



collection  
Dossiers

n°268

# Panorama du stationnement public

*Premiers enseignements de l'enquête nationale 2010*



# **Panorama du stationnement public**

*Premiers enseignements de l'enquête nationale 2010*

Cette collection regroupe des ouvrages qui livrent de l'information sur un sujet sans prétendre à l'exhaustivité. Il peut s'agir d'études sur une technique ou une politique nouvelle en émergence, d'une question qui fait l'objet d'analyses et qui mérite d'être mise à disposition du public, de connaissances capitalisées à travers des colloques, des séminaires ou d'autres manifestations. Ces ouvrages s'adressent à des professionnels ou à tout public cherchant des informations documentées sur un sujet. Ces ouvrages n'ont pas de caractère méthodologique bien que des analyses de techniques en émergence puissent alimenter les savoirs professionnels. Dans ce cas, les pistes présentées n'ont pas été validées par l'expérience et ne peuvent donc pas être considérées comme des recommandations à appliquer sans discernement.

Le Certu publie également les collections Essentiels, Références et Données.

Ce panorama a été réalisé par Véronique Paput (Certu) et au sein du PCI « Transports du Quotidien » par Emmanuel Perrin (Cete de Lyon). Avec les contributions de Gihad Baroudi et Jean-Charles Laon (Cete de Lyon).

## Remerciements

Tous nos remerciements à Laurent Bigou, Cécile Clément Werny, Tristan Guilloux et Nicolas Merle (Certu), André Rouy et Pierre Cros (Cete Méditerranée) pour leur relecture.

Sources graphiques : Cete de Lyon et Certu, sauf mentions contraires.

*Au 1<sup>er</sup> janvier 2014, les 8 Cete, le Certu, le Cetmef et le Sétra fusionnent pour donner naissance au Cerema : centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement.*

# Sommaire

<b>INTRODUCTION</b>	<b>5</b>
Un panel diversifié de 196 villes ayant répondu à l'enquête	6
<b>LES ACTEURS ET LA CONNAISSANCE DU STATIONNEMENT</b>	<b>7</b>
Une compétence encore largement communale	8
Une exploitation de la voirie partagée entre régie et délégation	9
Une exploitation des parcs publics davantage déléguée	10
Une connaissance du stationnement incomplète et inégale	11
Concertation et communication : des démarches apparemment relativement répandues	12
<b>LE STATIONNEMENT SUR VOIRIE</b>	<b>13</b>
Le stationnement payant : une réglementation généralisée dans les villes centres	14
Le stationnement réglementé gratuit toujours utilisé	15
Deux types de réglementation qui peuvent cohabiter	16
Une offre de stationnement payant qui tend à croître fortement avec la taille de l'agglomération	17
Une offre gratuite réglementée moins conséquente	18
Une réglementation hiérarchisée du stationnement payant	20
Des tarifs « première heure » qui augmentent avec la taille de l'agglomération	21
Des tarifs préférentiels sur voirie pour les résidents...	22
... mais des réglementations aux modalités d'application variables	23
... et une importante disparité des tarifs résidents	24
Mais aussi des tarifs spécifiques pour d'autres usagers sur voirie	26
Des places réservées pour les personnes handicapées et le plus souvent gratuites	27
Des aires de livraison moins nombreuses, sauf dans les centres des agglomérations millionnaires	28

Un horodateur sert à gérer en moyenne 20 places de stationnement payant	29
Le règlement en espèces reste majoritaire et le paiement peine à se dématérialiser	30
Toujours moins de 2 heures payées par place et par jour dans plus de la moitié des villes	31
Une relation certaine entre les recettes du stationnement payant et la verbalisation pratiquée	33
La constitution de corps spécialisés dans la surveillance du stationnement, une avancée importante mais pas suffisante pour les politiques de contrôle	34
La fourrière, un service dont l'existence reste encore assez largement dépendante de la taille de l'agglomération	35
<b>LE STATIONNEMENT EN PARCS</b>	<b>36</b>
Un rythme de mise en service de parcs qui ne faiblit pas, soutenu par le développement des parcs en enclos	37
Le nombre de parcs et la part de parcs en ouvrage augmentent avec la taille de l'agglomération	38
Le nombre de places en parcs augmente avec la taille de l'agglomération	39
Des parcs dont la taille moyenne augmente aussi avec la taille de l'agglomération	40
Des parcs qui accueillent différents modes de déplacements...	41
... et qui tendent à diversifier les services proposés aux automobilistes	42
Une première heure de stationnement en parc dont le tarif moyen tend à être plus élevé que celui proposé sur voirie	43
Des principes de tarification horaire contradictoires vis-à-vis des usagers de courte durée	44
Une minorité de parcs proposent des abonnements spécifiques pour les résidents	45
Des abonnements résidents en moyenne 30% moins chers que les abonnements permanents	46
Plus de la moitié des parcs ne sont jamais ou rarement saturés	47
<b>LES TENDANCES ÉMERGENTES DES POLITIQUES DE STATIONNEMENT</b>	<b>48</b>
Des places pour l'autopartage, notamment sur voirie	49
Un début de prise en compte de l'électromobilité, notamment dans les parcs	50
L'émergence de nouveaux moyens de surveillance et de verbalisation	51
<b>CONCLUSIONS</b>	<b>52</b>
<b>POUR EN SAVOIR PLUS</b>	<b>54</b>

L'enquête 2010 est la cinquième enquête menée par le Certu auprès des villes françaises pour mieux connaître le stationnement public. Administrée à l'aide d'un questionnaire en ligne, elle porte sur des données au 31 décembre 2010, après avoir été réalisée en 1985, 1995, 2000 et 2005.

Elle s'adresse aux communes 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, bureaux, commerces et autres générateurs d'activités ainsi que le stationnement dans les parcs relais ne sont pas abordés dans cette enquête.

Ce diaporama dresse une photographie du stationnement public en France en 2010 à partir des exploitations des principales données recueillies dans l'enquête. Ces données permettent également d'observer l'évolution des politiques de stationnement, de donner aux collectivités des éléments de comparaison ou d'alimenter des études sur des sujets plus spécifiques.

Les réponses des communes à cette enquête sont compilées dans un annuaire disponible sur le [catalogue](#) du Certu.

## **Le stationnement public, de quoi parle-t-on ? Stationnement réglementé sur voirie et stationnement en parcs**

Outre le recueil de données générales sur la ville et le stationnement, le questionnaire de l'enquête porte sur deux volets :

- le stationnement réglementé sur voirie, c'est-à-dire les emplacements groupés au sol et accessibles sans barrière ;
- le stationnement en parcs, qui intègre aussi bien les parcs dits « en ouvrage » (en élévation, souterrains ou mixtes) 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).

## Un panel diversifié de 196 villes ayant répondu à l'enquête

Sur les 455 villes destinataires du questionnaire, 196 ont répondu à l'enquête, ce qui constitue un bon taux de participation (environ 43 %, en légère hausse depuis la dernière enquête de 2005).

Pour classer ces villes, des critères liés à l'agglomération (Unité Urbaine de l'Insee\*) à laquelle elles appartiennent ont été retenus, dans la mesure où cette échelle rend traditionnellement mieux compte de la réalité de fonctionnement du stationnement, qui dépasse largement les limites communales. Ils donnent lieu à des résultats distinguant plusieurs grandes catégories de villes correspondant a priori à des réalités sensiblement différentes en matière de stationnement :

– **les villes centres d'agglomération.** Les communes considérées comme des villes centres sont classées en cinq catégories de taille d'agglomération. Il faut noter que les villes centres des plus grandes agglomérations, qui correspondent à des communes où les enjeux sont particulièrement forts en matière de stationnement, sont très bien représentées dans le panel des villes ayant répondu à l'enquête ;

– **les villes périphériques ou ville de banlieue.** En fonction de l'effectif des villes représentées, seules deux classes ont été distinguées quand cela était possible, les villes périphériques des agglomérations millionnaires et celles des agglomérations inférieures à un million d'habitants ;

– **les villes de la région parisienne.** Les présenter séparément des villes de province permet de tenir compte de spécificités liées notamment à la proximité de Paris, ce que vient par ailleurs renforcer la distinction entre les communes de la Petite et de la Grande Couronne.

Cette classification sera reprise dans la présentation des résultats, dès lors qu'elle présente un intérêt par rapport à la question posée et que le nombre de réponses le permet.

détail du panel de réponses à l'enquête par catégorie d'agglomérations

	population de l'unité urbaine (UU)	Nombre de villes enquêtées	Nombre de réponses à l'enquête	part de réponse à l'enquête
<b>Villes centres de province</b>	UU < 50 000	60	27	45%
	50 000 < UU < 100 000	62	38	61%
	100 000 < UU < 300 000	42	33	79%
	300 000 < UU < 1 000 000	16	15	94%
	UU > 1 000 000	3	3	100%
	total villes centres	183	116	63%
<b>Villes périphériques de province</b>	UU < 1 000 000	87	26	30%
	UU > 1 000 000	29	10	34%
	total villes périphériques	116	36	31%
<b>Villes de la région parisienne</b>	Petite couronne	82	22	27%
	Grande couronne	73	21	29%
	Ville de Paris	1	1	100%
	total villes parisiennes	156	44	28%
	total	455	196	43%

\* UU (Unité Urbaine ou agglomération) : commune ou ensemble de communes présentant une zone de bâti continu (pas de coupure de plus de 200 mètres entre deux constructions) qui compte au moins 2 000 habitants (définition Insee).

**NB :** les villes interrogées n'ayant pas systématiquement répondu à toutes les questions, le panel de répondants peut être amené à varier sensiblement d'une question à l'autre ; pour chaque exploitation, le volume global de réponses ou de villes concernées par la question sera donc indiqué entre parenthèses.

# *Les acteurs et la connaissance du stationnement*

## **Présentation**

Avant de s'intéresser au contenu des politiques de stationnement public, un tour d'horizon préalable sur la répartition des compétences en matière de stationnement apparaît indispensable. De même, la connaissance que les collectivités publiques ont des différents volets de l'offre de stationnement et de son fonctionnement, ainsi que la façon dont elles partagent cette connaissance avec les acteurs de leur territoire, constituent de bons indicateurs du niveau de maturité des politiques locales de stationnement.

### Le stationnement sur voirie reste une compétence communale

La possibilité de délégation de compétence du stationnement sur voirie au niveau intercommunal (\*) n'apparaît quasiment jamais utilisée. En effet, parmi les villes et intercommunalités ayant répondu à l'enquête, seule une communauté d'agglomération s'est vue déléguée la compétence en matière de stationnement sur voirie sur les deux communes de son territoire.

### Les communes continuent également à exercer très majoritairement l'autorité sur le stationnement en parc public

Dans près de 80 % des cas (95 villes sur 120 ayant répondu à l'enquête et dotées d'au moins un parc public de stationnement), c'est la commune qui dit exercer l'autorité sur la totalité des parcs publics payants de son territoire.

Alors que le stationnement en parc constitue une compétence obligatoire pour les communautés urbaines et une compétence optionnelle pour les autres établissements publics de coopération intercommunale, les intercommunalités ne semblent encore intervenir qu'à la marge dans les politiques de stationnement. En effet :

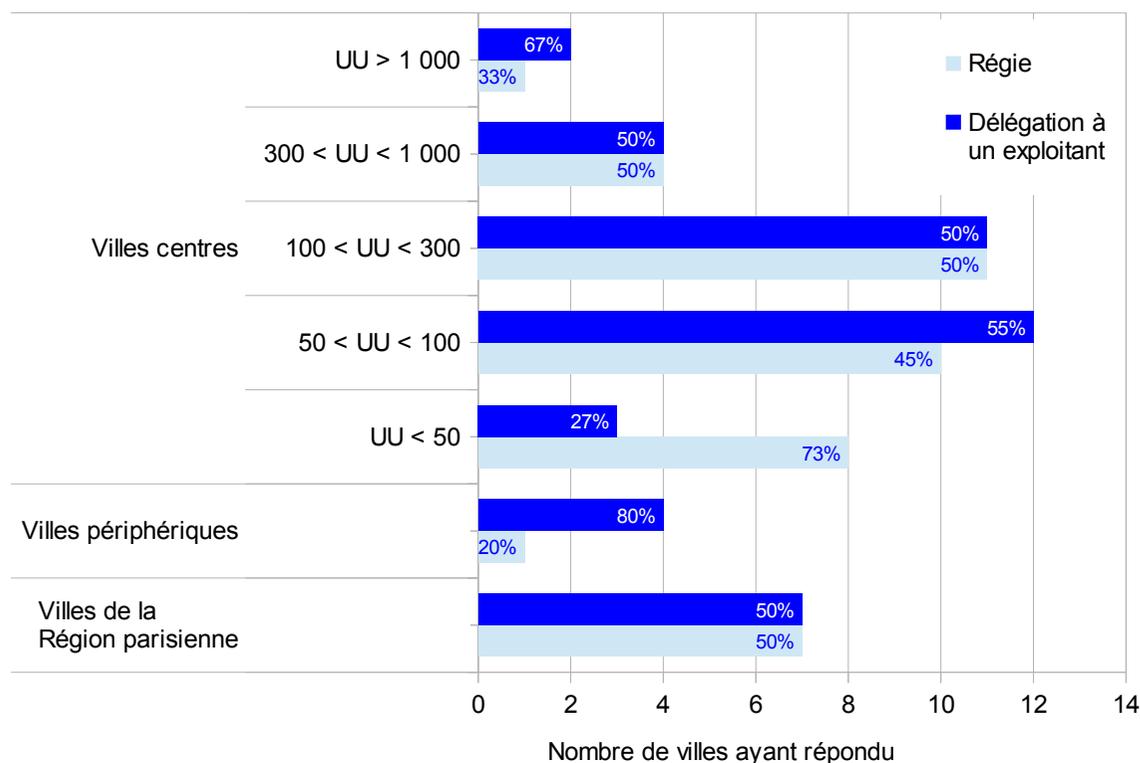
- c'est uniquement dans 8 % des cas que l'intercommunalité exerce seule l'autorité sur l'ensemble des parcs publics payants de la commune ;
- dans les 12 % restants, cette autorité s'exerce de manière partagée, selon les parcs, entre la commune et l'intercommunalité.



### **(\*) Article L5211-9-2 Code général des collectivités territoriales (extrait)**

*Sans préjudice de l'article L. 2212-2 et par dérogation aux articles L. 2213-1 à L. 2213-6, lorsqu'un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre est compétent en matière de voirie, les maires des communes membres peuvent transférer au président de cet établissement leurs prérogatives en matière de police de la circulation et du stationnement.*

**Mode de gestion du stationnement sur voirie  
par catégorie d'agglomérations**



**Lecture**

55 % des villes centres des unités urbaines dont la population est comprise entre 50 000 et 100 000 habitants ont délégué la gestion du stationnement payant sur voirie à un exploitant, ce qui représente 12 villes sur les 22 ayant répondu à la question sur cette catégorie.

Seules 85 villes sur 130\* ont précisé le type de gestion du stationnement payant sur voirie, ce qui explique le regroupement effectué sur certaines classes.

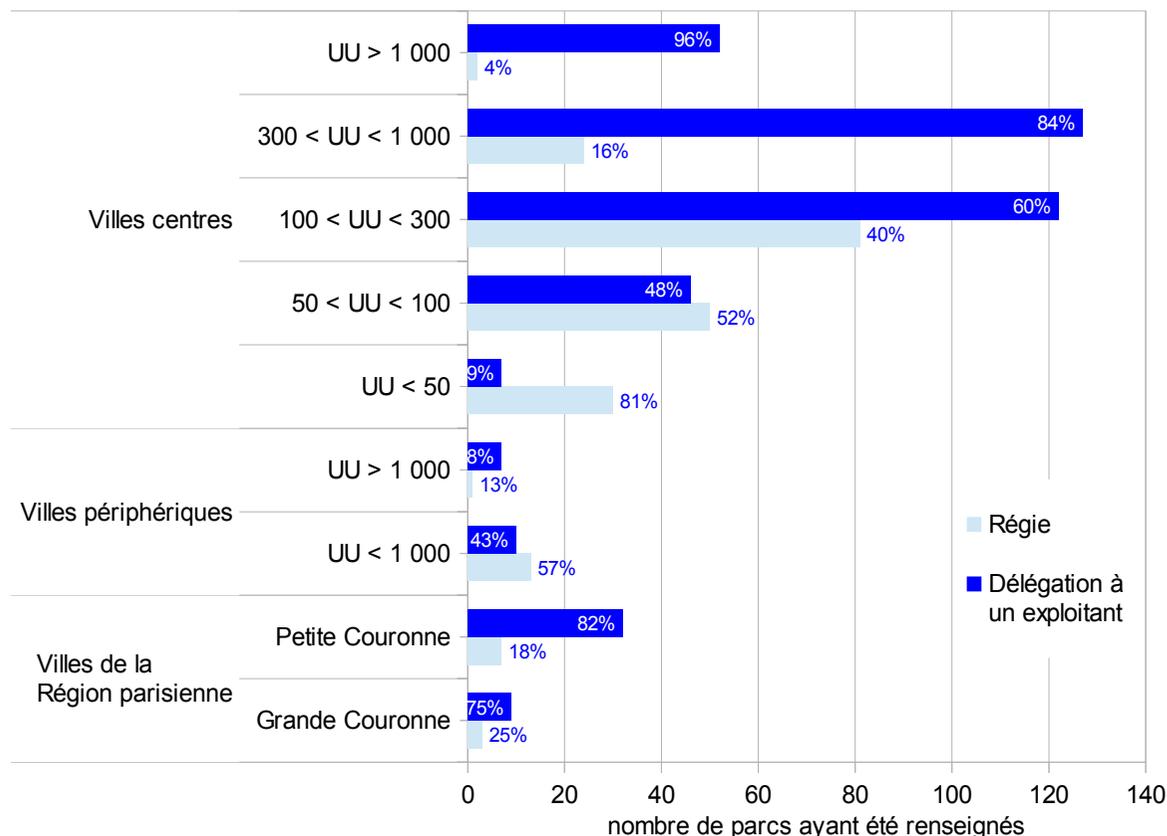
La question de la gestion de l'exploitation de la voirie ne se pose que lorsque le stationnement est payant, soit pour 130 villes\*.

Concernant les modalités d'exploitation du stationnement sur voirie, on relève **globalement autant de villes qui exercent une exploitation directe en régie que de villes qui ont choisi de déléguer cette compétence à un exploitant.**

L'exploitation directe par la ville en régie se révèle pratiquée dans toutes les catégories de villes, même si sa part tend légèrement à s'accroître lorsque la taille de l'agglomération à laquelle la commune appartient diminue. Ainsi les petites villes centres de moins de 50 000 habitants exploitent le stationnement sur voirie, très majoritairement en régie.

\* sur un échantillon de 178 villes ayant répondu à la question de la non gratuité sur voirie.

### Mode de gestion du stationnement des parcs publics



Concernant les modalités d'exploitation des parcs de stationnement public, la tendance penche davantage du côté de la délégation à un exploitant. En effet, **seul un tiers des parcs publics (211 sur 626) se révèle exploité en régie par la collectivité.**

Le lien entre les modalités d'exploitation du stationnement en parc et la taille de l'agglomération apparaît assez net. Plus l'agglomération est petite, plus les parcs sont exploités en régie par la collectivité. La proportion de parcs exploités en régie s'élève ainsi :

- à moins de 20 % dans les villes de la région parisienne (10 parcs sur 51) ;
- à un quart dans les villes centres des agglomérations de plus de 100 000 habitants (107 parcs sur 411) ;
- à 60 % dans les villes centres des agglomérations de moins de 100 000 habitants (80 parcs sur 133).

#### Lecture

16 % des parcs situés dans les villes centres des unités urbaines dont la population est comprise entre 300 000 et 1 000 000 habitants sont gérés en régie par la collectivité, ce qui représente 24 parcs sur 151 parcs dans les villes ayant répondu à la question dans cette catégorie.

## *Une connaissance du stationnement incomplète et inégale*

La connaissance que les collectivités disent avoir du stationnement public sur leur territoire apparaît variable selon les volets de l'offre de stationnement et comporte finalement un certain nombre de lacunes persistantes.

Au cours des cinq dernières années, plus de la moitié des villes (88 sur 159) disent avoir procédé à une enquête sur le stationnement (portant principalement sur un inventaire de l'offre publique ou sur la rotation) :

– **seul le tiers des villes (58 sur 172) disent connaître le nombre de places de stationnement sur voirie non réglementées sur leur territoire ;**

– seules 10 % des villes (18 sur 174) disent connaître le nombre de places privées sur leur territoire.

Plus globalement, **le nombre de villes disposant d'un observatoire du stationnement demeure limité.** En effet, seules 20 % des villes (32 sur 158) disent disposer d'un outil plus général d'observation de ce type.

On peut noter au passage que ce type d'outil reste plutôt l'apanage des grandes agglomérations, puisque c'est uniquement dans les villes centres des agglomérations de plus de 300 000 habitants qu'il constitue un dispositif majoritairement présent (9 sur 16).

## Concertation et communication : des démarches apparemment relativement répandues

Les volets relatifs à la concertation et la communication, même s'ils sont essentiels, sont traditionnellement identifiés comme les parents pauvres des politiques de stationnement. En la matière, l'enquête 2010 fait plutôt le constat de démarches relativement répandues, dans la mesure où les deux tiers des villes disent avoir développé au cours des cinq dernières années :

- une démarche de concertation sur le stationnement avec les commerçants, riverains ou autres acteurs de leur territoire (96 sur 149) ;
- une politique de communication sur le stationnement (89 sur 143).

On peut en revanche se poser la question du degré de perfectionnement de cette communication : s'agit-il d'une simple information sur l'offre et les tarifs, comme c'est le plus souvent le cas ? Ou de véritables politiques de communication ont-elle été mises en place pour sensibiliser la population, faire adhérer à une politique ou inciter à des changements de comportement ?

**Les slogans de communication en matière de stationnement**, rapportés par les collectivités ayant répondu à l'enquête, **tendent plutôt à présenter les politiques de stationnement comme un facilitateur de vie pour les automobilistes** : « stationner facile », « stationner malin », « garez-vous tranquille », « simplifiez-vous la vie », « stationnez zen », « un cœur de ville plus accessible », « plus pratique ma ville ». Les slogans plus volontaristes, invitant par exemple les automobilistes à partager l'espace public comme à Villeurbanne, restent beaucoup plus rares.



© Ville de Villeurbanne

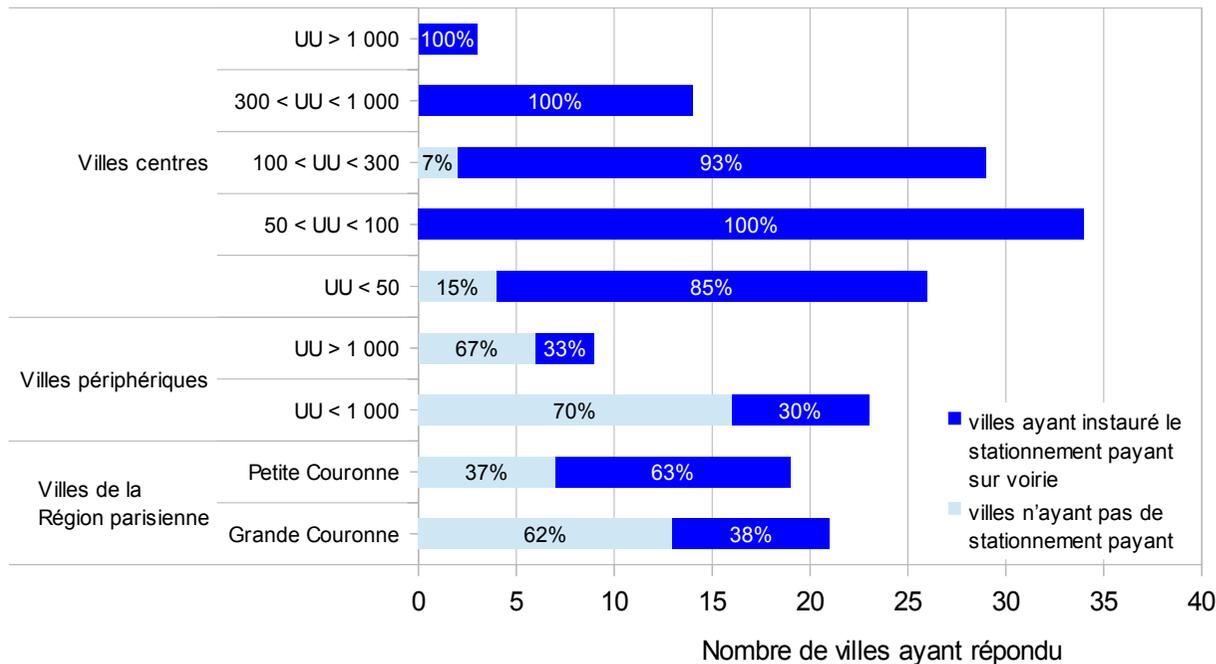
# *Le stationnement sur voirie*

## **Présentation**

Les politiques publiques de stationnement s'incarnent d'abord dans la façon dont le stationnement sur voirie, défini ici comme les emplacements groupés au sol et accessibles sans barrière, est réglementé. Outre les offres et les réglementations utilisées, qu'elles soient payantes ou gratuites, les données présentées viennent préciser les mesures à destination des différents usagers du stationnement, les moyens mis en place pour faire respecter ces réglementations et l'usage qui est fait de cette offre réglementée.

## Le stationnement payant : une réglementation généralisée dans les villes centres

### État des lieux du stationnement payant sur voirie, par catégorie d'agglomérations



La tarification du stationnement, comme mode de gestion des places offertes sur voirie, reste aujourd'hui la réglementation dominante. **Près des trois quarts des villes (130\*) ayant répondu à l'enquête disposent ainsi de stationnement payant sur voirie.** Cette réglementation apparaît :

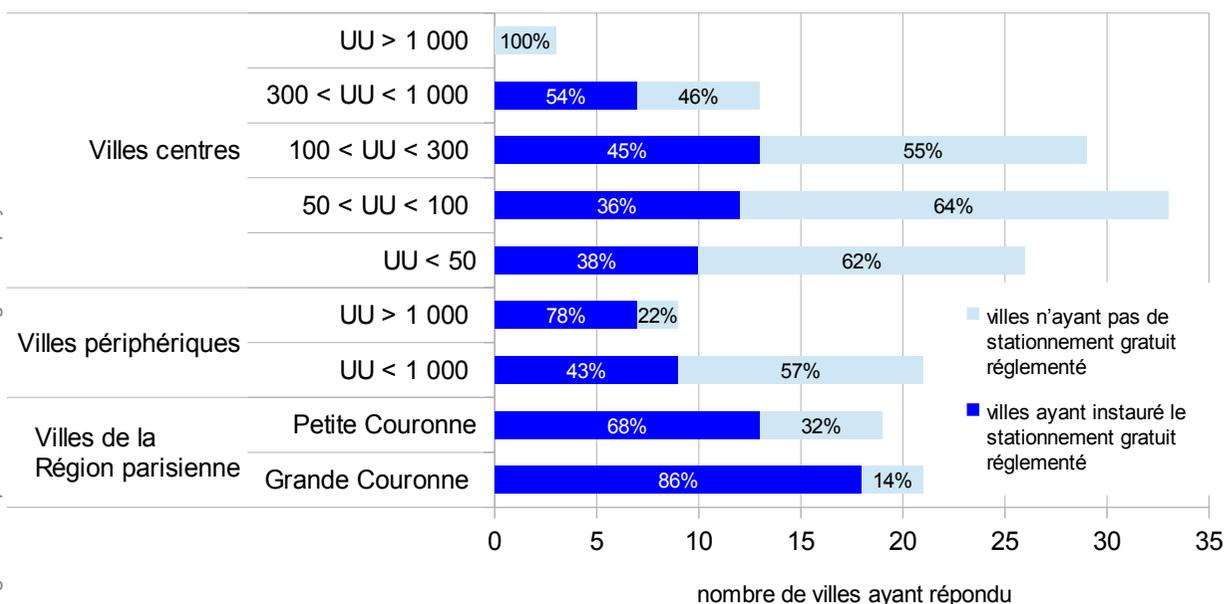
- quasi généralisée dans les villes centres, où 95 % des communes l'ont mise en place (100 sur 106) ;
- également bien développée dans les communes de la Petite Couronne parisienne ayant répondu à l'enquête.

\*sur un échantillon de 178 villes ayant répondu à la question de la non-gratuité sur voirie.

#### Lecture

33 % des villes périphériques dont la population de l'unité urbaine est supérieure à 1 000 000 d'habitants, ont instauré le stationnement payant sur voirie, ce qui représente 3 villes sur les 9 ayant répondu à cette question dans cette catégorie.

### Mise en place du stationnement réglementé gratuit sur voirie, par catégorie d'agglomérations



#### Lecture

54 % des villes centres dont la population de l'unité urbaine est comprise entre 300 000 et 1 000 000 d'habitants ont instauré le stationnement gratuit réglementé sur voirie\*, ce qui représente 7 villes sur les 13 ayant répondu à cette question dans cette catégorie.

D'autres types de réglementation continuent à être utilisés, préservant la gratuité du stationnement tout en limitant sa durée. Ces réglementations gratuites sont loin de tomber en désuétude.

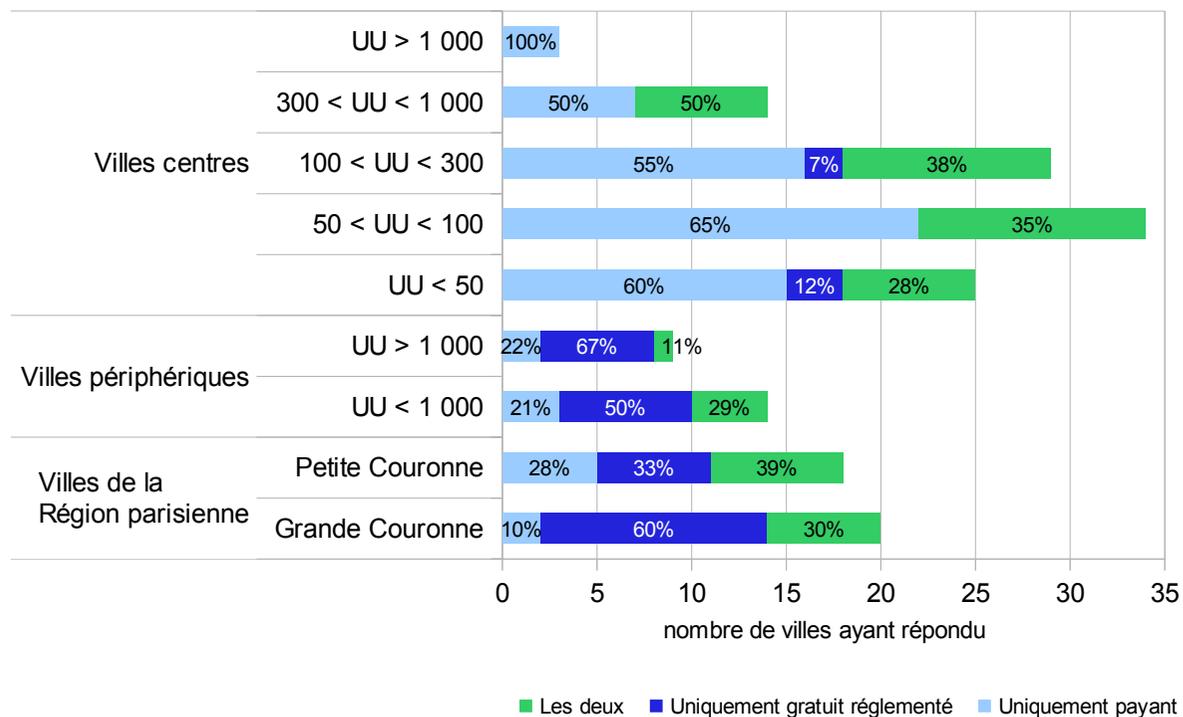
#### La moitié des villes (89\*) disposent ainsi de places réglementées sur voirie par une « zone bleue » :

- ces réglementations gratuites se révèlent fortement utilisées dans les villes de la région parisienne et dans les villes périphériques ;
- elles continuent néanmoins à être utilisées dans un certain nombre de villes centres ;

En agglomération, la zone bleue, qui autorise le stationnement gratuit des véhicules, a pour but de permettre la rotation des stationnements, particulièrement sur des voies commerçantes et à fort trafic, afin notamment d'éviter des arrêts en double file, dangereux pour la circulation. Cette autorisation de stationnement gratuit est donc limitée dans le temps. Cette durée limitée du stationnement est contrôlée par un disque qui doit être apposé en évidence à l'avant du véhicule en stationnement.

\* sur un échantillon de 174 villes ayant répondu à la question des places réglementées gratuites sur voirie.

### Répartition du stationnement réglementé gratuit et payant sur voirie, par catégorie d'agglomérations



#### Lecture

Sur les 25 villes centres dont la population de l'unité urbaine est inférieure à 50 000 habitants, ayant répondu à cette question dans cette catégorie :

- 60 % (15 villes) ont instauré le stationnement payant sur voirie comme unique réglementation ;
- 12 % (3 villes) ont instauré le stationnement gratuit réglementé sur voirie comme unique réglementation ;
- 28 % (7 villes) ont instauré à la fois le stationnement payant et le stationnement gratuit réglementé.

Le choix entre stationnement payant et stationnement gratuit réglementé n'apparaît pas forcément posé en termes d'alternative. **Dans un tiers des cas en effet, ces deux types de réglementation sont utilisés de manière combinée** pour gérer le stationnement sur voirie de la commune :

– c'est notamment le cas dans les villes centres, où le stationnement payant reste le mode de régulation dominant de l'offre sur voirie mais où le stationnement gratuit réglementé est utilisé en complément sur certaines zones spécifiques ;

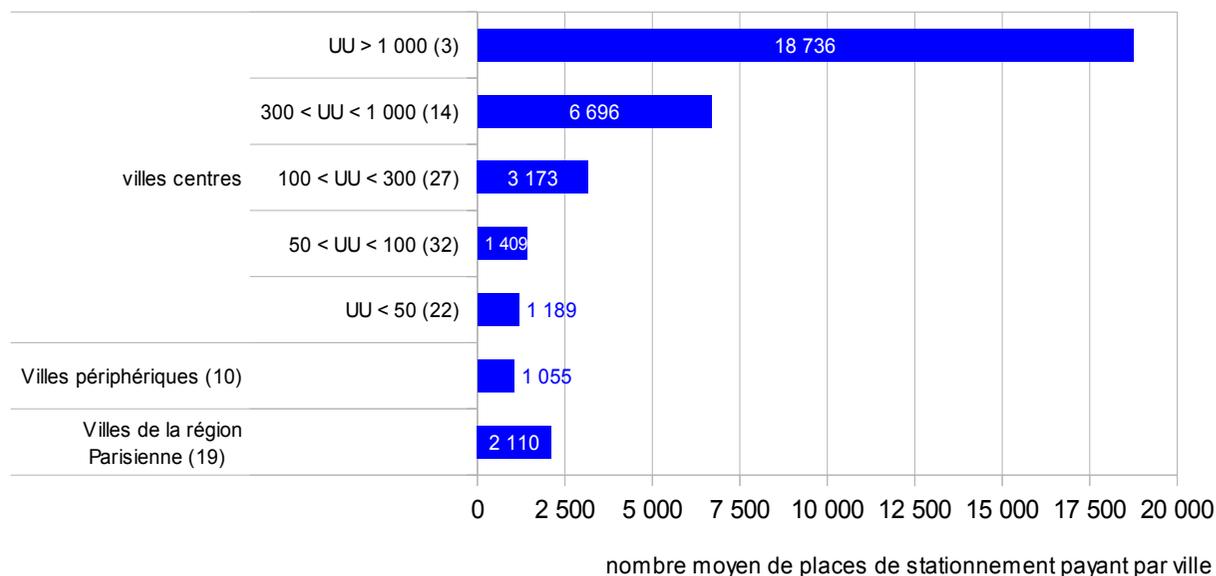
– à l'inverse, dans les villes périphériques et de la Grande Couronne parisienne, l'utilisation seule du stationnement gratuit réglementé reste majoritaire ;

– enfin, les trois villes centres des agglomérations millionnaires (Lille, Lyon, Marseille) apparaissent comme des exceptions qui gèrent exclusivement le stationnement sur voirie en tarifant son usage.

166 villes ont répondu aux questions relatives aux places réglementées (payantes et gratuites réglementées) sur voirie.

## Une offre de stationnement payant qui tend à croître fortement avec la taille de l'agglomération

### Nombre moyen de places de stationnement payant par ville et par catégorie d'agglomérations



NB : Entre parenthèses est indiqué le nombre de villes ayant répondu à la question.

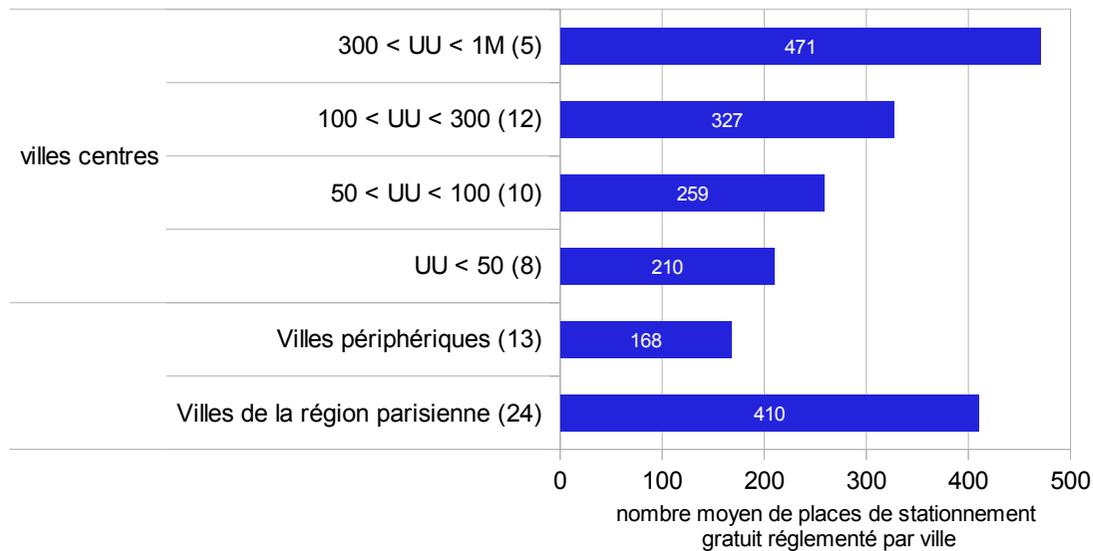
Le volume global de l'offre de stationnement payant sur voirie varie fortement d'une ville à l'autre, que ce soit entre les différentes catégories de villes comme on peut le voir dans le graphique ci-contre **mais aussi au sein de chaque classe** où l'on observe également d'importantes disparités. À titre d'exemple, l'écart observé pour les villes centres des agglomérations millionnaires se révèle en partie tiré vers le haut par la ville de Lyon, dont l'offre payante sur voirie dépasse 33 000 places, alors que Marseille ne compte qu'un peu plus de 14 000 places payantes et Lille moins de 9 000.

On peut toutefois noter :

- une tendance claire à voir le nombre de places de stationnement payant augmenter dans les villes centres de province avec la taille de l'agglomération ;
- pour les villes centres, un premier seuil observé pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants, taille à partir de laquelle une offre payante supérieure à 2 000 places sur voirie devient la norme et non plus l'exception.

127 villes ont répondu à la question relative au nombre de places payantes.

### Nombre moyen de places de stationnement gratuit réglementé par ville et par catégorie d'agglomérations



Les villes centres millionnaires n'apparaissent pas dans le graphique car elles n'ont pas de stationnement gratuit réglementé.

NB : Entre parenthèses est indiqué le nombre de villes ayant répondu à la question.

L'offre de stationnement gratuit réglementé sur voirie, qu'elle corresponde à une réglementation de type « zone bleue » ou non, apparaît globalement beaucoup moins conséquente que l'offre payante en nombre de places :

– alors que 92 communes disposent d'une offre payante supérieure à 1 000 places, seules cinq communes offrent plus de 1 000 places gratuites réglementées ;

– **plus du tiers des villes (26\*) ont notamment mis en place ces réglementations pour gérer des zones de stationnement très spécifiques (autour d'un équipement ou d'un lieu particulier par exemple) limitées à moins d'une centaine de places.**

On observe par ailleurs une tendance à voir le nombre de places augmenter dans les villes centres avec la taille de l'agglomération ainsi que dans les villes de la région parisienne où ce type de réglementation reste bien utilisé.

\* sur un échantillon de 72 villes ayant répondu à la question et proposant du stationnement gratuit réglementé.

## Des suppressions de places sur voirie liées à différents motifs

### Requalification du boulevard Jean-Baptiste-Lebas à Lille

En 2005-2006, la ville de Lille a réaménagé complètement ce boulevard qui disposait d'un immense parc de stationnement, pour en faire un espace vert.



situation en 2003



situation en 2006

source des photos : Cete Nord-Picardie

**40 % des villes (61\*) disent avoir supprimé significativement des places de stationnement sur voirie durant les cinq dernières années.** Cette tendance se révèle majoritaire dans les villes de la Petite Couronne parisienne et dans les villes centres des agglomérations de plus de 100 000 habitants, où cela concerne près des deux tiers des communes\*\*.

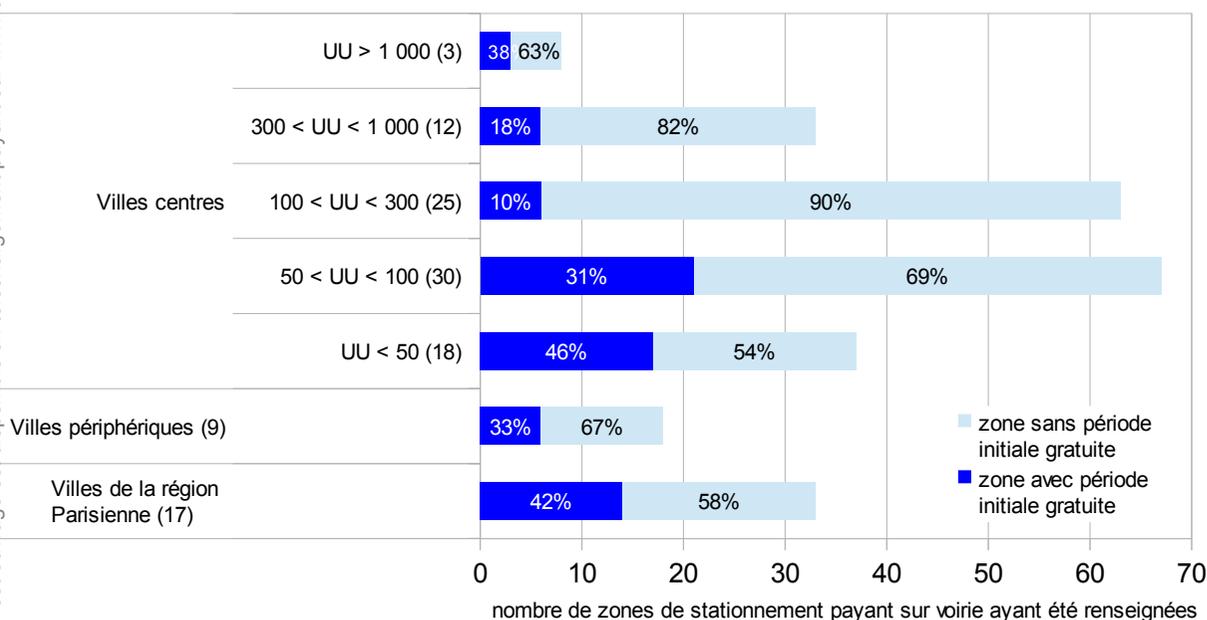
La réaffectation de ces espaces ne se fait pas forcément au profit d'un usage prédominant mais est en lien avec plusieurs types d'opérations :

- la moitié des villes concernées (30 sur 61) évoquent des suppressions liées à des aménagements en faveur des piétons et des deux-roues, qu'il s'agisse d'élargissement de trottoirs, de réalisation de pistes ou de bandes cyclables, d'aménagement de stationnement vélo ou de stations de vélos en libre-service, mais aussi d'aménagement de stationnement pour les deux-roues motorisés dans les villes de la Petite Couronne parisienne ;
- d'autres suppressions de place peuvent être liées à la réalisation de lignes de transport collectif en site propre ;
- enfin, ces suppressions peuvent également se révéler liées à des opérations plus globales de requalification de l'espace public.

\* 153 villes ont répondu à la question de la suppression de places de stationnement.

\*\* 45 villes centres des agglomérations de plus de 100 000 habitants ont répondu à la question de la suppression de places de stationnement.

### Part des zones de stationnement payant sur voirie proposant une période initiale gratuite



Entre parenthèses est indiqué le nombre de villes ayant répondu.

#### Lecture

Sur les 18 villes centres dont la population de l'unité urbaine est inférieure à 50 000 habitants, ayant répondu à cette question, 37 zones tarifaires ont été renseignées :

- 46 % (17 zones sur 37) proposent une période initiale gratuite,
- 54 % (20 zones sur 37) ne proposent pas de période initiale gratuite

Dans leur réglementation en matière de stationnement payant, les villes ont le plus souvent instauré plusieurs zones tarifaires. Cette hiérarchisation du stationnement payant, si elle existe, reste néanmoins limitée pour assurer la lisibilité de la réglementation par l'utilisateur. Ainsi **plus des deux tiers des villes (87\*) proposent-elles 2 ou 3 zones tarifaires**, alors que seulement 17 % (22\*) disposent d'une seule zone.

La réglementation du stationnement mise en place tend par ailleurs à favoriser globalement la courte durée, même si elle reste ouverte aux moyennes et longues durées. En effet :

– un peu plus de la moitié des zones tarifaires (128\*\*) limitent le stationnement à 2 heures ;

– un quart des zones (58\*\*) autorisent un stationnement de plus de 4 heures.

Par ailleurs, un peu plus du quart des zones (73\*\*\*) proposent une période initiale gratuite pour gérer le stationnement de très courte durée. Cette mesure apparaît légèrement plus développée dans les plus petites agglomérations ainsi que dans les villes périphériques et de la région parisienne.

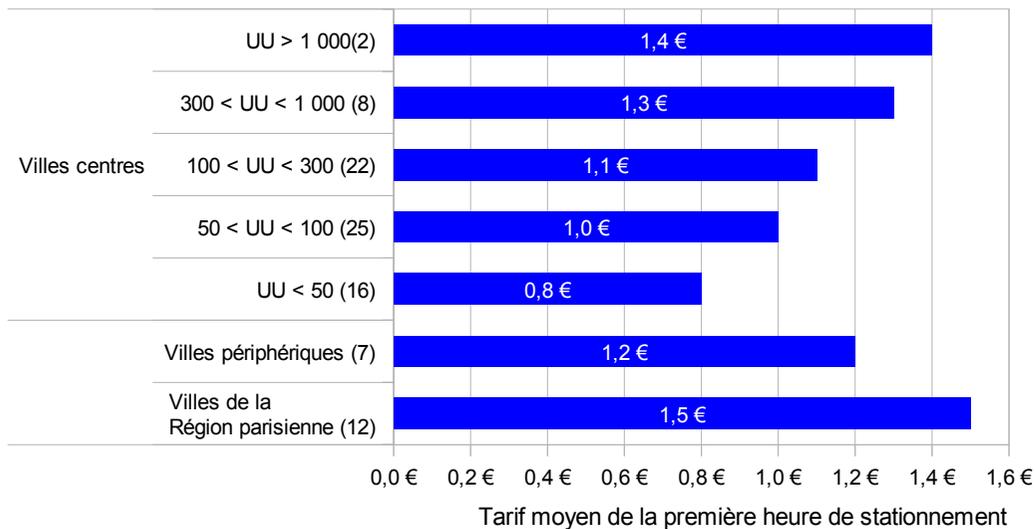
\* 127 villes ont répondu à la question du nombre de zonage tarifaire.

\*\* l'enquête a permis de recenser 235 zones tarifaires dans lesquelles la durée maximale de stationnement autorisée est renseignée.

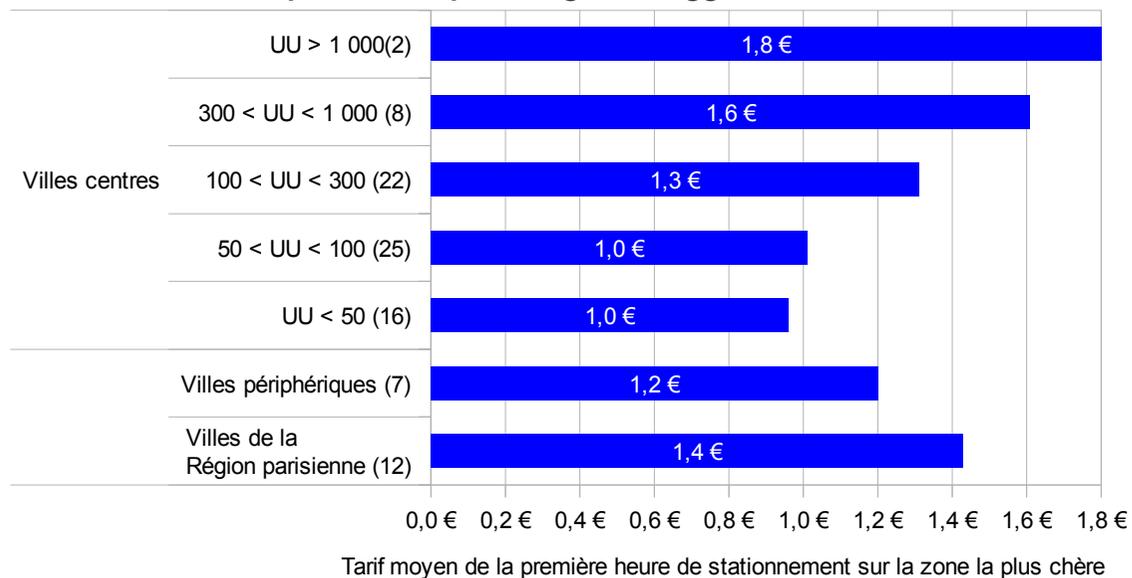
\*\*\* l'enquête a permis de recenser 259 zones tarifaires pour lesquelles les villes ont répondu à l'existence d'une période initiale gratuite.

## Des tarifs « première heure » qui augmentent avec la taille de l'agglomération

### Tarif moyen de la première heure de stationnement sur voirie (pondéré par le nombre de places de la zone) par catégorie d'agglomérations



### Tarif moyen de la première heure de stationnement sur la zone la plus chère, par catégorie d'agglomérations



Le tarif horaire de la première heure de stationnement sur voirie (calculé en établissant la moyenne de l'ensemble des zones de stationnement payant pondéré par leur nombre de places) indique un lien clair entre la taille de l'agglomération et l'élévation des niveaux de prix :

– c'est dans les villes centres des agglomérations millionnaires, ainsi que dans les villes de la région parisienne, que l'on retrouve les tarifs moyens les plus élevés, légèrement supérieurs à 1,40 € ;

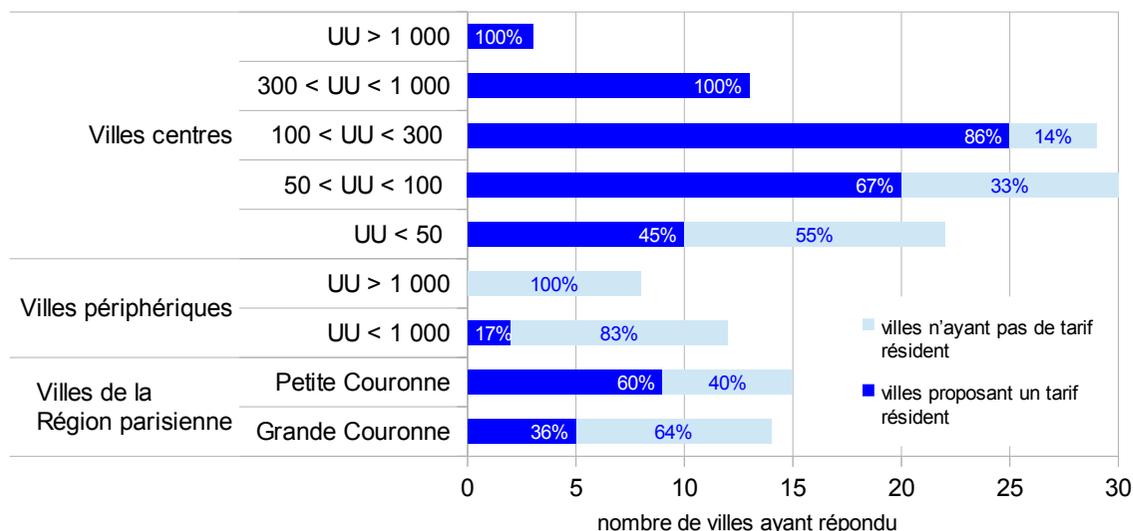
– plus globalement, dans les villes centres des agglomérations de plus de 100 000 habitants, le tarif de la première heure de stationnement se révèle en moyenne supérieur à 1 €.

Si on ne retient que les tarifs de la première heure **mais uniquement sur la zone la plus chère**, on conserve cette même hiérarchie entre villes mais avec des tarifs qui tendent logiquement à augmenter, notamment dans les villes centres des agglomérations de plus de 100 000 habitants où les tarifs horaires les plus élevés peuvent atteindre 2 €.

L'écart entre ces deux tarifs horaires moyens (toutes zones confondues et zone la plus chère) se situe entre 0,20 € pour les villes centres de 100 000 à 300 000 habitants et 0,40 € pour les villes centres millionnaires.

NB : Entre parenthèses est indiqué le nombre de communes ayant répondu.

**Part des villes proposant un tarif résident sur voirie  
par catégorie d'agglomérations**



**Lecture**

- 45 % des villes centres dont la population de l'unité urbaine est inférieure à 50 000 habitants proposent un tarif résident sur voirie\*, ce qui représente 10 villes sur les 22 ayant répondu à cette question dans la catégorie.
- 55 % des villes centres dont la population de l'unité urbaine est inférieure à 50 000 habitants ne proposent pas de tarif résident sur voirie\*, ce qui représente 12 villes sur les 22 ayant répondu à cette question dans la catégorie.

La mise en place de tarifications préférentielles à destination des résidents sur voirie est une des mesures phares qui s'est développée dans les villes françaises depuis la fin des années 90.

L'enquête 2010 confirme :

– la diffusion de ces mesures en faveur des résidents, puisque **les deux tiers des villes (87\*) ont aujourd'hui mis en place des tarifications spécifiques pour cette catégorie d'usagers ;**

– **la quasi-généralisation de ces tarifs résidents dans les villes centres des agglomérations de plus de 100 000 habitants**, puisque plus de 90 % des villes (41 sur 45) les ont mis en place ;

– même si elle apparaît moins généralisée, cette mesure est également proposée dans plus de la moitié des villes-centres des plus petites agglomérations (30 sur 52) ainsi que dans les villes de la région parisienne (15 sur 29).

\* sur un échantillon de 146 villes ayant répondu à la question du tarif résident sur voirie.

## *... mais des réglementations aux modalités d'application variables*

Si on observe la généralisation des tarifs « résident » sur voirie, leurs modalités d'application se révèlent très disparates.

### • **Zonage des tarifs résidents**

Les modérations tarifaires introduites dessinent deux tendances :

- soit la réglementation tend à être réservée aux zones à fortes contraintes ;
- soit elle n'est pas (ou dans une moindre mesure) appliquée là où cette priorité pénaliserait trop fortement les autres usagers

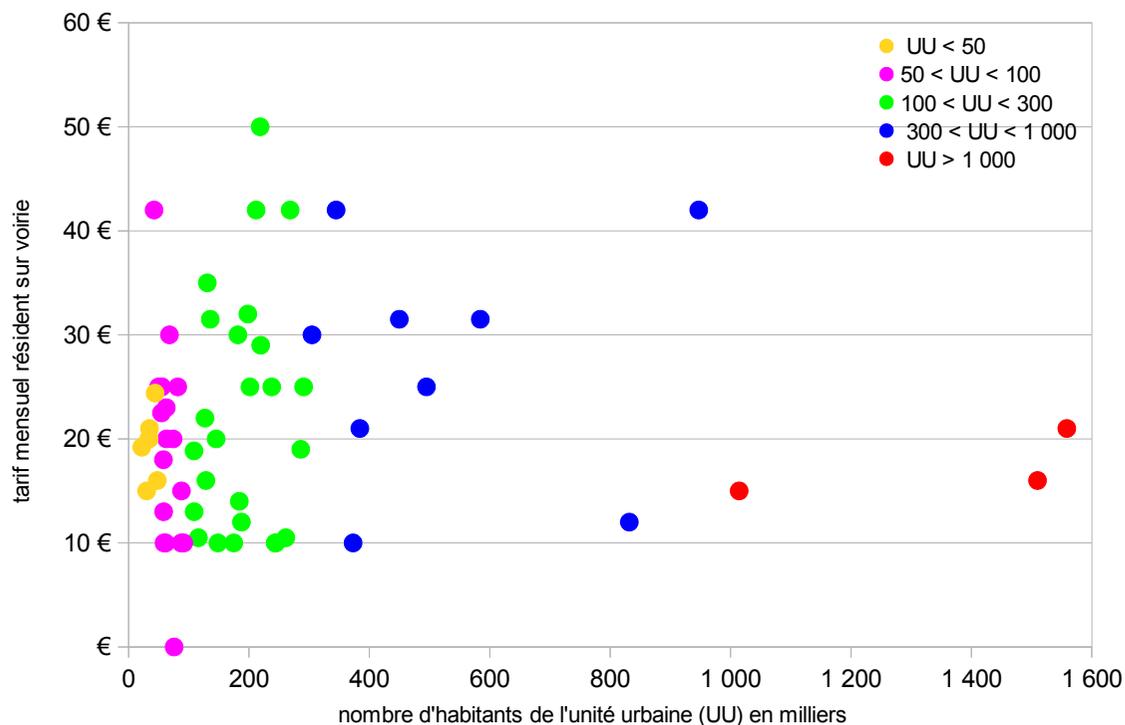
Ainsi, le quart (23 sur 87) des gammes tarifaires préférentielles pour les résidents donnent accès à l'ensemble de la zone payante. Et lorsque la tarification résidentielle s'applique dans plusieurs zones de la ville, les tarifs pratiqués restent les mêmes dans la plupart des cas (22 sur 28), alors que seules quelques villes affinent davantage la réglementation en ajustant les tarifs résidentiels à la zone tarifaire (6 sur 28).

### • **Nombre d'autorisations délivrées**

**Le nombre d'autorisations délivrées par foyer afin de pouvoir bénéficier à ce type de tarif apparaît en revanche plutôt généreux.** En effet :

- dans seulement 40 % des cas environ (29 villes sur 69), le nombre d'autorisations est limité à une par foyer ;
- dans 30 villes, il est accordé jusqu'à deux autorisations par foyer ;
- enfin, dans 10 villes sur 69, il est accordé autant d'autorisations qu'il y a de véhicules dans le foyer.

### Tarif mensuel « résidents » sur voirie dans les villes centres par catégorie d'agglomérations



Les tarifs proposés aux résidents apparaissent relativement variables d'une ville à l'autre et singulièrement indépendants de la taille de l'agglomération, alors que les prix des tarifs horaires sont pour leur part très liés à cette dernière.

Ainsi, quand on observe les tarifs pratiqués dans les villes centres des agglomérations de province qui ont mis en place un abonnement mensuel sur voirie, on observe :

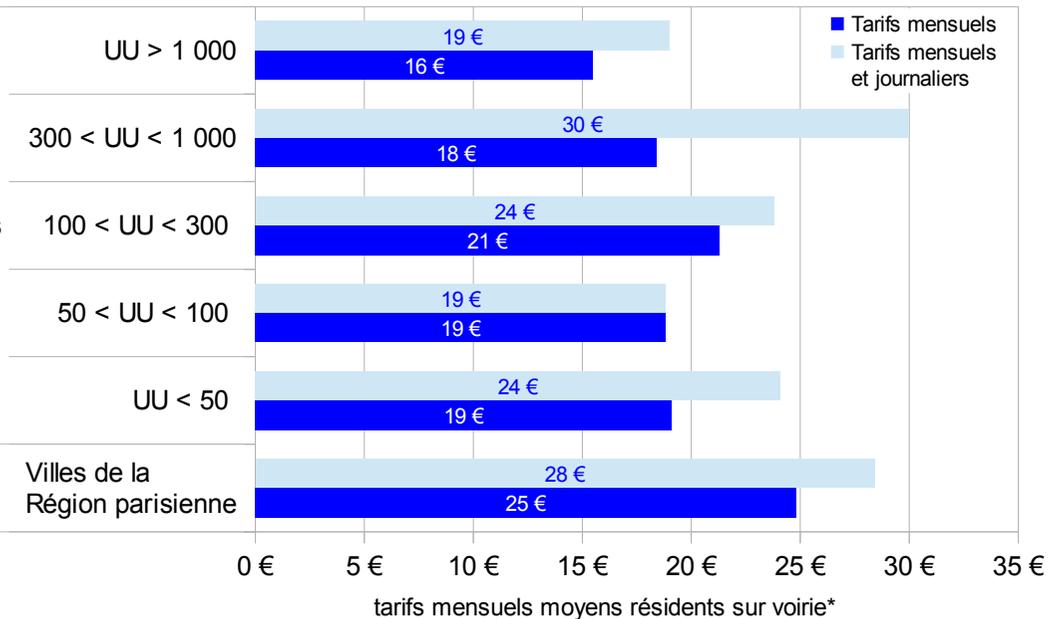
– **une moyenne qui se situe autour de 20 € par mois ;**

– **une variation importante**, entre une ville qui propose une carte d'abonnement gratuit pour le premier véhicule du ménage et une autre fixant un tarif mensuel maximum de 50 € par mois ;

– **l'absence de lien net entre les tarifs proposés aux résidents et la taille de l'agglomération**, les villes centres des plus grandes étant même plutôt dans une fourchette basse en la matière.

## ... et une importante disparité des tarifs résidents (suite)

### Montant des tarifs mensuels moyens « résidents » sur voirie par catégorie d'agglomérations



NB : ce graphique présente une comparaison des tarifications uniquement mensuelles et des tarifications intégrant également les tarifs journaliers (calculés pour un mois de stationnement avec une hypothèse de 26 jours de paiement).

On retrouve cette variabilité des tarifs proposés aux résidents, que l'on considère uniquement les abonnements mensuels ou les différentes formules proposées (notamment les tarifs à la journée).

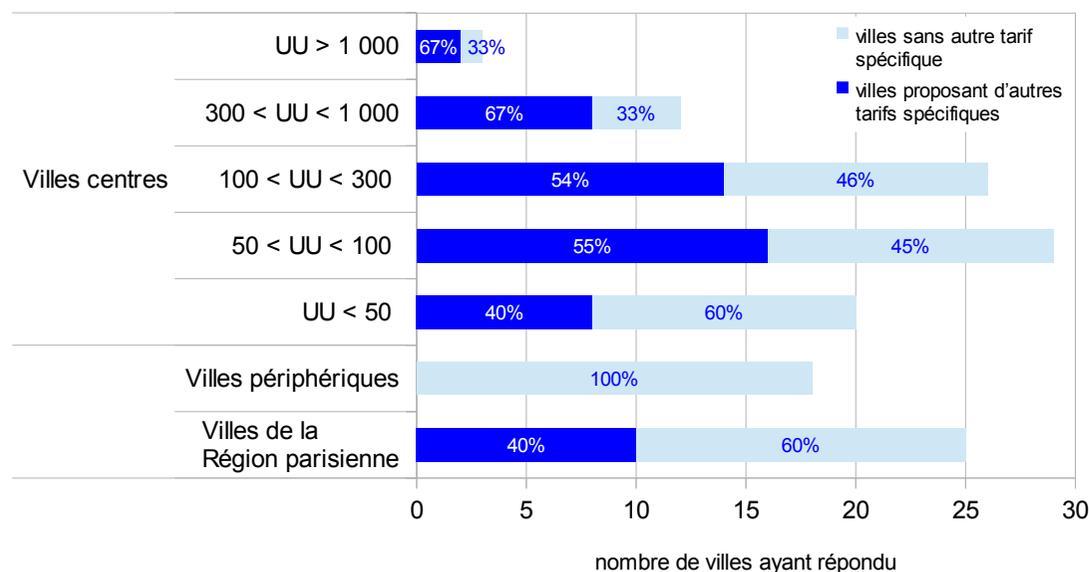
Entre ces différentes formules, **les villes ont le plus souvent fait le choix des abonnements mensuels, qui se révèlent d'ailleurs plus avantageux pour les résidents**. Ainsi, sur les 75 villes qui ont instauré ce type de tarif sur voirie :

- près de la moitié (36) proposent uniquement un abonnement mensuel ;
- environ 20 % (16) proposent uniquement un tarif à la journée ;
- environ 30 % (23) proposent les deux au choix.

Quelle que soit la formule retenue, les moyennes des tarifs résidents par catégorie de ville confirment enfin l'indépendance des prix pratiqués à l'égard de la taille de l'agglomération : si les villes de la région parisienne tendent à proposer les tarifs moyens les plus élevés, autour de 25 € par mois, les villes-centres des plus grandes agglomérations se situent plutôt au bas de l'échelle des tarifs pratiqués avec une moyenne mensuelle légèrement supérieure à 15 €.

Sur voirie, le montant des tarifs pour résidents est très attractif par rapport aux tarifs résidentiels proposés dans les parcs de stationnement (voir diapositive 46). Cette différence de tarification n'incite pas les habitants des centres-villes à libérer l'espace public et à stationner leurs véhicules dans les parkings alentour.

**Part des villes proposant un tarif spécifique sur voirie, (autre que résidents), par catégorie d'agglomérations**



**Lecture**

67 % des villes centres dont la population de l'unité urbaine est supérieure à 1 000 000 habitants proposent un tarif spécifique sur voirie, autre que le tarif résident, ce qui représente 2 villes sur les 3 ayant répondu à cette question dans la catégorie.

On relève par ailleurs une tendance, dans les villes qui ont mis en place du stationnement payant, à proposer des tarifications spécifiques pour d'autres catégories d'usagers.

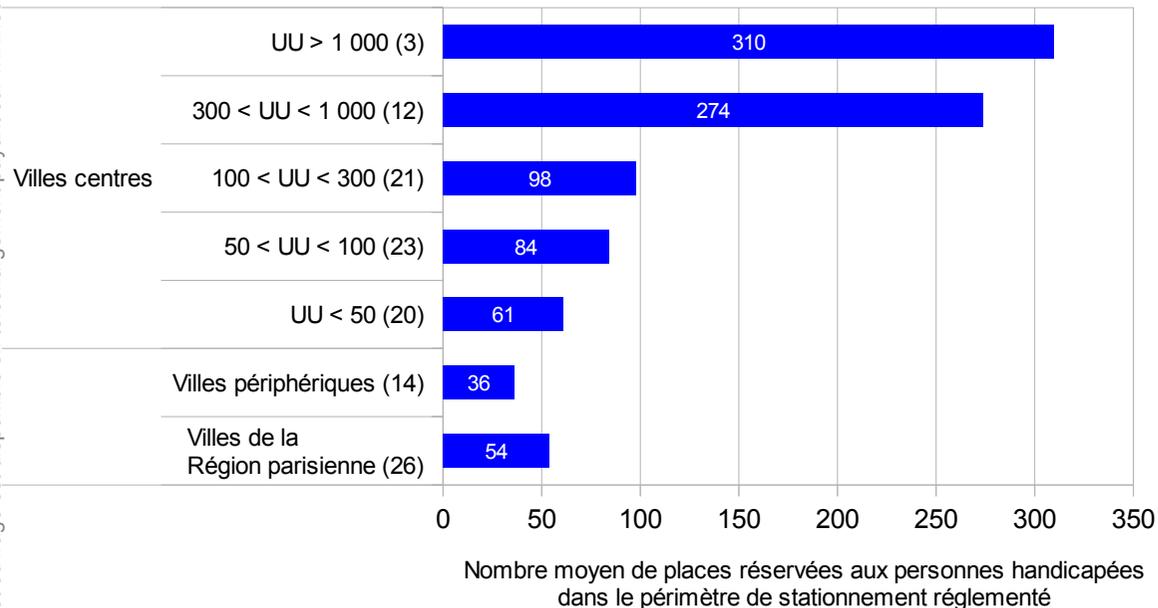
Même si ce type de mesure n'apparaît pas aussi développé que celle à destination des résidents, **40 % des villes ayant répondu à l'enquête (58\*) proposent des tarifications spécifiques et plus de la moitié des villes centres de province (48 sur 90).**

**Les bénéficiaires de ces tarifs spécifiques sont :**

- en grande majorité des professionnels mobiles, notamment les artisans ainsi que les professions médicales et paramédicales ;
- parfois aussi les commerçants qui travaillent dans le secteur où le stationnement est payant ;
- beaucoup plus exceptionnellement, les autres actifs qui travaillent dans le secteur.

\* sur un échantillon de 130 villes ayant répondu avoir instauré le stationnement payant sur voirie.

### Nombre moyen de places réservées aux personnes handicapées sur voirie dans le périmètre de stationnement réglementé, par catégorie d'agglomérations



NB : Entre parenthèses est indiqué le nombre de communes ayant répondu

La connaissance précise de ce que représente l'offre de stationnement sur voirie à destination des personnes handicapées se heurte à plusieurs problèmes :

- il arrive que le nombre de places réservées aux personnes handicapées ait été recensé sur la totalité du territoire de la commune mais qu'on ne dispose pas en parallèle de données sur le nombre total de places de stationnement sur voirie ;
- à l'inverse, il n'existe pas forcément de décompte spécifique de ces places réservées au sein des zones de stationnement réglementé.

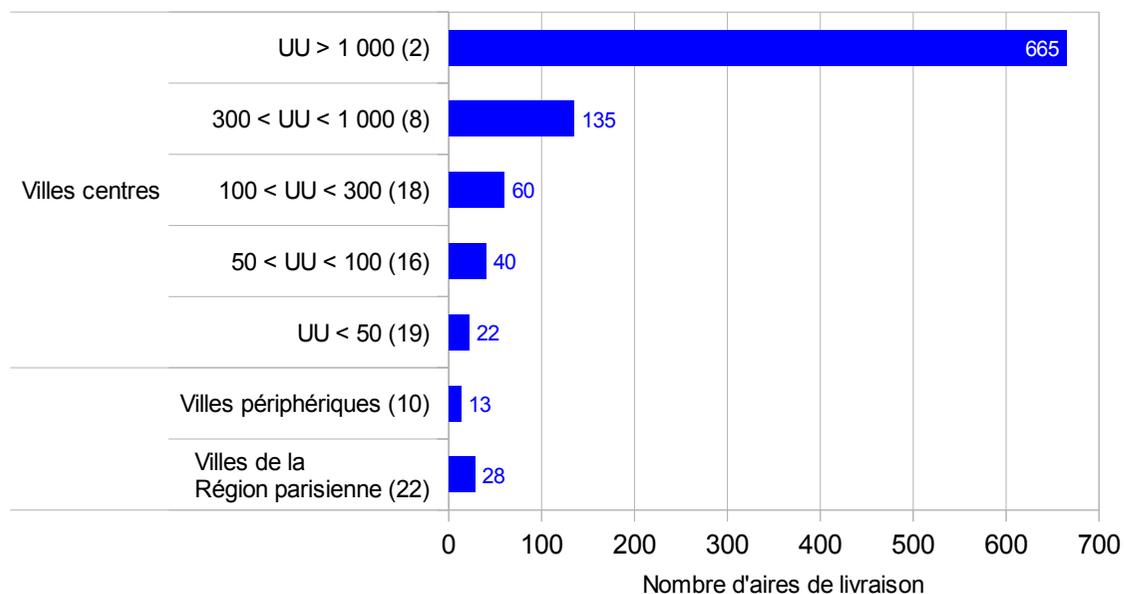
On peut néanmoins observer :

- une tendance logique à voir le nombre moyen de places pour les personnes handicapées dans le périmètre de stationnement réglementé augmenter avec la taille de l'agglomération, dans la mesure où ce périmètre s'étend aussi avec la taille de cette dernière ;
- **le nombre de places de stationnement réservées aux handicapés représente globalement environ 3 % de l'offre de stationnement réglementée**, ce qui respecte la législation en vigueur qui exige la réservation d'au moins 2 % des places dans chaque zone de stationnement (même s'il faudrait procéder à une analyse plus fine pour vérifier réellement ce respect dans chaque ville) ;
- **dans plus de deux tiers des cas (91\*), les personnes handicapées bénéficient de la gratuité du stationnement sur voirie.**

\* sur un échantillon de 133 villes ayant répondu à la question relative à la gratuité des places pour personnes handicapées

## Des aires de livraison peu nombreuses, sauf dans les centres des agglomérations millionnaires

### Nombre moyen de places réservées aux livraisons sur voirie dans le périmètre de stationnement réglementé, par catégorie d'agglomérations



Le nombre moyen d'aires de livraison aménagées dans le périmètre de stationnement réglementé sur voirie tend lui aussi à augmenter avec la taille de l'agglomération. L'écart entre l'offre proposée dans les villes centres des agglomérations millionnaires et les autres villes du panel apparaît nettement plus marqué.

Cette tendance est le fruit d'une double conjonction :

- elle apparaît pour partie effectivement liée à la taille de l'agglomération et au fait que les plus grandes agglomérations disposent de villes centres plus étendues et dotées d'appareils économiques et commerciaux plus développés ;
- elle se révèle également toujours liée à l'étendue de la zone de stationnement réglementé sur laquelle ce recensement est effectué et qui tend elle aussi à augmenter avec la taille de l'agglomération.

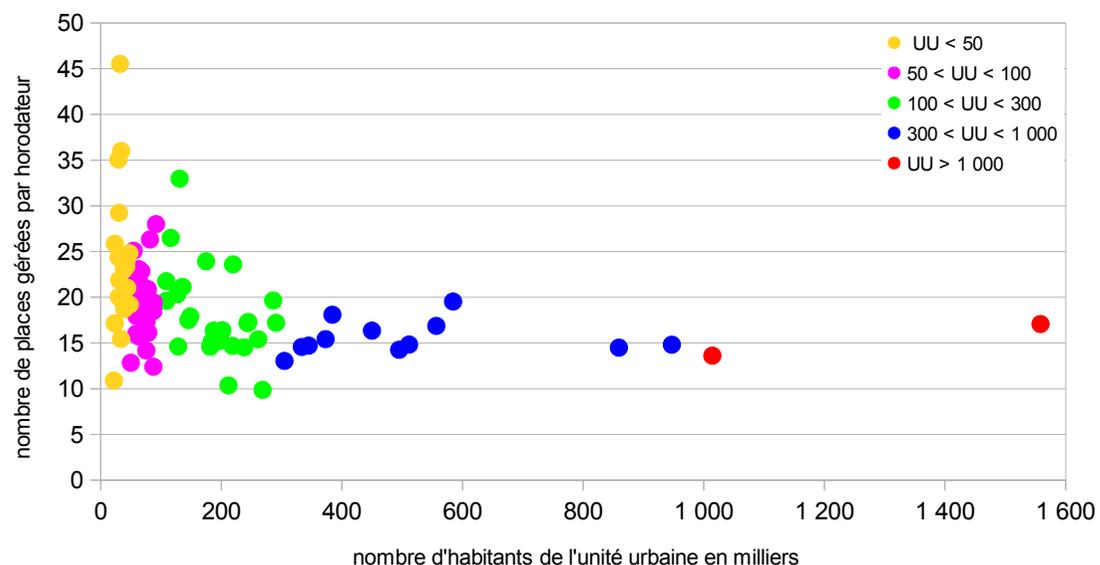
Enfin, le nombre d'aires de livraison représente globalement moins de 2 % de l'offre de stationnement réglementé sur voirie.

Échantillon de 95 villes ayant répondu à la question relative au nombre de places réservées aux livraisons

NB : Entre parenthèses est indiqué le nombre de communes ayant répondu.

## Un horodateur sert à gérer en moyenne 20 places de stationnement payant

### Nombre de places gérées par horodateur dans les villes centres par catégorie d'agglomérations



Quand on rapporte le nombre de places de stationnement payant au nombre d'horodateurs utilisés, on obtient un ratio moyen d'un peu moins de **20 places de stationnement gérées par horodateur** :

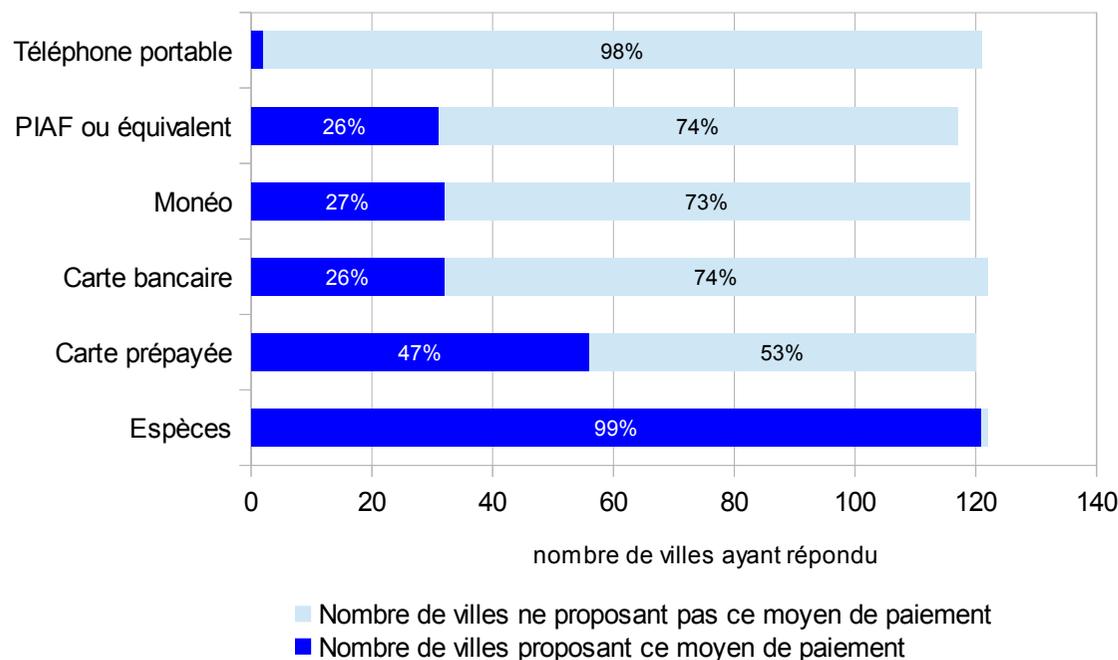
– c'est dans les villes centres des plus grandes agglomérations que ce ratio moyen tend à se révéler le plus faible, en s'approchant davantage d'un ratio de 15 places gérées par horodateur ;

– dans les villes centres des plus petites agglomérations, on relève en revanche de grandes différences en la matière, qui révèlent la plus grande variabilité des moyens déployés pour gérer le stationnement payant.

La configuration du stationnement dans les plus petites communes peut expliquer partiellement ces chiffres : en effet, certaines d'entre elles concentrent le stationnement sur des poches (sur une place par exemple) plutôt qu'en alignement de voirie, ce qui tend à augmenter le ratio du nombre de places gérées par horodateurs.

## Le règlement en espèces reste majoritaire et le paiement se dématérialise peu

### Part des villes proposant les différents types de paiement du stationnement sur voirie



#### Lecture

99 % des villes proposent à l'usager de régler le stationnement sur voirie au moyen d'espèces, soit 121 villes sur 122 ayant répondu à cette question.

En 2010, l'état des lieux des moyens de paiement utilisables pour régler son stationnement reste dominé par des solutions classiques :

– deux communes ont choisi de s'engager dans la voie du paiement dématérialisé et de ne plus autoriser l'usage de pièces de monnaie ;

– près de la moitié des villes (56\*), sans réelle distinction relative à la taille de l'agglomération, ont également opté pour l'utilisation de cartes prépayées. La carte bancaire, Monéo ou les systèmes de type « PIAF » sont utilisés dans le quart des villes seulement ;

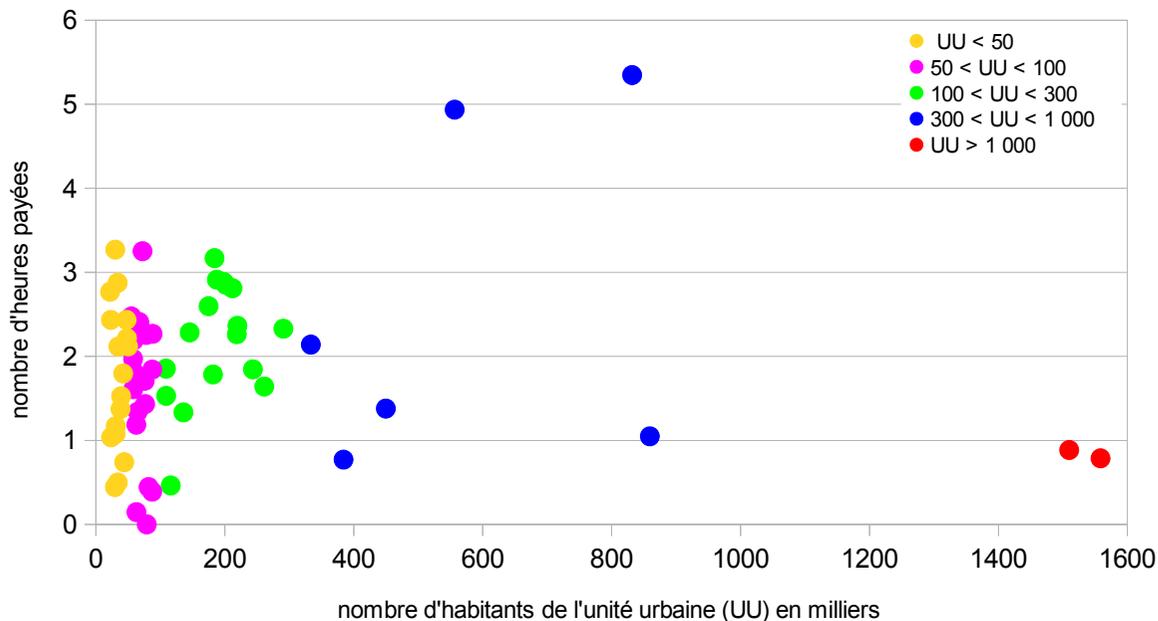
– enfin, parmi l'échantillon de villes enquêtées, seules deux villes disent avoir expérimenté le paiement par téléphone portable, reflétant bien la faible pénétration de nouvelles technologies de paiement dans le stationnement sur voirie.

**Rappel** : l'enquête porte sur l'année 2010. Le développement des nouvelles technologies étant en progression, l'évolution sera à observer attentivement dans la prochaine enquête.

\* sur un échantillon de 120 villes ayant répondu à la question relative à la possibilité de régler le stationnement sur voirie au moyen de la carte prépayée.

## Toujours moins de 2 heures payées par place et par jour dans plus de la moitié des villes

### Nombre d'heures payées par place et par jour sur voirie dans les villes centres par catégorie d'agglomérations



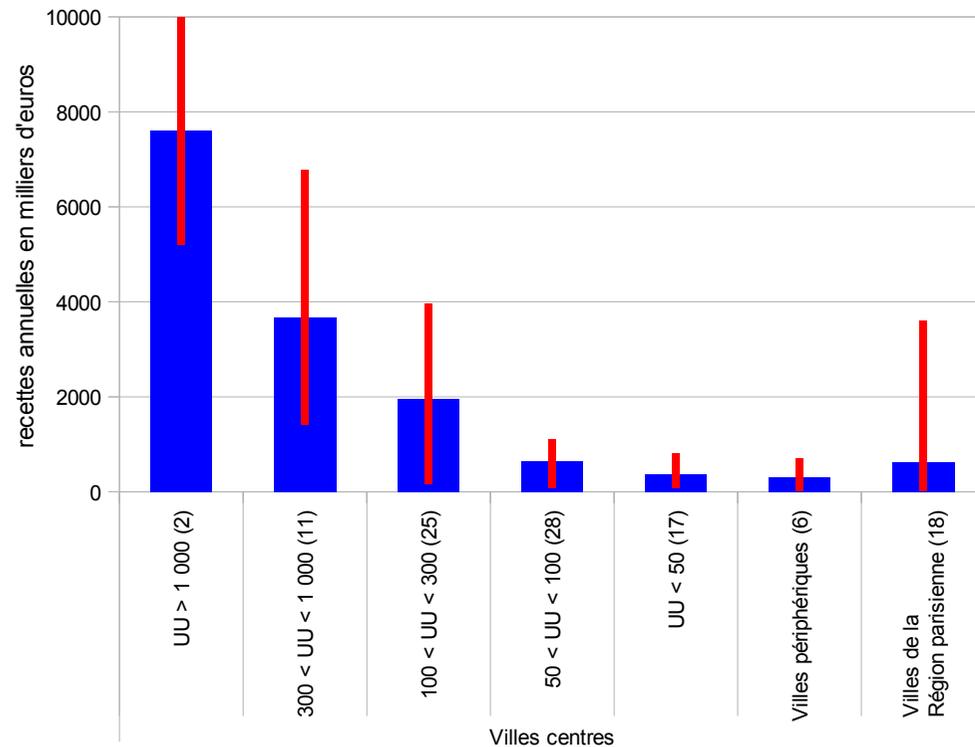
Si on s'intéresse à présent non plus uniquement à l'offre mais à son usage, on observe tout d'abord que, dans la zone de stationnement payant la plus chère, plus de la moitié des villes ont toujours des ratios inférieurs à 2 heures payées par place et par jour.

**Ces ratios apparaissent particulièrement faibles par rapport aux 5 ou 6 heures de paiement qu'on pourrait légitimement escompter** dans des secteurs où la pression et le taux d'occupation des places sont en général élevés. Ce constat est similaire à celui déjà réalisé en 2000 et 2005.

**Cette situation peut s'expliquer conjointement par :**

- **le développement constaté de tarifications préférentielles sur voirie**, que ce soit pour les résidents ou pour d'autres catégories d'utilisateurs, développement qui tend à diminuer les recettes et donc le ratio d'heures payées par place et par jour (même si les utilisateurs bénéficiant de tarifications préférentielles ont une propension à payer plus forte que les autres) ;
- **des problèmes de respect de la réglementation**, qui renvoient aux comportements d'utilisateurs du stationnement généralement caractérisés par un incivisme d'autant plus marqué en l'absence d'une politique de surveillance forte et efficace.

Moyenne et amplitude des recettes du stationnement sur voirie par catégorie d'agglomérations



Lecture

- La recette moyenne du stationnement sur voirie dans les villes centres dont la population de l'unité urbaine est comprise entre 100 000 et 300 000 habitants est de 1 952 000 € ;
- La recette maximale du stationnement sur voirie dans les villes centres dont la population de l'unité urbaine est comprise entre 100 000 et 300 000 habitants est de 3 966 000 € ;
- La recette minimale du stationnement sur voirie dans les villes centres dont la population de l'unité urbaine est comprise entre 100 000 et 300 000 habitants est de 170 000 €.

Entre parenthèses est indiqué le nombre de villes ayant répondu à la question.

Le montant moyen des recettes annuelles du stationnement sur voirie augmente très nettement avec la taille de l'agglomération, pour atteindre une moyenne de 7,6 millions d'euros en 2010 pour les villes centres des agglomérations de plus d'un million d'habitants. Cet état de fait apparaît comme la conséquence logique de zones de stationnement payant plus étendues et de tarifs plus élevés.

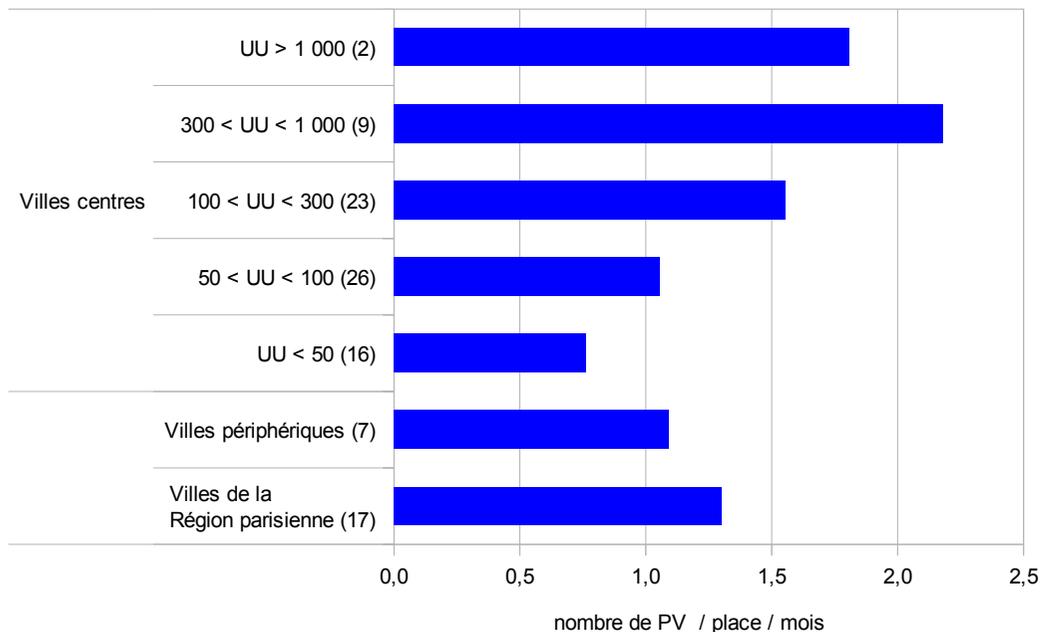
On note toutefois au sein de chaque catégorie de ville d'importantes différences, qui amènent à relativiser cet effet de taille sur les recettes tirées du stationnement sur voirie.

D'ailleurs, si on étudie plus finement le montant des recettes rapporté à la place de stationnement payant dans les villes centres de province, le ratio des recettes par place et par an fait apparaître, comme pour le nombre d'heures payées par place et par jour, une relative indifférence à l'égard de la taille de l'agglomération et d'importantes différences entre des villes appartenant aux mêmes classes d'agglomération.

Cela est notamment dû au fait que les niveaux de recettes dépendent d'autres facteurs, comme les politiques de surveillance et de verbalisation.

## Une relation certaine entre les recettes du stationnement payant et la verbalisation pratiquée

### Nombre médian de procès verbaux dressés par place réglementée et par mois selon la catégorie d'agglomérations



Entre parenthèses est indiqué le nombre de villes ayant répondu à la question.

Le nombre de PV dressés pour les infractions à la réglementation du stationnement constitue un bon indicateur de la verbalisation pratiquée, mieux renseigné et plus complet par exemple que le nombre de PV dressés pour défaut de paiement qui exclut la verbalisation du stationnement gênant alors que ces pratiques peuvent être pour partie liées à un non-respect initial du stationnement payant.

Alors que le ratio habituellement retenu comme révélateur d'une surveillance réelle et efficace du respect de la réglementation sur voirie est de 2 PV par place et par mois, **la verbalisation médiane relevée dans les villes ayant répondu à l'enquête n'est que d'1,3 PV par place et par mois.**

On observe néanmoins d'importantes différences entre villes et une tendance à voir ce ratio augmenter avec la taille de l'agglomération.

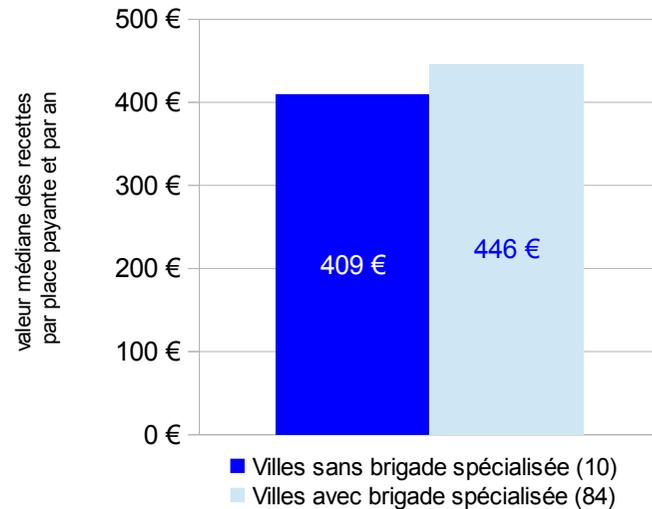
Si on croise cet indicateur de verbalisation avec les recettes du stationnement payant par place, on observe une relation certaine entre ces deux dimensions, **les recettes ayant tendance à augmenter avec la verbalisation pratiquée.**

Pour autant, cet indicateur de verbalisation n'explique pas tout. Un nombre conséquent de PV dressés lors des contrôles n'entraîne pas forcément de recettes importantes. La cohérence de la politique tarifaire ou de ses modalités d'application peut alors être en cause.

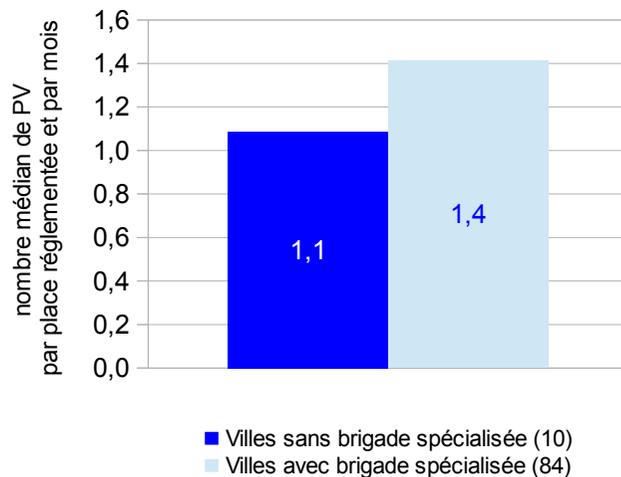
Il peut aussi s'agir d'une politique de contrôle efficace menée dans une zone de stationnement gratuit à durée limitée et qui ne rapporte donc pas d'argent, mais assure la rotation des véhicules.

*La constitution de corps spécialisés dans la surveillance du stationnement, une avancée importante mais pas suffisante pour les politiques de contrôle*

**Valeur médiane des recettes par place réglementée et par an en fonction de l'existence ou non d'une brigade spécialisée**



**Nombre médian de PV par place réglementée et par mois en fonction de l'existence ou non d'une brigade spécialisée**



L'organisation des équipes de contrôle constitue traditionnellement une des clés de voûte de l'efficacité d'une politique de surveillance.

En la matière, **80 % des villes (123\*) disposent d'un corps spécialisé dans la surveillance du stationnement** :

- cette organisation est notamment devenue la norme dans les villes centres, où elle représente près de 90 % des cas (85 sur 97) ;

- ce corps reste majoritairement intégré à la police municipale (74 sur 109) plutôt qu'organisé hors police municipale (35 sur 109) ;

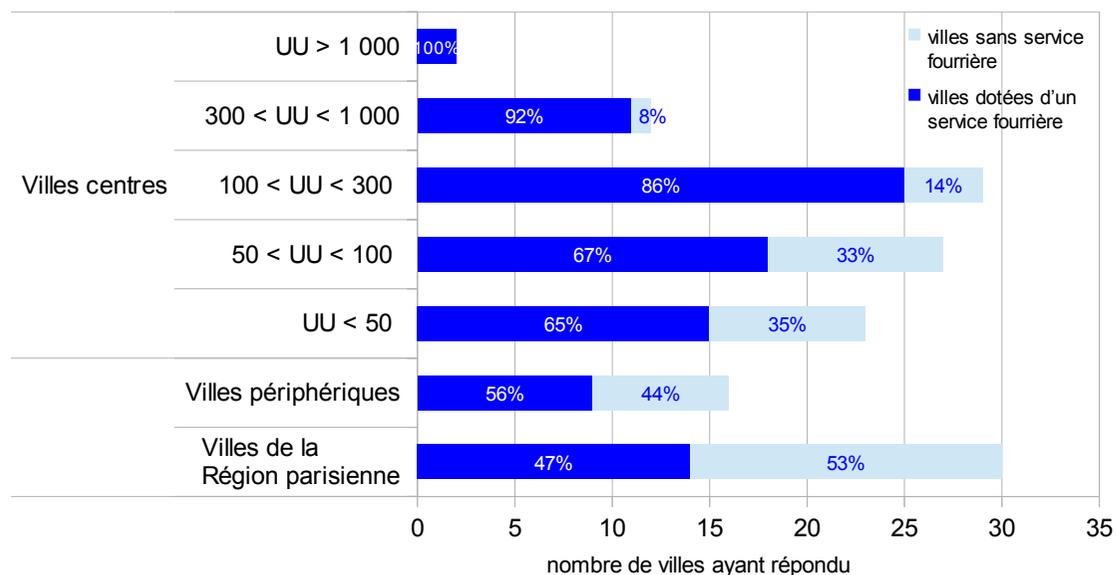
- la surveillance semble demeurer presque exclusivement attachée à l'échelon communal, puisque seules trois villes disent disposer d'une brigade de surveillance du stationnement organisée au niveau intercommunal.

Témoignage de l'intérêt de cette organisation, **les statistiques de verbalisation, tout comme d'ailleurs celles relatives aux recettes du stationnement payant, se révèlent visiblement plus faibles en l'absence de corps spécialisé**. Pour autant, le graphique ci-contre relatif aux villes centres des agglomérations de province montre que la dispersion reste importante et que l'existence d'un corps spécialisé ne suffit pas à garantir l'efficacité d'une politique de surveillance.

\* sur un échantillon de 155 villes ayant répondu à la question de l'existence d'un corps spécialisé de surveillance.

*La fourrière, un service dont l'existence reste encore assez largement dépendante de la taille de l'agglomération*

**Part des villes disposant d'un service de fourrière, par catégorie d'agglomérations**



**Les deux tiers des villes (94\*) disposent d'un service de fourrière.**

L'existence d'une fourrière reste toutefois relativement dépendante de la taille de l'agglomération puisque, parmi les villes centres des agglomérations de plus de 100 000 habitants, presque 90 % (38 sur 43) en sont dotées.

**Dans plus de trois quart des cas (72\*\*), ce service de fourrière est concédé ou délégué.** Seules une vingtaine de villes continuent à l'exploiter en régie, sans distinction particulière liée à la taille de l'agglomération.

\* sur un échantillon de 139 villes ayant répondu à la question relative à l'existence d'un service fourrière.

\*\* 2 villes sur les 94 ayant répondu à la question de l'existence d'un service de fourrière n'ont pas précisé le type de gestion;

**Lecture**

65 % des villes centres dont la population de l'unité urbaine est inférieure à 50 000 habitants disposent d'un service de fourrière, ce qui représente 15 villes sur les 23 ayant répondu à cette question dans la catégorie.

# *Le stationnement en parcs*

## **Présentation**

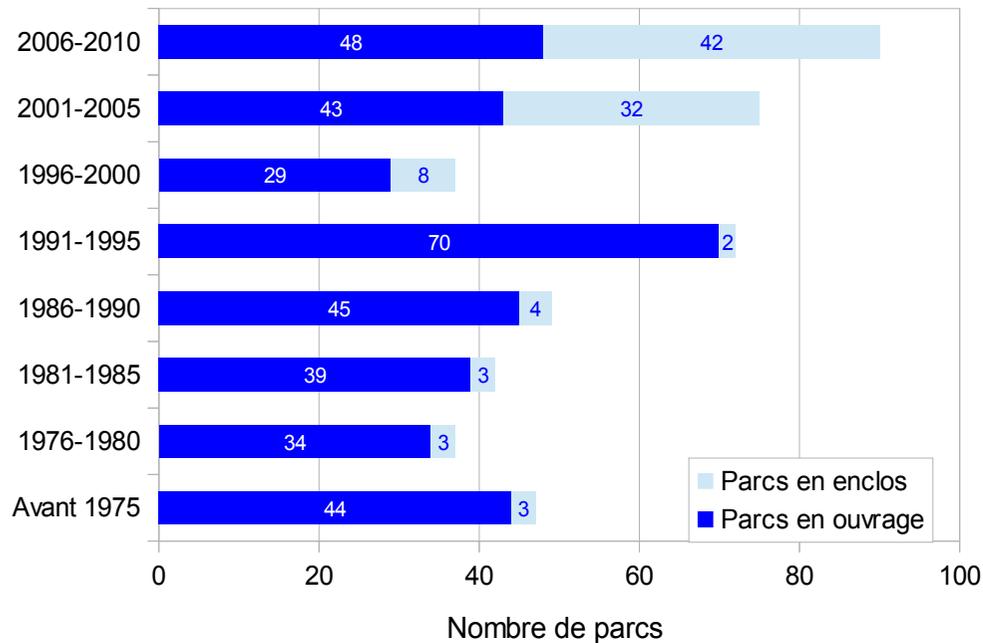
L'offre publique en parcs constitue une composante essentielle des politiques publiques de stationnement. Dans les villes qui ont répondu à l'enquête, on recense plus de 600 parcs.

Ce panel intègre aussi bien des parcs dits « en ouvrage » (en élévation ou souterrains) que des 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).

Les données présentées viennent préciser l'importance de cette offre et sa dynamique, les tarifications et les services qui lui sont associés ainsi que des données sur la fréquentation de ces dispositifs de stationnement.

## Un rythme de mise en service de parcs qui ne faiblit pas, soutenu par le développement des parcs en enclos

Nombre de parcs mis en service au cours de la période



Les informations recueillies auprès du panel de villes ayant répondu à l'enquête indiquent que le nombre de **parcs mis en service depuis 2006 n'a jamais été aussi important**. Plus précisément :

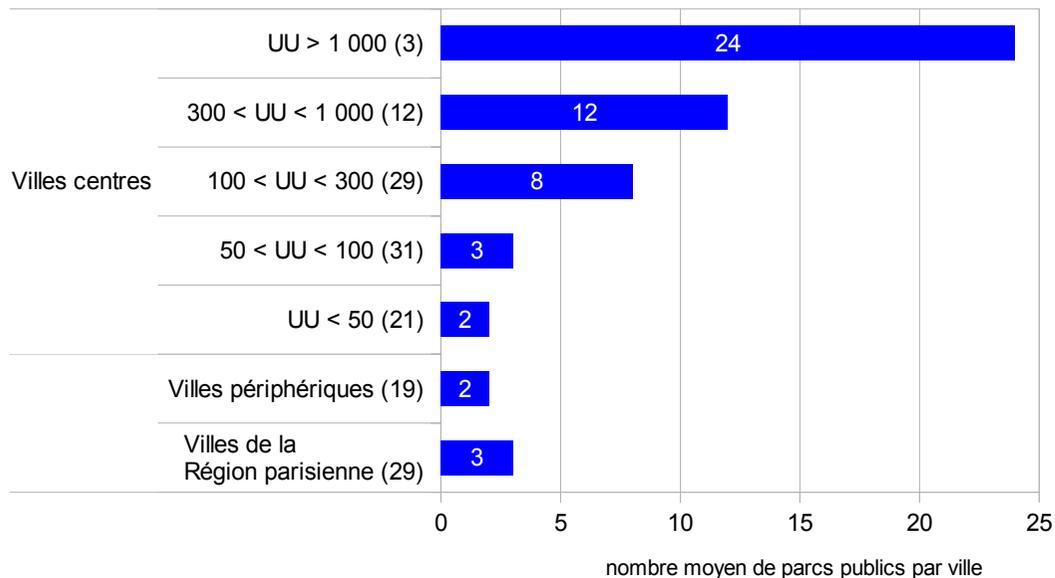
– **il reste particulièrement soutenu dans les villes centres des agglomérations de plus de 100 000 habitants**, où il s'approche des niveaux records du début des années 1990 ;

– cette dynamique touche également **les villes centres des agglomérations de moins de 100 000 habitants ainsi que les villes périphériques**, où le nombre de mise en service n'a jamais été aussi élevé ;

– cette évolution est néanmoins marquée par **l'importance grandissante des parcs en enclos, qui représentent 45 % des mises en service au cours des années 2000** (74 sur 165). Contrairement aux parcs en ouvrage qui proposent une offre de stationnement nouvelle, ce développement procède d'une logique différente, consistant généralement à optimiser le fonctionnement d'une offre existante.

## Le nombre de parcs et la part de parcs en ouvrage augmentent avec la taille de l'agglomération

### Nombre moyen de parcs publics par catégorie d'agglomérations



Sans surprise, le nombre de parcs publics par commune tend à augmenter significativement dans les villes centres avec la taille de l'agglomération :

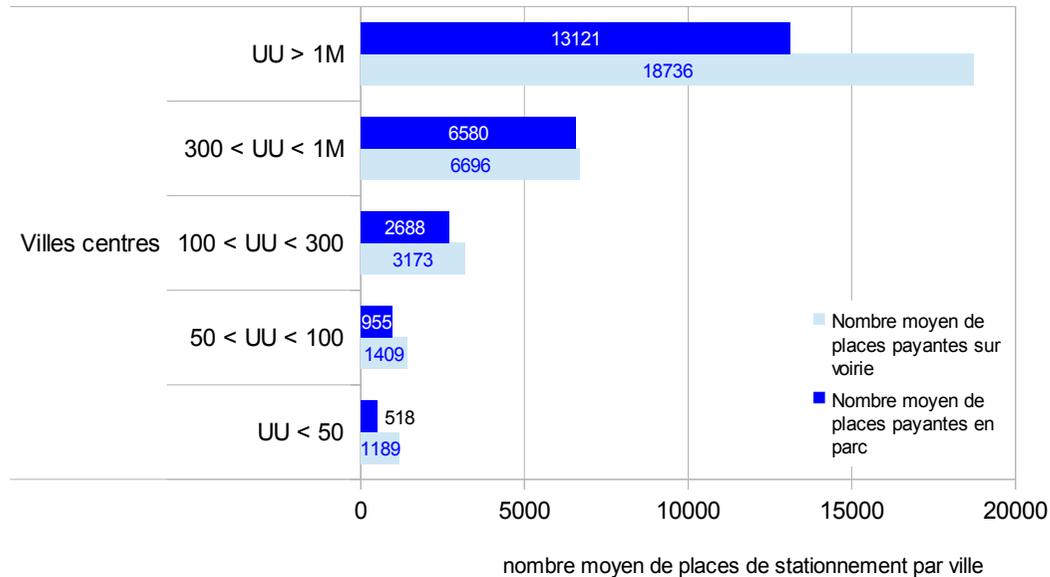
– on trouve ainsi en moyenne **deux fois plus de parcs dans les villes centres des agglomérations de plus d'un million d'habitants que dans la catégorie inférieure, avec une offre pouvant compter jusqu'à 30 parcs, tous en ouvrage ;**

– si ce volume apparaît très variable dans les villes centres des agglomérations de 100 000 à un million d'habitants, notamment en raison des variations relatives au nombre de parcs en enclos, **il devient très rare que les villes centres des agglomérations de moins de 100 000 habitants comptent plus de 5 parcs sur leur territoire, et très peu de ces villes ont la totalité de leurs parcs en ouvrage.**

NB : Entre parenthèses est indiqué le nombre de villes ayant répondu à la question.

## Le nombre de places en parcs augmente avec la taille de l'agglomération

### Nombre total moyen de places de stationnement payantes en voirie et en parcs par ville selon la catégorie d'agglomérations



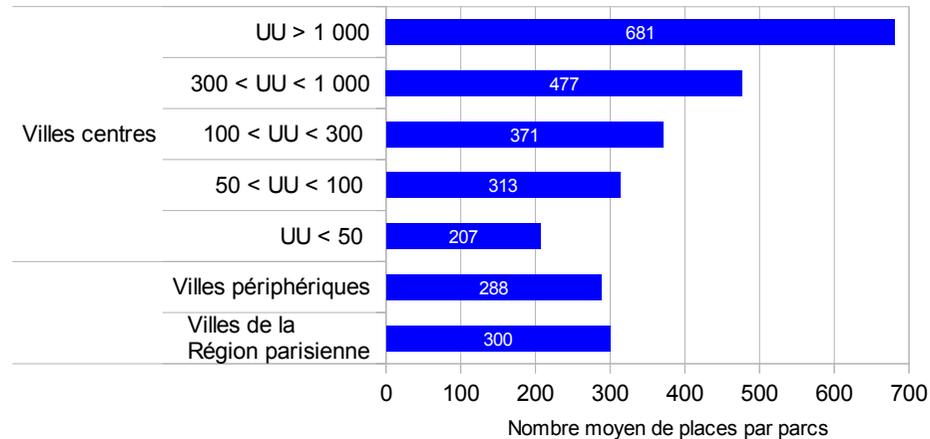
Dans les villes centres, si on compare le nombre total de places payantes en parcs publics avec le volume de l'offre de stationnement payant sur voirie, on observe :

– une même tendance à voir ces deux offres croître de façon extrêmement nette dans les villes centres avec la taille de l'agglomération ;

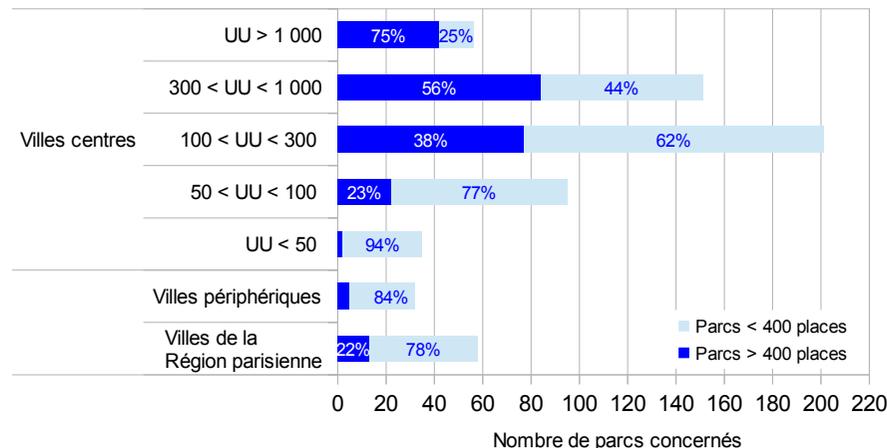
– un nombre moyen de places payantes sur voirie qui demeure globalement supérieur à celui des places payantes en parc, même si cette offre tend à s'équilibrer dans les agglomérations de 300 000 à un million d'habitants.

## Des parcs dont la taille moyenne augmente aussi avec la taille de l'agglomération

**Nombre moyen de places par parcs, par catégorie d'agglomérations**



**Répartition des parcs selon leur capacité, par catégorie d'agglomérations**



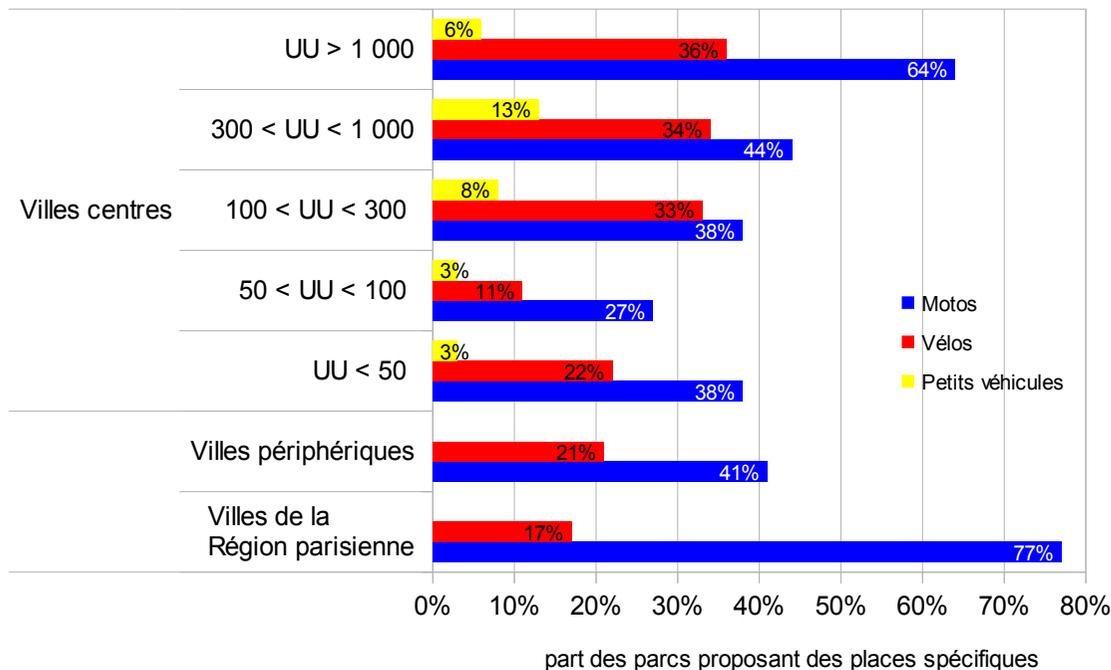
Le nombre de places offertes apparaît susceptible de varier fortement d'un parc à l'autre y compris au sein d'une même commune. Cela est notamment dû :

- à la localisation du parc dans la ville, la taille étant aussi amenée à varier en fonction du potentiel de demande mais aussi de constructibilité du secteur où le parc est réalisé ;
- à la structure même du parc, l'offre des parcs en enclos se révélant en moyenne nettement plus faible que celle des parcs en ouvrage.

Si on ne peut guère en déduire de règles générales en matière de taille de parc, on peut néanmoins observer **une tendance à voir le nombre moyen de places par parc augmenter avec la taille de l'agglomération.**

En outre, si on s'attarde sur le nombre de parcs dont la capacité est supérieure à 400 places, on constate que leur proportion tend à décroître dans les villes centres au fur et à mesure que la taille de l'agglomération diminue, et qu'elle devient minoritaire dans les villes centres des agglomérations de moins de 300 000 habitants.

**Offre de stationnement pour les motos, vélos et petits véhicules dans les parcs publics par catégorie d'agglomérations**



**Lecture**

- Dans les parcs situés dans les villes centres des unités urbaines dont la population est comprise entre 50 000 et 100 000 habitants
- 3 % des parcs proposent des places spécifiques pour les petits véhicules ;
  - 11 % des parcs proposent des places spécifiques pour les vélos ;
  - 27 % des parcs proposent des places spécifiques pour les motos.

Les parcs publics de stationnement n'offrent pas uniquement des places pour les voitures particulières des automobilistes. Plusieurs autres modes bénéficient ainsi d'une offre qui leur est destinée :

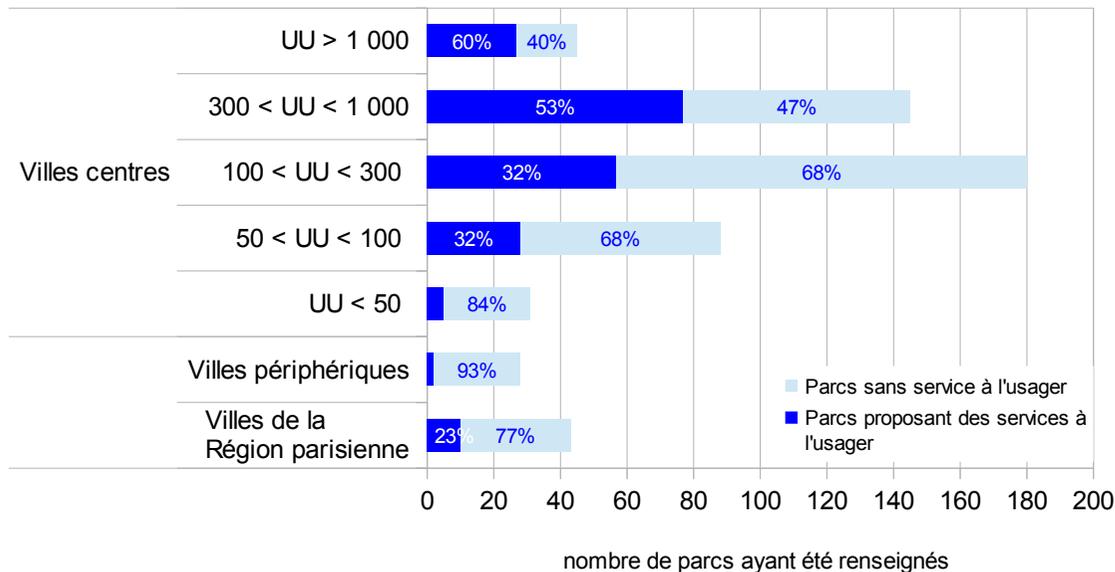
– **les motos sont accueillies dans plus de 40 % des parcs** (249 sur 576), et plus particulièrement dans les parcs de la région parisienne et des villes centres des agglomérations de plus d'un million d'habitants ;

– **les vélos se voient offrir des places de stationnement dans plus du quart des parcs** (161 sur 577), avec une tendance légèrement plus marquée dans les villes centres des agglomérations de plus de 100 000 habitants ;

– enfin, même s'il ne s'agit pas à proprement parler d'un mode de déplacement spécifique et si cette tendance se révèle beaucoup plus minoritaire (39 sur 550), **près d'une quarantaine de parcs ont réservé des places particulières aux petits véhicules.**

... et qui tendent à diversifier les services proposés aux automobilistes

### Offre de services dans les parcs publics par catégorie d'agglomérations



#### Lecture

53 % des parcs situés dans les villes centres des unités urbaines dont la population est comprise entre 300 000 et 1 000 000 habitants proposent des services aux usagers, ce qui représente 77 parcs sur les 145 ayant été renseignés

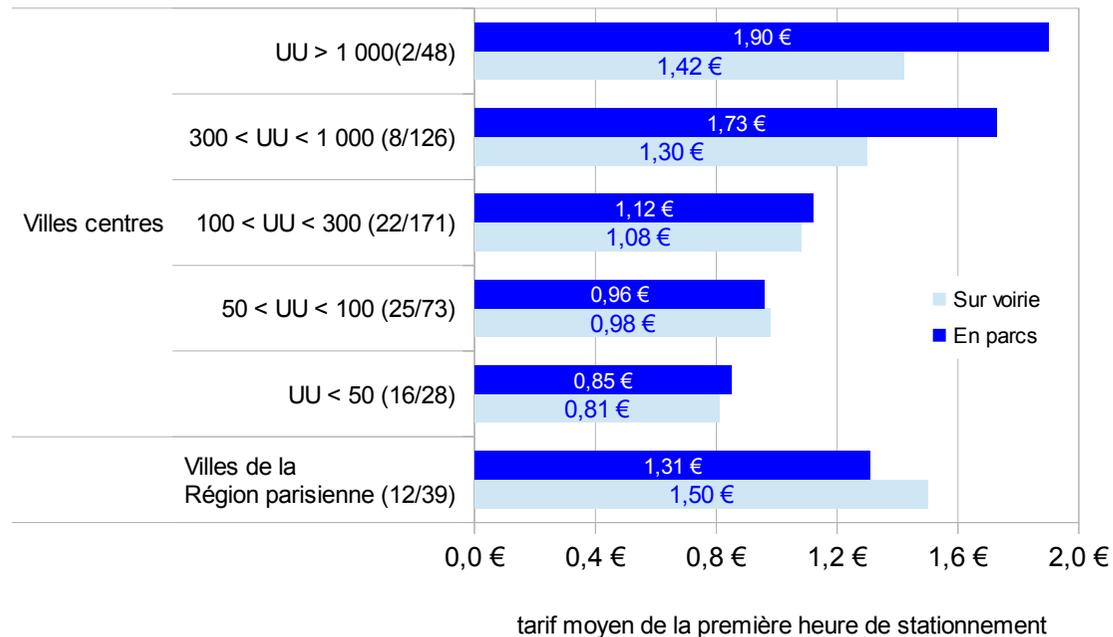
Plus du tiers des parcs (206 sur 560) proposent, outre du stationnement, divers types de services à leurs usagers. Cette offre de services tend à augmenter dans les villes centres avec la taille de l'agglomération. Au-delà du classique mais plutôt anecdotique prêt de parapluie ou de cabas :

- 74 parcs proposent un prêt ou une location de vélos. En revanche, aucun parc ne semble proposer de service d'entretien de vélos, alors même que plusieurs ont aménagé des places de stationnement dédiées à ce mode de déplacement ;
- 44 parcs proposent un service de lavage de voiture et 34 des équipements de dépannage pour les automobilistes ;
- 12 parcs ont mis en place un service de logistique urbaine (destiné à optimiser la livraison des marchandises en ville) ;
- 1 seul parc dit enfin proposer à ses usagers un guichet d'information sur la mobilité urbaine.

Par ailleurs, près de trois quarts des parcs (416 sur 575) disposent d'un jalonnement dynamique, informant en temps réel les usagers sur l'état d'occupation des différents parcs, que ce soit à l'entrée du parc (416 parcs) ou à l'approche de celui-ci sur voirie (416). Enfin, 40 parcs disent proposer un système de guidage de l'utilisateur à la place.

*Une première heure de stationnement en parc dont le tarif moyen tend à être plus élevé que celui proposé sur voirie*

**Comparaison des tarifs moyens de la première heure de stationnement sur voirie et en parcs par catégorie d'agglomérations**



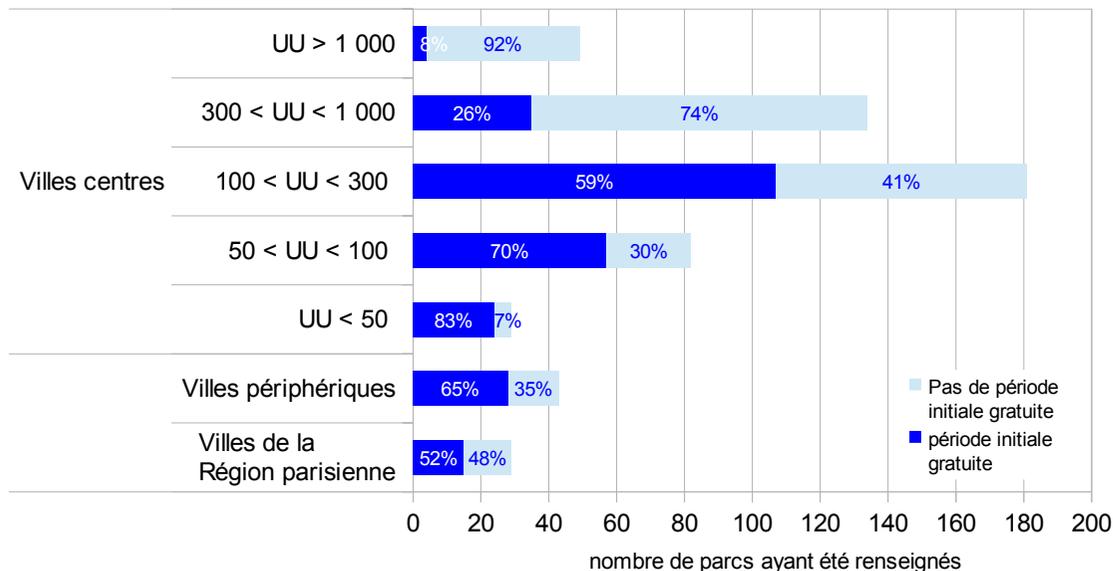
En ce qui concerne la tarification en vigueur dans les parcs publics, la moyenne des tarifs de la première heure de stationnement présente, si on la compare avec les tarifs moyens proposés sur voirie :

– une même tendance à augmenter nettement dans les villes centres avec la taille de l'agglomération, mais de façon encore plus nette dans les parcs des agglomérations de plus de 300 000 habitants ;

– des tarifs moyens de la première heure en parcs qui se révèlent rarement inférieurs à ceux proposés sur voirie, voire même nettement supérieurs dans les villes centres des agglomérations de plus de 300 000 habitants. Or, cette propension n'apparaît guère de nature à inciter les usagers à se diriger vers les parcs plutôt qu'à chercher à se garer sur voirie.

NB : le premier chiffre indiqué entre parenthèses correspond au nombre de villes ayant répondu à la question du tarif sur voirie et le deuxième chiffre correspond au nombre de parcs ayant été renseignés.

**Période initiale gratuite dans les parcs publics  
par catégorie d'agglomérations**



**Lecture**

59 % des parcs situés dans les villes centres des unités urbaines dont la population est comprise entre 100 000 et 300 000 habitants proposent une période initiale gratuite, ce qui représente 107 parcs sur les 181 ayant été renseignés.

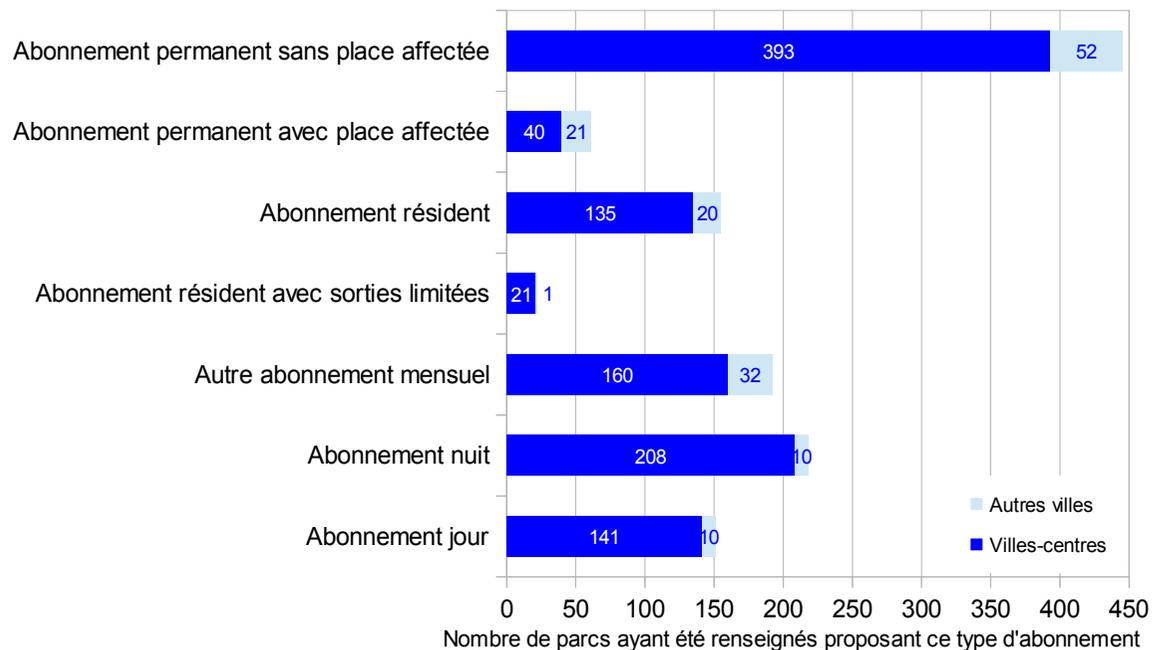
Les principes de tarification mis en place dans les parcs ne dessinent pas forcément de politiques très claires vis-à-vis des usagers horaires de courte durée. Ainsi :

– la moitié des parcs (270 parcs sur 547) proposent une période initiale gratuite, alors même qu'un peu plus du quart seulement des zones de stationnement payant le font sur voirie. Cette mesure est plus spécifiquement développée dans les villes centres de plus petites agglomérations, ainsi que dans les villes de la région parisienne ;

– plus de la moitié des parcs continuent en revanche à imposer à leurs usagers un paiement à l'heure entière, que ce soit pour la première heure payante (284 sur 510) ou pour les heures suivantes (291 sur 500). Ce principe de perception, fréquemment décrié par les automobilistes, apparaît sensiblement moins répandu dans les villes centres des agglomérations de plus de 100 000 habitants, où le paiement est donc davantage fractionné.

## Une minorité de parcs proposent des abonnements spécifiques pour les résidents

### Nombre de parcs proposant ce type d'abonnement



**Plus de 90 % des parcs (559 sur 614) proposent des abonnements à leurs usagers** et parmi ceux qui détaillent leur politique d'abonnement :

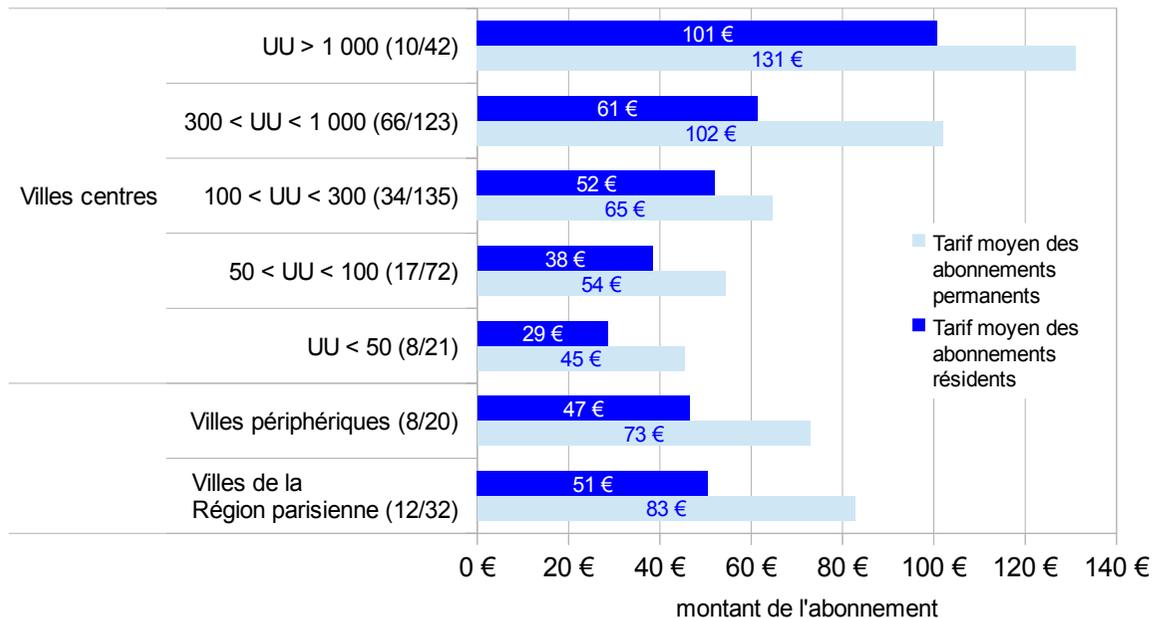
- le quart des parcs proposent trois formules d'abonnement (116 sur 485) ;
- les trois quarts restants se répartissent assez équitablement entre les parcs qui proposent une ou deux formules (175) et ceux qui en proposent plus de trois (194).

Parmi les formules proposées :

- **l'abonnement le plus répandu reste, et de loin, l'abonnement permanent sans place affectée, proposé par plus de 450 parcs**, alors que l'affectation d'une place, qui ne permet pas d'organiser le foisonnement des places offertes, n'est proposé que dans une soixantaine de parcs ;
- **un peu plus de 150 parcs ont mis en place un abonnement permanent réservé aux résidents**. Les parcs proposant des abonnements nuit, généralement destinés aux résidents eux aussi mais incitant les usagers à utiliser leur voiture en journée, restent néanmoins plus nombreux (près de 220). En revanche, les abonnements résidents limitant les sorties et donc l'usage de la voiture restent très peu répandus, avec seulement 22 parcs concernés.

*Des abonnements résidents  
en moyenne 30 % moins chers  
que les abonnements permanents*

**Tarif moyen de l'abonnement dans les parcs publics  
par catégorie d'agglomérations**



NB : dans chaque catégorie d'agglomérations, le premier chiffre indiqué entre parenthèses correspond au nombre de parcs ayant été renseignés pour le montant des tarifs résidents et le deuxième chiffre correspond au nombre de parcs ayant été renseignés pour le montant des tarifs d'abonnements permanents.

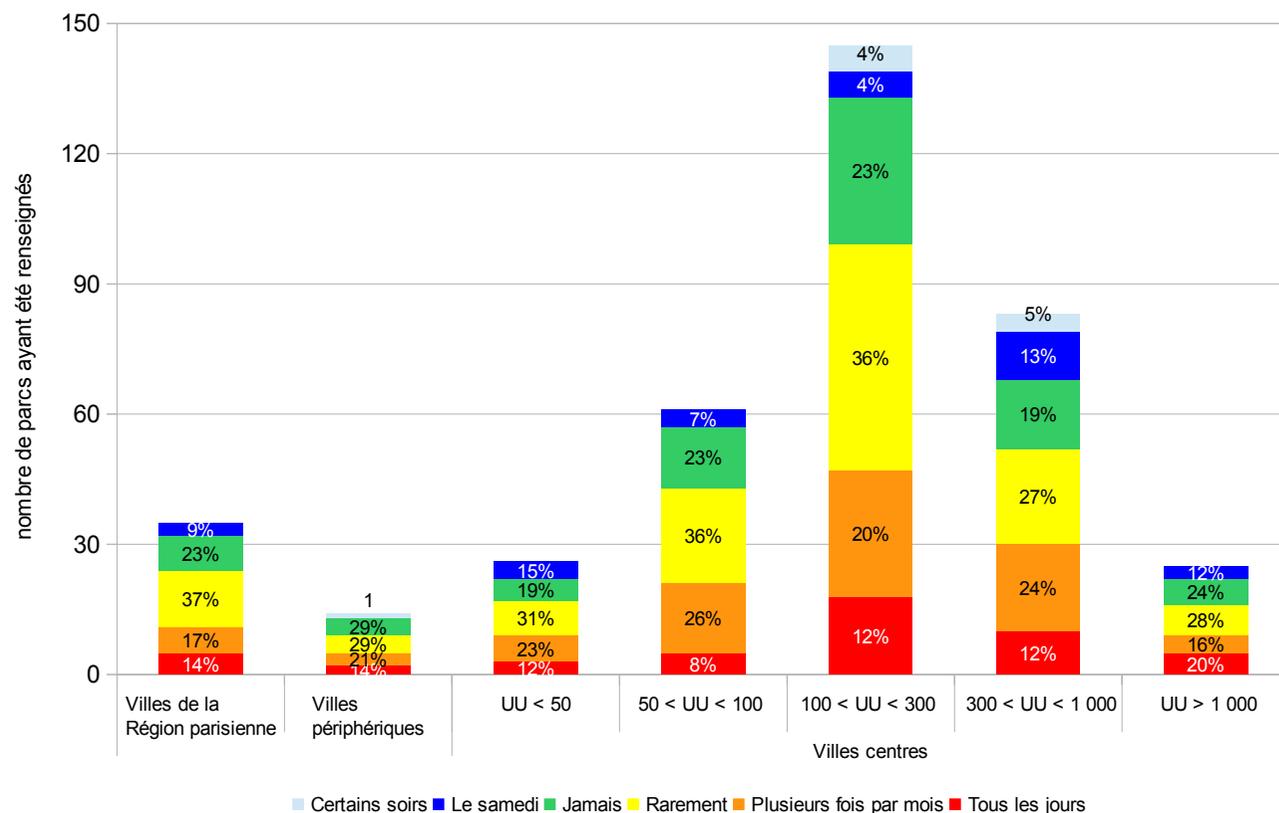
Si l'on compare les tarifs mensuels des abonnements permanents sans place affectée avec ceux des abonnements résidents, les premiers proposent un tarif moyen de 81 € tandis que les seconds s'établissent en moyenne à 56 €, soit une réduction moyenne de 30 %.

Si l'on compare plus précisément ces différents tarifs d'abonnement en fonction du type de ville, on retrouve :

- **une nette augmentation des tarifs d'abonnement avec la taille de l'agglomération.** Les parcs des villes centres des agglomérations de plus de 300 000 habitants proposent ainsi à leurs usagers des coûts qui dépassent bien souvent les 100 € par mois pour un abonnement permanent ;
- **un différentiel de niveau de tarif entre l'abonnement permanent et l'abonnement résident qui oscille entre 20 et 40 % de réduction pour ce dernier.**

## Plus de la moitié des parcs ne sont jamais ou rarement saturés

### État de saturation des parcs selon la catégorie d'agglomérations



Enfin, parmi les 389 parcs qui ont renseigné cette information, **seul le tiers des parcs (132) disent arriver à saturation régulièrement, c'est-à-dire tous les jours ou plusieurs fois par mois.**

Plus de la moitié (215 sur 389) indiquent en revanche n'être que rarement voire jamais saturés, ce qui indique l'existence de marges d'utilisation importantes dans l'offre de stationnement existante.

On constate également que ces proportions restent relativement similaires quels que soient le type de ville et la taille de l'agglomération.

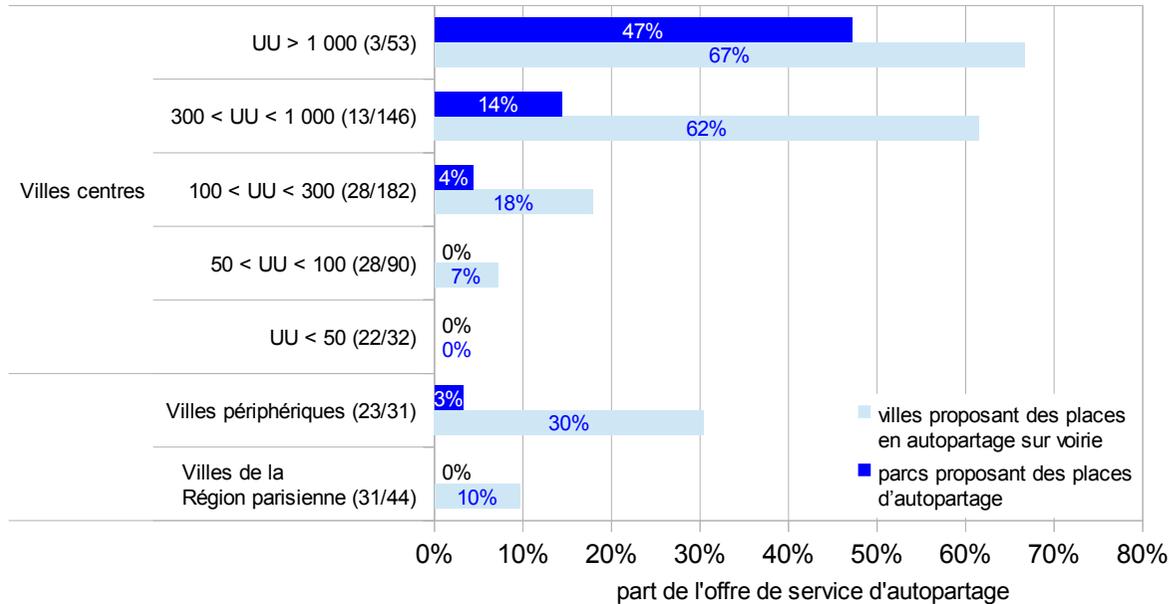
NB : une seule réponse par parc était possible.

# *Les tendances émergentes des politiques de stationnement*

## **Présentation**

Au-delà des données classiques portant sur l'offre de stationnement public et son utilisation, quelles évolutions observe-t-on ? Qu'en est-il des nouveaux services à la mobilité comme l'autopartage, des bornes de rechargement pour véhicule électrique ou des nouveaux dispositifs de surveillance et de verbalisation des infractions au stationnement ?

Offre de places dédiées à l'autopartage  
selon la catégorie d'agglomérations



L'offre de stationnement dédiée aux véhicules en autopartage se révèle plus répandue sur voirie que dans les parcs, attestant d'une tendance à l'inscription dans l'espace public de cette nouvelle forme de service à la mobilité.

Néanmoins, cette préoccupation reste encore plutôt l'apanage des grandes agglomérations de province.

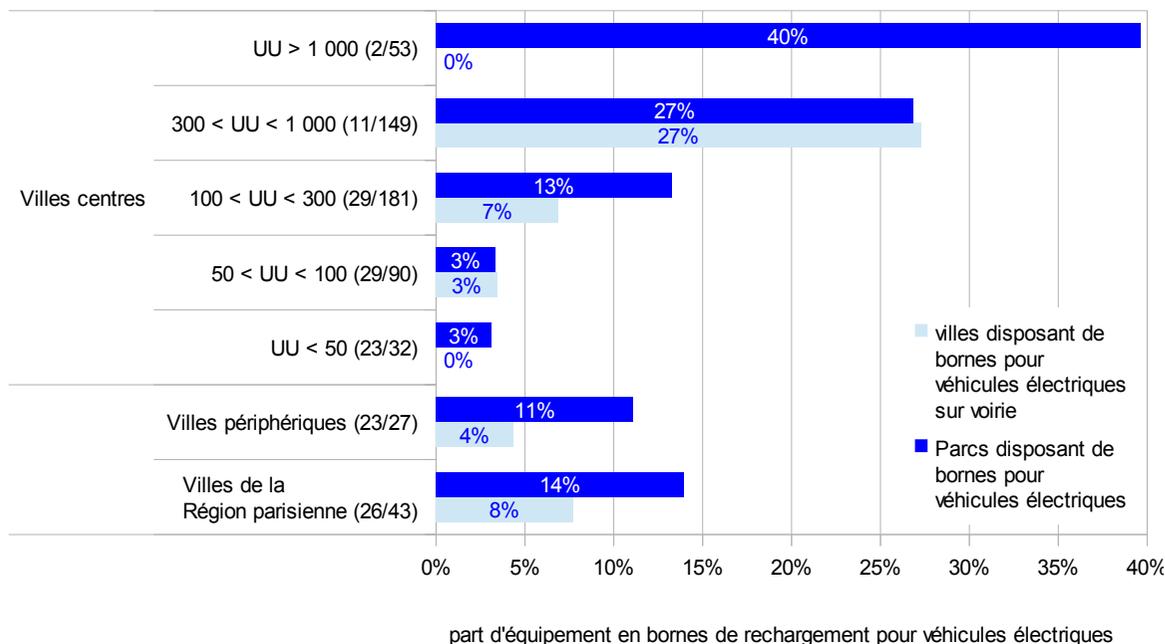
On observe ainsi que des places pour l'autopartage sont aménagées sur voirie dans le tiers (15 sur 44) des villes-centres des agglomérations de plus de 100 000 habitants et dans près des deux tiers (10 sur 16) des agglomérations de plus de 300 000 habitants.

NB : le premier chiffre indiqué entre parenthèses correspond au nombre de villes ayant répondu à la question et le deuxième chiffre correspond au nombre de parcs ayant été renseignés.

**Lecture**

- 18 % des villes centres des unités urbaines dont la population est comprise entre 100 000 et 300 000 habitants proposent des places dédiées à l'autopartage, ce qui représente 5 villes sur les 28 ayant répondu à cette question ;
- 4 % des parcs situés dans les villes centres des unités urbaines dont la population est comprise entre 100 000 et 300 000 habitants proposent des places d'autopartage, ce qui représente 8 parcs sur les 182 ayant été renseignés.

Offre relative aux bornes de rechargement pour véhicules électriques  
selon la catégorie d'agglomérations



L'offre de stationnement équipé de bornes de recharge pour les véhicules électriques apparaît globalement moins répandue que celle dédiée à l'autopartage.

Cette offre se révèle là encore davantage prise en compte dans les grandes agglomérations, mais elle apparaît en revanche plus répandue dans les parcs que sur voirie.

On relève toutefois une amorce de mise en place de ce type d'équipement, qui existe en 2010 dans près du quart des parcs situés dans les villes centres des agglomérations de plus de 100 000 habitants.

NB : le premier chiffre indiqué entre parenthèses correspond au nombre de villes ayant répondu à la question et le deuxième chiffre correspond au nombre de parcs ayant été renseignés.

**Lecture**

- 7 % des villes centres des unités urbaines dont la population est comprise entre 100 000 et 300 000 habitants proposent un service d'autopartage, ce qui représente 2 villes sur les 29 ayant répondu à cette question ;
- 13 % des parcs situés dans les villes centres des unités urbaines dont la population est comprise entre 100 000 et 300 000 habitants proposent des places d'autopartage, ce qui représente 24 parcs sur les 181 ayant été renseignés.

## L'émergence de nouveaux moyens de surveillance et de verbalisation

Pour améliorer et renforcer la surveillance et la verbalisation, plusieurs nouveaux systèmes se sont développés au cours des dernières années :

– **l'utilisation de la vidéosurveillance pour repérer et verbaliser les infractions au stationnement.** En 2010, environ 5 % des villes (10 sur 150) avaient recours à ce dispositif mais, depuis cette date, plusieurs villes ont décidé de l'adopter ou de l'expérimenter ;

– **le PV électronique.** Là encore, à la fin de l'année 2010, 5 % des villes (7 sur 147) disaient l'avoir déjà expérimenté. En revanche, le potentiel de développement de cet outil apparaît important, dans la mesure où 54 villes disent l'avoir expérimenté depuis le début de l'année 2011, ou vouloir le faire ;

– **les bornes électroniques reliées à une centrale de surveillance.** Là encore, ces dispositifs n'étaient qu'émergents puisque seules 10 % des villes (15 sur 148) disposaient de ce type d'équipements. En revanche, aucune indication n'a été fournie dans l'enquête quant à leur futur développement.



Ce panorama du stationnement public en France en 2010 donne un certain nombre d'indications importantes sur les politiques de stationnement menées dans les villes françaises et précise **un paysage encore soumis à des exigences et des objectifs contradictoires**. Ainsi :

– **les intercommunalités se révèlent encore peu présentes dans l'exercice effectif de compétences en matière de stationnement**. Cette situation peut être d'ailleurs à l'origine d'un hiatus avec des politiques de déplacements (planification des déplacements urbains, organisation des transports collectifs) qui sont davantage décidées et organisées à cette échelle ;

– **les mises en service de parcs de stationnement restent très soutenues**, même si elles intègrent l'aménagement de parcs en enclos qui viennent davantage optimiser l'utilisation de places existantes que proposer une nouvelle offre ;

– **le stationnement payant se présente comme la principale réglementation utilisée** pour réguler l'usage de la voirie, mais il reste complété par des réglementations gratuites de type « zone bleue », que ce soit en complément pour gérer des zones spécifiques ou en substitution dans certaines villes périphériques ou de la région parisienne ;

– **sur voirie, la réglementation mise en place tend à s'affiner pour tenir compte des besoins spécifiques de différentes catégories d'usagers** de courte mais aussi de plus longue durée, notamment des résidents mais aussi des professionnels mobiles. Cette logique de segmentation interroge néanmoins sur la place laissée aux usagers plus classiques de courte durée ;

## Conclusions (suite)

– **dans les parcs, les tarifs pratiqués ne traduisent pas clairement les objectifs en terme d’usage ciblé et d’insertion dans les politiques de déplacement.** Les questions de la place donnée aux résidents et des pratiques de déplacements suscitées, mais aussi de la complémentarité avec l’offre de stationnement sur voirie, apparaissent alors comme des points clés à éclaircir ;

– **si le stationnement peut permettre de dégager des recettes non négligeables, cela n’est pas vrai partout et le rapport coût-bénéfices des politiques de stationnement pour la collectivité peut certainement être encore amélioré.** En effet, une majorité de parcs semblent présenter de réelles réserves de capacité, alors même que leur réalisation et leur exploitation sont par définition coûteuses. Par ailleurs, le nombre d’heures payées sur voirie reste globalement faible, que ce soit en raison des tarifications préférentielles proposées à plusieurs usagers mais aussi de politiques de surveillance dont l’efficacité reste limitée. À cet égard, le recours à de nouveaux moyens pour améliorer la surveillance et le contrôle du stationnement constitue une piste émergente qu’il convient encore d’évaluer et de développer ;

– enfin, **la prise en compte de nouvelles solutions de mobilité, qu’il s’agisse de nouveaux services à la mobilité de type autopartage ou du véhicule électrique, demande encore à être confirmée et amplifiée pour dessiner une véritable évolution des politiques publiques de stationnement.**

## *Pour en savoir plus*

- *Politique de stationnement, ce que disent les PDU* – août 2013
- *Enquête nationale sur le stationnement public – Annuaire 2010* – novembre 2012  
Ce CD-rom présente, ville par ville, un descriptif détaillé du stationnement sur voirie et en parc issu de l'enquête nationale du Certu.
- Fiches n° 1 et 2 de la série « Stationnement – Éléments juridiques » – décembre 2010
  - *Les conventions d'exploitation du stationnement hors voirie ;*
  - *La mutualisation du stationnement.*
- Fiche « Le point sur » n° 11 – octobre 2009
  - *Vingt ans de politiques de stationnement public dans les villes centres des agglomérations françaises.*
- L'offre privée de stationnement au logement – janvier 2009
  - *Évaluation et intégration dans les politiques de stationnement public.*
- Fiche Déplacements en villes moyennes n° 3 – septembre 2009
  - *Le stationnement en villes moyennes.*

L'ensemble des publications sur la thématique du stationnement est à télécharger ou à commander sur le catalogue en ligne du Certu :

[www.certu-catalogue.fr](http://www.certu-catalogue.fr) (rubrique : mobilité et déplacements)

## **Public parking panorama First lessons from the 2010 national survey**

Every five years, Certu carries out a large national survey of public on-street and car park parking, with towns of more than twenty thousand inhabitants. It provides objective, quantitative data to measure changes in parking policies at national level and to identify trends. It also provides an opportunity for local authorities who so wish to have information enabling them to make comparisons. Finally, it provides data for technical studies on parking and, more, broadly on mobility. This panorama reflects the parking practices of local authorities for 2010.

Although extreme diversity is to be observed from one urban area to another, the use of primary data collected in the survey provides many lessons such as the relative absence of inter-communal authorities in implementing skills in the area of parking, the steady pace at which new surface car parks are commissioned or the increasing supply of services proposed. Parking is changing with urban mobility and is no longer just about cars. Meanwhile, technology is improving the service to the user and provides new monitoring devices to improve user compliance with regulations. The impact of these breakthroughs that is just starting to become visible must be followed up in the coming years.

## **Panorama del estacionamiento público Primeras conclusiones de la encuesta nacional 2010**

El Certu realiza cada cinco años una gran encuesta nacional sobre el estacionamiento público en red vial y en parques, de cara a administraciones de más de veinte mil habitantes. Produce datos cifrados objetivos, que permiten medir la evolución de las políticas de estacionamiento a nivel nacional y obtener tendencias de fondo. Ofrece asimismo la posibilidad, a las administraciones que lo deseen, de disponer de elementos de comparabilidad. Por último, alimenta estudios técnicos sobre el estacionamiento y, más ampliamente, sobre los desplazamientos. Este panorama refleja las prácticas de las administraciones en materia de estacionamiento para el año 2010.

Incluso si se observa una extrema diversidad de una aglomeración urbana a otra, la explotación de los principales datos recogidos en la encuesta aporta numerosas conclusiones, como la reducida presencia de las mancomunidades en el ejercicio efectivo de competencias en materia de estacionamiento, el ritmo constante de puestas en servicio de aparcamientos cerrados o incluso la oferta creciente de los servicios propuestos. El estacionamiento evoluciona con la movilidad urbana y ya no concierne sólo al automóvil. Paralelamente, la tecnología mejora el servicio al usuario y propone nuevos dispositivos de vigilancia para mejorar el respeto de la reglamentación por parte de los usuarios. El impacto de estos progresos, que apenas se empiezan a observar, se deberá seguir en los años venideros.

© Certu – 2013

Service technique placé sous l'autorité conjointe du ministère de l'Égalité des territoires et du Logement et du ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, le centre d'Études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques a pour mission de faire progresser les connaissances et les savoir-faire 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.

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.

Coordination : Service éditions Certu ((B. Daval))

Photo de couverture : Cete de Lyon - Certu

Dépôt légal : 3<sup>e</sup> trimestre 2013

ISBN : 0247-1159

ISSN : 978-2-11-131060-5

Cet ouvrage est téléchargeable sur le site du Certu  
[www.certu-catalogue.fr](http://www.certu-catalogue.fr)

Bureau de vente :  
2, rue Antoine Charial  
69426 LYON Cedex 03 – France

Tél. : 04 72 74 59 59

Fax : 04 72 74 57 80



Au 1<sup>er</sup> janvier 2014, les 8 Cete, le Certu, le Cetmef et le Sétra fusionnent pour donner naissance au Cerema : centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement.

Cette collection regroupe des ouvrages qui livrent de l'information sur un sujet sans prétendre à l'exhaustivité. Il peut s'agir d'études sur une technique ou une politique nouvelle en émergence, d'une question qui fait l'objet d'analyses et qui mérite d'être mise à disposition du public, de connaissances capitalisées à travers des colloques, des séminaires ou d'autres manifestations. Ces ouvrages s'adressent à des professionnels ou à tout public cherchant des informations documentées sur un sujet.

Ces ouvrages n'ont pas de caractère méthodologique bien que des analyses de techniques en émergence puissent alimenter les savoirs professionnels. Dans ce cas, les pistes présentées n'ont pas été validées par l'expérience et ne peuvent donc pas être considérées comme des recommandations à appliquer sans discernement.

Le Certu publie également les collections Données, Essentiel et Références.

## Panorama du stationnement public

### Premiers enseignements de l'enquête nationale 2010

Le Certu réalise tous les cinq ans, une grande enquête nationale sur le stationnement public sur voirie et en parcs, auprès des collectivités de plus de vingt mille habitants. Elle produit des données chiffrées objectives, permettant de mesurer l'évolution des politiques de stationnement au niveau national et de dégager des tendances de fond. Elle offre également la possibilité aux collectivités qui le souhaitent de disposer d'éléments de comparabilité. Enfin elle alimente des études techniques sur le stationnement et plus largement sur les déplacements.

Ce panorama reflète les pratiques des collectivités en matière de stationnement pour l'année 2010.

Même si une extrême diversité s'observe d'une agglomération à l'autre, l'exploitation des principales données recueillies dans l'enquête apporte de nombreux enseignements tels que la faible présence des intercommunalités dans l'exercice effectif de compétences en matière de stationnement, le rythme soutenu de mises en service de parcs de stationnement en enclos ou encore l'offre croissante des services proposés. Le stationnement évolue avec la mobilité urbaine et ne concerne plus uniquement l'automobile. Parallèlement, la technologie améliore le service à l'utilisateur et propose de nouveaux dispositifs de surveillance pour améliorer le respect de la réglementation par les usagers. L'impact de ces avancées que l'on commence juste à observer sera à suivre dans les prochaines années.

#### SUR LE MÊME THÈME

##### Enquête nationale sur le stationnement public

Annuaire 2010  
2012

##### Stationnement - éléments juridiques - fiches n°1 et 2

2010 - Téléchargeable sur [www.certu-catalogue.fr](http://www.certu-catalogue.fr)

##### L'offre privée de stationnement liée au logement

Évaluation et intégration dans les politiques de stationnement public  
2009

##### Fiche « le point sur » n°11

Vingt ans de politiques de stationnement public dans les villes centres des agglomérations françaises  
2009 - Téléchargeable sur [www.certu-catalogue.fr](http://www.certu-catalogue.fr)

