

STATIONNEMENT ET MOBILITÉS URBAINES

LA LETTRE DE LA FNMS

ARTICULATION ENTRE OUVRAGE ET VOIRIE, QUELS AVANTAGES ?



ÉDITO



Fixant le cap du quinquennat pour les transports, le Président de la République a donné une priorité claire aux mobilités du quotidien. Les préoccupations des Français pour leurs trajets journaliers sont au cœur de l'action gouvernementale. À l'exception des plus grandes métropoles, l'automobile demeure, dans 80 % des cas, le mode de transport privilégié et souvent le seul possible. Elle s'affirme aussi, grâce aux mutations technologiques, comme un transport d'avenir. De plus en plus connectée et propre, voire sans aucune émission, bientôt autonome, l'automobile répond à des besoins de mobilité variés, en cohérence et souvent en complémentarité d'autres modes de déplacement. Sur voirie et en ouvrage, le stationnement constitue un maillon essentiel des déplacements quotidiens ; il contribue activement à la régulation de la qualité de vie et du domaine public. La réforme du stationnement payant doit conduire les collectivités à l'intégrer clairement dans leurs stratégies de mobilité. Dès le 1^{er} janvier 2018, celles-ci pourront piloter plus globalement le stationnement par l'articulation cohérente des deux modes de stationnement au bénéfice de la Cité.

François de Fleurian,
Président de la Fédération Nationale
des Métiers du Stationnement

STATIONNEMENT SUR VOIRIE ET EN OUVRAGE : POUR UNE APPROCHE GLOBALE AU PROFIT DE TOUTES LES MOBILITÉS

Un déséquilibre a pu s'installer entre le stationnement en ouvrage et sur voirie, souvent peu coordonnés. Pourtant, des exemples internationaux et français témoignent de l'intérêt d'articuler l'un et l'autre plus efficacement. La décentralisation du stationnement constitue l'occasion pour les collectivités de rechercher un équilibre qui réponde à leurs politiques de mobilité et à leurs projets urbains.

VOIRIE, OUVRAGE : QUELS OBJECTIFS ET QUELLES MODALITÉS ?

La France compte 3 millions de places de stationnement, dont 1,3 million de places réglementées réparties pour moitié entre ouvrage et voirie (FNMS). Pour les collectivités désireuses de gérer au mieux la mobilité dans l'espace urbain, ouvrage et voirie ont des finalités spécifiques et s'organisent distinctement.

Le parc en ouvrage : de l'immobilisation des véhicules à la centrale de mobilité

En quelques décennies, avec le développement exponentiel du parc automobile, les villes se sont dotées de près de 2 000 parcs de stationnement. Des plus grandes métropoles, ce phénomène a gagné de très nombreuses villes moyennes et le parking public, principalement souterrain, s'est imposé dans l'environnement et les déplacements urbains. Pour les élus, la construction de ces ouvrages, en complément de l'offre sur voirie, répondait à une préoccupation majeure : accueillir un flux croissant de véhicules en centre-ville.

Depuis la fin des années 1990, les politiques de stationnement participent à la reconquête des espaces urbains et à la cohabitation des activités économiques et sociales.

Au cours des années 2000, le modèle « tout parc » a subi de profondes mutations ; l'intégration urbaine du parc de stationnement est en pleine réinvention à l'heure de l'arrêt presque total de la construction de nouveaux ouvrages et de l'émergence d'un nouveau regard sur la place de la voiture en ville. Si la volonté de restreindre la circulation automobile reste limitée à Paris et aux plus grandes des métropoles, il n'en reste pas moins que, partout en France, les parcs de stationnement se transforment, sous l'impulsion des exploitants et des collectivités.

D'ouvrages destinés à l'immobilisation temporaire des véhicules – pour 95 % du temps – les parcs deviennent de véritables centrales de mobilité. Autopartage et électromobilité s'y implantent, la connexion avec d'autres modes de déplacement est facilitée et des activités tertiaires s'y installent et y déploient une nouvelle logistique urbaine au service de la ville. Avec cette révolution des usages, le parc de stationnement s'affirme dans le paysage urbain, avec une recherche urbanistique et architecturale poussée, et a vocation à occuper une place centrale dans l'offre des déplacements. Dans près de 90 % des cas, la gestion, comme le financement et la construction des parcs, fait l'objet de délégations de service public. Très souvent, notamment dans les villes moyennes, leur équilibre économique n'est rendu possible que par la complémentarité, dans un même contrat, du stationnement payant sur voirie (structurellement bénéficiaire) et du stationnement en ouvrage (le plus souvent déficitaire).

Le stationnement sur voirie, au service des politiques locales de mobilité durable

Le stationnement payant sur voirie s'est développé en France à partir des années 1970 avec la mise en place de zones distinctes, correspondant à des

règles et à des objectifs différents de rotation des véhicules. Près de 800 collectivités ont fait le choix du stationnement payant sur voirie pour faire participer aux charges communes l'usager utilisant l'espace public à ses fins pour une certaine durée, favoriser la rotation régulière des véhicules, influencer le choix modal et réguler l'usage de l'espace. Des études ont en effet montré qu'une place non réglementée accueillait en moyenne une voiture seulement par jour, là où un emplacement réglementé et surveillé en reçoit six. Adoptée dans le cadre de la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM), la réforme du stationnement payant sur voirie entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2018. Elle consiste en une dépenalisation puisque le stationnement payant sur voirie relève désormais de la gestion domaniale et non plus des pouvoirs de police du Maire. Les collectivités disposeront ainsi d'une maîtrise complète du stationnement. Elles pourront confier la délivrance des avis de paiement, voire toute la chaîne de contrôle, et la gestion des recours à leurs propres agents ou à une entreprise par le biais d'un contrat public. Tarification adaptée et renforcement du contrôle inciteront l'automobiliste à un paiement spontané beaucoup plus fréquent. Ce changement de comportement a été systématiquement constaté dans les États européens pionniers de cette réforme tels l'Espagne ou le Royaume-Uni.

POUR UNE MEILLEURE ARTICULATION DU STATIONNEMENT EN OUVRAGE ET SUR VOIRIE

À chaque commune ses enjeux spécifiques de stationnement

Quelques chiffres démontrent la diversité des situations locales sur le rapport à l'automobile. 81 % des ménages français possèdent au moins une voiture et ce taux continue de progresser. La détention d'un véhicule personnel s'est diffusée à tous les niveaux de l'échelle sociale : en 2011, 63 % des ménages du premier quintile en disposent et 90 % pour les ménages du quintile supérieur (*Vive l'automobilisme, Fondapol, octobre 2015*).

Pourtant, derrière ces valeurs moyennes, l'Île-de-France révèle des situations très contrastées. Ainsi, depuis 1990, on constate à la fois une démotorisation importante des ménages habitant Paris intra-muros, avec un taux d'équipement désormais proche de 40 % et un équipement croissant en grande couronne pour un taux de 135 % en 2010 contre 124 % au début des années 1990. La petite couronne est marquée par une quasi-stabilité du taux de motorisation (92 %) aujourd'hui (*Motorisation et usage de la voiture en Île-de-France, DRIEA d'Île-de-France, octobre 2013*).

Or, **l'exception parisienne est trop souvent prise pour une généralité**, ou considérée comme révélatrice d'évolutions à venir. L'analyse distingue au contraire trois catégories de collectivités où la place de l'automobile est très différente et donc où les politiques de stationnement peuvent être radicalement différentes :

- **Paris** : depuis le début des années 2000, la municipalité met en œuvre des mesures réduisant la place de la voiture, dont les plus emblématiques sont la piétonisation des voies rapides, la réduction du nombre de files dédiées aux voitures sur de nombreux grands axes et, à l'inverse, la priorité donnée aux transports collectifs et aux « modes doux ». La lutte contre l'autosolisme et l'incitation à la démotorisation constituent des objectifs politiques

totallement assumés. Ces mesures, que seul un réseau très dense de transports collectifs rend possibles, se traduisent par une politique de stationnement très différente : arrêt de la construction de nouveaux parcs publics, réduction drastique du nombre de places sur voirie avec 40 % d'emplacements en moins entre 2001 et 2014 (*Bilan des Déplacements, Ville de Paris*), durcissement des règles de stationnement pour les visiteurs (hausse des tarifs, fin de la gratuité à 19h, le samedi et en août). La voirie évolue donc pour être prioritairement dédiée aux résidents, qui ont toutefois vu leurs tarifs augmenter significativement, et à certaines activités économiques.

Les autres automobilistes sont encouragés à se reporter sur le stationnement souterrain, qui représente d'après la Ville 82 % du stationnement disponible à Paris intra-muros, chiffre englobant les parcs d'immeubles d'habitation, de bureaux, de commerces ainsi que les parcs publics de stationnement.

- **Les 10 plus grandes métropoles** : celles-ci ont beaucoup investi depuis vingt ans dans les transports collectifs (tramway, métro, bus), mais l'automobile s'impose pour les périurbains notamment. La motorisation des ménages dans ces métropoles, malgré une légère diminution, demeure largement supérieure à celle des Parisiens (à titre d'exemple, 72 % à Nantes, 71 % à Montpellier, 65 % à Nice et à Grenoble en 2012). La tarification sur voirie vise à y favoriser le report modal avec des possibilités de stationnement en périphérie, notamment dans des parcs-relais (map.datafrance.info).
- **Les autres grandes villes et les villes moyennes** : l'automobile représente deux trajets sur trois et la motorisation des ménages est stable, voire continue de progresser, parfois à un niveau supérieur à la moyenne nationale. Nombre de collectivités se dotent de politiques de stationnement volontaristes pour optimiser l'occupation sur voirie en centre-ville pour les clients des commerces et services et les résidents, tout en favorisant le report du stationnement des « pendulaires » ailleurs que dans le cœur de ville.

Il semble donc indispensable de tenir compte de la diversité des situations locales. La bonne articulation du stationnement sur voirie et en ouvrage suppose aussi de respecter des principes de lisibilité et d'acceptabilité par les usagers des tarifications adoptées.

Acceptabilité et lisibilité des grilles tarifaires

Le stationnement payant est généralement mal compris des usagers, les collectivités n'y consacrant qu'une communication limitée. La qualité de la communication conditionne pourtant l'**acceptabilité** qui favorise elle-même la réussite du projet. Une pédagogie précise du projet de stationnement, comportant une explication claire des objectifs, avec un réel portage politique (et pas seulement technique) favorisera l'acceptation des mesures. Il en va de même de l'attention portée à certaines situations, comme le tarif résidentiel et les facilités accordées aux professionnels. Toutefois, si l'acceptabilité politique et sociale d'une politique de stationnement conduit à adopter des tarifs spécifiques à certaines catégories d'usagers, encore faut-il maintenir la cohérence et la lisibilité de l'ensemble. Dans certaines collectivités, la tarification est devenue si complexe qu'elle est incomprise des automobilistes. Or, la complexité du système nuit directement à son efficacité. En effet, si l'usager n'est pas

en mesure de **comparer aisément la tarification en ouvrage et en voirie**, l'effet recherché risque d'être manqué. Ainsi, pour favoriser une rotation rapide et l'attractivité du centre, par exemple, la pédagogie du stationnement mise en œuvre par la collectivité doit inciter l'automobiliste qui souhaite un stationnement de plusieurs heures à se diriger vers un parc en ouvrage. La mise en place de zones à tarifs différenciés peut également constituer un facteur de complexité, de confusion et donc d'inefficacité.

La Ville de Lyon a ainsi opéré fin 2016 une simplification tarifaire relative au stationnement sur voirie en fusionnant deux zones correspondant à l'hypercentre d'une part, et aux quartiers proches de l'hypercentre d'autre part. Il s'agissait ainsi de proposer un tarif unique de courte durée là où la demande de rotation de stationnement est forte, et un tarif unique de moyenne durée là où les besoins en rotation sont moindres.

Après la tarification au quart d'heure dans les parcs en 2015, la décentralisation du stationnement payant sur voirie donne aujourd'hui l'occasion aux élus d'appréhender plus globalement la tarification du stationnement.

Faire du stationnement un levier efficace des politiques de mobilité durable

Pour les élus, les effets escomptés d'une politique de stationnement active sont une augmentation de la rotation des véhicules sur voirie et donc une fluidité accrue de la circulation automobile, mais aussi un report modal sur les transports collectifs ou les modes doux. C'est donc un outil au service de l'**attractivité** des centres urbains.

Dans une approche à définir localement, une tarification adaptée en voirie, couplée à un contrôle efficace du stationnement, doit réduire la congestion urbaine et l'émission de polluants. Elle doit aussi permettre d'orienter, selon les durées de stationnement, les automobilistes vers les parcs en ouvrage en centre-ville ou en parcs-relais, pour répondre aux objectifs locaux de gestion du domaine public et de la qualité de vie. Bien souvent pourtant, la politique tarifaire est insuffisamment incitative pour parvenir à cet objectif. D'après le Cerema, en 2013, dans les agglomérations de plus de 300 000 habitants (hors agglomération parisienne), le tarif moyen pour la première heure de stationnement en parc public était plus élevé qu'en voirie. Cet écart n'encourage pas les automobilistes à les fréquenter. À Paris, la réforme tarifaire de 2015 visait notamment à réduire l'écart de tarification entre la voirie et l'ouvrage. Néanmoins, d'après l'analyse de la Chambre régionale des comptes, cette **convergence** n'a été qu'en partie assurée à ce jour. Une tarification inadaptée ou les mesures dérogatoires adoptées, peuvent aussi produire des effets contraires à ceux espérés. Une étude américaine

a évalué, à l'échelle d'un quartier de Los Angeles, le coût considérable de la gratuité du stationnement sur voirie en soirée : triplement du temps de recherche d'une place et, en conséquence, surconsommation de carburant et surpollution (*The high cost of free parking, Donald Shoup, 2005*).

Les tarifs résidents constituent un autre exemple intéressant. Cette tarification préférentielle, motivée par la volonté d'inciter les résidents à ne pas utiliser leur voiture pour leurs déplacements au sein de l'agglomération, peut s'avérer nettement inférieure à ceux des abonnements dans les parcs publics. Dans le cas d'Évreux, le forfait mensuel pour les résidents est à 11 €, tandis que les tarifs d'abonnement mensuel dans les parcs commencent à 41 €. C'est pourquoi une réflexion sur le rapprochement de ces tarifs peut sembler localement souhaitable, afin d'éviter notamment la saturation de l'espace public par les résidents (*Chambre régionale des comptes de Normandie*).

Déjà connectée, de plus en plus propre et bientôt autonome, la voiture voit son rôle et sa légitimité comme mode de déplacement urbain confirmés par les progrès technologiques. Elle s'inscrit dans une complémentarité croissante avec les transports collectifs et les modes actifs. Dans l'intérêt de la collectivité, il importe que tous les modes soient coordonnés en concertation avec leurs usagers.

S'il n'existe pas de recette universelle, les expériences positives ou négatives de nombreuses collectivités conduisent à prêter une attention toute particulière à la lisibilité et à la cohérence du dispositif de stationnement mis en place, et non pas à sa seule acceptabilité sociale. Les collectivités peuvent ainsi se saisir de la réforme entrant en vigueur le 1^{er} janvier 2018 pour remettre en perspective leur politique de stationnement et l'inscrire dans une stratégie d'ensemble afin que toutes les composantes de la mobilité trouvent leur place dans un système équilibré. En conséquence, toute politique du stationnement doit bien évidemment, pour articuler efficacement le stationnement sur voirie et en ouvrage, grâce à des tarifications adaptées aux usages, être conçue et mise en œuvre en intégrant la diversité territoriale et les problématiques spécifiques des relations entre l'hypercentre, les quartiers centraux et les périphéries.

Aussi, dans un très grand nombre de situations et en particulier pour le stationnement horaire et hors tarifications dédiées à des usages spécifiques, cette meilleure articulation doit passer par une tarification en voirie plus chère que celle en ouvrage.

FNMS
18, avenue des Champs Élysées 75008 Paris
Téléphone : 01 42 25 55 37
www.fnms.fr
info@fnms.fr

Responsable éditorial :
François de Fleurian

Crédit photos : Fotolia

Maquette : 90c



La FNMS réunit, autour du Collège des Exploitants et du Collège des Prestataires de Services, tous les acteurs clés du secteur. Cette expertise unique constitue un gage de légitimité incontestable pour répondre d'une seule voix à toutes les problématiques liées au stationnement. Force de propositions, la FNMS accompagne les pouvoirs publics locaux et nationaux et l'ensemble des parties prenantes dans leurs choix stratégiques en faveur d'une mobilité durable et d'une qualité de vie en ville renforcée.