RSTT
LES RENCONTRES SCIENTIFIQUES ET TECHNIQUES TERRITORIALES

Stationnement : vers une véritable intégration dans les politiques urbaines?

Lille – 7 et 8 février 2013

Certu

GART
GROUPEMENT DES AUTORITÉS RESPONSABLES DE TRANSPORT

FNAU
FEDERATION NATIONALE DES AGENCES D'URBANISME

AITF
Association des Ingénieurs Territoriaux de France

Lille Métropole

le cnfpt

RSTT
LES RENCONTRES SCIENTIFIQUES ET TECHNIQUES TERRITORIALES



Le stationnement public en France

Résultats de l'enquête CERTU 2010

Certu

GART
GROUPEMENT DES AUTORITÉS RESPONSABLES DE TRANSPORT

FEDERATION NATIONALE DES AGENCES D'URBANISME

AITF
Association des Ingénieurs Territoriaux de France

Lille Métropole

Sommaire

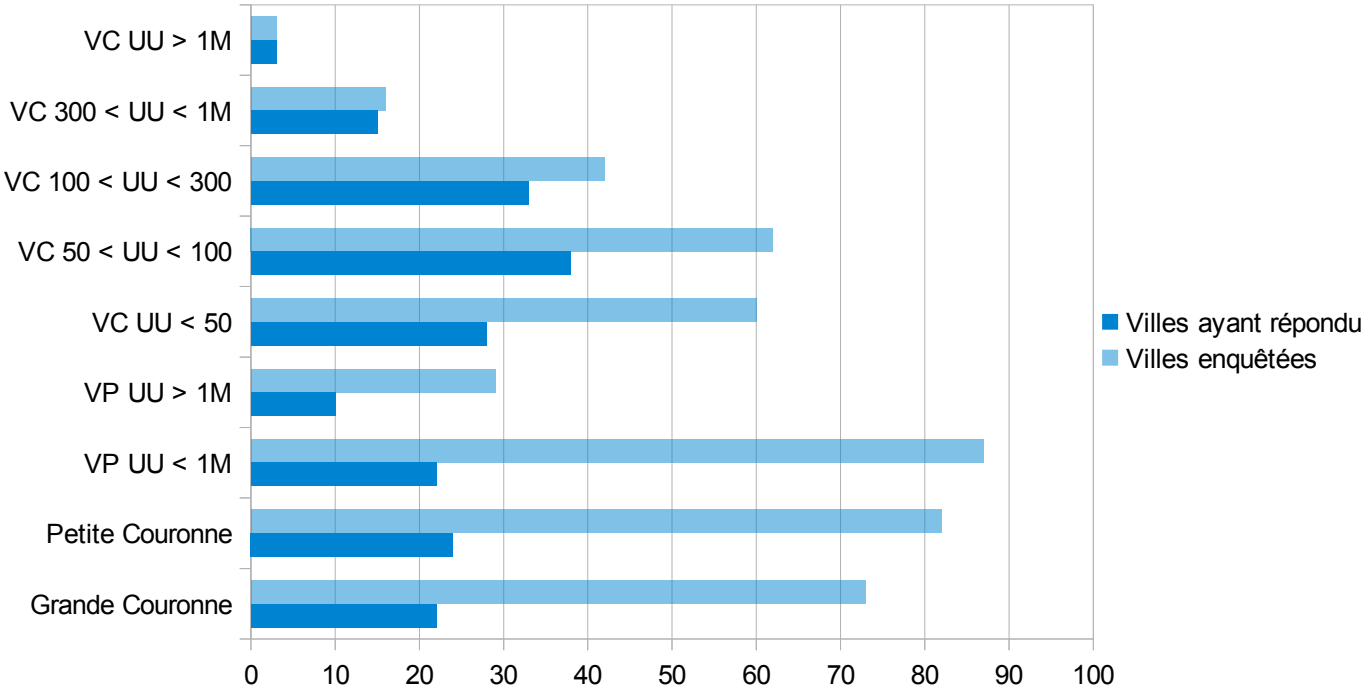
- Présentation de l'enquête
- Les acteurs et la connaissance du stationnement
- Le stationnement sur voirie
- Le stationnement en parcs
- Les nouvelles tendances du stationnement

PRÉSENTATION DE L'ENQUÊTE

La 5ème enquête nationale sur le stationnement public

- **Précédentes éditions : 1985, 1995, 2000, 2005**
- **Une enquête auprès des villes françaises de plus de 20 000 habitants**
- **Objet de l'enquête :**
  - Le stationnement sur voirie et en parcs (en ouvrage et en enclos)
  - Le stationnement privé ainsi que les parcs-relais ne sont pas traités
- **Objectif : mieux connaître le stationnement public :**
  - Dresser une photographie du stationnement public en France en 2010 (l'objet de ce diaporama)
  - Mesurer les grandes tendances d'évolutions dans le temps
  - Donner aux collectivités des éléments de comparabilité
  - Alimenter des études sur des sujets plus spécifiques

PANEL DES VILLES ENQUÊTÉES



Des villes classées en fonction de leur agglomération

- Rend mieux compte de la réalité du fonctionnement du stationnement, qui dépasse largement les limites communales
- Avec 2 critères de classement : taille de l'agglomération, « positionnement fonctionnel » dans l'agglomération

UNE COMPÉTENCE ENCORE LARGEMENT COMMUNALE

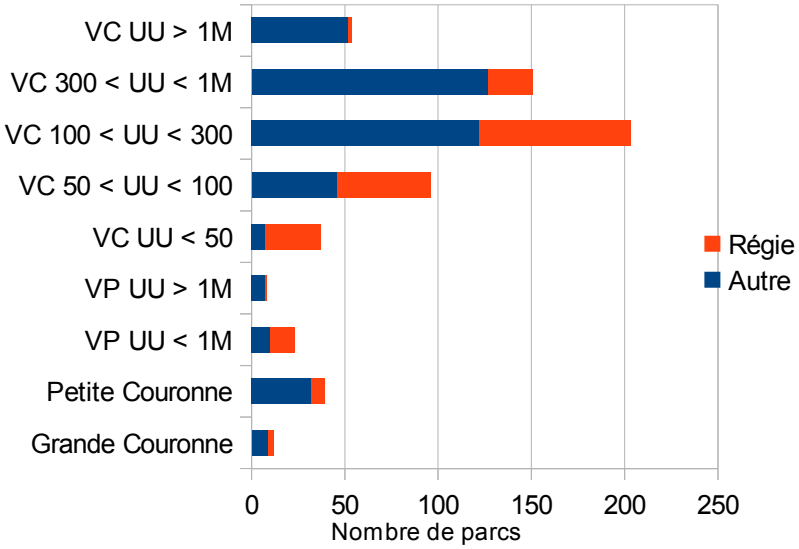
- **Stationnement sur voirie**
  - Une compétence qui reste communale

- **Stationnement en parcs**
  - Pour près de 80% des villes, c'est la commune qui dit exercer l'autorité sur la totalité des parcs publics payants de son territoire
  - L'intercommunalité ne semble donc intervenir qu'à la marge dans les politiques de stationnement
    - Dans 12% des cas, une autorité qu'elle partage avec les communes selon les parcs
    - Seuls 9% des villes où elle exerce l'autorité sur l'ensemble des parcs publics payants de la commune

MODE D'EXPLOITATION

- **Stationnement sur voirie**
  - Globalement, autant de villes qui exploitent le stationnement sur voirie en régie que de villes qui délèguent à un exploitant
  - Une tendance à ce que la voirie soit davantage exploitée en régie lorsque l'agglomération est petite

- **Stationnement en parcs**



un tiers des parcs publics exploité en régie

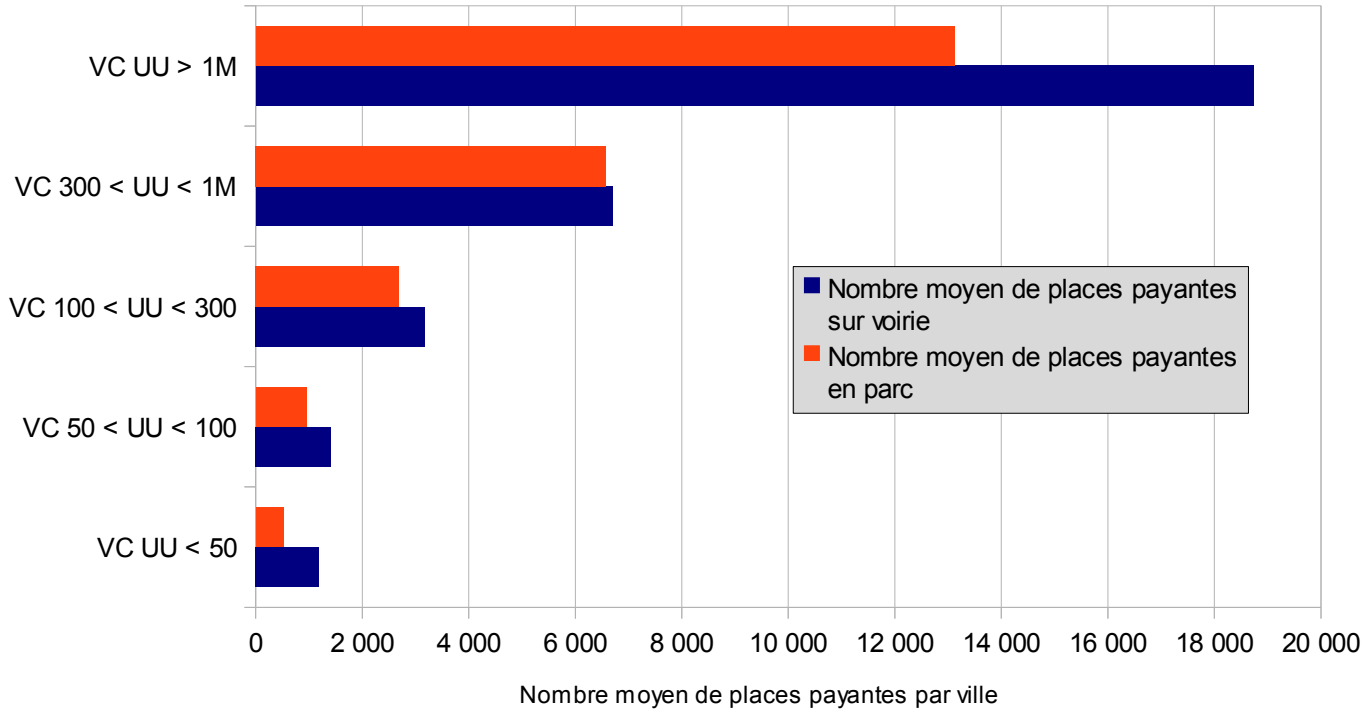
Plus l'agglomération est petite, plus la part des parcs exploités en régie par la collectivité est importante

UNE CONNAISSANCE DU STATIONNEMENT INCOMPLÈTE

- Plus de la moitié des villes disent avoir procédé à une enquête sur le stationnement durant les 5 dernières années
- Le tiers disent connaître le nombre de places de stationnement sur voirie non réglementées sur leur territoire
- Seules 10% disent connaître le nombre de places privées sur leur territoire
- Enfin moins de 20% des villes disposent d'un outil plus général d'observation du stationnement

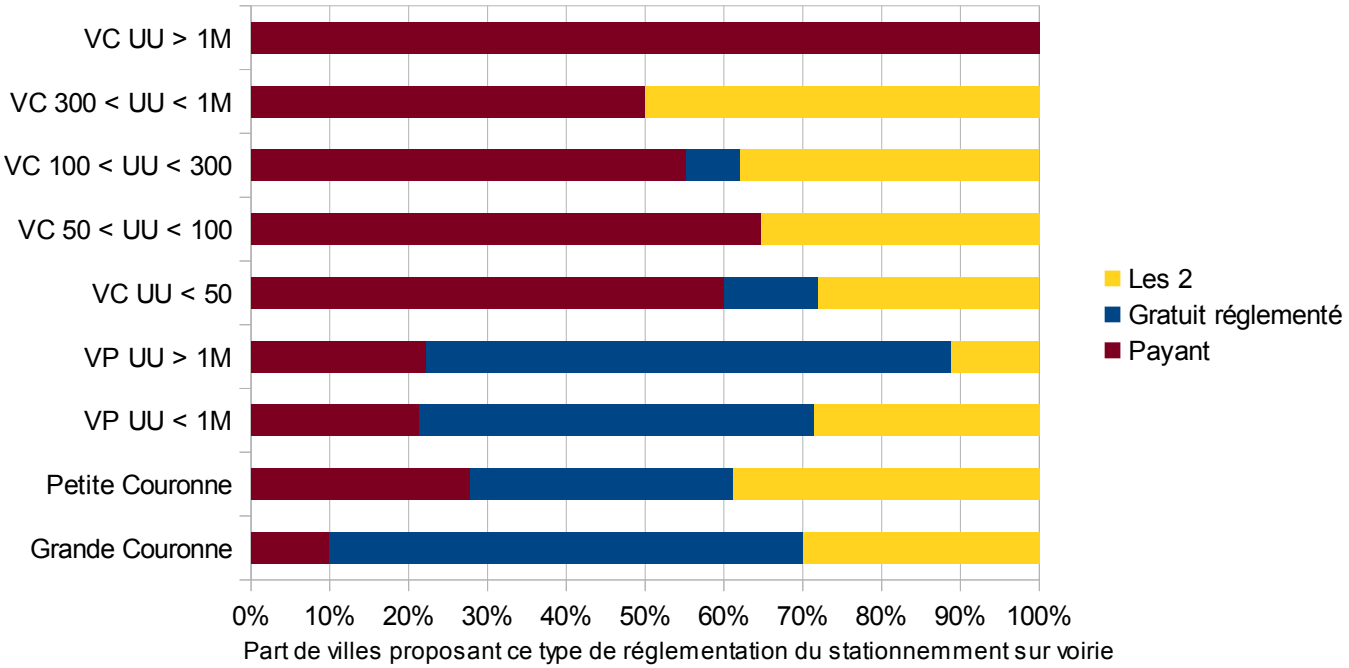
observatoire qui reste plutôt l'apanage des grandes agglomérations

UNE OFFRE DE STATIONNEMENT PAYANT QUI AUGMENTE AVEC LA TAILLE DE L'AGGLOMÉRATION



- En moyenne, plus de places payantes sur voirie qu'en parc
  - Dans 70% des villes, le nombre de places payantes sur voirie est supérieur à l'offre payante en parcs

PLUSIEURS RÉGLEMENTATIONS DU STATIONNEMENT EN VIGUEUR SUR VOIRIE



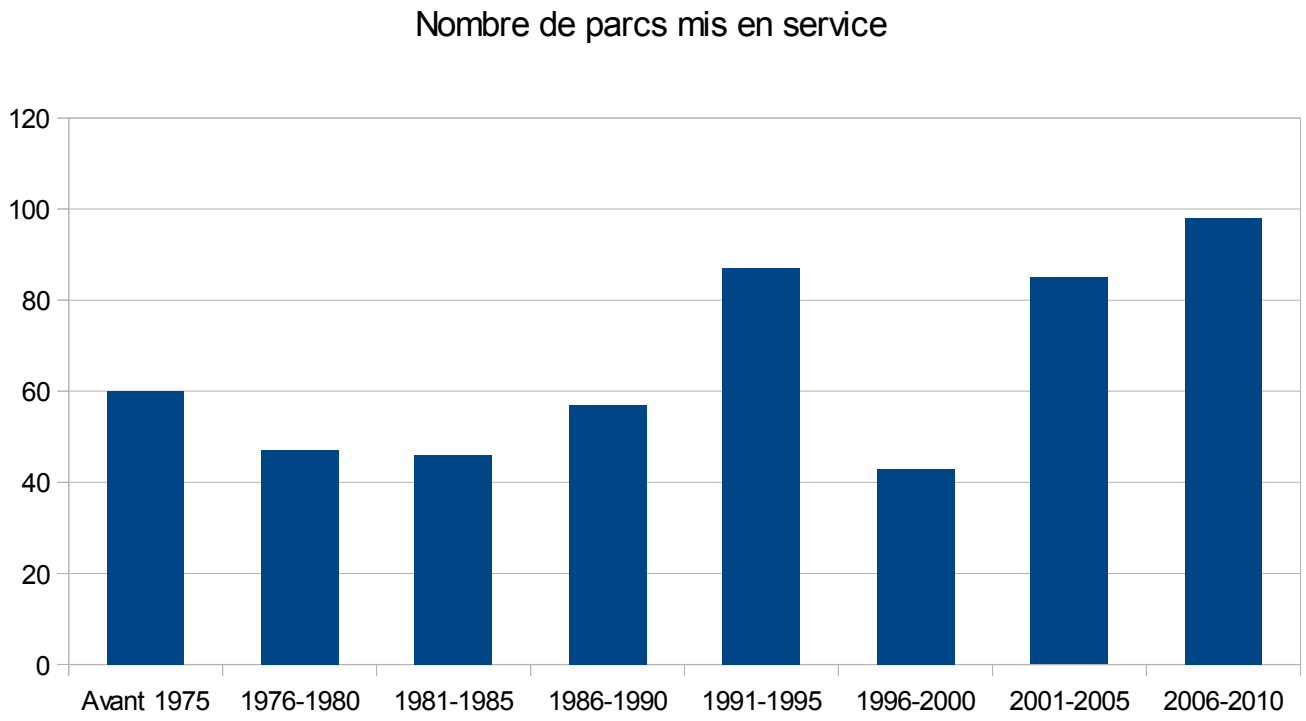
- Près de ¾ des villes ayant répondu à l'enquête ont du stationnement payant
- La moitié des villes ont du stationnement gratuit réglementé
  - En complément du stationnement payant dans les villes-centres
  - Plutôt utilisé comme une réglementation unique dans les villes périphériques

DES SUPPRESSIONS DE PLACES SUR VOIRIE LIÉES A DIFFÉRENTS MOTIFS

- **40% des villes disent avoir supprimé significativement des places de stationnement sur voirie entre 2005 et 2010**
  - Une tendance majoritaire dans les villes-centres des agglomérations de plus de 100 000 habitants et dans les villes de la petite couronne parisienne

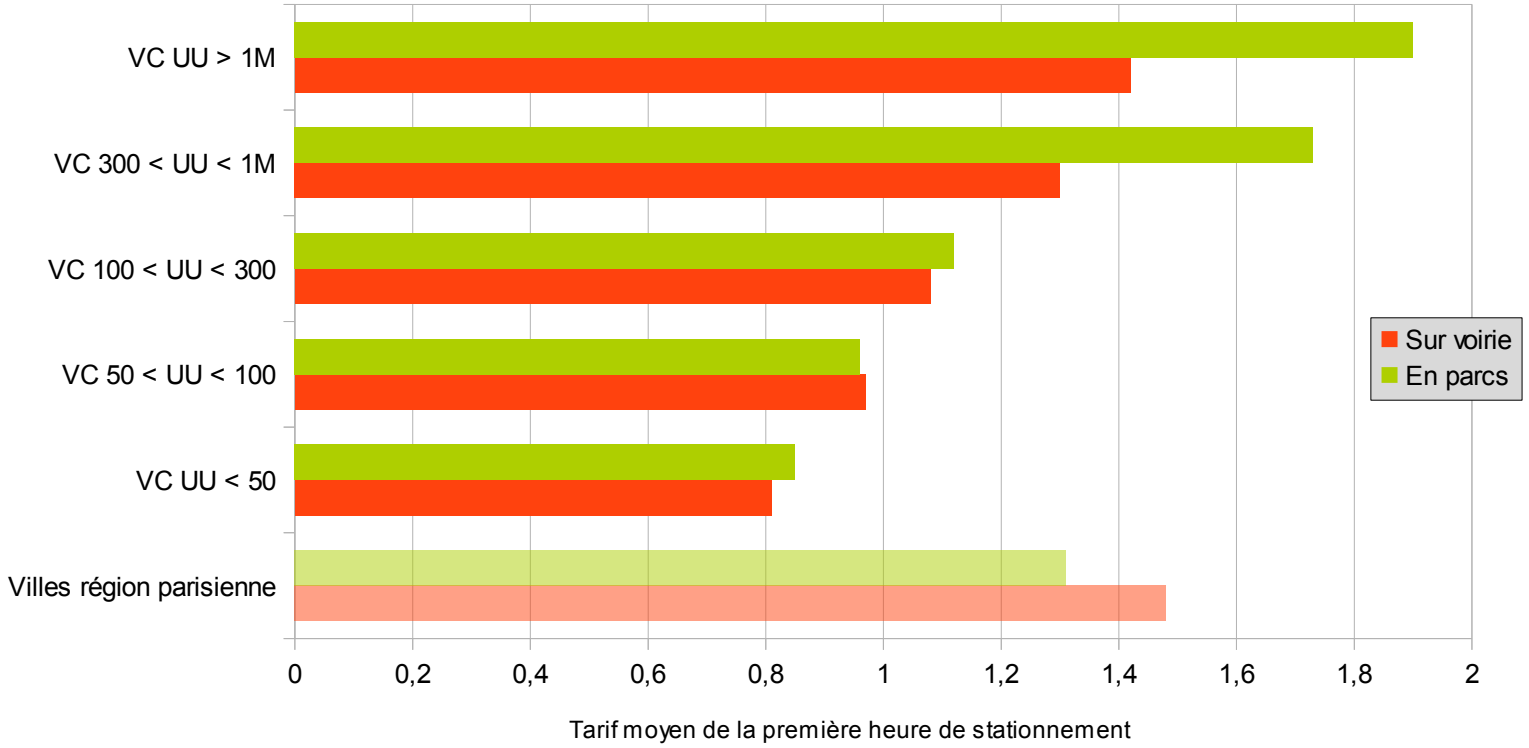
- **La réaffectation des espaces ainsi libérés ne se fait pas au profit d'un usage prédominant**
  - La moitié des villes concernées évoquent des suppressions liées des aménagements en faveur des piétons et des deux-roues : élargissement de trottoirs, réalisation de pistes ou de bandes cyclables, aménagement de stationnement vélo ou de stations de vélos en libre-service, mais aussi aménagement de stationnement pour les deux-roues motorisés dans les villes de la petite couronne parisienne
  - D'autres suppressions apparaissent liées à la réalisation de lignes de TCSP
  - Également des suppressions en lien avec des opérations plus globales de requalification de l'espace public

UN RYTHME DE MISE EN SERVICE DE PARCS QUI NE FAIBLIT PAS



- Aujourd'hui 1 parcs sur 5 est « en enclos »
- 40% des parcs mis en service entre 2006 et 2010 sont des parcs en enclos

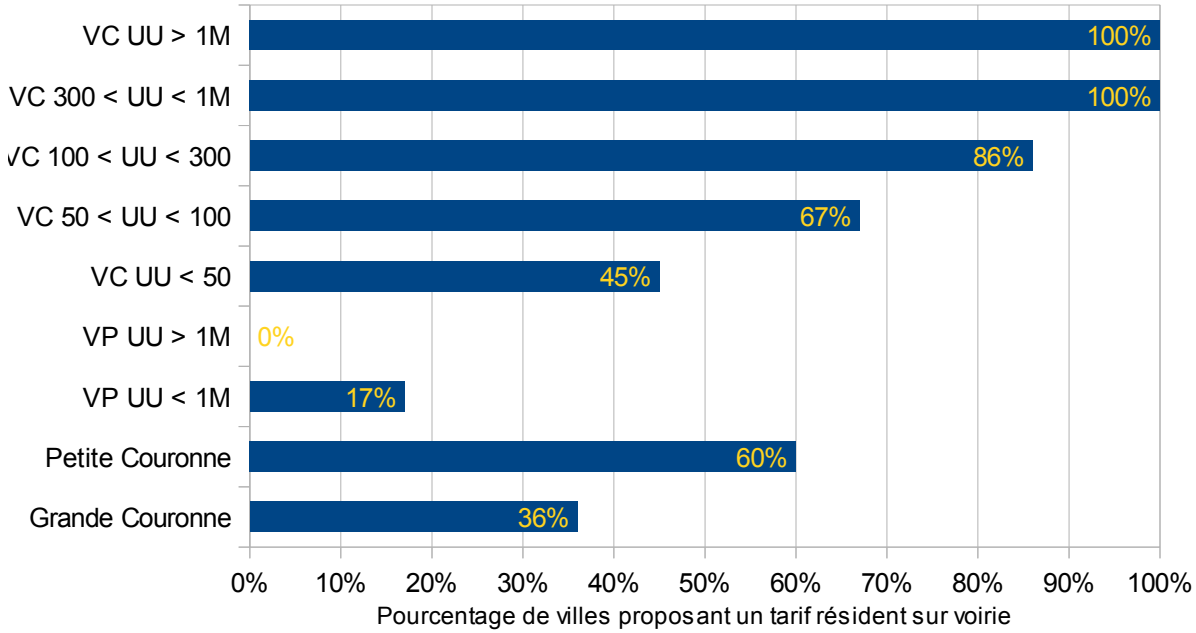
DES TARIFS HORAIRES QUI AUGMENTENT AVEC LA TAILLE DE L'AGGLOMÉRATION



- Un tarif moyen de la 1ère heure en parc souvent supérieur à celui de la voirie, notamment dans les villes-centres des grandes agglomérations

- Dans les villes-centres des agglomérations de + de 100 000 habitants et dans les villes de la région parisienne, le tarif moyen de la première heure est supérieur à 1 euro

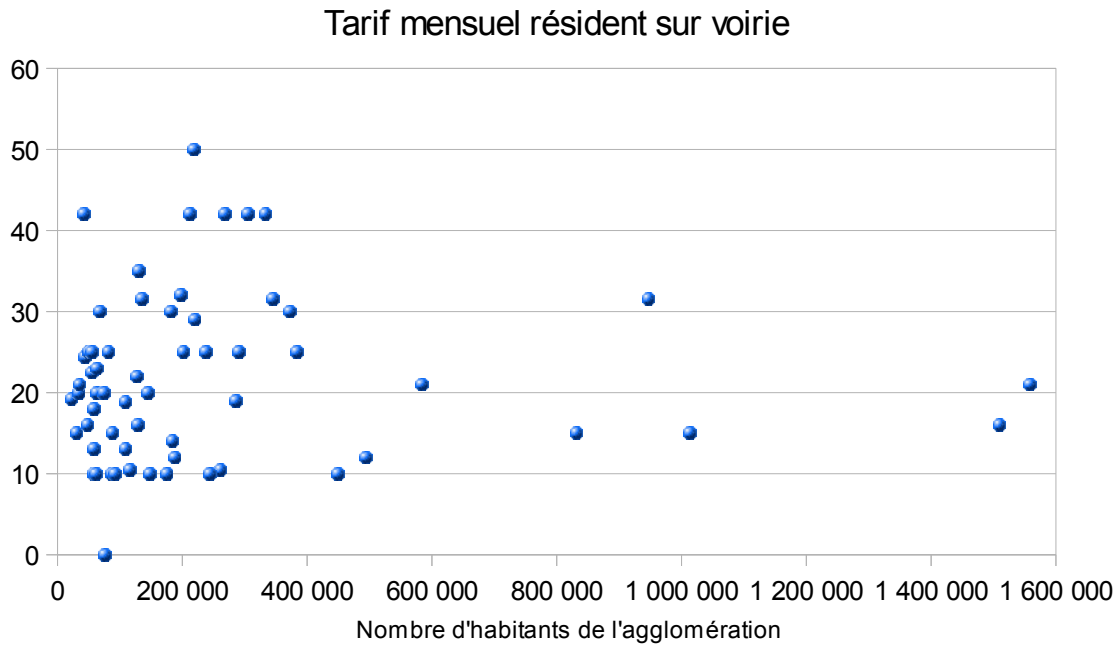
DES TARIFS PRÉFÉRENTIELS POUR LES RÉSIDENTS SUR VOIRIE



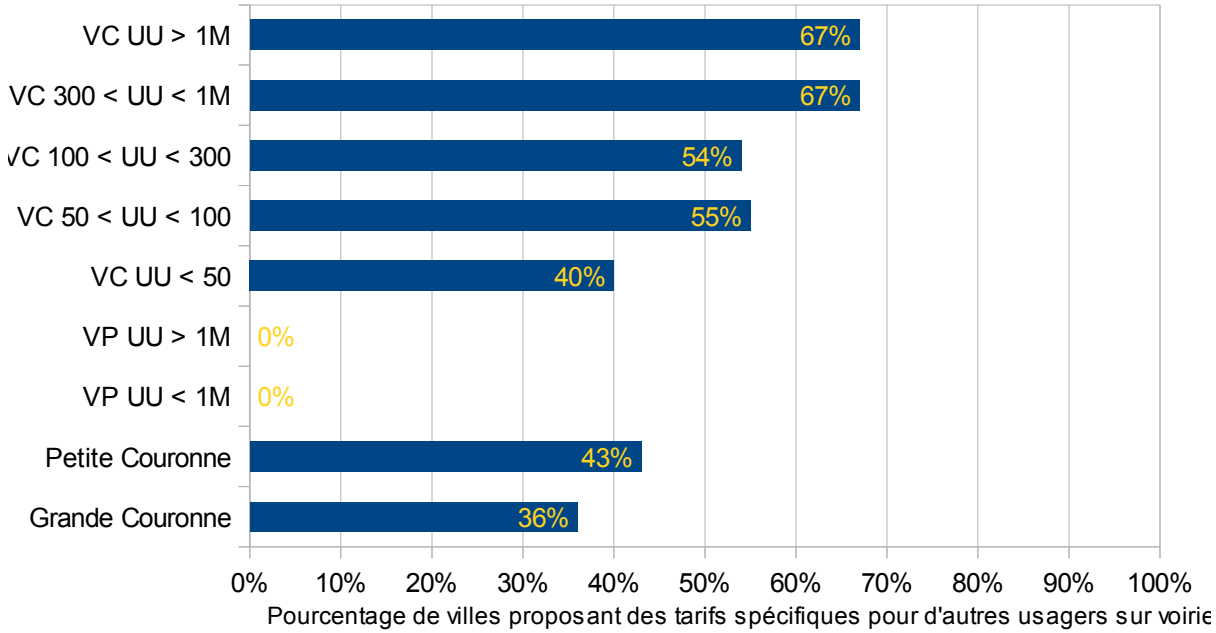
- Confirmation de la quasi-généralisation des tarifs résidents dans les villes-centres des agglomérations de + de 100 000 habitants
- Avec un nombre d'autorisations délivrées par foyer plutôt généreux
  - Limité à une seule autorisation dans 40% des cas
  - Plutôt deux voire autant d'autorisations qu'il y a de véhicules dans le foyer

DES TARIFS PRÉFÉRENTIELS POUR LES RÉSIDENTS SUR VOIRIE

- Une mesure qui reste inégalement appliquée dans l'espace
  - En donnant accès à l'ensemble de la zone payante dans 1/4 des cas
  - En étant appliquée dans plusieurs zones de la ville dans 1/3 des cas
    - La plupart du temps au même tarif
    - Beaucoup plus rarement à des tarifs différenciés selon la zone tarifaire
- Une importante disparité des tarifs résidents, sans lien net entre les niveaux de prix pratiqués et la taille de l'agglomération

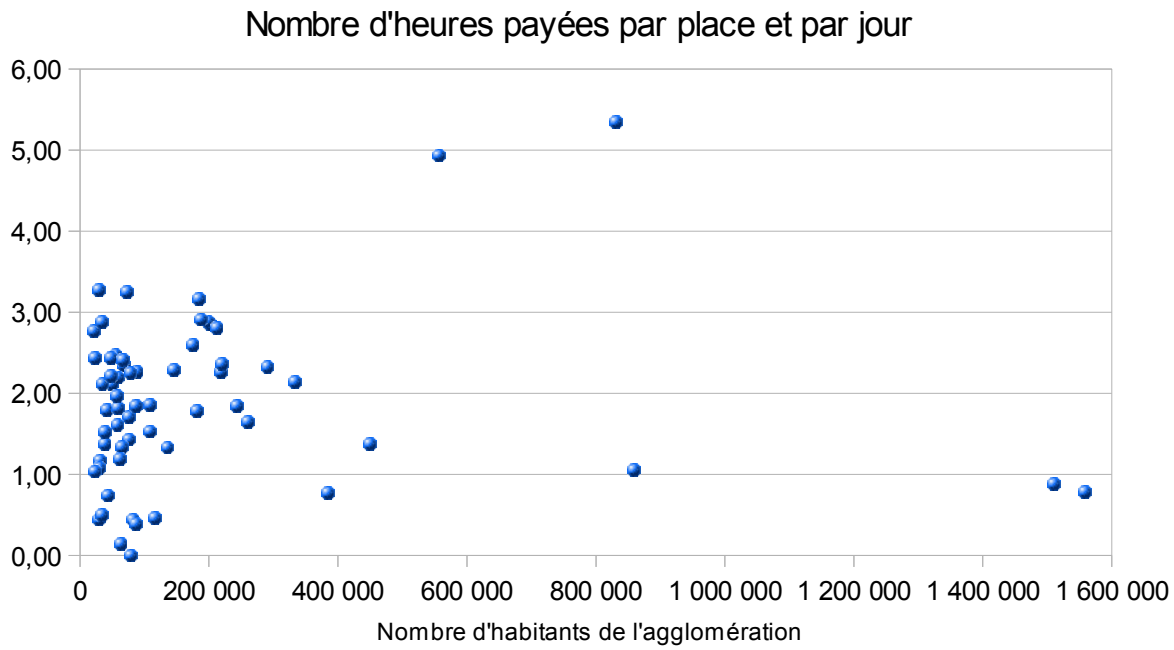


MAIS AUSSI DES TARIFS SPÉCIFIQUES POUR D'AUTRES USAGERS SUR VOIRIE



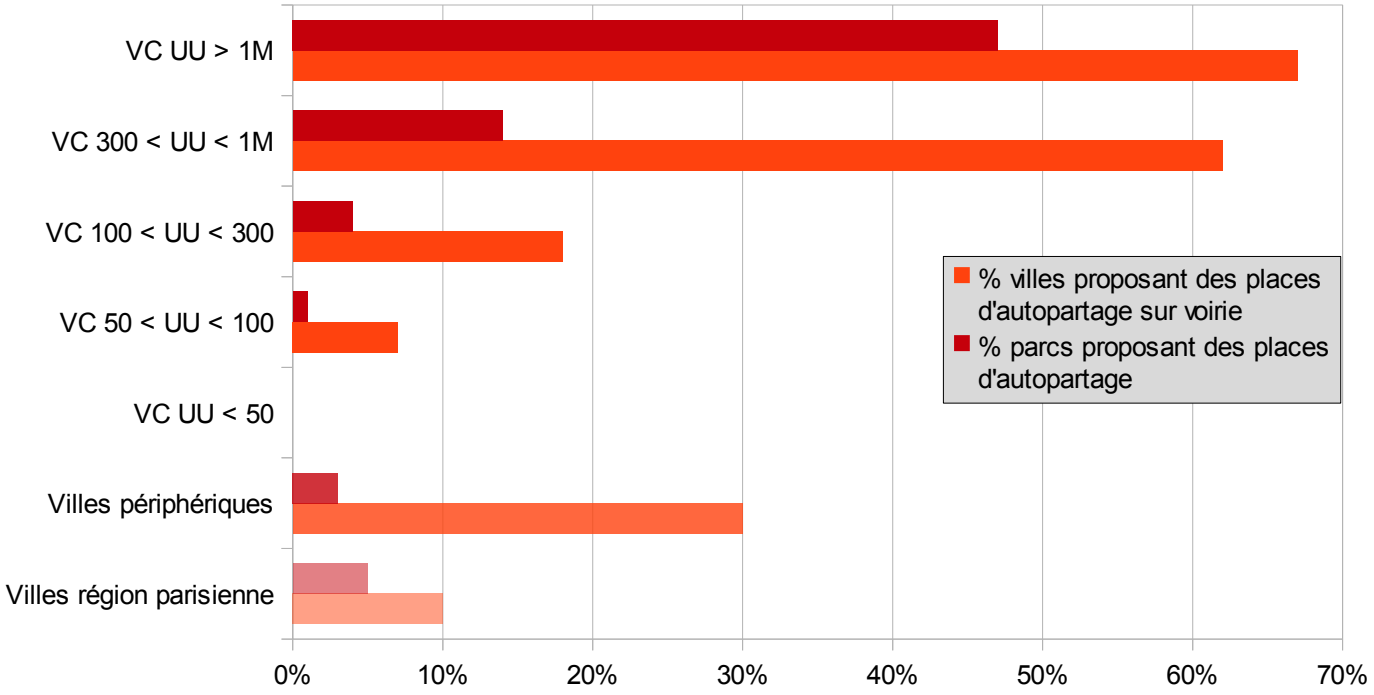
- Dans les villes qui ont mis en place du stationnement payant, tendance également à proposer des tarifications spécifiques pour d'autres catégories d'usagers
  - Une mesure proposée dans plus de la moitié des villes-centres, même si elle reste moins développée que les tarifs résidents
  - Une mesure qui vise en général des professionnels mobiles

DES INCIDENCES SUR LES RECETTES DU STATIONNEMENT SUR VOIRIE



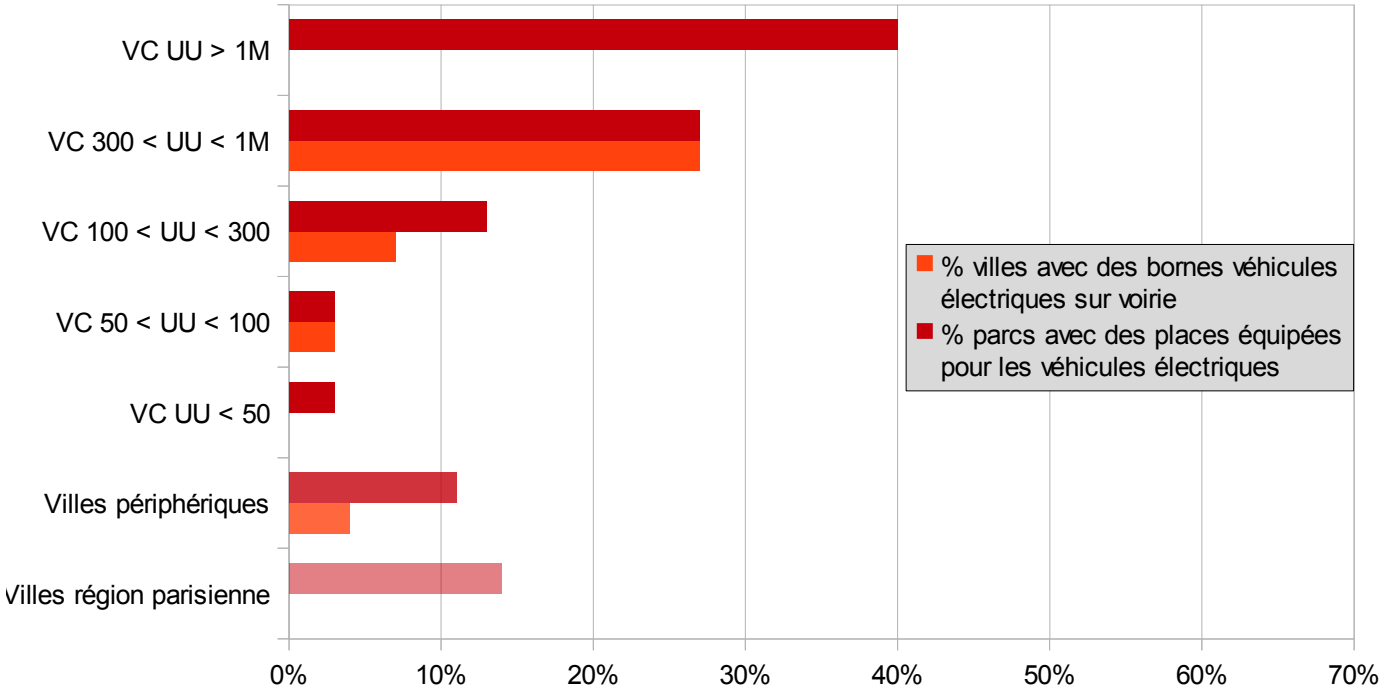
- Pour la moitié des villes, toujours moins de 2 heures payées par place et par jour sur la zone de stationnement payant sur voirie la plus chère
- La faiblesse de ce ratio s'explique conjointement par
  - Le développement des tarifications préférentielles sur voirie
  - Des problèmes de respect de la réglementation

STATIONNEMENT ET NOUVELLES MOBILITÉS : DES PLACES D'AUTOPARTAGE



- Une tendance plus développée sur voirie que dans les parcs
- Encore plutôt l'apanage des grandes agglomérations de province
  - Sur voirie, 1/3 des villes-centres des agglomérations de + de 100 000 habitants et près des 2/3 des villes-centres des agglomérations de + de 300 000 habitants

STATIONNEMENT ET NOUVELLES MOBILITÉS : VERS L'ÉCOMOBILITÉ ?



- Amorce de mise en place de bornes ou de places équipées pour les véhicules électriques
  - Une tendance là encore davantage développée dans les grandes agglomérations
  - En revanche, une offre plus répandue dans les parcs que sur voirie