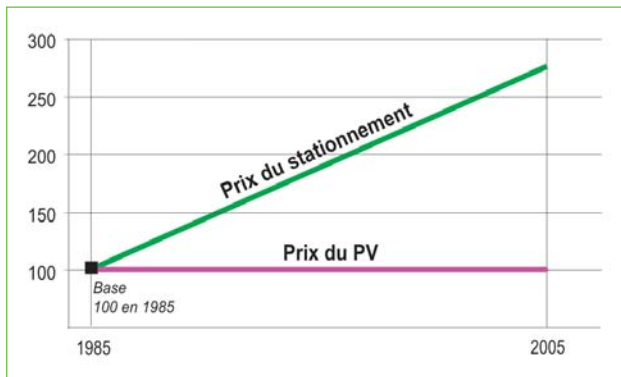
Le contrôle n'est pas une fin en soi mais bien un outil incontournable pour permettre à une politique de stationnement sur voirie d'atteindre ses objectifs.

⁽⁴⁾Suivi d'un échantillon de 34 villes dans les enquêtes Certu 1985-2005

Le prix du procès-verbal est de moins en moins dissuasif

Alors que le prix de l'heure de stationnement sur voirie en euros courants a triplé en 20 ans, le prix du procès-verbal est resté stable aux alentours de 11 euros⁽⁵⁾.

« En 1985 le prix du procès-verbal représente en moyenne 22 heures de stationnement contre seulement 8 heures en 2005 »



Le prix du PV est resté stable tandis que la première heure de stationnement sur voirie a triplé en euros courants

Localement les conditions requises pour une surveillance efficace ne sont toujours pas réunies

Le plus souvent le contrôle du stationnement dans les villes est assuré par des agents de surveillance, qui font partie ou non de la police municipale.

Le contrôle du stationnement présente à plusieurs égards une fragilité persistante :

- le seuil de verbalisation s'établit à 16 PV/place/an⁽⁶⁾, soit moins que le seuil généralement admis de 22 PV/place/an^(6,5) (soit 2 PV/place/mois hors mois d'août) : en effet, on estime que lorsque le non-paiement sur une même place est sanctionné au moins deux fois par mois, celle-ci perd de son attractivité pour l'utilisateur irrespectueux de la réglementation et l'incite à changer de comportement (changement du lieu de stationnement ou paiement),
- un agent surveille en moyenne 20 % de places de stationnement de plus en 2005 qu'en 1985 (209 contre 174 places/jour)⁽⁷⁾.

Ces deux indicateurs sont partiels, mais ils viennent s'ajouter à une difficile professionnalisation des agents de surveillance (recrutement, formation, perspectives d'évolution de carrière) conjuguée à un métier difficile car très exposé aux conflits avec les usagers.

De plus, la mission de contrôle du stationnement est souvent exercée concomitamment avec d'autres (sorties des écoles, etc) reléguant celle-ci au second plan.

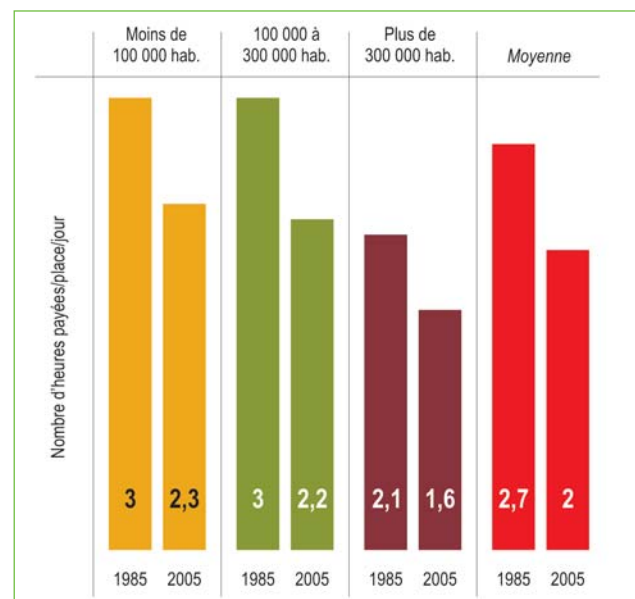
Quelques villes ont opté pour d'autres alternatives de surveillance (agents encaisseurs ou horodateurs à la place reliés à une centrale de surveillance) qui donnent de bons résultats mais sont plus coûteuses.

Le respect de la réglementation par l'utilisateur s'est dégradé

En 2005, dans la moitié des villes centres d'agglomération, l'utilisateur paie moins de 2 heures par place et par jour dans la zone la plus chère, là où la pression sur le stationnement et l'occupation des places sont logiquement maximales.

Ce taux est faible comparé aux 5 ou 6 heures de paiement que l'on peut escompter pour une place en considérant comme amplitude horaire 9h-12h/14h-17h. Autrement dit, on peut estimer que seul 1 usager sur 3 respecte la réglementation et paie son stationnement.

En 20 ans, la situation s'est détériorée puisque le paiement a chuté de plus de 20 % passant de 2,7 heures payées par place et par jour en 1985 à 2 en 2005⁽⁸⁾.



En 20 ans le paiement spontané du stationnement par l'utilisateur à l'horodateur s'est dégradé

Ce faible respect de la réglementation emporte deux conséquences :

- l'une sur la mobilité : le stationnement sur voirie mal respecté remet en cause la lisibilité de la réglementation. Entre règles affichées (durée de stationnement autorisée et tarifs) et pratiques effectives, le message est confus et favorise le retour des pendulaires au détriment des résidents et visiteurs. L'effet de levier sur le report modal est affaibli,
- l'autre en termes financiers : lorsque le stationnement payant n'est pas respecté, ce sont des recettes en moins pour les collectivités.

⁽⁵⁾ En euros constants le prix du PV a même baissé.

⁽⁶⁾ Analyse à partir d'un échantillon de 10 villes françaises.

⁽⁷⁾ Analyse à partir d'un échantillon de 21 villes françaises.

⁽⁸⁾ Échantillon de 28 villes.

Les spécificités des villes moyennes⁽⁹⁾

En ville moyenne, la pression sur le stationnement est plus faible que dans les grandes agglomérations, les TC ont plus de difficultés à concurrencer la voiture, les distances à parcourir sont réduites et donc favorables à la marche à pied et aux modes doux.

L'enjeu des politiques de stationnement est avant tout de soutenir l'attractivité des activités économiques du centre-ville en favorisant la rotation plus que de viser le report modal qui, dans ce cas, s'orientera plutôt vers les modes actifs que vers les TC.

L'analyse de 20 ans de politiques de stationnement en villes moyennes souligne quelques spécificités :

- Sur voirie, l'offre payante a progressé mais moins vite qu'ailleurs : le stationnement reste avant tout un outil de rotation plus que de régulation des déplacements. Les dispositions pour résidents et professionnels mobiles y sont moins développées.
- Les parcs sont très présents : ils représentaient 20 % de l'offre payante en 1985 et 40 % en 2005, ils proposent les mêmes formules d'abonnement que dans les grandes villes hormis les abonnements nocturnes, résidents, vélos et petits véhicules.
- Les tarifs sur voirie et en parcs doublent aussi mais restent moins chers.
- La surveillance, comme dans les villes centres des grandes agglomérations est un point délicat des politiques de stationnement : en 2005, 10 PV sont établis par place et par an alors que 22 seraient nécessaires. En 1985 en ville moyenne un agent surveillait 139 places, il en contrôle 201 en 2005.

Les parcs de stationnement : un bilan ambigu pour la mobilité durable

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.

Les parcs en ouvrages sont le plus souvent en souterrain mais ils peuvent être en élévation ou mixte.

Les parcs relais ne sont pas traités dans la présente fiche.

Une explosion du nombre de parcs, un appel à l'usage de la voiture... sauf à réduire en parallèle l'offre sur voirie

La tendance est à l'augmentation de l'offre car le nombre de parcs a triplé⁽¹⁰⁾ entre 1985 et 2005.

Mais cette évolution n'est pas linéaire dans le temps car entre 1986 et 1995, le rythme de construction des parcs en ouvrages double par rapport à la décennie précédente et se ralentit ensuite. Faut-il y voir un effet vertueux des PDU ? A-t-on atteint un niveau d'équipement en parcs désormais suffisant en centre-ville ? Les capacités d'investissement se sont-elles affaiblies ?



Evolution des mises en service des parcs de stationnement⁽¹¹⁾

Pour leur part, les parcs en enclos se sont largement développés depuis 1995.

L'augmentation du nombre de parcs a des conséquences sur la mobilité car augmenter la capacité de stationnement en cœur de ville constitue une incitation à utiliser la voiture, l'automobiliste étant assuré de trouver une place à proximité de sa destination. Cependant deux nuances s'imposent : si l'offre en parcs augmente alors que celle sur voirie diminue, l'offre publique globale reste constante et l'« effet d'appel » à l'usage de la voiture n'existe plus. Par ailleurs, l'utilisation de la voiture dépend du niveau de l'offre mais aussi des tarifs pratiqués qui, s'ils sont très élevés, pourraient en dissuader l'usage.

Sur un autre plan, les parcs contribuent positivement à modeler l'espace urbain : le plus souvent souterrains, ils accueillent des véhicules qui, de fait, ne stationnent pas en surface. La construction d'un parc est d'ailleurs souvent l'occasion d'aménager l'espace public aux abords⁽¹²⁾.

Les parcs entre logique déplacement et logique économique

Les parcs sont généralement propriété de la collectivité publique concédante chargée de définir la place des parcs dans la politique de stationnement au service des déplacements. Mais les parcs sont aussi au cœur d'une logique économique où l'enjeu est de favoriser la complémentarité des usages entre le stationnement de courte et longue durée, entre une occupation diurne et nocturne... et ce, pour un foisonnement optimal.

⁽⁹⁾ Villes centres d'agglomérations comprenant entre 20 000 et 100 000 habitants.

⁽¹⁰⁾ Suivi d'un échantillon de 15 villes entre 1985 et 2005.

⁽¹¹⁾ Échantillon de 201 parcs de stationnement de l'enquête Certu 2005

⁽¹²⁾ Nonobstant les autres effets de la construction d'un parc non abordés ici (effets environnementaux, etc.).

En 2005, neuf parcs sur dix^(b6) proposent les formules tarifaires pour :

- le client horaire (visiteur) qui stationne pour de la courte durée,
- l'abonné permanent (avec ou sans place affectée) qui stationne pour de la longue durée. Il peut être résident ou pendulaire,
- l'abonné résident permanent qui bénéficie d'un tarif préférentiel,
- l'abonné nocturne à qui est proposé aussi un tarif préférentiel.

L'approche économique qui privilégie la recherche des équilibres financiers de l'exploitation peut avoir des impacts pas nécessairement vertueux au plan des déplacements : par exemple, les abonnements permanents utilisés par des pendulaires ne contribuent pas à favoriser le report modal de cette catégorie d'utilisateur ; de même l'abonnement nocturne peut constituer une incitation pour le résident, qui en est bénéficiaire, à faire usage de sa voiture durant la journée (exception faite des cas où l'utilisateur est totalement captif de sa voiture, faute de réelles alternatives modales, pour aller travailler).

L'émergence de nouveaux produits intéressants pour une politique de déplacement

Inversement les parcs proposent des prestations favorables à une mobilité durable :

- **L'abonnement résident avec plafonnement du nombre de sorties** (par mois) pour bénéficier d'un tarif attractif, présente un vrai intérêt car il invite à maîtriser les déplacements en voiture. Si le résident dépasse le nombre de sorties autorisées, il doit s'acquitter d'une somme forfaitaire à chaque passage. À ce jour, seuls les parcs de quelques grandes agglomérations proposent ce produit.
- **Une offre spécifique pour les vélos** : en 2005, 18 % des parcs proposent une offre de stationnement spécifique pour les vélos et 15 % un système de prêt/location de vélos. Ces alternatives constituent une incitation à l'usage du vélo en garantissant un stationnement à destination et une protection contre le vandalisme. Elles contribuent aussi à désengorger l'espace public de surface du stationnement des deux roues notamment là où il est saturé comme aux abords des gares par exemple.
- **Une tarification attractive pour les petits véhicules** est proposée dans 17 % des parcs des grandes agglomérations en 2005. Cette approche est intéressante car elle lie le tarif à la consommation d'espace public nécessaire pour stationner. Elle joue comme une incitation à utiliser des véhicules plus compacts et moins polluants.

Un autre fait nouveau apparaît : près de 1 parc sur 3 dans les villes centres d'agglomération de province et près d'un sur deux en région parisienne, propose une offre de stationnement pour les motos. Il est difficile, en l'état des connaissances, d'en apprécier l'impact sur la mobilité.

Le prix du stationnement en parcs double

Le prix du stationnement horaire et les abonnements en parcs ont un peu plus que doublé en 20 ans. La tendance est la même que sur voirie même si elle est un peu moins accentuée.

	1985	2005
Prix moyen de la première heure dans le parc le plus cher	0,55 €	1,26 €
Prix moyen de l'abonnement mensuel permanent sans place affectée	40 €	96 €
Prix moyen de l'abonnement mensuel permanent résident	Pas de données	58 €

Le prix du stationnement en parcs a doublé⁽¹³⁾ (euros courants)

Cet élément financier pourrait peser dans le choix modal de l'utilisateur et l'inciter à délaisser sa voiture pour son déplacement.

Malgré ces évolutions, la structure de la clientèle des parcs a assez peu évolué

Entre 1985 et 2005, la fréquentation dans les parcs a augmenté d'environ un tiers pour les abonnés et de l'ordre de 40 % pour la clientèle horaire⁽¹⁴⁾. Pour les clients et les abonnés, l'évolution est du même ordre, traduisant finalement une structure de la clientèle assez stable dans le temps.

Cependant entre 1985 et 2005, l'évolution n'est sans doute pas linéaire. Cette hausse pourrait d'ailleurs ne pas se vérifier après 2005 si la baisse de la mobilité urbaine en voiture, qui pointe dans certaines villes, se confirme ailleurs.

Vers des parcs de stationnement mutualisés ?

Quelques collectivités commencent à limiter l'offre de stationnement propre à chaque bâtiment ou aménité urbaine afin de rassembler en un même lieu des besoins complémentaires. Sont associées soit des offres publiques de stationnement, soit des offres publiques et privées. Les places mutualisées ainsi créées sont généralement plus limitées en nombre et entraînent un déport du stationnement pour l'utilisateur : elles jouent comme une incitation à la réduction de l'usage de la voiture^(b7).

⁽¹³⁾Pour le prix horaire échantillon de 19 parcs dans 19 villes et pour les abonnements échantillon de 25 parcs dans 11 villes.

⁽¹⁴⁾Echantillon de 37 parcs dans 15 villes avec (7 % de places en plus entre 1985 et 2005).

À suivre...

La baisse récemment constatée de la mobilité en voiture dans quelques agglomérations, l'augmentation du prix du carburant, le Grenelle de l'Environnement... vont dans le sens d'un usage modéré de la voiture en ville.

Mais dans le même temps, de nouvelles demandes de stationnement émergent ou prennent de l'ampleur : véhicules en autopartage, voitures électriques, vélos (en libre service ou non) deux-roues motorisés, etc. Face à ces évolutions, le stationnement à destination continuera d'être un déterminant fort du choix modal. Comment les politiques de stationnement de demain accompagneront-elles cette nouvelle configuration des mobilités ? Seront-elles à la hauteur des enjeux ? En particulier, comment la pression sur la voirie sera-t-elle gérée ? Le contrôle sera-t-il renforcé en profondeur pour impulser un réel respect de la réglementation par les usagers ? Les parcs connaîtront sans doute de profondes mutations, notamment au niveau des services qu'ils proposeront mais que seront-ils exactement ? Enfin, des synergies plus fortes entre voirie et parcs pourront-elles se développer ?

La prochaine enquête Certu stationnement en 2011, remise en perspective par rapport aux évolutions de la mobilité urbaine, permettra d'apporter des éléments de réponse.

Bibliographie

(b1) Les citoyens face à l'automobilité - 1998-Certu/ADEME/UTP

(b2) Rapport d'études Contraintes de stationnement et pratiques modales - Cete Nord Picardie/Certu, 2009

(b3) Fiche et ouvrage L'offre privée de stationnement liée au logement - Evaluation et intégration dans les politiques de stationnement public - Certu 2008

(b4) Etude JMJ Conseil pour le Predit « L'impact des politiques de stationnement sur la circulation et l'environnement » - 2003

(b5) Les enquêtes de stationnement - Guide méthodologique, Certu, 2000

(b6) Rapport d'études Le stationnement public en France en 2005 - Certu

(b7) Article de Maître Taithe « La mutualisation du stationnement : amorces et limites juridiques » Revue TEC n°202 avril/juin 2009

Documents Certu disponibles au catalogue sur www.certu.fr

Pour en savoir plus :

www.certu.fr (Rubrique mobilité et déplacements/Politiques de stationnement)

Contact au Certu : Danièle Vulliet

daniele.vulliet@developpement-durable.gouv.fr ou DD.CERTU@developpement-durable.gouv.fr

Ont contribué à la réalisation de cette fiche :

J.Legaignoux (Cete Méditerranée)

G.Baroudi, J.P Darbour, J.C Laon, E.Perrin (Cete de Lyon)

Tous nos remerciements à l'ensemble des relecteurs

Infographie, photos et mise en page : M.C Bessard, H.Durand (Cete de Lyon)

© 2009 Certu

La reproduction totale ou partielle du document doit être soumise à l'accord préalable du Certu

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

RESSOURCES, TERRITOIRES, HABITATS ET LOGEMENT
Énergie et climat Développement durable
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

Présent
pour
l'avenir