



**Cerema**

Centre d'études et d'expertise sur les risques,  
l'environnement, la mobilité et l'aménagement

# Les grandes tendances des politiques de stationnement menées dans les villes françaises et le cas particulier des parcs relais

**Emmanuel PERRIN**

**Mardi de l'ORT Pays-de-Loire**

**24/02/2015**

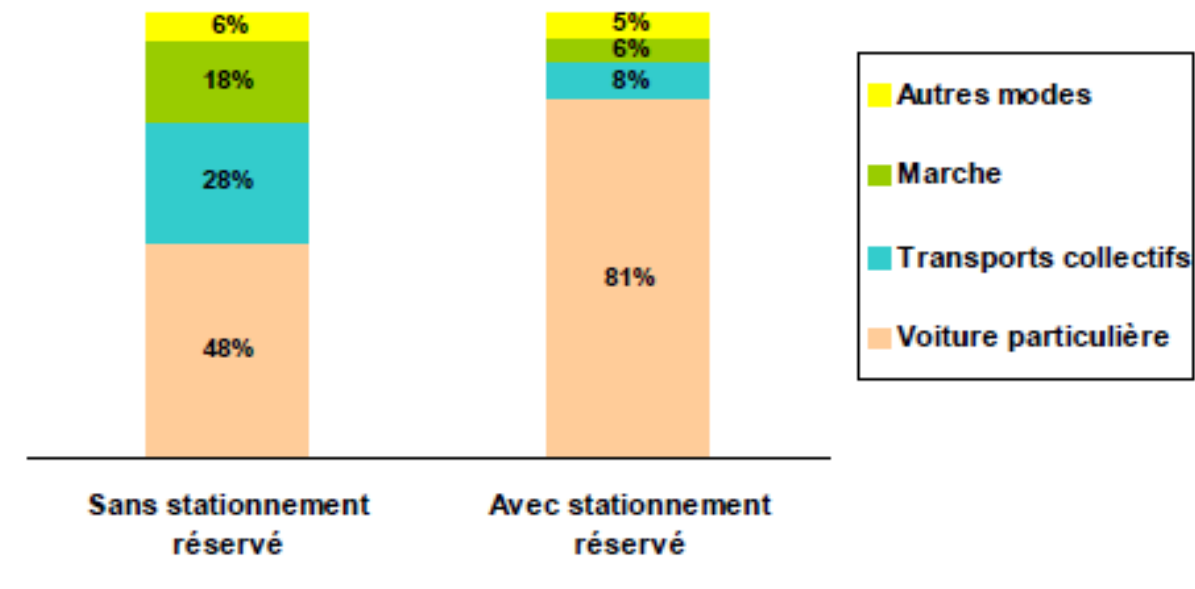
# Les politiques de stationnement public : état des lieux et perspectives



# Le stationnement, un levier stratégique des politiques de déplacements

... qui permet d'inciter au report modal

Mode utilisé pour se rendre sur le lieu de travail selon la disponibilité d'une place de stationnement



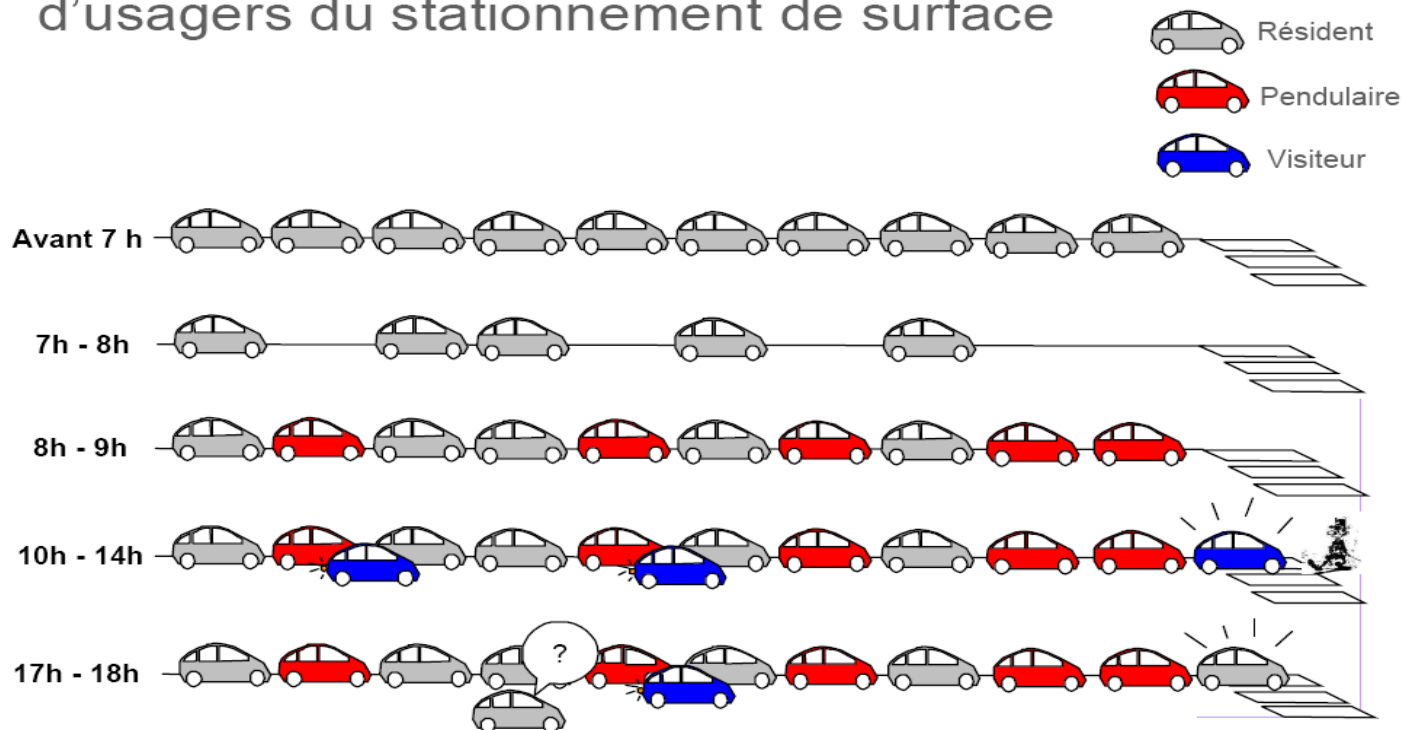
Source : ENTD, 2008

# Le stationnement, un levier stratégique des politiques de déplacements

... qui permet d'arbitrer les conflits d'usage

*Que se passe-t-il quand le stationnement n'est pas réglementé ?*

Conflits d'intérêts entre les différents types d'usagers du stationnement de surface




# Le stationnement, un levier stratégique des politiques de déplacements

## Diversité des enjeux liés au stationnement

- Régulation des déplacements motorisés
- Occupation de l'espace public
- Vitalité des fonctions urbaines ?

## Un levier qui permet de différencier les usagers dans les politiques de déplacements

- Accueillir les résidents... ne serait-ce que pour les inciter à laisser leur auto immobile
  - Permettre aux visiteurs d'accéder à certains équipements et à certaines zones... tout en améliorant le service qui leur est rendu
  - Orienter ailleurs les pendulaires... vers les P+R ou les modes alternatifs
- 

# Le stationnement, un levier stratégique des politiques de déplacements

Aussi une politique qui peut potentiellement rapporter plus qu'elle ne coûte

- A condition de faire respecter la réglementation sur voirie et d'avoir une gestion rationnelle des parcs de stationnement
- Une économie du stationnement à prendre en compte mais aussi à relativiser

Mais un impératif de volontarisme politique

- Accepter de rompre avec le mythe du stationnement pour tous sur tous les territoires

# Il y a plusieurs types de stationnement...

Privé



Public



Dans les "centres"



En périphérie



Sur voirie libre



Sur voirie réglementé



En parc en enclos



En parc en ouvrage



# ... dont la connaissance reste inégale et imparfaite

Quelques enseignements de l'enquête Certu 2010  
(196 villes de + de 20 000 hab. sur 455 enquêtées)

- 55% des villes disent avoir procédé à une enquête (inventaire de l'offre, rotation...) au cours des 5 dernières années
- Seul le tiers des villes disent connaître le nombre de places non réglementées sur voirie
- Seuls 10% des villes disent connaître le nombre de places privées sur leur territoire
- Plus globalement, seuls 20 % des villes disent disposer d'un observatoire du stationnement (un outil qui reste plutôt l'apanage des grandes agglomérations)



# Une compétence morcelée

SITUATION  
AVANT DEPENALISATION

Le stationnement sur voirie, une compétence communale

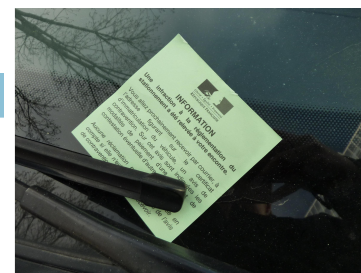
- Possibilité de délégation de la compétence aux EPCI quasiment pas utilisée

Même les parcs de stationnement restent encore largement de compétence communale

- Dans 80 % des cas, la commune exerce l'autorité sur l'ensemble des parcs de son territoire
- Dans 8 % des cas, c'est l'EPCI

Un hiatus avec l'organisation des transports et des déplacements généralement transférée à l'échelle intercommunale (comme les P+R)

Enfin, c'est l'État qui définit le tarif des PV et perçoit le montant des amendes



# Une compétence morcelée

DEMAIN  
APRES DEPENALISATION

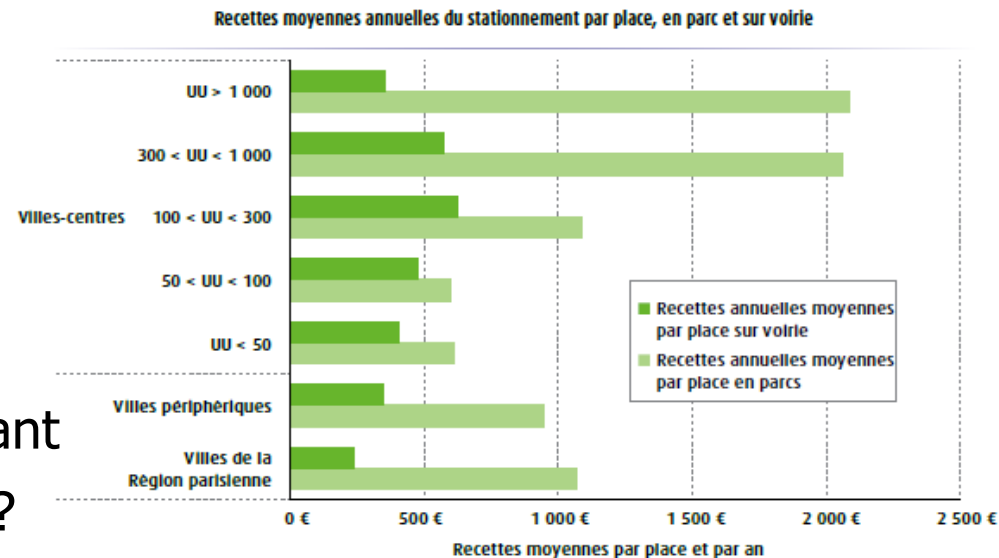
## Dépénalisation du stationnement en 2016 suite à la loi MAPAM du 27 janvier 2014

- Transfert automatique du pouvoir de police spéciale de la circulation et du stationnement du maire au président de l'EPCI (sauf opposition du maire dans un délai de 6 mois après élection du président de l'EPCI)
  - ... mais apparemment beaucoup de maires se sont opposés à ce transfert
- Dépénalisation du stationnement repoussée au 1<sup>er</sup> octobre 2016 ?
  - Le stationnement payant et en zone bleue ne sera plus considéré comme l'exercice d'un pouvoir de police mais comme un service rendu aux usagers par la collectivité
  - Remplacement des amendes actuelles par des « redevances forfaitaires de post-paiement » du stationnement
  - Des redevances dont le montant sera fixé par les collectivités territoriales (dans la limite du coût maximal de stationnement autorisé)
  - Le montant des amendes ira directement aux collectivités compétentes pour financer l'amélioration des transports, la sécurité routière ou la voirie

# L'économie du stationnement public

## Au niveau national


- Des places en parc qui rapportent + que sur voirie ... mais qui coûtent + chers !
  - 2/3 des parcs confiés à un exploitant
  - Mais quel coût pour la collectivité ?
- Recettes du stationnement sur voirie : + de 400 millions d'euros / an (rapport L. Nègre de 2011)
- Recettes des amendes liées au stationnement payant : 196 millions d'euros en 2012 (direction du Budget)



*Pour mémoire, produit du VT en France : environ 7 milliards*

# La mise en œuvre des politiques de stationnement

## 5 leviers classiquement mis en avant

- **L'offre...** et son évolution
  - **La réglementation** : zone à durée limitée (depuis les années 50), stationnement payant (depuis la fin des années 60)
  - **La surveillance**, condition première du respect de la réglementation sur voirie (... sachant qu'environ 70% des automobilistes sont en situation de fraude au stationnement payant)
  - **La communication...** souvent la grande oubliée
  - **L'article 12 des PLU**, outil de régulation de l'offre privée
- 

# Une offre de stationnement en perpétuelle évolution

Vers un effacement de la voiture de l'espace public ?

- 40 % des villes disent avoir supprimé significativement des places de stationnement sur voirie durant les 5 dernières années pour
  - Des aménagements en faveur des piétons et 2 roues (y.c. 2 roues motorisés dans région parisienne)
  - La réalisation de lignes de TCSP
  - Des opérations de requalification de l'espace public
- A Paris, plus de 80 000 places (sur 230 000) supprimées en 10 ans (couloirs bus, stations Velib' et Autolib', places 2RM...)



Saint-Gall – Raiffeisenplatz



Situation en 2003



Situation en 2006

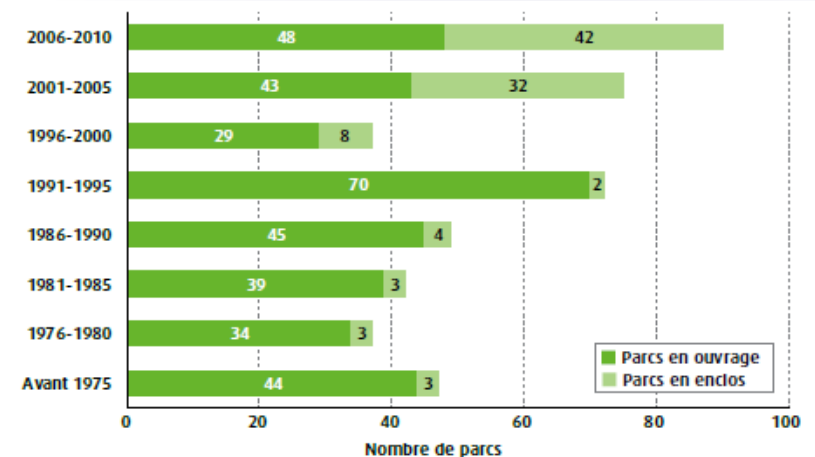
Lille – Boulevard J.B. Lebas

# Une offre de stationnement en perpétuelle évolution

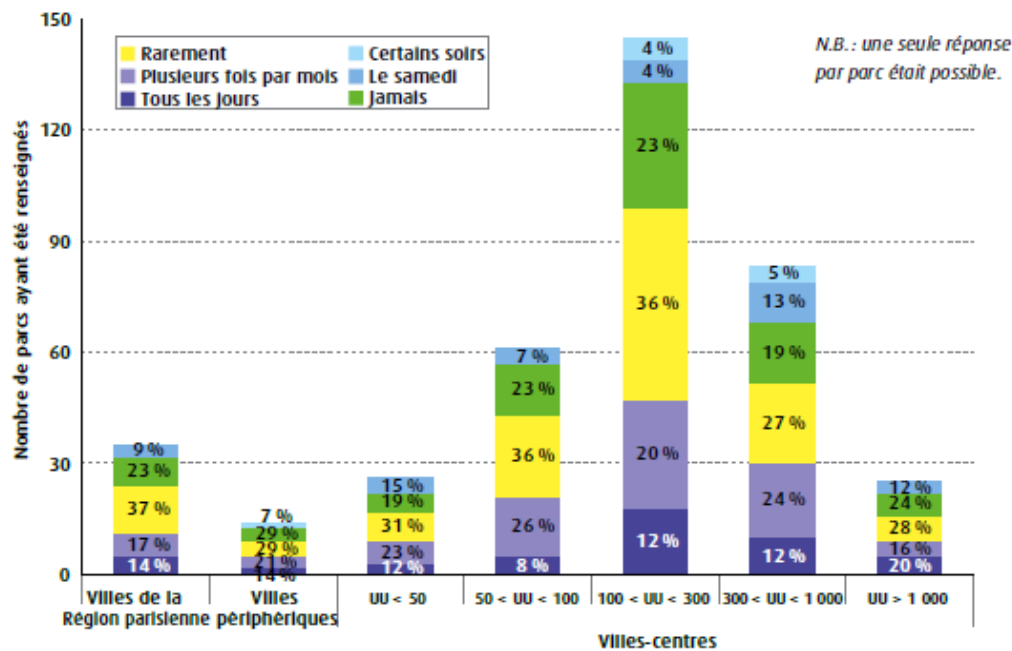
Des parcs aux prises avec des tendances contradictoires

- Les collectivités continuent à construire des parcs en ouvrage...
- ... même si plus de la moitié des parcs ne sont jamais ou rarement saturés

Évolution du nombre de parcs mis en service au cours de la période selon la structure



État de saturation des parcs publics de stationnement



# Une offre de stationnement en perpétuelle évolution

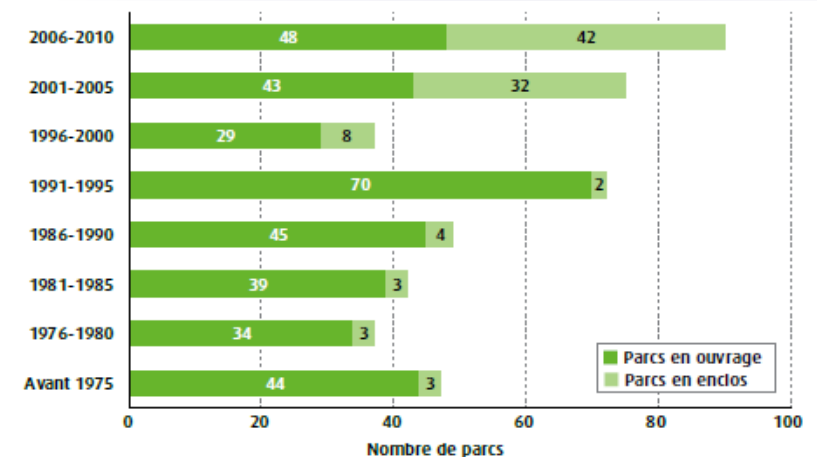
Des parcs aux prises avec des tendances contradictoires

- Les collectivités continuent à construire des parcs en ouvrage...
- ... même si plus de la moitié des parcs ne sont jamais ou rarement saturés

Une évolution notable et intéressante : le développement des parcs en enclos

- Pas une offre supplémentaire mais une façon de mieux gérer des places de surface
- 2 barrières = paiement assuré + surveillance simplifiée + nouvelles places disponibles

Évolution du nombre de parcs mis en service au cours de la période selon la structure



# Des réglementations qui différencient de plus en plus les usagers

## Les réglementations en vigueur sur voirie

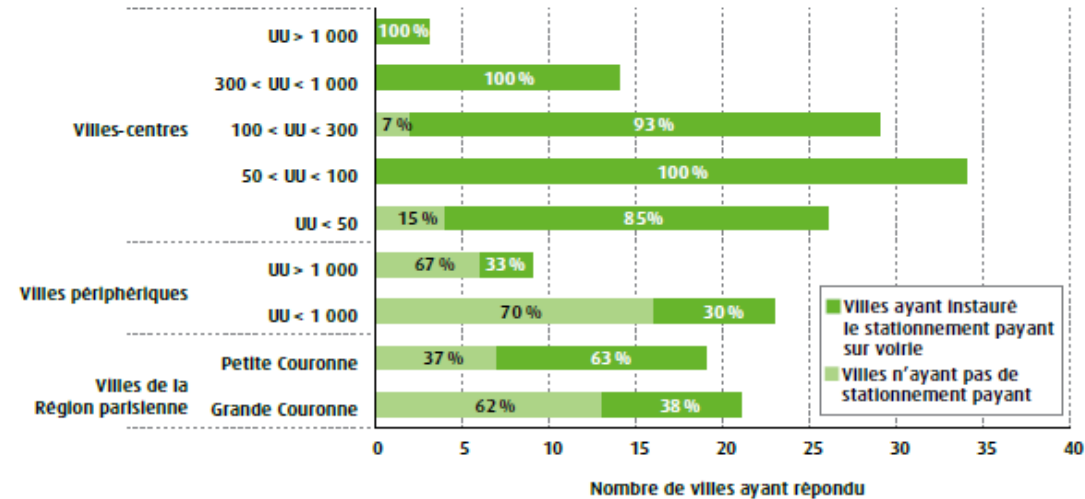
- Le stationnement payant, quasi-généralisé dans les villes-centres
- Complémentaire avec la « zone bleue », qui reste présente dans la moitié des villes

## Ce qui a évolué...

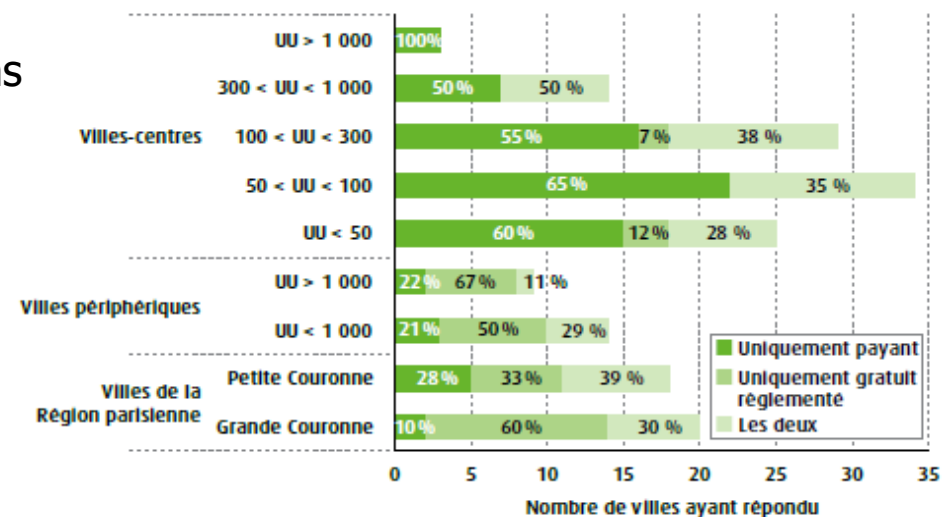
- Extension des zones payantes
- Hausse des tarifs (qui peuvent atteindre 2€/h dans les grandes agglomérations voire 4€/h aujourd'hui à Paris)



Diffusion du stationnement payant sur voirie



Coexistence du stationnement réglementé gratuit et payant sur voirie





# Des réglementations qui différencient de plus en plus les usagers

## Développement des tarifs résidents sur voirie

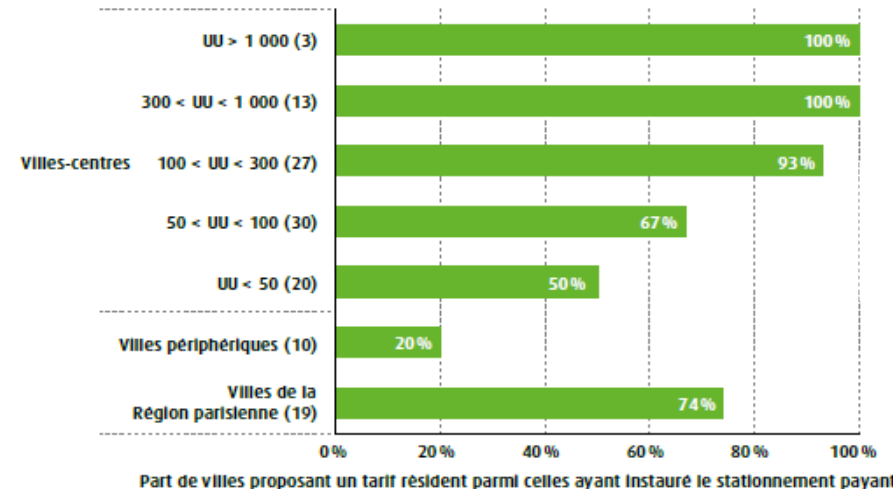
- Tarifs préférentiels proposés dans 2/3 des villes
- Grande disparité de tarifs mais environ 20 € par mois en moyenne

Egalement des tarifs préférentiels pour les professionnels mobiles (professions médicales, paramédicales, artisans...)

Développement des emplacements réservés (PMR, livraisons, transport de fonds, taxis, autopartage...)

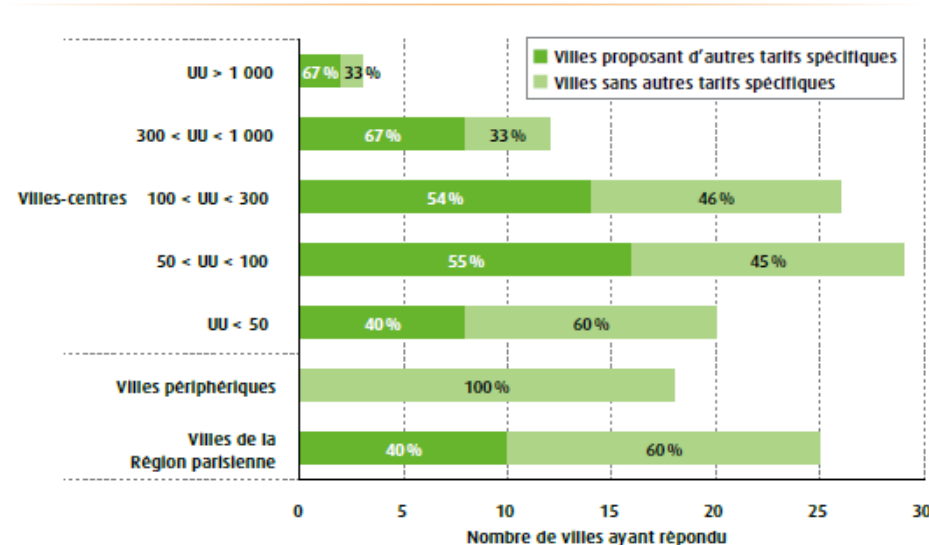


Part de villes proposant un tarif résident parmi celles ayant instauré le stationnement payant



Part de villes proposant un tarif résident parmi celles ayant instauré le stationnement payant

Part des villes proposant un tarif spécifique sur voirie (autre que résidents)

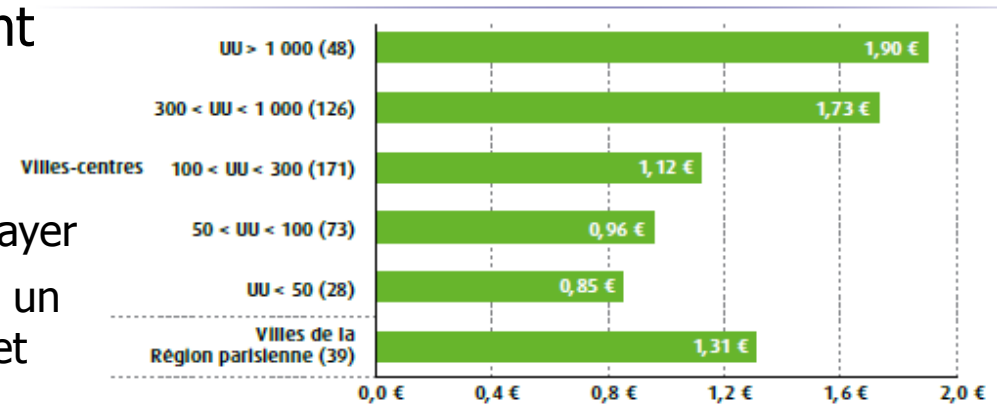


# Des réglementations qui différencient de plus en plus les usagers

Dans les parcs, des tarifications souvent dissuasives pour les usagers de courte durée

- Des prix assez élevés... et une obligation de payer
- En 2010, plus de la moitié des parcs imposent un paiement à l'heure entière (à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2015, le paiement se fera au 1/4h)

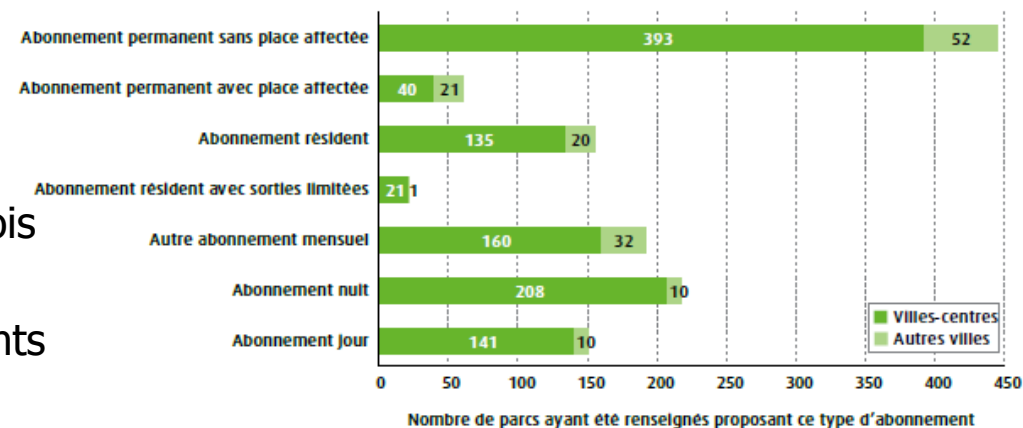
Tarif moyen de la première heure de stationnement en parc



Des abonnements peu incitatifs pour les résidents

- Une minorité de parcs proposent des abonnements dédiés aux résidents
- Un abonnement résident moyen à 56€ par mois (81€ pour l'abonnement permanent)
- Apparition de nouveaux abonnements résidents « petits rouleurs »

Types d'abonnement proposés dans les parcs de stationnement



*A Paris, des tarifs préférentiels résidents dans la moitié des parcs publics :*  
- 40 % si le véhicule n'effectue pas plus de 5 sorties par mois  
- 20 % pour 15 sorties ou plus

# Une prise en compte des « nouvelles mobilités »

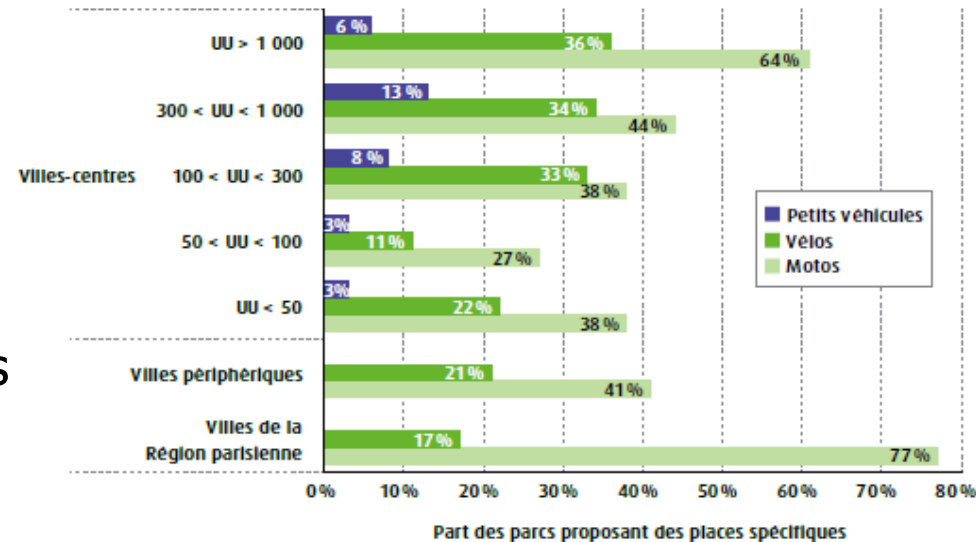


Des places de stationnement qui ne sont plus uniquement destinées aux voitures particulières

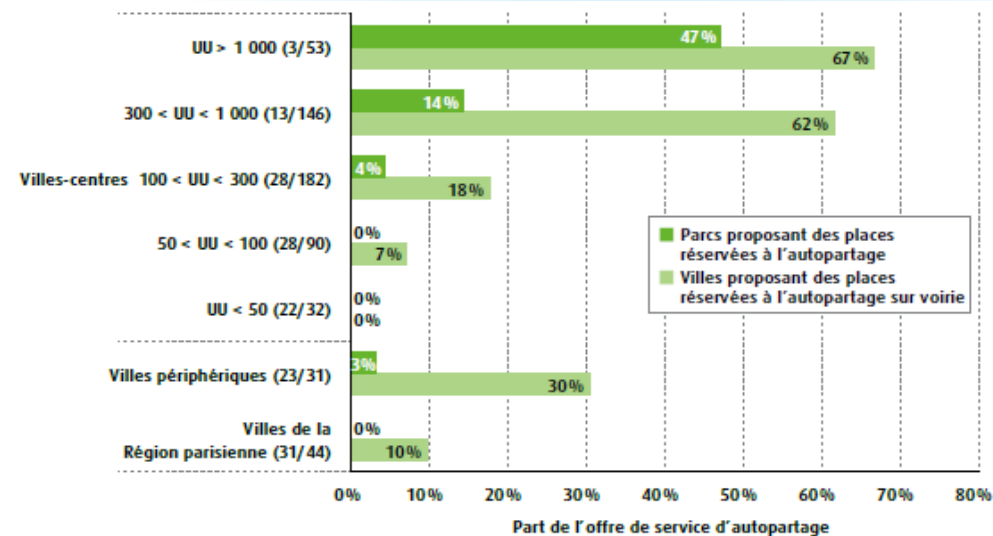
- De + en + de places pour les vélos, les deux-roues motorisés, les véhicules d'autopartage...
- Développement de places et bornes de rechargement pour les véhicules électriques

- Des équipements à la charge de la collectivité ? Recharges normales à tarification faible ? Recharges accélérées à un coût élevé ?

Offre de stationnement pour les motos, vélos et petits véhicules dans les parcs publics



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



# L'intégration des « nouvelles technologies »... pour quoi ?

L'usage des « nouvelles technologies » dans la gestion du stationnement peut permettre de mieux connaître l'usage des places... mais dans quel but ?

- Faciliter et améliorer la surveillance ?
- Diminuer la circulation liée à la recherche d'une place ?
- Faciliter la vie des automobilistes et l'usage de la voiture ?


A Nice, l'expérimentation du « stationnement intelligent »

- Des capteurs dans la chaussée et au niveau des trottoirs
- Des horodateurs de nouvelle génération « multimodaux »
- Système de gestion des données en temps réel qui
  - Informe les services municipaux des véhicules en dépassement de temps de stationnement
  - Fournit des informations sur les places disponibles via smartphone

A Strasbourg, des caméras mobiles embarquées sur un scooter pour alimenter l'observatoire du stationnement



Le cas particulier des parcs relais :  
des équipements qui se développent  
malgré les controverses



# Qu'est-ce qu'un parc relais ?

Après quelques années d'hésitations sémantiques, l'appellation parc relais (P+R) a été retenue en France en 1992

- Définition de la Commission de terminologie des transports du ministère de l'Équipement : « Lieu aménagé à proximité d'un arrêt de transport public destiné à inciter un automobiliste à garer son véhicule pour emprunter ensuite un moyen de transport collectif »

## Une proposition d'intermodalité

- Pour l'utilisateur, un lieu où il peut changer de mode de transport (individuel → collectif)
- Pour la collectivité, un équipement qui rassemble du stationnement de rabattement et une offre TC
- A l'image des hubs aériens, « *des noeuds de rabattement des trafics diffus qui visent une massification des flux en vue d'une optimisation de l'utilisation des véhicules* »

# Les objectifs des parcs relais

## Deux grands types d'objectifs

- Optimiser l'usage des transports collectifs...  
... et rentabiliser des infrastructures TC lourdes en allant chercher de nouveaux clients
- Limiter la circulation automobile dans les centres urbains...  
... mais au profit de qui ?

# Les objectifs des parcs relais

En fonction des objectifs, des critères de « réussite » à adapter

- Fréquentation ou remplissage
  - Des critères habituels mais insuffisants pour évaluer l'utilité réelle d'un P+R
- Type d'usagers qu'on souhaite y attirer
  - Clientèle régulière ou occasionnelle
  - Clientèle la plus éloignée
  - Anciens automobilistes exclusifs (souvent pas aussi importante qu'on l'imagine : environ 1/3 des usagers des parcs)



# Un développement soutenu et protéiforme

## Sur les lignes fortes des réseaux urbains

- Sous l'impulsion des AOTU
- Gestion généralement confiée aux exploitants TC... même si le stationnement n'est pas leur métier

## Analyse des 78 dossiers de l'appel à projets « transports urbains » de 2011

- 65 évoquent la création de parcs relais
- Des parcs relais liés aux projets de tramway mais aussi de BHNS
- En général, 2 ou 3 parcs par ligne de TCSP, pour une capacité totale de 500 places en moyenne
- Pas d'homogénéité dans leur localisation, leur aménagement et leurs modalités de gestion



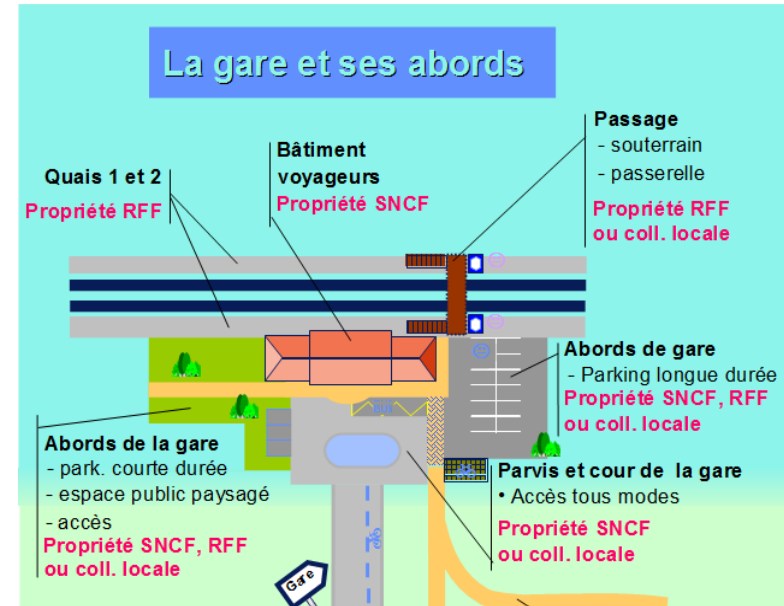
# Un développement soutenu et protéiforme

## Sur les réseaux interurbains

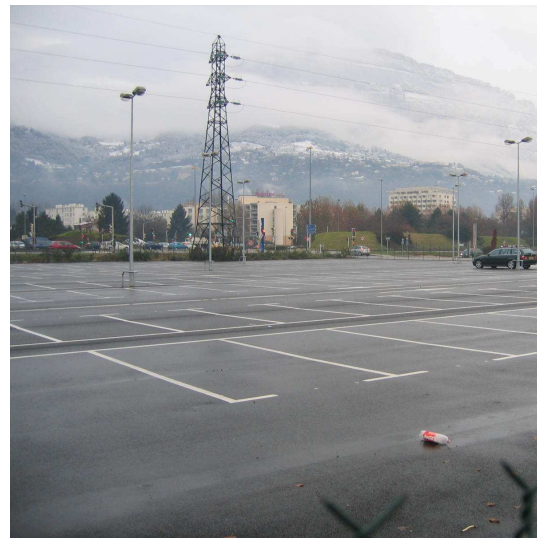
- Sous l'impulsion d'une plus grande diversité d'acteurs (AOT, autres collectivités locales, opérateurs)

## Autour des TER, un engouement qui peut s'expliquer de plusieurs façons

- Une solution rapide et à moindre coût pour « valoriser l'offre TER »
- Un réflexe pour plusieurs acteurs
- Une intervention moins complexe qu'un projet d'urbanisme



# Des usages qui interrogent parfois



« Sitôt inauguré, sitôt saturé » (Sélestat)



« Ce parking est équipé d'une gare »... (Givors)




# Des usages qui interrogent parfois

## **P+R de Meyzieu** (ligne de tramway T3 à Lyon)

- Meyzieu ZI : 15 % des usagers stationnés viennent de la commune, 30 % des départements voisins
- Meyzieu Gare : 85 % des usagers stationnés viennent de la commune

## **P+R des gares TER périurbaines de la région Rhône-Alpes** (140 gares enquêtées entre 2008 et 2010)

- La moitié des voyageurs viennent en voiture à la gare...
  - ... mais plus de 40 % de ces automobilistes viennent en réalité de la commune où se situe la gare
  - Sachant que 80 % des voyageurs viennent d'une commune située à moins de 3 km de la gare
- 

# Les conditions de réussite

## La localisation

- Bonne accessibilité routière
- Bénéficiant d'une desserte TC performante
- En amont des zones de congestion
- Si possible, le plus proche possible des lieux d'origine de la clientèle-cible



## Les conditions d'accueil des usagers

- Tarification
- Sécurité
- Aménagement
- Information et communication



Mais aussi les conditions de circulation et de stationnement proposées dans les zones centrales



# Les difficultés et les critiques

## Difficultés à trouver les terrains idoines

- D'où des localisations au gré des opportunités foncières pas forcément optimales

## Des équipements potentiellement coûteux

- Acquisitions foncières, aménagement, exploitation...

## Priorité donnée à l'accessibilité automobile des TC

## Concurrence avec d'autres utilisations de l'espace urbain

- Occupation de territoires stratégiques pour le développement urbain... et l'usage des TC
- 

# Vers des approches plus multimodales ?



Donner une chance aux alternatives à la voiture solo

- Développer l'offre de stationnement vélo... et améliorer la qualité des cheminements cyclistes
- Ne pas concurrencer les offres de rabattement TC
- Inciter à des usages plus partagés de la voiture

Réglementer les conditions d'accès au P+R pour les automobilistes

- Par la tarification
- Par la réservation du P+R aux usagers qui en ont le plus besoin
- A Genève, l'accès aux P+R urbains est
  - payant (abonnement mensuel de CHF 110 à CHF 130, soit 91 à 107 € selon le parc)
  - soumis à des « conditions d'éligibilité » (habiter et travailler à + de 2 km du P+R)
  - P+R gérés par la fondation des parkings, qui gère aussi les parcs du centre



# Vers des approches plus intégrées ?

Intégrer la réalisation de P+R dans les opérations d'urbanisme

Concevoir le P+R comme un équipement réversible

Mutualiser le P+R avec un parc de stationnement existant



Gare de Pontcharra (Isère)





# Vers de nouveaux usages des P+R ?

Des P+R qui peuvent aussi servir au stationnement des voitures des résidents des centres-villes

- Diminuer l'occupation d'espace par les voitures dans les centres
- Réserver la voiture des résidents à des trajets hors des zones denses

Des expérimentations menées à Strasbourg et Grenoble

- Des P+R ouverts 7j/7 24h/24
  - A Grenoble, P+R Catane confié à un exploitant spécifique
- 