



Cerema

Direction technique Territoires et ville

Une politique globale de stationnement au service de la mobilité

Connaître l'offre de stationnement à l'échelle
d'un quartier, d'une commune, d'une
agglomération

Organiser le stationnement, uniquement dans les zones denses et multifonctionnelles ?

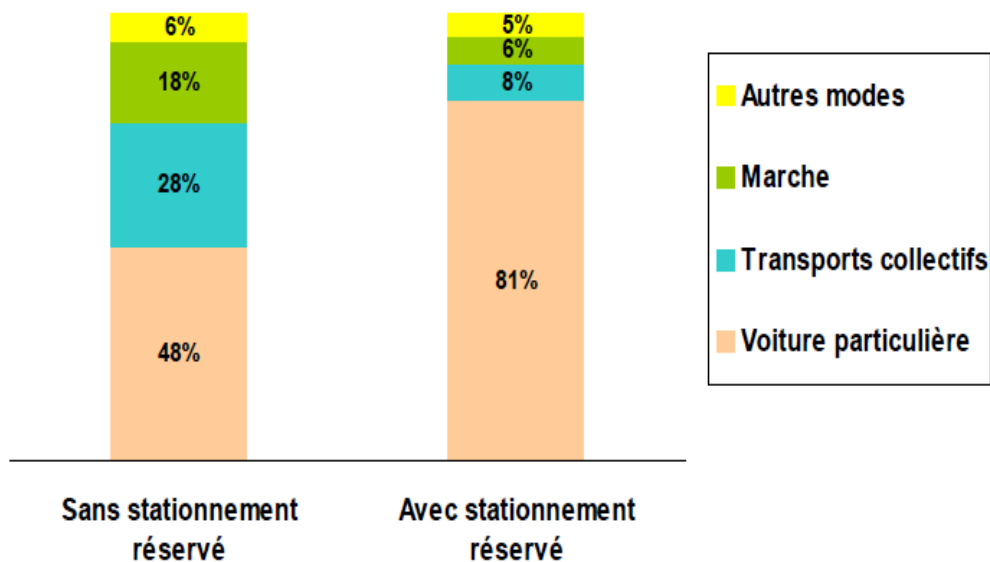
- organiser la **rotation** par la réglementation,
- « repenser » la gratuité de l'espace public pour un usage privatif en instaurant une **tarification** (stationnement de moyenne et longue durée)
- assurer les **priorités** d'usage : aires de livraisons ? Aires GIG-GIC ? Résidents ? Services partagés de vélos/voitures ? Etc.

***Une politique de stationnement :
uniquement pour les centres-villes ?***

Stationner et se déplacer...

un puissant levier de report modal (outil d'une politique)
mais une importante résistance au changement
(hypersensibilité/acceptabilité faible)

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



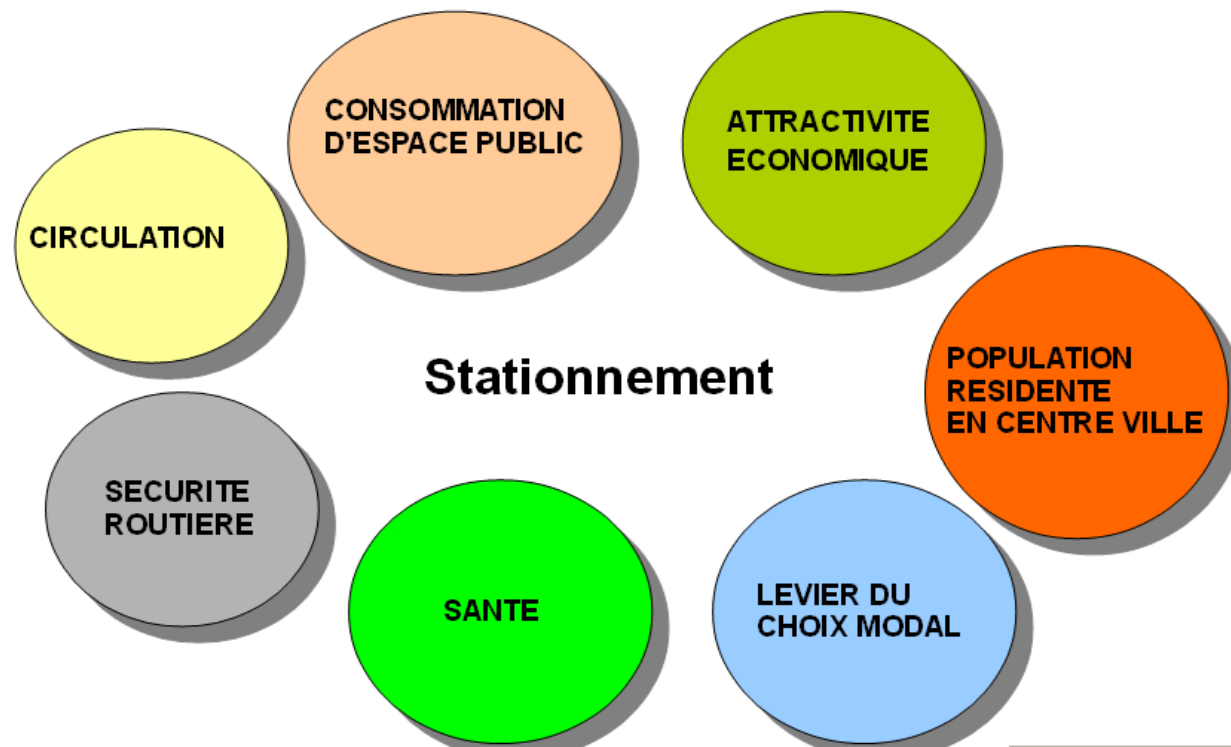
Source : Certu, ENT D 2008

Outil de régulation des déplacements motorisés

En lien avec les autres modes de déplacements (marche, vélo, TC, voiture partagée...)

Un dispositif de choix modal

Le stationnement est complexe parce systémique...



« toucher » au maillon du stationnement, c'est « bouger » un ensemble d'organisations (espace public, activités des individus, temps de parcours....)

Objectiver le stationnement pour communiquer, expliquer, gérer, arbitrer, planifier, innover...

Un sujet sensible, de la pratique quotidienne...mais souffrant de connaissance précise (offre/demande)

La création d'une *offre pléthorique* qui tranche avec la perception de saturation exprimée par les automobilistes :

- article 12 du POS/PLU depuis 1967 (loi LOF): habitat, activités
- organisation des rues : sens uniques (statt bilatéral), ingéniosité pour créer le plus de places possibles (*rentrer avec un chausse-pied....*)

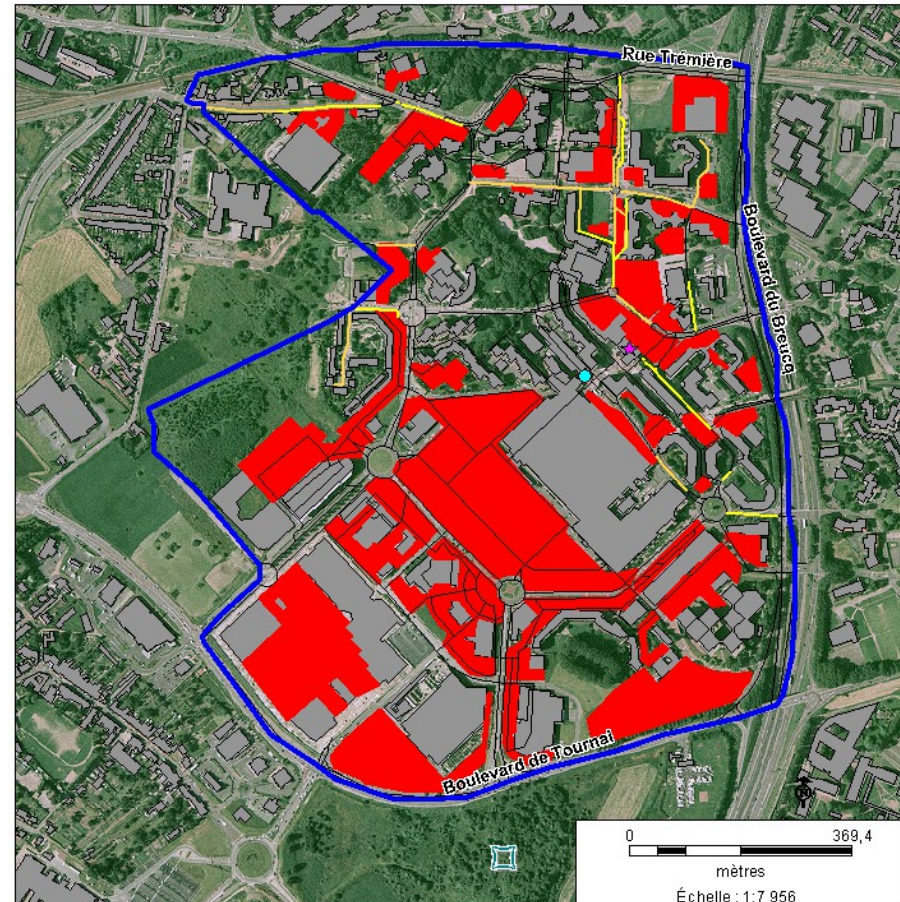
Loi ALUR de 2014 prévoit que l'**inventaire de l'offre** publique et privée de stationnement soit effectuée à l'occasion du PLU/PLUI

Exemple d'occupation d'espace et d'effets de coupure

Quartier de l'Hôtel de Ville de Villeneuve d'Ascq :

- une saturation de l'espace public par le stationnement...*par manque d'offre ?*
- des effets de coupure qui *faussent* les distances à parcourir en créant des barrières...

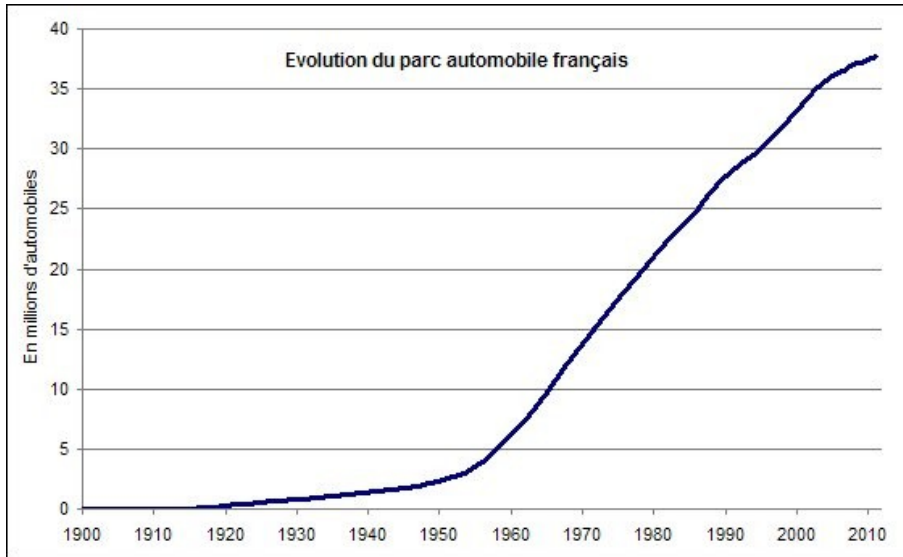
Le quartier de l'Hôtel de ville :
un espace fortement contraint par le stationnement automobile



Éléments structurants		Une place majeure réservée au stationnement automobile	
	Délimitation du quartier Hôtel de ville		Parkings hors voirie (visibles sur photographies aériennes)
	Bâti		Stationnement sur voirie autorisé des deux côtés de la chaussée
	Voirie		Stationnement sur voirie autorisé d'un côté de la chaussée
	Hôtel de ville		Grand Stade
	Métro Villeneuve d'Ascq Hôtel de ville		

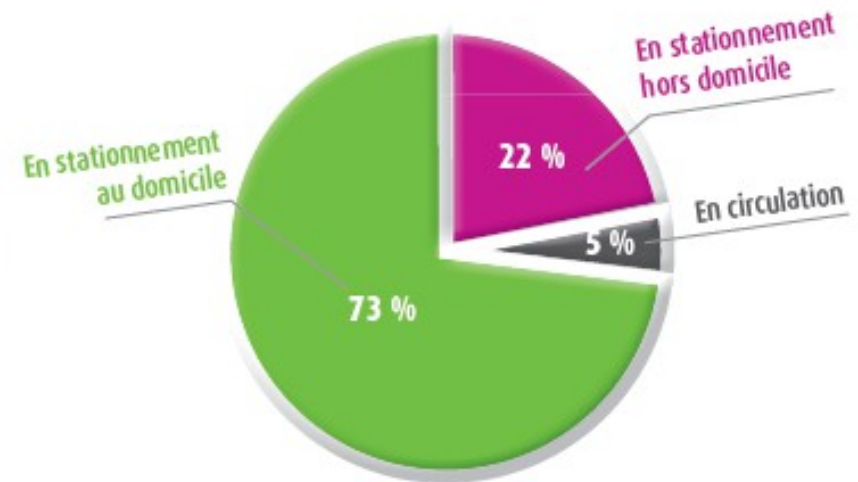
Source : CETE Nord Picardie
Conception : MA Blanchard (stagiaire CETE Nord Picardie), juillet 2011
Dans le cadre du PDE de la mairie de Villeneuve d'Ascq

Stationnement et consommation d'espace urbain



Source : CCFA

Temps de circulation et temps de stationnement des voitures dans les grandes agglomérations françaises (EMD standard Certu)

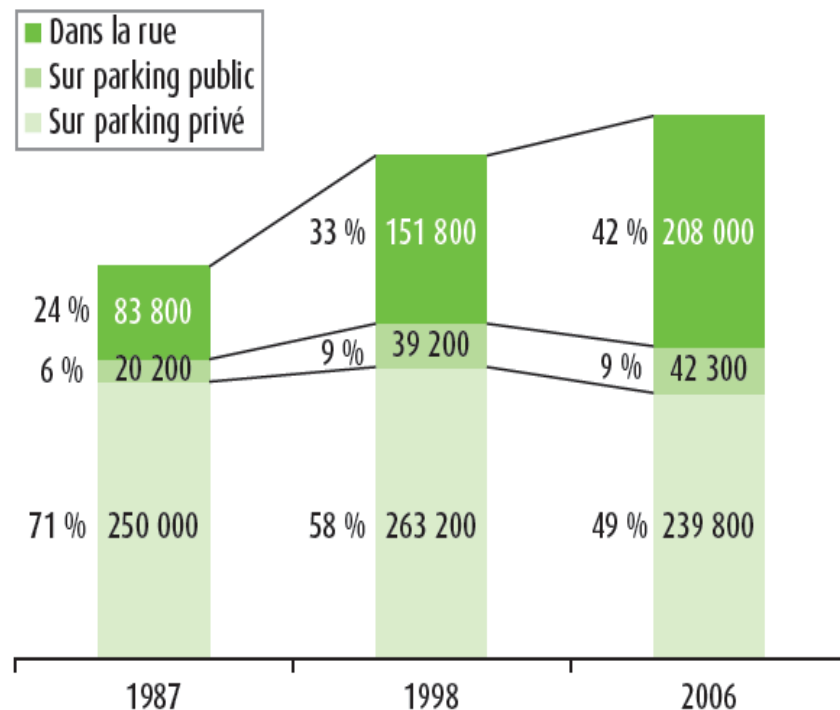


1 place de stationnement = 15 m²

1 voiture est immobile 95 % du temps

Suivre l'évolution de la demande de stationnement (source : EMD)

Répartition du stationnement résidentiel nocturne des voitures des habitants de l'agglomération lilloise (LMCU, d'après EMD « standard Certu »)



Entre 1987 et 2006, la part des voitures stationnant dans la rue est passée de 24 % à 42 %

Le nombre de voiture a été multiplié par 2,5.

La part de voitures stationnant la nuit dans un parking privé a fortement diminué

...quid de 2016 (nouvelle EMD)?

Difficile à percevoir/estimer



Parole d'élue - Marc Santré – adjoint à la ville de Lille (2008)

« Nous avons supprimé 800 places de parking dans le centre-ville de Lille (boulevard Lebas) qui ont été réaménagées en parc public, mais comment en estimer la valeur en terme de plaisir et de confort pour les personnes qui peuvent s'asseoir aujourd'hui dans l'herbe ? »

Une multitude d'acteurs...un interlocuteur

« identifiable » : le maire

- **L'Etat**, 4 ministères sont impliqués : développement durable (transport et urbanisme), intérieur (code des collectivités, pouvoir de police de stationnement des maires), justice (recouvrement des amendes), finances (encaissement des amendes)
- **Les communes** : stationnement sur voirie et pouvoir de police
- **Les EPCI** : parcs de stationnement (compétence obligatoire pour les métropoles, les CU, optionnelle pour les CA, CC)
- **Les AOTU** : parcs-relais, verbalisation du stationnement gênant pour les TC, réglementation du stationnement sur voirie possible à la place des communes
- **Les départements** : organisation du co-voiturage
- **Les régions** : parcs-relais liés aux gares TER
- **Professionnels du stationnement** : exploitants, SEM, etc...
- **Opérateurs privés**...zones d'activités, co-propriétés, bailleurs sociaux...

L'enquête quinquennale Certu

L'enquête Certu

Enquête nationale sur le stationnement public : VOIRIE + PARC

Enquête quinquennale depuis 1985

Enquête auprès des villes de plus de 20 000 habitant



Objectif : mieux connaître le stationnement public .

- Dresser une photographie du stationnement public en France en 2010
- Mesurer les grandes tendances d'évolutions dans le temps
- Donner aux collectivités des éléments de comparabilité

Alimenter des études sur des sujets plus spécifiques

une connaissance du stationnement incomplète

- **1/2** ont procédé à une enquête sur le stationnement sur les 5 dernières années
- **1/3** connaissent le nombre de places de stationnement sur voirie non réglementées sur leur territoire
- Seules **10%** connaissent le nombre de places privées sur leur territoire
- Moins de **20%** des villes disposent d'un outil d'observation du stationnement

SANS ELEMENTS DE CONNAISSANCE OBJECTIFS, PAS DE POLITIQUES DE STATIONNEMENT POSSIBLE

Localiser et quantifier l'offre



En centre ville



En périphérie

En ouvrage



Sur voirie
(libre/réglé/métrié/payant)



En enclos



...mais aussi du
stationnement privé



Les suppressions de places sur voirie

40% des villes disent avoir supprimé significativement des places de stationnement sur voirie entre 2005 et 2010




Principales réaffectations des espaces libérés:



Pour autant, l'offre globale de stationnement payant sur voirie ne diminue pas

Une tendance générale à la hausse de l'offre réglementée

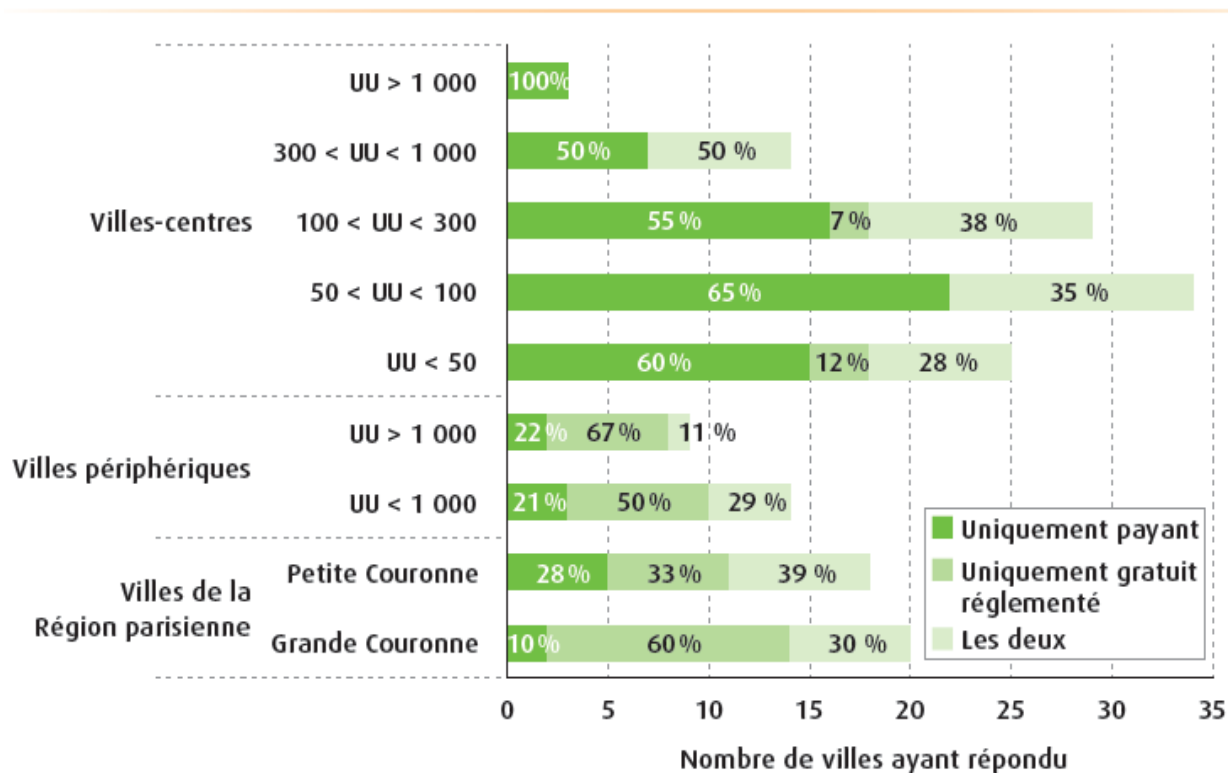
Evolution du nombre de places payantes sur une cinquantaine de villes-centres ayant répondu aux deux enquêtes nationales en 2000 et 2010.

-  globale de 50 % de l'offre payante dans cet échantillon.
-  significatives de + 10 % du nombre de places payantes dans près d'une trentaine de ces villes
-  significatives de + 10 % du nombre de places payantes dans une dizaine de villes seulement

Réglementation du stationnement

3/4 des villes ont instauré du stationnement payant (95 % des villes centres)

Coexistence du stationnement réglementé gratuit et payant sur voirie



1/2 des villes disposent de places gratuites réglementées (zone bleue)

=> outil complémentaire au stationnement payant

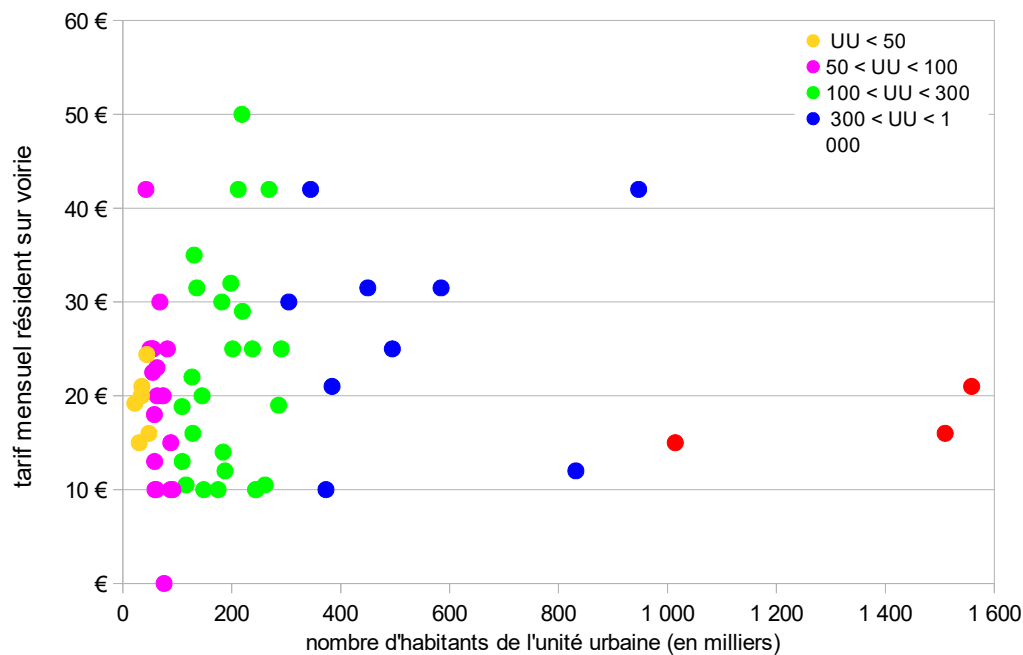
Tarifs résidents sur voirie

70 % des villes ayant du stationnement payant ont mis en place des tarifications spécifiques pour les résidents

(95% dans les villes-centres des agglomérations de + de 100 000 habitants)



pour 60 % des villes : 2 d'autorisations ou + par foyer



disparité des tarifs résidents, sans lien avec la taille de l'agglomération

- moyenne de 20 euros par mois

- variation importante : de 0 à 50 €/mois

Stationnement des résidents

↗ Importante du parc automobile = ↗ de la demande de stationnement.

éviter une privatisation latente de l'espace public :

- limiter le nombre d'autorisations à tarif préférentiel pour chaque ménage ;
- promouvoir le stationnement à l'échelle du quartier et non pas devant le domicile ;
- encourager les changements de comportements en favorisant le passage de la voiture possédée à la voiture partagée



Recettes du stationnement sur voirie

Toujours moins de 2 heures payées par place et par jour
dans plus de la moitié des villes (idem enquêtes de 2000 et 2005)

- › faibles par rapport aux 5 ou 6 heures de paiement attendu


Plusieurs facteurs :

- le développement des tarifications préférentielles
- des problèmes de respect de la réglementation
 - › incivisme marqué
 - › absence d'une politique de surveillance forte et efficace.

Impact de la verbalisation



verbalisation médiane relevée dans les villes ayant répondu à l'enquête = 1,3 PV / place / mois

 ratio pour une surveillance efficace = 2 PV / place / mois.

La rotation est améliorée lorsque la politique de contrôle est efficace
Les recettes ont tendance à augmenter avec la verbalisation pratiquée

Communication : trop souvent le maillon faible...

Enjeu majeur



- **Associer les usagers** => pour avoir la garantie d'un projet partagé.
- **Restituer des données objectives sur le stationnement** => émergence d'une culture du stationnement et met à mal les idées reçues.
- **Expliquer les mesures et les résultats attendus** => faire partager les objectifs de la politique de stationnement.

Les parcs de stationnement



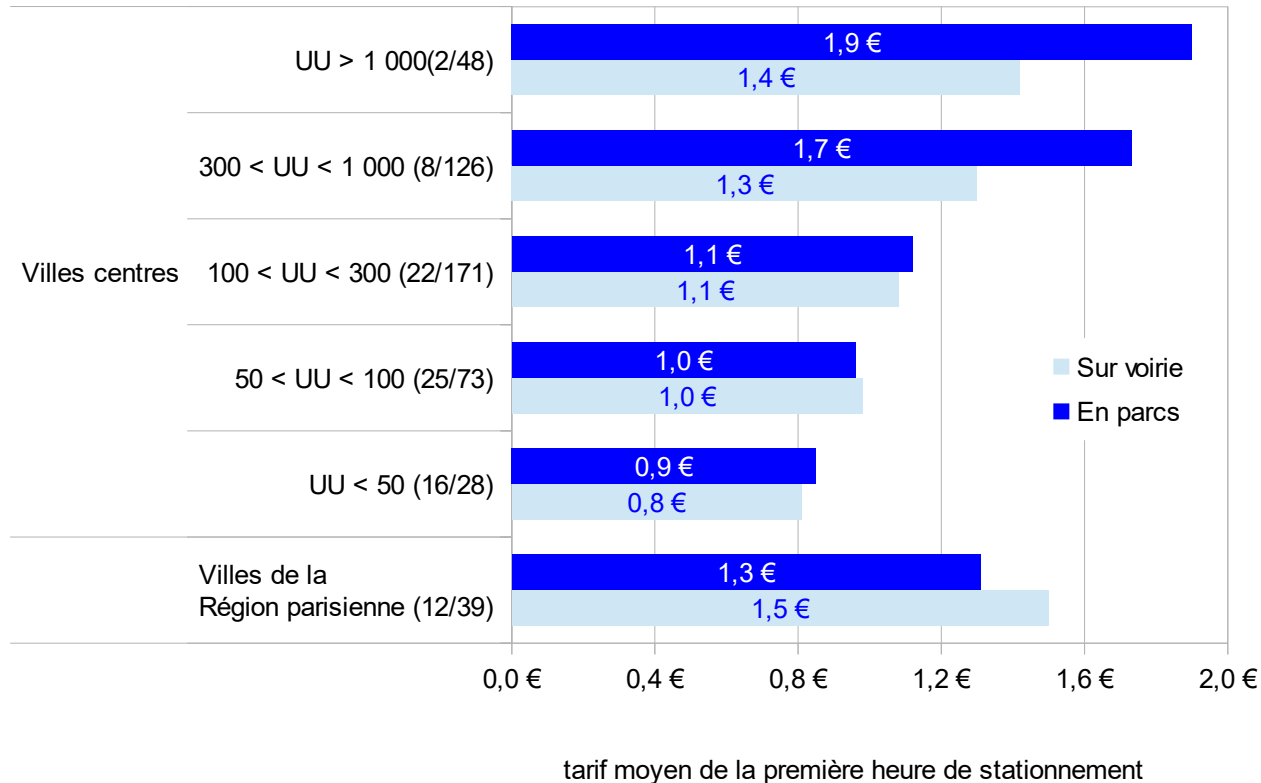
Pas seulement pour les voitures...

- motos : dans + de 40% des parcs
- vélos : dans + de 25 % des parcs
- près d'une quarantaine de parcs ont réservés des places particulières aux petits véhicules.

Services à leurs usagers : dans + d'1/3 des parcs (Prêt ou location vélo, station lavage de voiture, logistique urbaine...)

3/4 des parcs disposent d'un jalonnement dynamique pour informer les usagers sur les places disponibles

Tarif moyen dans les parcs



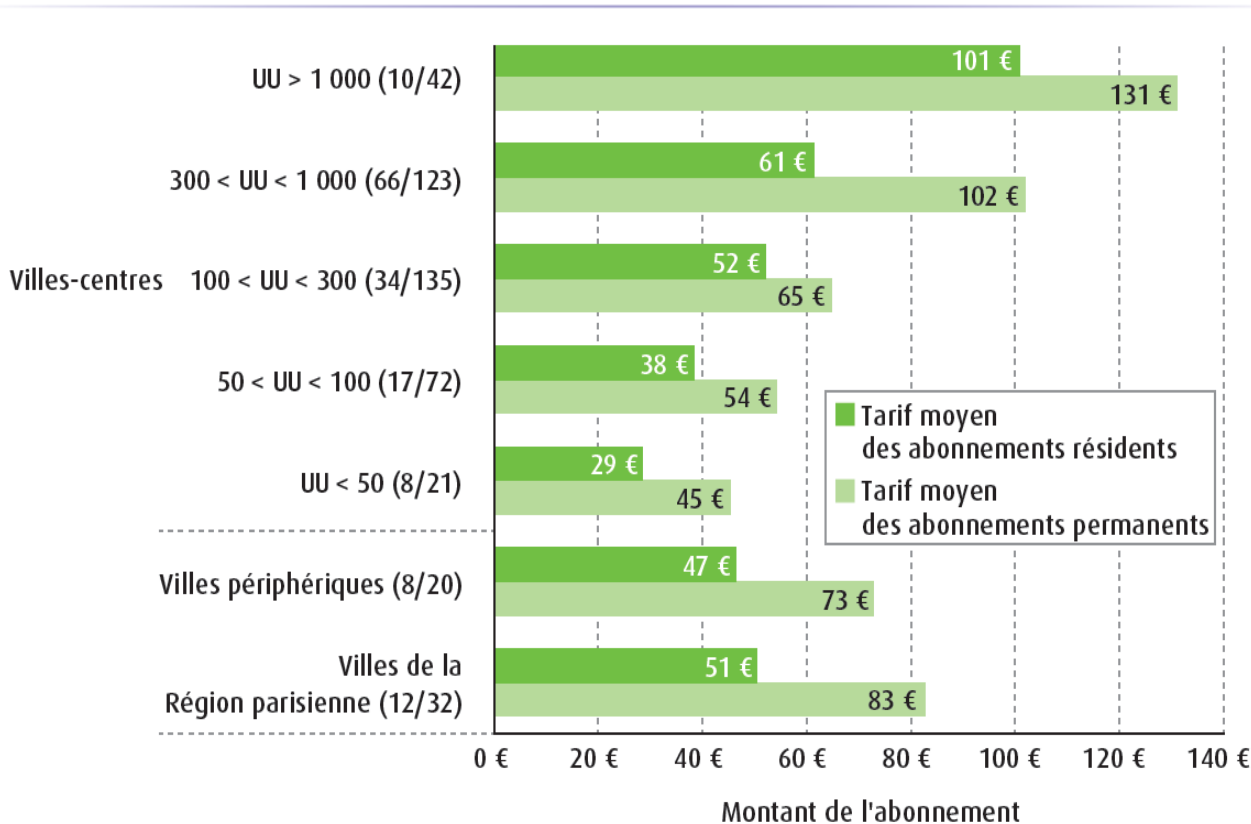
Tarif moyen de la 1ere heure de stationnement en parc généralement plus élevé que celui proposé sur voirie,

Nettement > dans les villes-centres des agglomérations de + de 300 000 habitants.

Est ce de nature à inciter les usagers à se diriger vers les parcs plutôt qu'à se garer sur voirie ?

Abonnement moyen dans les parcs

Tarif moyen des abonnements permanents et résidents dans les parcs publics



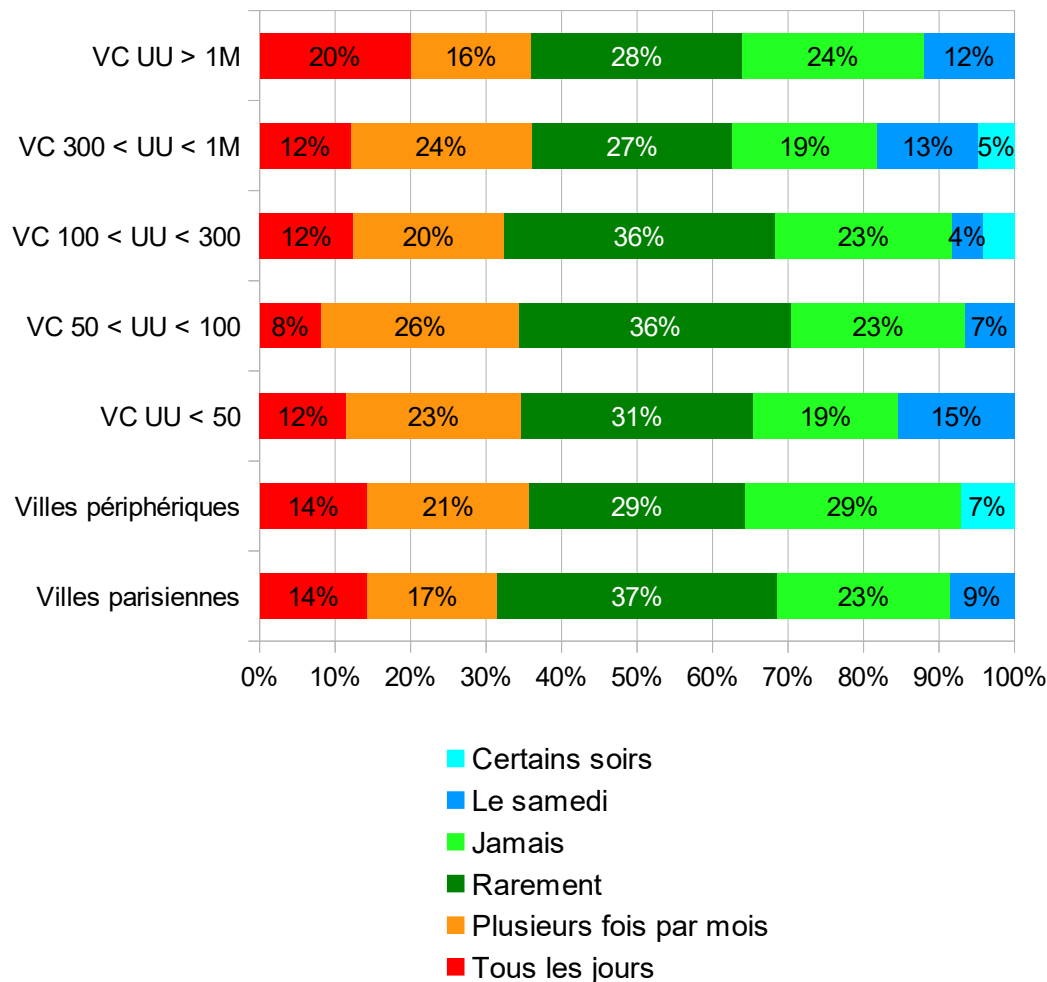
Le montant de l'abonnement moyen est >100 € dans les villes-centres des agglomérations de + de 300 000 habitants.

Le différentiel de niveau de tarif entre l'abonnement permanent et le résident varie de 20 à 40 %

Écart important entre le montant de l'abonnement résident sur voirie et en parc

=> enjeu économique lié à l'exploitation des parcs et leur équilibre financier

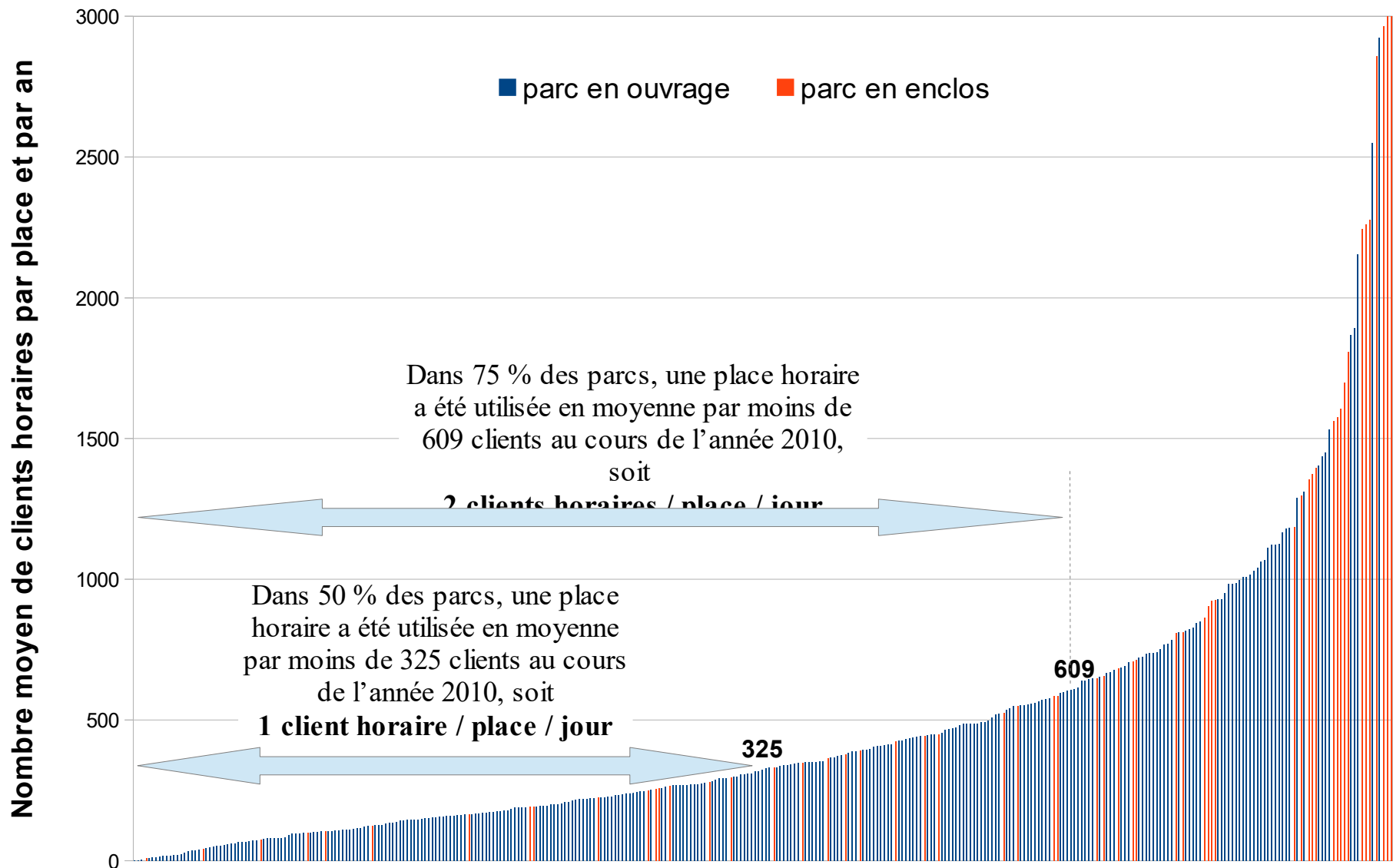
Occupation des parcs 1/2



- **1/2** parc n'est jamais ou rarement saturés
- **1/3** parc à saturation régulièrement

proportions relativement similaires quel que soit le type de ville et la taille de l'agglomération.

Occupation des parcs 2/2



Dans l'enquête, 351 parcs ont été suffisamment renseignés pour pouvoir calculer le nombre moyen de clients horaires par place et par an



Perspectives...

Une stratégie...

- **mener l'inventaire** de l'offre publique et privée et de son occupation au moment du PLU/PLUI (cf. loi ALUR)
- **usages** « prioritaires » : une approche par l'**usage du temps** et non par types d'usagers (éviter de segmenter l'offre...)
- **linéaires de stationnement sur voirie** permettant le stationnement de courte durée (arrêt, dépose de personnes, décharge de courses/matériels...) suffisamment larges (véhicules de livraison, largeurs réglementaires pour GIG-GIC...)
- **schéma d'implantation des parkings accessibles à moins de 3 mn à pied** (intermodalité « marche » + voiture)

Expliquer pourquoi changer

- **Expliquer et former** à la mobilité (semaines de la mobilité, PDE, plans de déplacements Scolaires...)
- **Coordonner les offres**: mutualisation des parkings, conseil en mobilité, billettique/tarifification intégrée, intermodalité
- **Informers**: développer les outils d'information « tous modes » et en temps réel: l'apport des outils numériques/open data

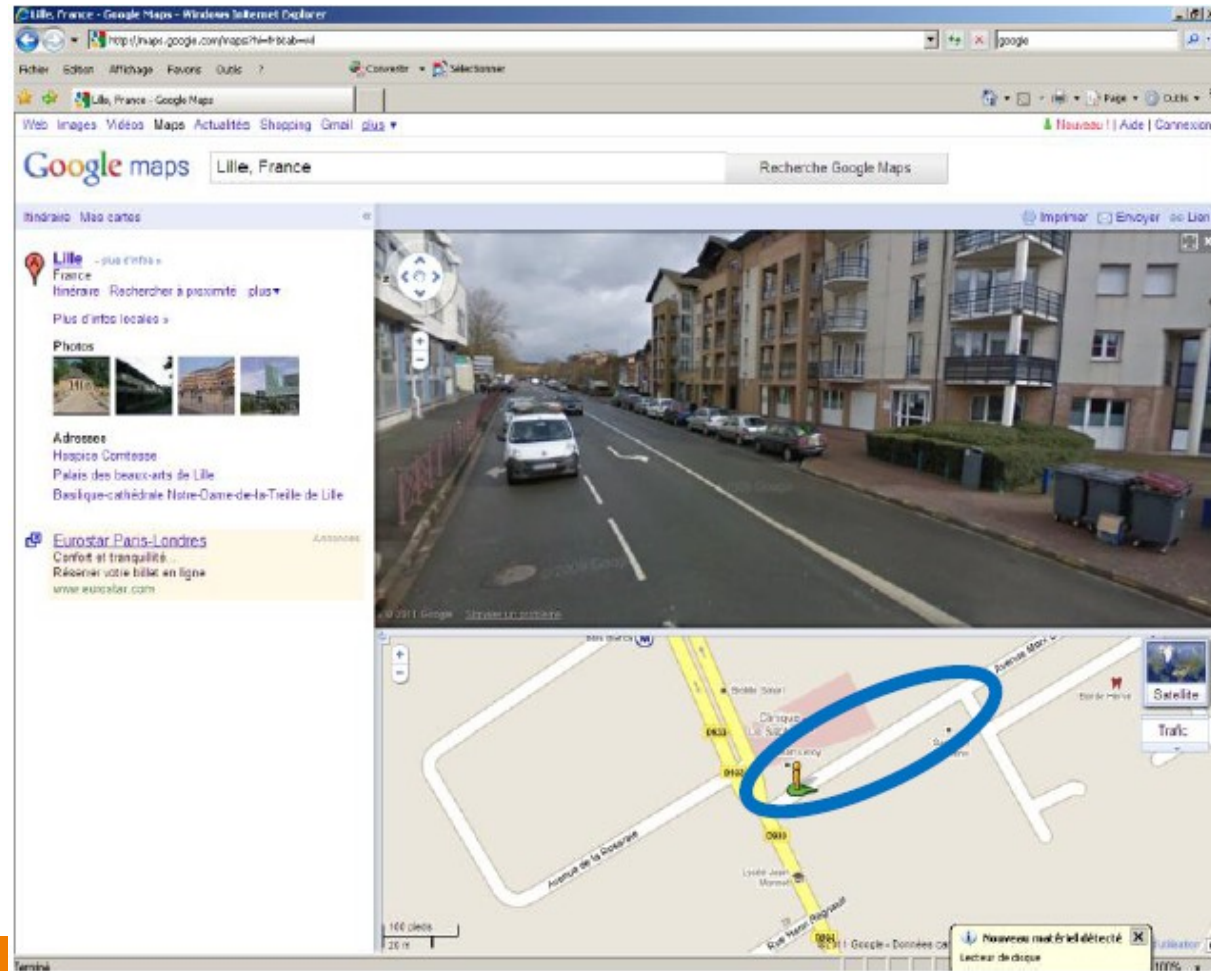
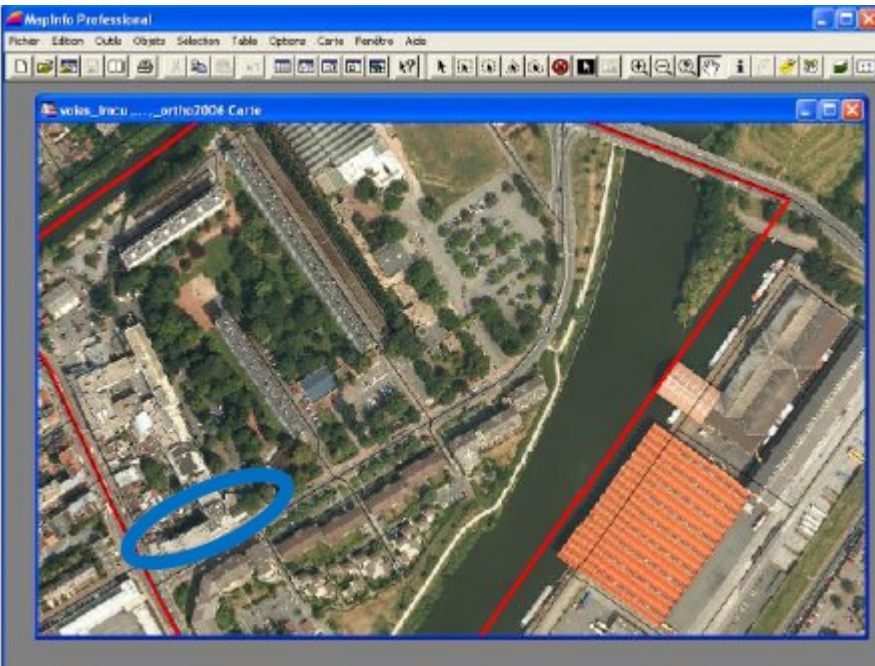
Comment recenser l'offre de stationnement ? Retour sur une expérimentation...

Échantillon aléatoire de 20 planches cadastrales dans chacun des 6 types de quartier fournis aux étudiants

Recueil de manière exhaustive l'offre de stationnement dans ces zones durant 3 semaines

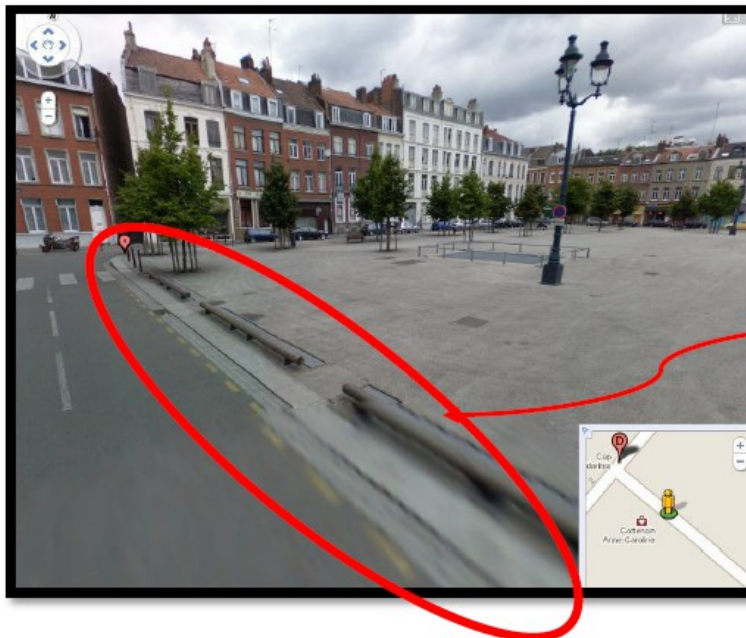
- Stationnement sur voirie
- stationnement en cœur d'îlot
- stationnement en parking ouvert au public

- Mettre en parallèle Mapinfo et Street View



Du relevé terrain pour compléter

La photographie aérienne ne permet pas une analyse complète.
L'utilisation de Street View est donc indispensable.



Photographie aérienne, source : CETE Nord Picardie

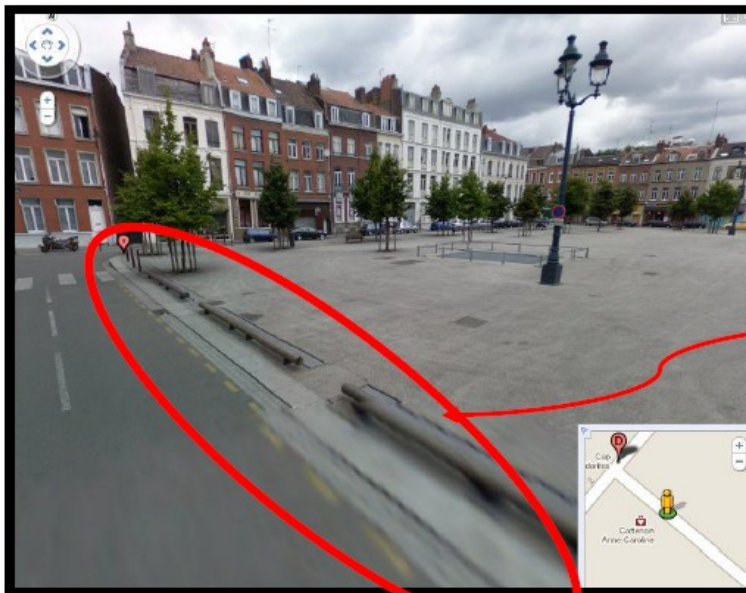
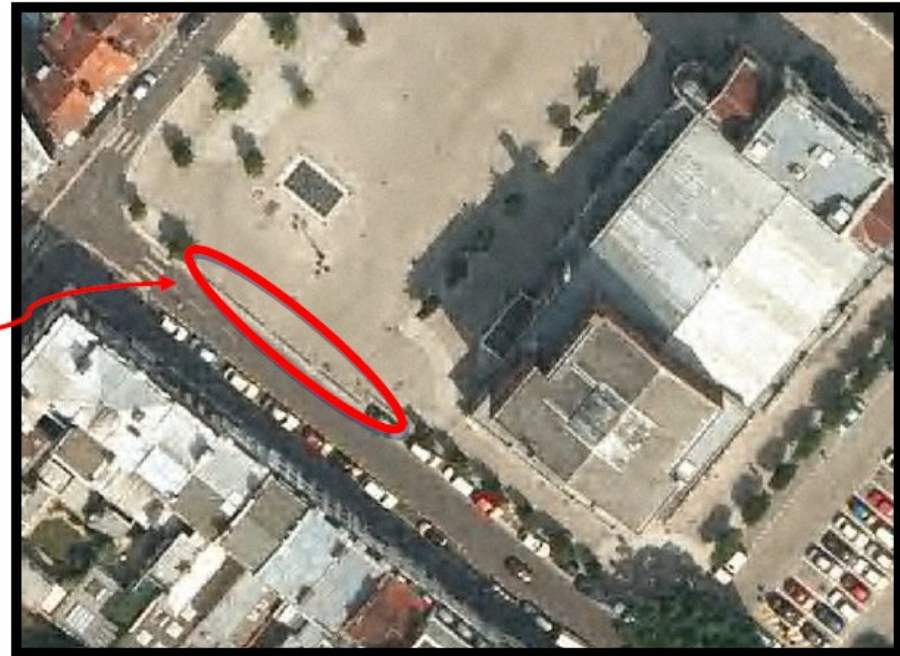
L'utilisation de Street View permet de s'apercevoir que des obstacles empêchent le stationnement et l'accessibilité au parvis.

Photographie 3D, source : Street View

Du relevé terrain pour compléter

La photographie aérienne ne permet pas une analyse complète.

L'utilisation de Street View est donc indispensable.



Photographie aérienne, source : CETE Nord Picardie

L'utilisation de Street View permet de s'apercevoir que des obstacles empêchent le stationnement et l'accessibilité au parvis.

Photographie 3D, source : Street View

Une stratégie intercommunale du contrôle du stationnement sur voirie?

- harmoniser les dispositifs à l'échelle d'un bassin de vie (enjeu de compréhension et de cohérence d'ensemble)
- Professionnaliser et fidéliser les équipes chargées du contrôle du stationnement
- « **Eloigner** » l'exercice du contrôle du stationnement des riverains
- Assurer une **cohérence du contrôle sur voirie** pour éviter les stratégies de contournement (ex: stationnement gênant/interdit moins contrôlé que stationnement payant?)

Pour en savoir plus



Stationnement public en France
Etat des lieux et perspectives
(décembre 2013 – 40 €)



Panorama du stationnement
public
Premiers enseignements de
l'enquête nationale 2010
(septembre 2013 –
téléchargement gratuit)



Politiques de
stationnement -
Ce que disent les PDU
(juillet 2013 - 40 €)

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

www.certu-catalogue.fr (rubrique : mobilité et déplacements)

Merci

Véronique PAPUT
Cerema – Direction Technique Territoires et ville
veronique.paput@cerema.fr

