CNFPT

CONCOURS INTERNE D'INGÉNIEUR EN CHEF TERRITORIAL

SESSION 2010

Analyse d'un document

Option : Déplacements et transports

EPREUVE N° 7

Durée : 4 h
Coefficient : 4

SUJET :

L'usage de la voiture a connu jusqu'à la fin des années 90 un essor tel que de nombreux centres urbains ont été proches de la congestion, voire de la paralysie, dues notamment à la multiplication des véhicules en stationnement. Les enquêtes ménages et les observatoires du stationnement ont permis d'en mesurer l'incidence.

Aujourd'hui, le contexte économique est considéré comme un facteur réducteur des usages, mais insuffisant pour améliorer une situation parfois critique. Repenser les arrêts et le stationnement sur voirie, recomposer les espaces de vie, réduire les distances et les temps de parcours, réduire le stationnement de surface en hyper-centre, favoriser les modes alternatifs à la voiture, constituent une grande partie des préoccupations des élus locaux.

Mieux connaître les us et coutumes de la population de l'agglomération sera à la base de propositions d'actions issues des études préalables portant notamment sur les stationnements de tous modes.

QUESTION 1

Vous rédigerez une note destinée au Président de l'agglomération qui fera apparaître tout d'abord les observations effectuées lors de l'analyse des documents et qui développera ensuite les sujets mis en exergue, en faisant ressortir leurs incidences en termes de développement durable.

QUESTION 2

Enfin, vous proposerez un plan d'actions possibles en matière de stationnement tous modes. Certaines de ces actions pouvant revêtir un caractère de politique générale, vous évoquerez les éventuelles interactions avec les transports et l'environnement.

Barème de notation :

- **Compte rendu critique de l'analyse : 8 points**
- **Orientations prospectives : 10 points**
- **Lisibilité et cohérence du document : 2 points**

DOCUMENTS JOINTS

Document n° 1	Enquête Ménages Déplacements réalisée dans la Grande Agglomération 2008 – 2009 Rapport d'analyse (EXTRAITS)	**Page 3**
Document n° 2	« Moins de voitures dans les grandes villes » Ville Rail et Transports – 27 janvier 2010	**Page 36**
Document n° 3	« Mise en œuvre des plans de déplacements et systèmes de transport intelligents » Plans de développements au service de la mobilité (EXTRAITS) Textes d'Elisabeth LAPIERRE et de Luc DUPONT	**Page 41**
Document n° 4	« Une approche globale de stationnement résidentiel » par Sylvie MATHON Revue TEC – Avril / juin 2009	**Page 58**
Document n° 5	« La mutualisation du stationnement : amorces et limites juridiques » par Philippe TAITHE Revue TEC – Avril / juin 2009	**Page 65**
Document n° 6	Observatoire du stationnement – tableau de bord 2008 (EXTRAITS)	**Page 69**

NOTA :

- 2 points seront retirés au total de la note sur 20 si la copie contient plus de 10 fautes d'orthographe ou de syntaxe.
- **Les candidats ne doivent porter aucun signe distinctif sur les copies** : pas de signature (signature à apposer uniquement dans le coin gommé de la copie à rabattre) ou nom, grade, même fictifs. Seuls la date du concours et le destinataire, (celui-ci est clairement identifié dans l'énoncé du sujet) sont à porter sur la copie.
- Les épreuves sont d'une durée limitée. Aucun brouillon ne sera accepté, la gestion du temps faisant partie intégrante des épreuves.
- Lorsque les renvois et annotations en bas d'une page ou à la fin d'un document ne sont pas joints au sujet, c'est qu'ils ne sont pas indispensables.

DOCUMENT n° 1

Enquête Ménages Déplacements réalisée dans la Grande Agglomération 2008-2009

Rapport d'analyse

Extraits

1 CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

La Communauté Urbaine, en partenariat avec l'Etat, le Conseil Général et la Chambre de Commerce et de l'Industrie, a mené une enquête sur les déplacements des personnes résidant dans les 96 communes de l'agglomération.

Cette enquête fait suite aux enquêtes de même type menées en 1978, 1990 et 1998.

Comme précédemment, l'enquête a été réalisée selon la méthodologie nationale des « enquêtes ménages déplacements » définie par le CERTU (Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques).

Elle a été effectuée auprès d'un échantillon de 6 011 ménages résidant dans le périmètre d'enquête retenu, soit les 96 communes de l'agglomération , (les 27 communes de l'agglo et 69 communes limitrophes à ce territoire).

L'échantillon enquêté a été obtenu par un tirage aléatoire effectué sur 76 secteurs géographiques (61 secteurs sur le périmètre de l'agglo et 15 secteurs hors agglo) à partir du fichier du Répertoire des Locaux et Propriétés Bâties de la Direction Générale des Impôts. Ce découpage s'appui sur celui de la dernière enquête ménages réalisée en 1998 avec cependant des divisions de certains secteurs ayant connu de fortes évolutions.

Les grands principes de réalisation des enquêtes sont les suivants :

- Elles sont réalisées au domicile des personnes enquêtées, par des enquêteurs spécialement formés à ce type de recueil.
- Toutes les personnes, âgées d'au moins 5 ans, habitant dans le logement sont interrogées en personne.
- Tous les déplacements réalisés la veille du jour d'enquête, par chaque personne enquêtée sont recensés. Les caractéristiques de ces déplacements, avec leurs motifs, leurs modes, leurs zones géographiques, leurs heures de départ et d'arrivée ont été relevées de manière précise et tous les modes de déplacement ont été pris en compte, y compris la marche à pied. Ce relevé leurs confèrent ainsi une définition précise et complexe qui doit être scrupuleusement respectée pour autoriser la comparabilité avec les enquêtes d'autres agglomérations françaises.
- Elles portent sur un échantillon représentatif des ménages de l'aire d'étude enquêtée. Cet échantillon est tiré aléatoirement par secteur de résidence, dans un fichier de logements. Le logement désigné doit constituer la résidence principale du ménage. La taille de l'échantillon est déterminée de manière à assurer une fiabilité minimum des résultats permettant une analyse sectorielle.

Au total, 12 612 personnes de 5 ans et plus ont été interrogées (dont 10 057 résidant dans l'agglo), et 48 241 déplacements ayant au moins une extrémité dans la zone d'enquête ont été recensés (dont 38 233 effectués par les résidants de l'agglo).

Les questionnaires ont été construits à partir des questionnaires dits « standard CERTU », complétés pour tenir compte des préoccupations spécifiques des différents partenaires par des aspects relatifs aux déplacements du samedi, aux déplacements d'achats .

2 MODALITÉS DE RÉALISATION

La réalisation de l'enquête a été confiée à l'institut d'études TEST, le CETE ayant assisté la maîtrise d'ouvrage pour la préparation et le suivi de la réalisation de l'enquête.

2.1 La préparation de l'enquête

Elle a été assurée conjointement par l'agglo, TEST, l'agence d'urbanisme et le CETE. Le CETE a, plus particulièrement, assisté l'agglo pour la conception des découpages utilisés lors de l'enquête et celle des questionnaires. Le tirage de l'échantillon a été assuré par l'agence d'urbanisme. TEST a effectué la mise en forme des questionnaires et le recrutement des enquêteurs. La formation des enquêteurs a été assurée par TEST avec le concours du CETE, notamment, pour la partie déplacements.

2.2 La réalisation « terrain »

Elle a été menée par TEST, le CETE assurant un contrôle pour s'assurer du respect de la méthode Standard CERTU ; le CETE a également apporté son concours pour le suivi et le contrôle de la qualité des enquêtes.

Les enquêtes ont été effectuées du 18 Novembre 2008 au 16 Mai 2009, hors vacances scolaires, week-end, jours fériés et « jours perturbés » (grèves, tempêtes, ...). L'enquête a mobilisé 265 enquêteurs ayant rapporté au moins un questionnaire.

TEST a assuré la saisie et le contrôle informatique des questionnaires sur la base de tests de validité définis par le CERTU dans sa méthode standard. TEST a ensuite fourni au CETE et à l'agglo les fichiers apurés sous la forme « standard CERTU », complétés par les questions spécifiques. Le CETE a effectué un contrôle de la qualité des fichiers fournis.

2.3 Le redressement et la pondération de l'enquête

Cette partie a été assurée par le CETE. Les différents principes de calculs des coefficients de redressement sont explicités ci-dessous.

Le redressement des données recueillies s'est effectué en deux étapes :

Un premier coefficient a été calculé pour ramener, pour chaque secteur de tirage, le nombre de ménages enquêtés au nombre total de ménages du secteur considéré (division du nombre total de ménages par le nombre de ménages enquêtés). Pour un même secteur, chaque ménage est ainsi attributaire de ce coefficient de base.
L'enquête n'ayant pas de caractère obligatoire, plusieurs des ménages aléatoirement sélectionnés n'ont pas souhaité y participer. En pratique, les ménages se retirant sont généralement de grande taille (la durée de l'entretien étant proportionnelle au nombre de personnes, plus la taille du ménage est grande, plus l'entretien sera long, ce qui occasionne des réticences à participer). L'échantillon final n'est donc plus aussi représentatif de la population qu'aurait pu l'être l'échantillon initial. Afin de compenser le biais éventuel qui pourrait en résulter, un deuxième coefficient correctif est appliqué à chaque ménage. Ce coefficient est établi en calculant ce qu'auraient du être, par taille, les nombres de ménages enquêtés par

secteur si la répartition théorique avait été strictement respectée. Le deuxième coefficient est alors égal, pour chaque taille et chaque secteur, à la division du nombre de ménages théoriques par le nombre de ménages enquêtés.
Le coefficient final est égal au produit de ces deux coefficients.
Ainsi chaque ménage est attributaire d'un coefficient qui est fonction de sa taille et de son secteur de résidence.

2.4 L'exploitation des fichiers

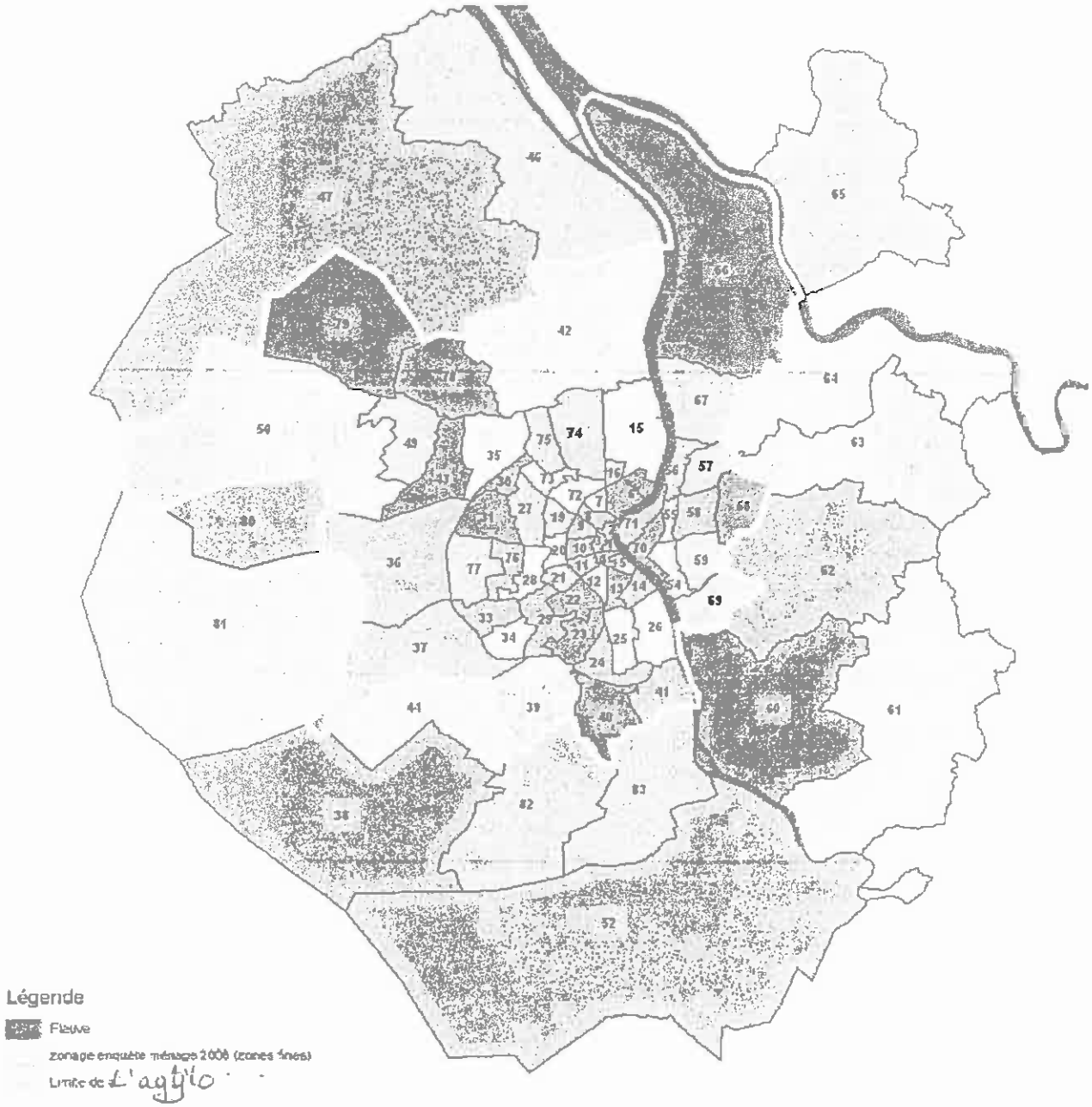
L'exploitation standard de l'enquête a été confiée à BVA. Elle a été menée à l'échelle de 3 niveaux de découpage.

Le présent rapport présente les principales analyses des résultats de l'enquête en prenant également en compte les questions spécifiques. L'ensemble des résultats sont présentés pour les résidants de l'ensemble de 96 communes mais également pour les résidants de l'agglo (27 communes) afin de mettre en lumière les spécificités de cette zone. Sauf mention contraire, toutes les cartographies sont réalisées selon le zonage D10 (découpage en 9 zones). A noter que sur toutes les cartes, le contour de l'agglo est délimité par un liseré blanc.

Ce rapport présente également quelques analyses comparées à des résultats de trois autres enquêtes ménages déplacements (agglomération de Lille : enquête réalisée en 2006 sur 85 communes regroupant 1 090 000 habitants, agglomération de Lyon : enquête réalisée en 2006 sur 453 communes regroupant 1 975 000 habitants et agglomération de Toulouse : enquête réalisée en 2003 sur 167 communes regroupant 935 000 habitants) ainsi qu'à des résultats de l'enquête ménages déplacements réalisée en 1998 sur le même territoire d'enquête.

Le périmètre de l'enquête a été découpé en 76 secteurs utilisés pour le tirage de l'échantillon. Ces secteurs sont construits de manière à obtenir des zones homogènes en termes de population et d'emploi. Sur chaque secteur, au moins 70 ménages représentant au moins 160 personnes ont été enquêtés.
Ce découpage s'appui sur celui utilisé lors de la précédente enquête en 1998 afin d'analyser les évolutions. Seuls quelques secteurs ayant connu une mutation ont fait l'objet d'un redécoupage (les secteurs de la rive est, périurbain ...). Ces secteurs ont été eux-mêmes découpés en « zones fines » (y compris des générateurs particuliers comme les grandes surfaces, gares, zones industrielles, entreprises, hôpitaux, ...) utilisées pour le repérage précis des origines et destinations des déplacements.

- Découpage en 76 secteurs (zonage DTIR)



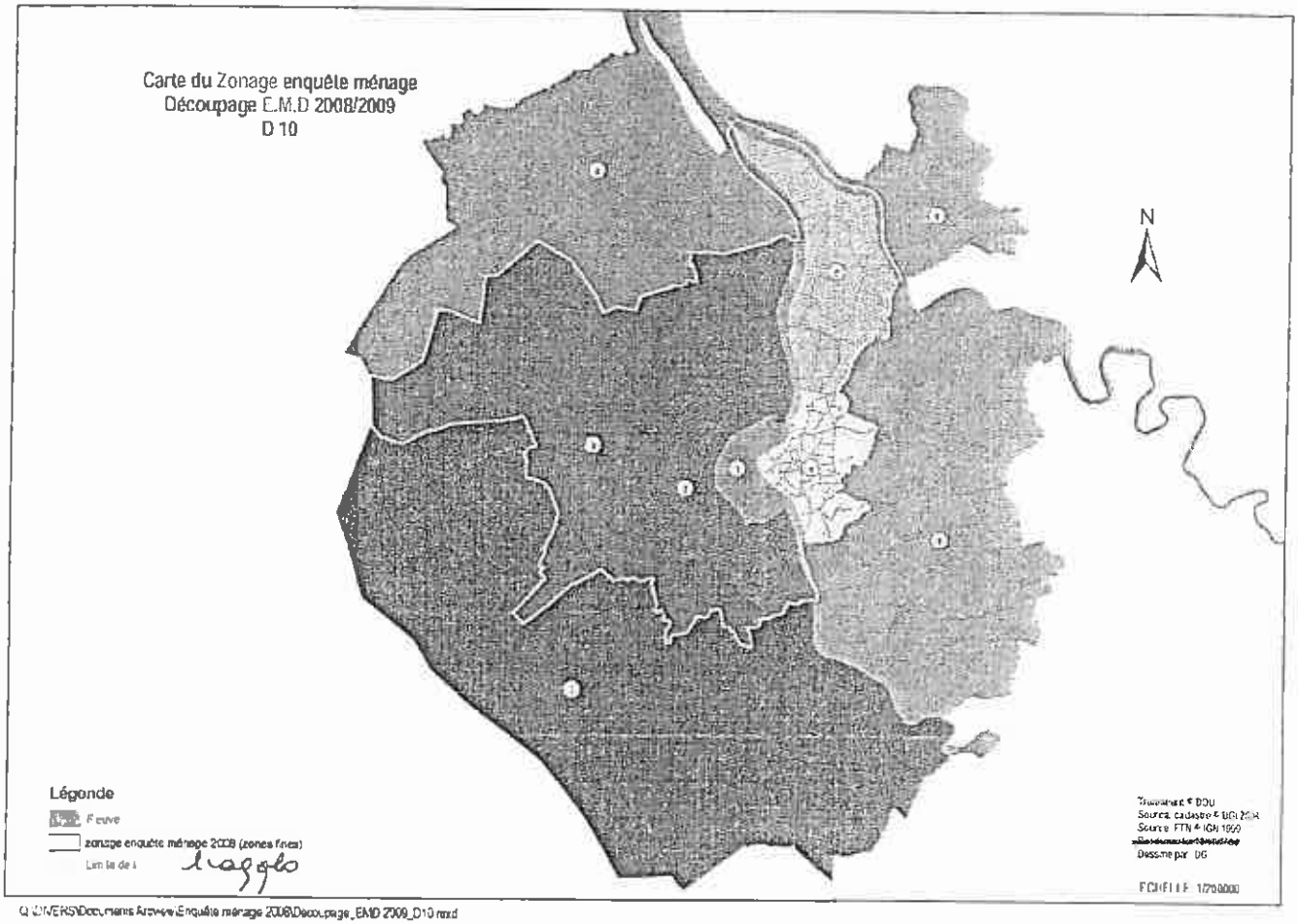
Pour les exploitations, des focalisations du découpage en zones ont été établies, conformément à la méthode CERTU, selon 2 niveaux de découpage :

- un regroupement en 20 zones (zonage D30)



C:\DVCPAS\Documents Active\Enquête ménage 2008\Découpage_EMD_2009_D30.mxd

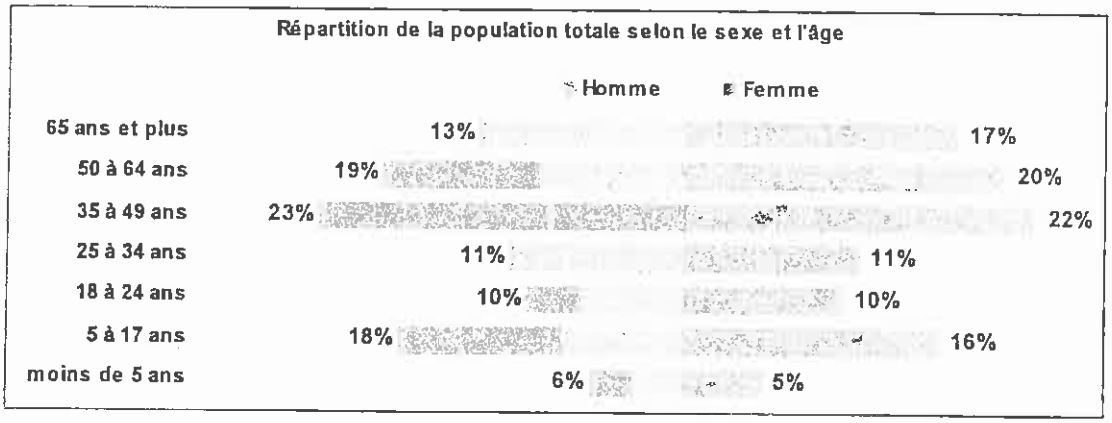
- un regroupement en 9 zones (zonage D10)



Q:\DIVERS\Documents Access\Enquête ménage 2008\Decoupage_EMD 2009_D10.mxd

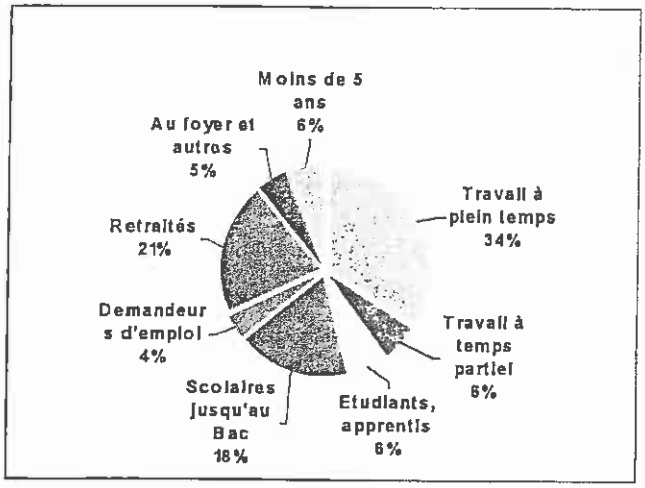
6 CARACTÉRISTIQUES DE LA POPULATION

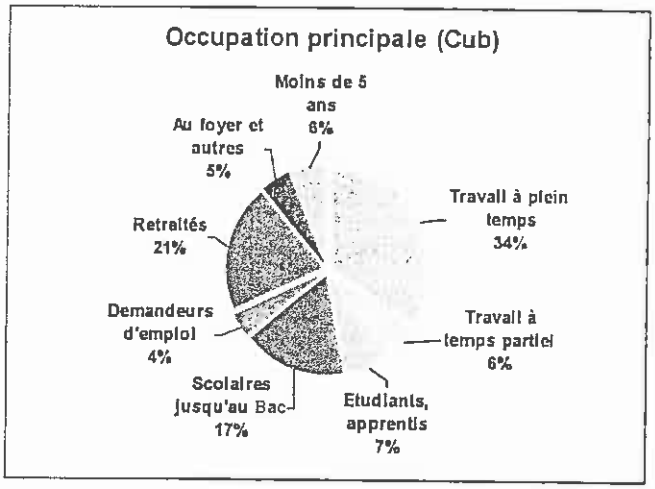
6.1 Répartition de la population selon le sexe et l'âge

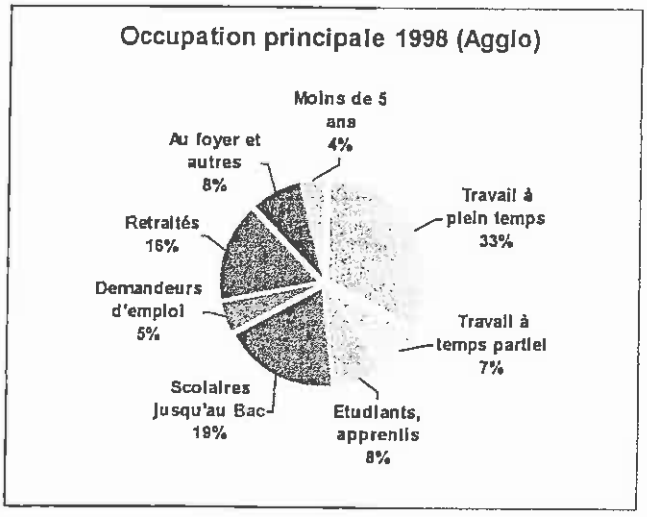


En moyenne, le territoire étudié compte 47% d'hommes pour 53% de femmes (le ratio est le même en ce qui concerne les habitants de l'agglo). Les pyramides des âges ne présentent pas de particularités spécifiques à l'aire d'étude.

6.2 Répartition selon l'occupation principale



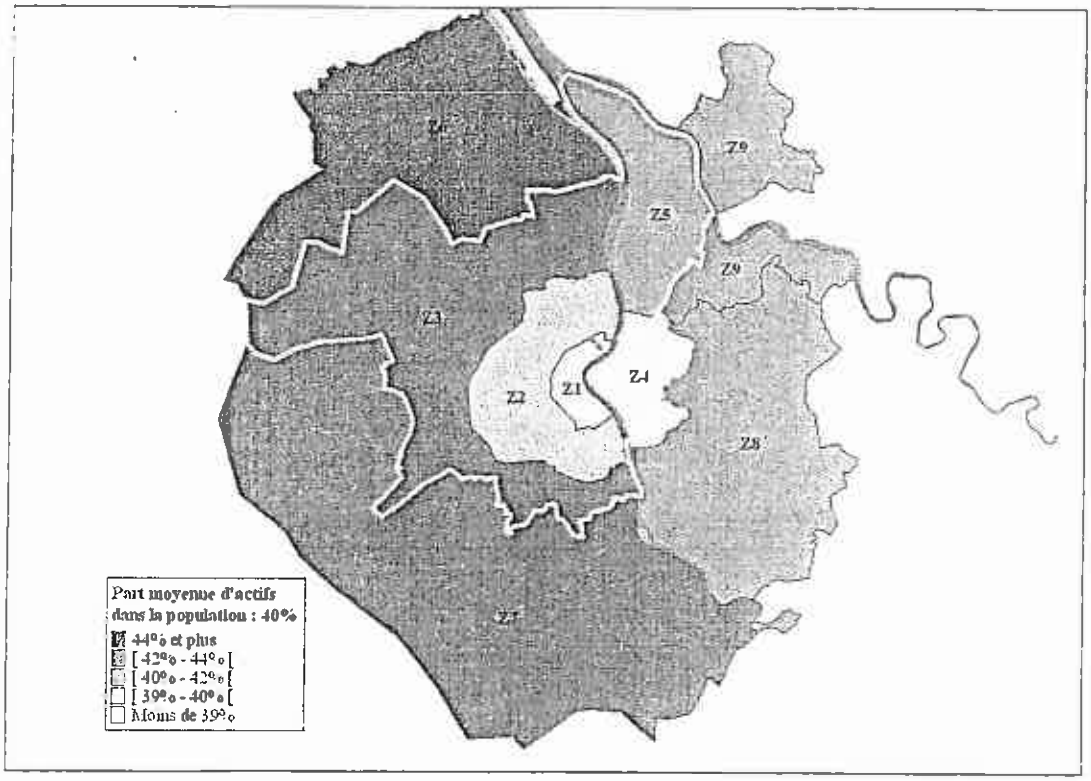




Les actifs ayant un emploi représentent 40% de la population, proportion stable par rapport à 1998.
La part des étudiants est de 6%, celle des scolaires de 18%. 24% de la population sont scolarisés, proportion en baisse par rapport à 1998 (27%).
Les retraités représentent 21% de la population, taux en augmentation importante par rapport à 1998 (16% soit + 5 points).
La proportion de demandeurs d'emploi s'élève à 4% (soit 9% de la population active). Elle est relativement stable par rapport à 1998.
La proportion des personnes au foyer et des autres inactifs a baissée de 3 points alors que celle des individus de moins de 5 ans a augmentée de 2 points.

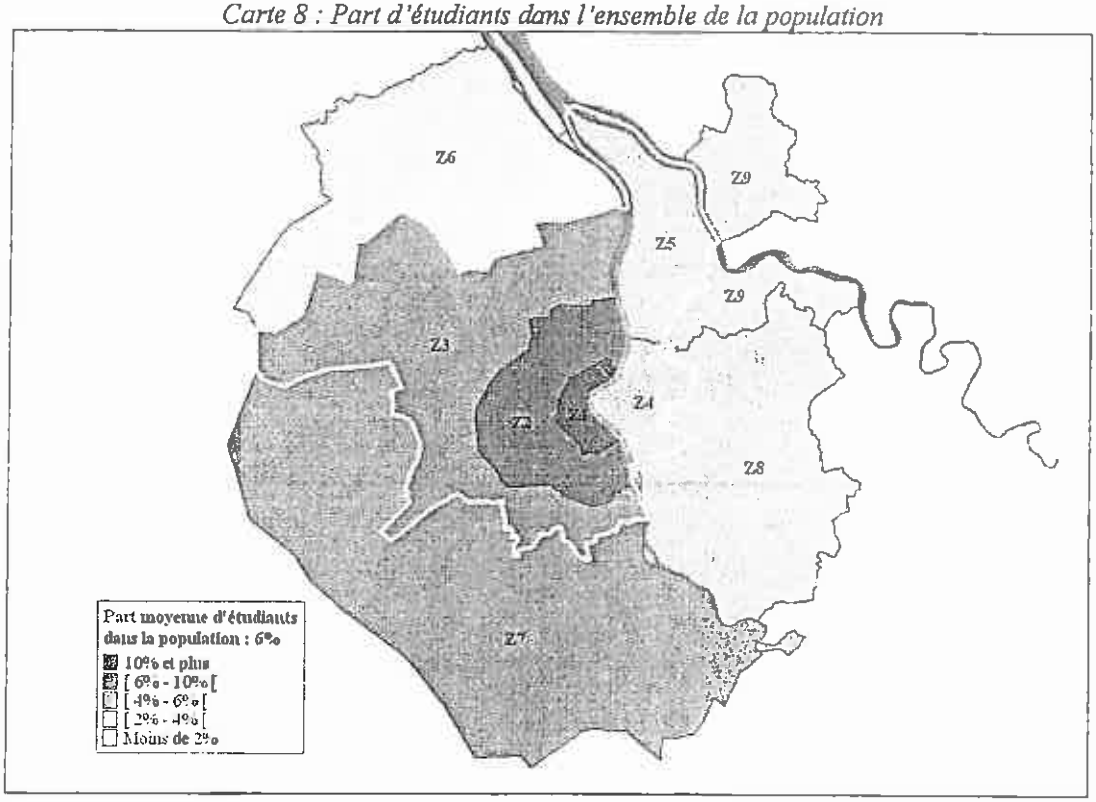
Les résultats obtenus sur l'agglo sont relativement similaires.

Carte 7 : Part d'actifs dans l'ensemble de la population

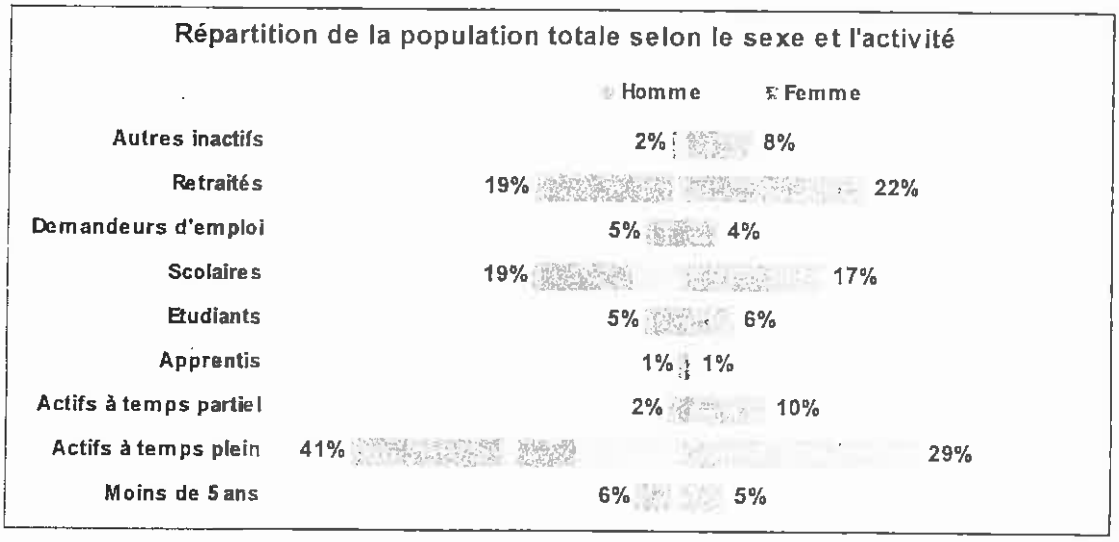


Par zone, la proportion d'actifs varie de 38% à 48%. Elle est particulièrement faible dans les zones les plus centrales (zone 1 et 4) où elle est inférieure à 40%. Elle est a contrario plus élevée en périphérie et notamment dans la zone 6 où elle atteint 48%.

Carte 8 : Part d'étudiants dans l'ensemble de la population



La part d'étudiants fluctue de 1% à 14%. Logiquement, la proportion la plus forte est observée pour la zone centrale où elle atteint 14%.



La proportion d'actifs ayant un emploi est plus élevée parmi les hommes (43% contre 38%) ; a noter cependant que la proportion de femmes travaillant à temps partiel est plus importante que celle observée chez les hommes (environ une femme active sur quatre est à temps partiel). La part de femmes retraitées est également plus importante que celle des hommes (22% contre 19%) tout comme celle des autres inactifs (8% pour les femmes, 2% pour les hommes).

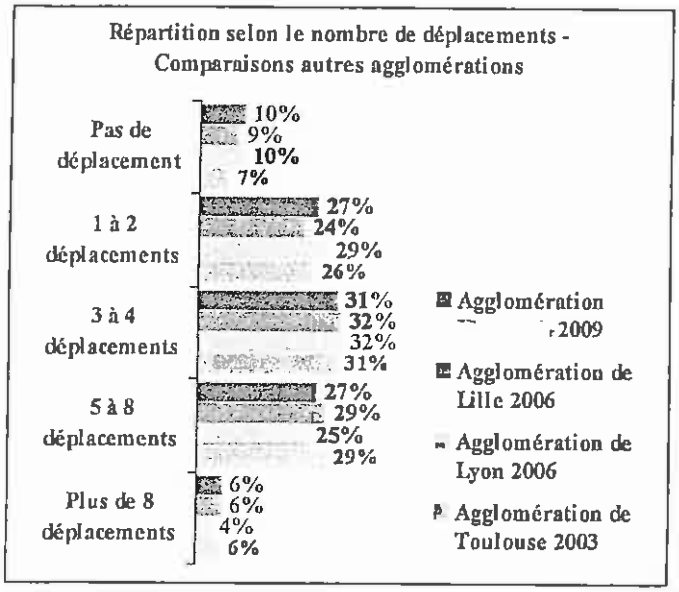
3,5% des personnes déclarent avoir une occupation secondaire. Il s'agit essentiellement d'étudiants ayant également une activité professionnelle à temps partiel ou d'actifs suivant une formation professionnelle.

NOTA : conformément à la méthode CERTU, les autres résultats présentés dans ce chapitre concernent la population âgée de 5 ans ou plus, soit 830 000 personnes (dont 658 000 résidant dans l'agglo).

7 LES DÉPLACEMENTS

Définition : Un déplacement est le mouvement d'une personne, effectué pour un certain motif (activité), sur une voie publique, entre une origine et une destination, à l'aide d'un ou de plusieurs modes de transport. Le changement de mode n'est pas un motif de déplacements. Un déplacement est composé d'un ou plusieurs trajets. Un trajet est une portion d'un déplacement effectué au moyen d'un mode de transport. Le changement de mode implique la fin du trajet.

Au cours d'un jour moyen de semaine, la population âgée de 5 ans ou plus de l'aire d'étude réalise 3 220 000 déplacements (2 540 000 pour les résidants de l'agglo soit 79%). A noter que seuls les déplacements ayant au moins une extrémité dans la zone d'enquête sont pris en compte.



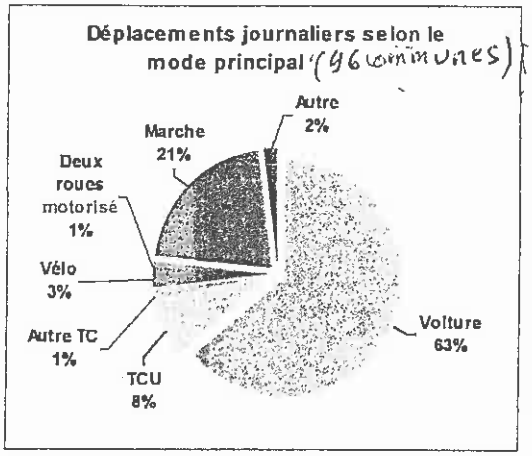
10% des personnes ne se déplacent pas, ce qui est comparable aux taux observés sur les autres agglomérations (mis à part sur l'agglomération toulousaine où seulement 7% des individus de 5 ans et plus ne se déplacent pas).
27% des personnes font 1 à 2 déplacements, 31% des personnes font 3 à 4 déplacements, 27% des personnes font 5 à 8 déplacements et 6% des personnes font plus de 8 déplacements.
A noter que la proportion des individus réalisant plus de 5 déplacements est plus importante pour les agglomérations de Lille (35%) et de Toulouse (36%) ce qui implique une mobilité plus élevée et au contraire plus faible sur l'agglomération de Lyon (29%) où la mobilité sera moins élevée.

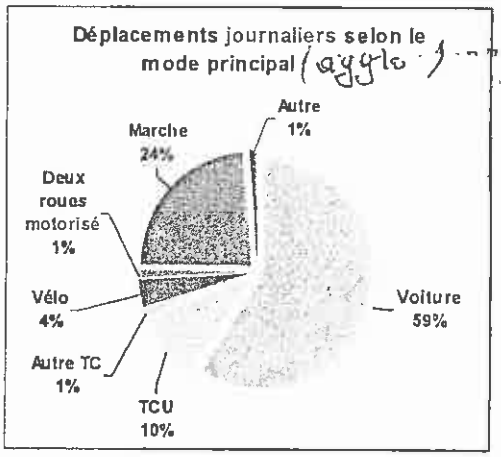
On obtient des résultats identiques pour les résidants de l'agglo.

7.1 Répartition des déplacements des individus par mode de transport

Le mode de transport principal est le mode de transport utilisé s'il est unique. Dans le cas de déplacements multimodaux, le mode principal est déterminé par l'application d'une hiérarchie allant du mode le plus lourd au mode le plus léger et qui est la suivante : transports collectifs, voiture, deux roues, marche à pied.
Voici la hiérarchie officielle fournie par le CERTU utilisée dans notre cas :

- 1-Passager tramway
- 2-Passager bus urbain
- 3-Passager navette électrique centre ville
- 4-Passager Mobibus
- 5-Passager SNCF
- 6-Transport employeur
- 7-Transport scolaire
- 8-Passager car interurbain
- 9-Taxi
- 10-Fourgon, camionnette, camion
- 11-Transport fluvial ou maritime
- 12-Avion
- 13-Autres modes
- 14-Voiture conducteur
- 15-Voiture passager
- 16-Deux roues motorisé > 50 cm3
- 17-Deux roues motorisé < 50 cm3
- 18-Bicyclette
- 19-Roller, skate, trottinette
- 20-Fauteuil roulant
- 21-Marche à pied





La voiture est, de loin, le mode dominant. Les 2 045 000 déplacements quotidiens effectués par ce mode se partagent en 1 579 000 déplacements comme conducteur (77%) et en 466 000 déplacements comme passager (23%). Le taux d'occupation des véhicules s'élève à 1,36 sur l'ensemble du territoire comme sur l'agglo. A noter que cette valeur est calculée à partir des informations recueillies lors de l'enquête et portant sur le nombre total de personnes occupant les véhicules particuliers en déplacements.
Le taux d'occupation relatif aux personnes de 5 ans et plus (calculé à partir des taux de mobilité pour les déplacements en tant que conducteurs et passagers de véhicules particuliers) est de 1,30. Ce taux peut alors être comparé à ceux obtenus de la même manière sur les autres agglomérations. Il est de 1,32 sur l'agglomération de Lille en 2006, 1,29 pour l'agglomération lyonnaise en 2006 et de 1,27 pour l'agglomération de Toulouse en 2003 et à Bordeaux, en 1998, à 1,28.

La marche alimente 21% des déplacements quotidiens effectués par les habitants du périmètre.

3% des déplacements journaliers des 5 ans et plus sont réalisés en vélo.

Les 266 000 déplacements effectués en transports collectifs urbains se répartissent en :
- 184 000 (69%) déplacements en passager tramway,
- 82 000 (31%) déplacements en passager bus urbain,
- 300 (0,1%) déplacements en passager navettes électriques centre-ville,
- 300 (0,1%) déplacements en passager à mobilité réduite

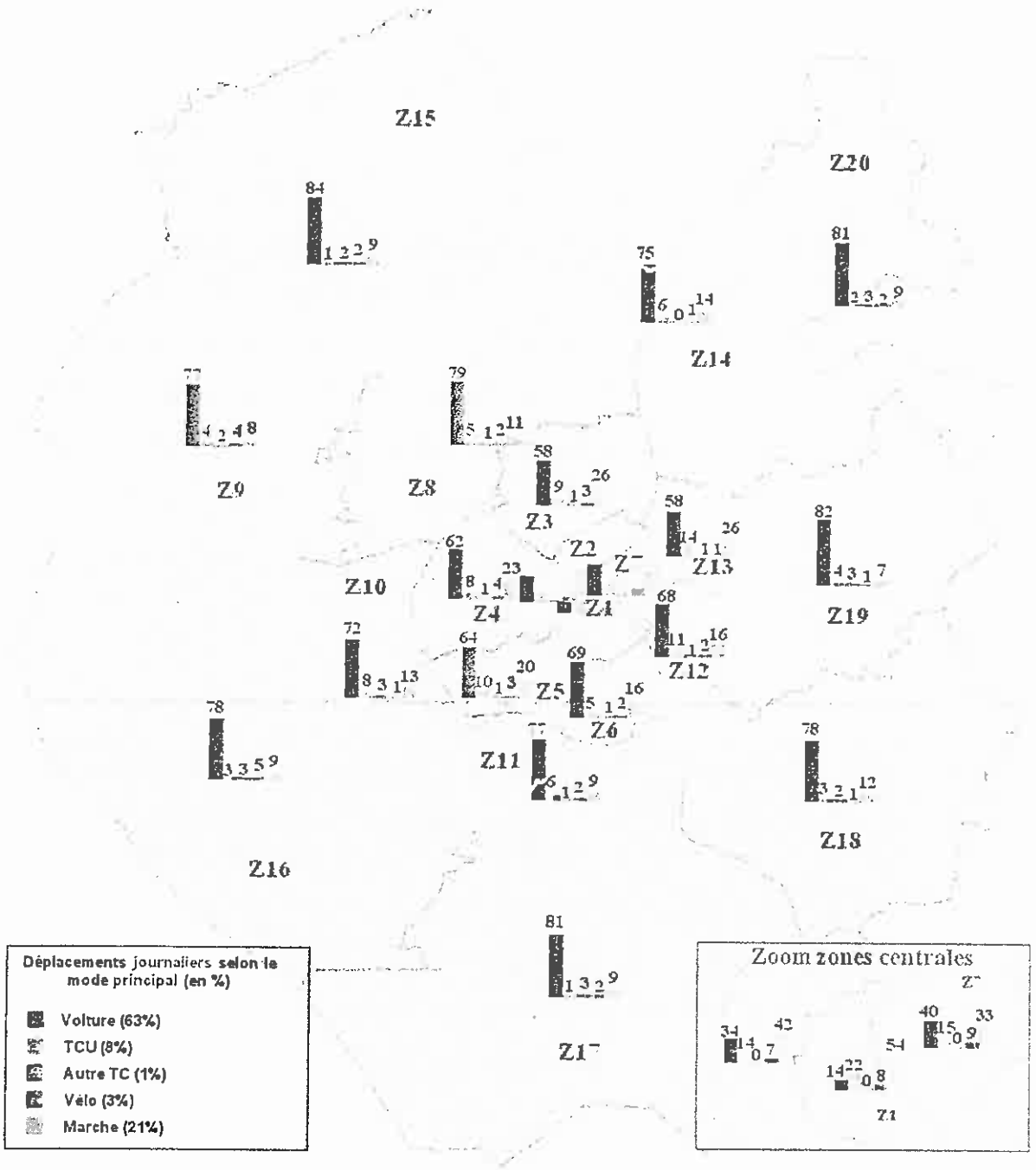
Les 36 000 déplacements effectués en autres transports collectifs se répartissent en :
- 22 000 (61%) déplacements en transports scolaires,
- 7 000 (19%) déplacements en passager car interurbain,
- 4 000 (12%) déplacements en passager SNCF,
- 3 000 (7%) déplacement en transport employeur.

Les 44 000 déplacements réalisés en deux roues motorisés se partagent en :
- 26 000 (58%) déplacements en cyclomoteurs (plus de 50 cm3),
- 18 000 (42%) déplacement en motocyclettes (moins de 50 cm3).

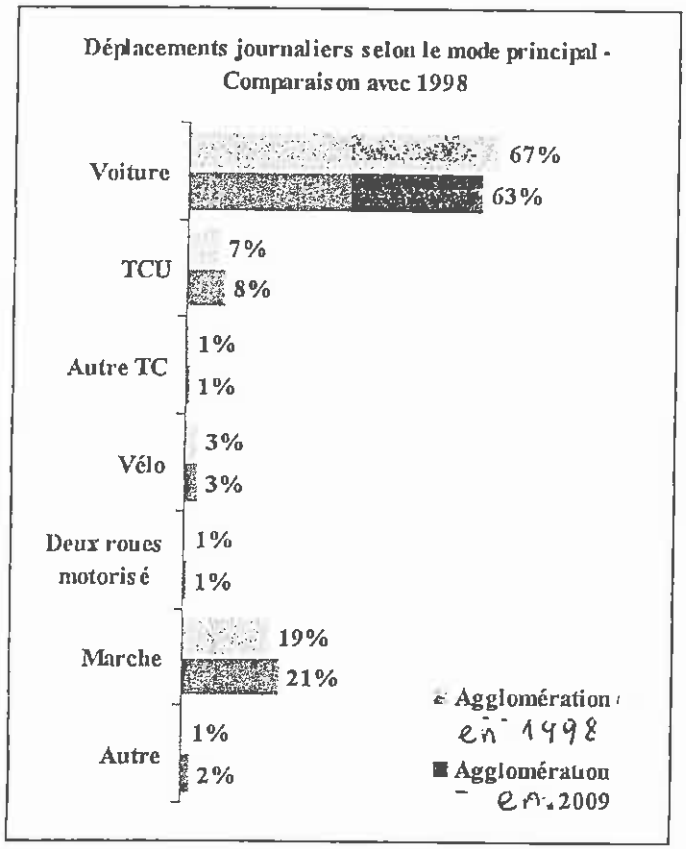
Les 49 000 déplacements réalisés en autres modes mécanisés se partagent en :
- 42 000 (85%) déplacements en camionnettes ou camions,
- 3 000 (6%) déplacements en taxi,
- 2 000 (3%) déplacements en autres modes,
- 1 000 (3%) déplacements en roller, skate ou trottinette,
- 1 000 (3%) déplacements en avion,
- 27 (0,1%) déplacements en fauteuil roulant.

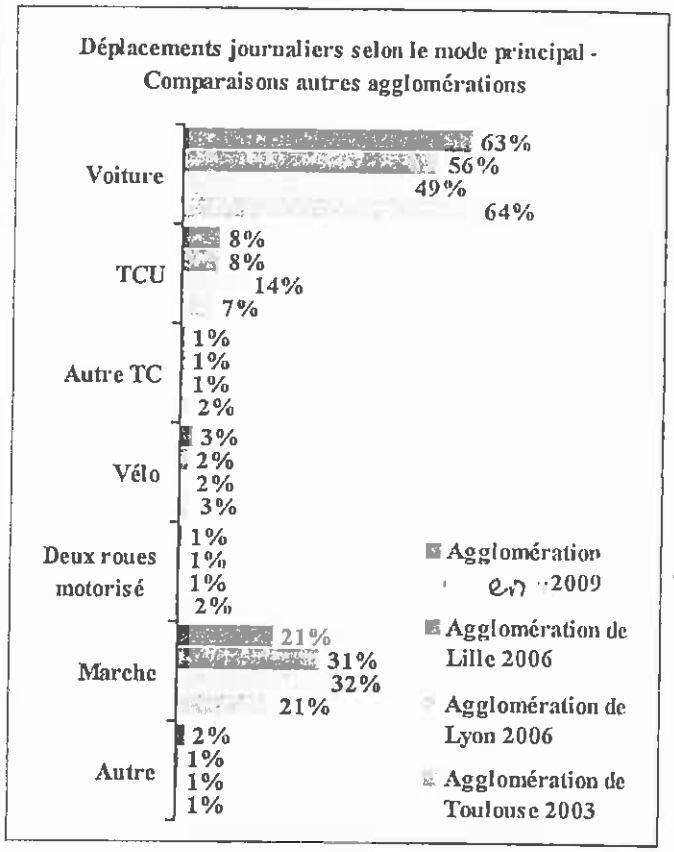
Cette répartition se modifie pour les résidants de l'agglo. La part de la voiture diminue (59%) au profit des modes doux tels que la marche à pied (24%) et le vélo (4%) mais également en faveur des transports collectifs urbains (10%).

Carte 15 : Répartition des déplacements par mode principal et par zone de résidence



La voiture est prépondérante dans toutes les zones périphériques de l'agglomération et notamment dans la zone 15 où 84% des déplacements des résidants de cette zone sont réalisés en voiture particulière.
A contrario, **plus on se rapproche du centre et plus la part de la voiture particulière diminue en faveur de la marche à pied et des transports collectifs urbains.** Ces deux derniers modes dépassent même la voiture dans la zone 1 : 54% des déplacements des résidants sont réalisés à pied, 22% en TCU et seulement 14% en voiture. La part de la marche est également supérieure à celle de la voiture dans la zone 2 (42% contre 34%).
A noter que les TCU sont particulièrement utilisés dans les zones 1 (22%), 7 (15%), 2 (14%) et 13 (14%). Le vélo est plus présents dans les zones 7 (9%), 1 (8%) et 2(7%).



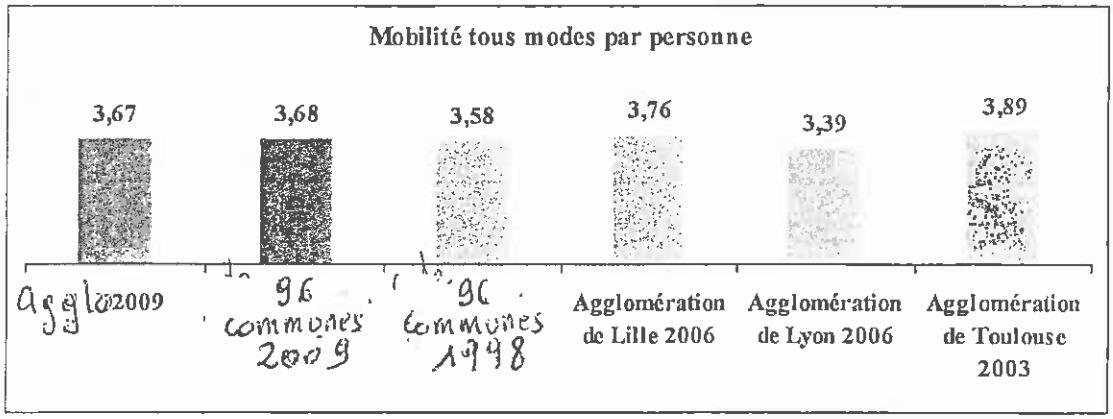


La **part de marché de la voiture a baissé par rapport à 1998** (63% en 2009 contre 67% en 1998 soit – 4 points). Cette baisse a notamment lieu **en faveur des transports collectifs urbains (bus urbains, tramway, navettes et mobibus) qui ont progressé de 1% en 10 ans et de la marche qui a gagné 2 points (21% en 2009 contre 19% en 1998).**
A noter que les parts des autres transports collectifs, du vélo et des deux roues motorisés se maintiennent.

Globalement, la répartition des déplacements selon le mode de transport principal est relativement similaire entre les agglomérations de Lille et Lyon présentant quelques spécificités.
La part de marché de la voiture est nettement plus faible sur les agglomérations de Lille et surtout de Lyon (respectivement 56% et 49% contre 64% sur l'agglomération de Toulouse) où la part de marché de la marche y est à contrario nettement plus élevée (31% et 32% contre 21% pour l'agglomération de Toulouse). Concernant l'agglomération lyonnaise, on peut remarquer que la faible part de marché de la voiture est également une résultante de la part très importante des transports en communs urbains dans cette agglomération (14% contre environ 8% sur les agglomérations de , Lille et Toulouse).

7.2 Mobilité tous modes

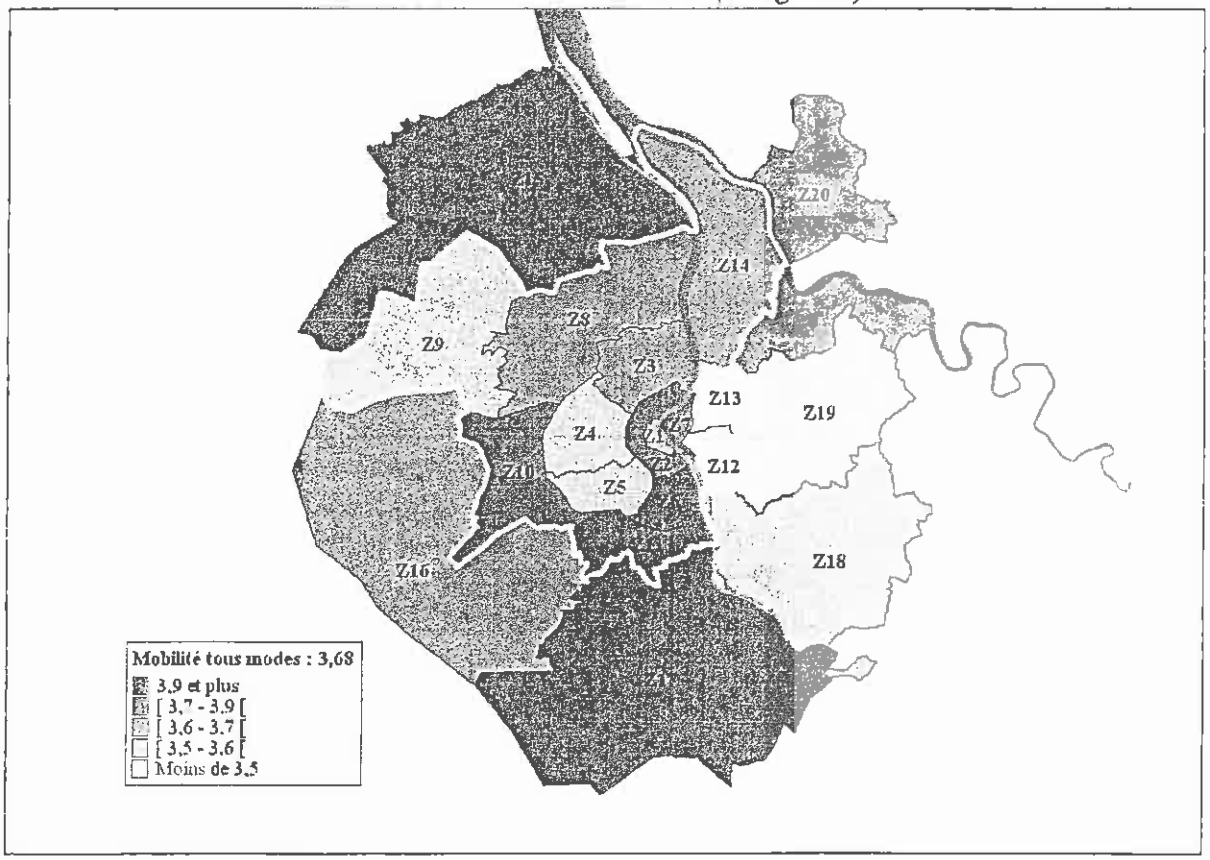
NOTA : La mobilité correspond au nombre moyen de déplacements quotidiens par personne réalisés au cours d'un jour ouvrable. Elle est ici calculée sur la base de la population totale, moins de 5 ans inclus.



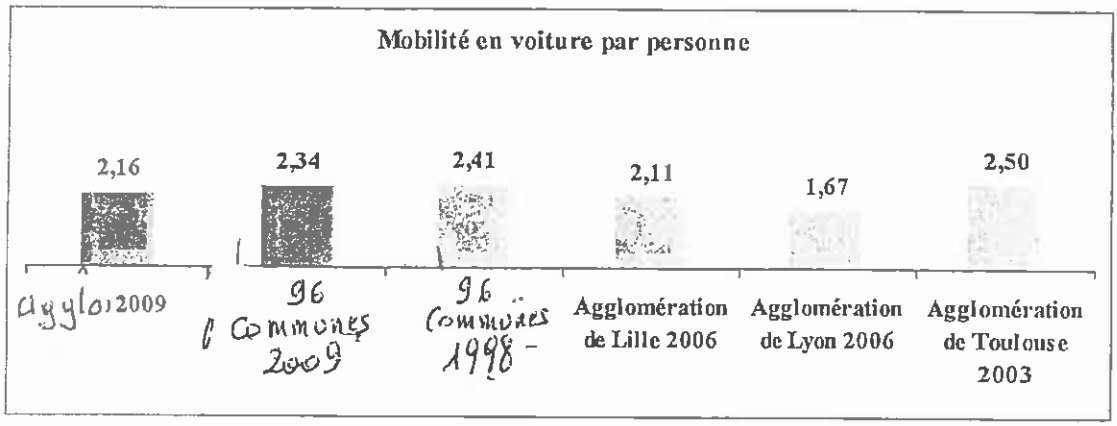
En moyenne, chaque habitant effectue **3,68 déplacements par jour** (déplacements totaux rapportés à la population totale, moins de 5 ans compris). Cette mobilité tous modes se situe dans la moyenne de celles observées dans les autres agglomérations de même taille : elle est supérieure à celle de l'agglomération de Lyon mais inférieure à celles observées sur les agglomérations de Lille et Toulouse. La mobilité tous modes des habitants de l'agglo est identique à celle obtenue sur l'ensemble du périmètre.
A noter enfin **qu'elle a sensiblement augmenté par rapport à la précédente EMD de 1998.**

La mobilité la plus forte est observée pour la zone 15 où elle atteint 4,21 déplacements par jour et par habitant. Elle est la plus faible pour la zone 13 où elle est de 3,41.

Carte 16 : Mobilité tous modes (zonage D30)



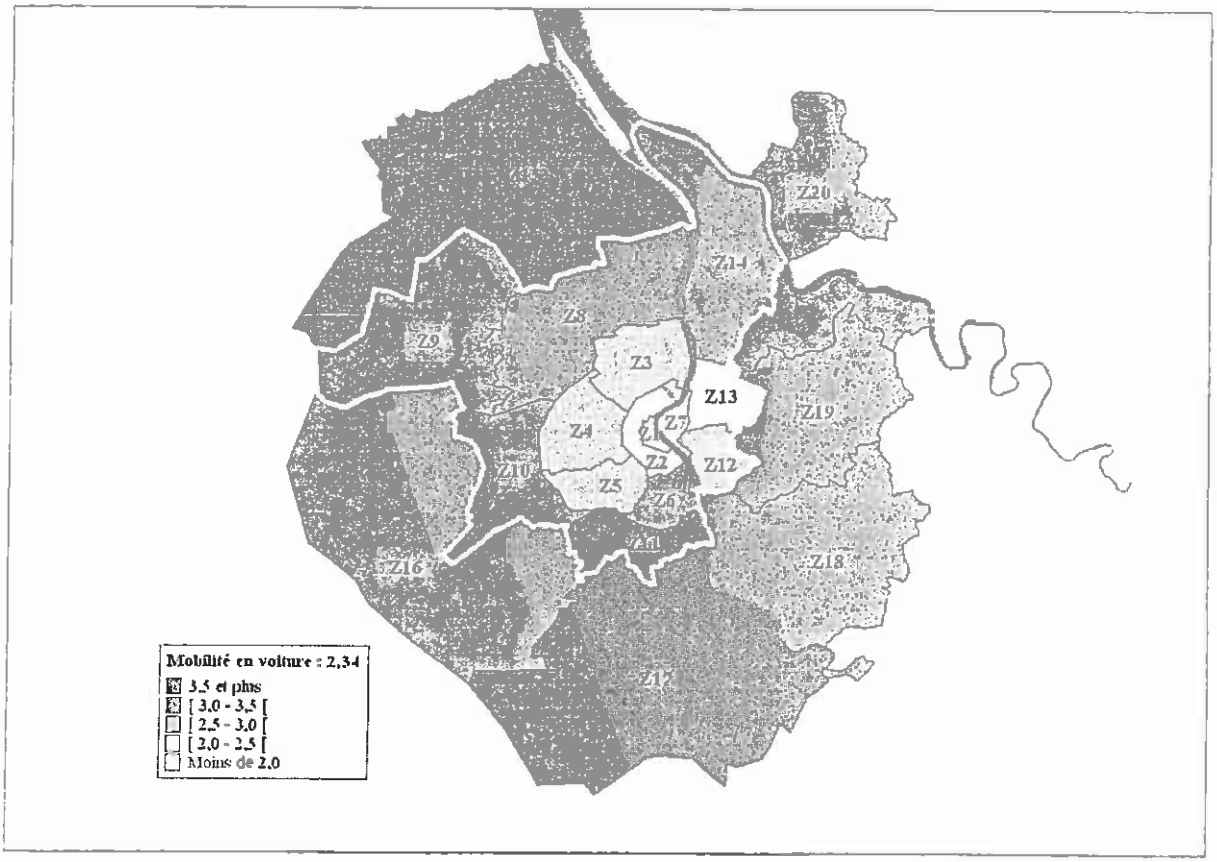
7.3 Mobilité en voiture



En moyenne, chaque habitant de l'aire d'enquête effectue chaque jour **2,34 déplacements en voiture** particulière (**résultat en baisse par rapport à 1998**). Cette mobilité est inférieure à celle observée en 2003 sur l'agglomération de Toulouse mais nettement supérieure à celles observées sur les agglomérations de Lille en 2006 et surtout de Lyon en 2006. Logiquement, la mobilité en voiture des résidants de l'agglo est inférieure à celle de l'ensemble de la population.

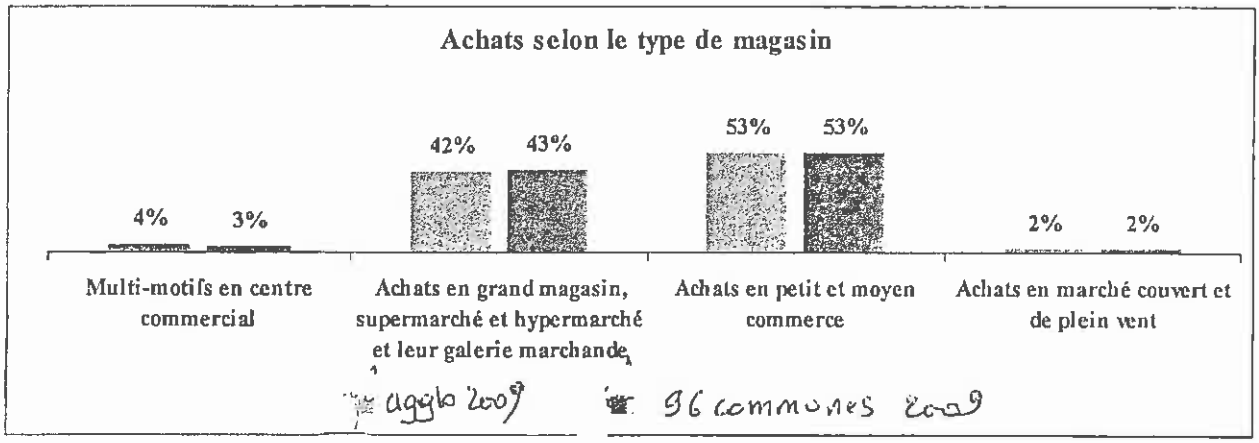
A l'instar de la mobilité globale, on observe de fortes disparités selon les zones. Alors qu'elle atteint son maximum pour la zone 15 (3,55 déplacements par habitant et par jour), zone où la mobilité tous modes est également la plus forte, elle est en revanche assez faible pour les zones centrales de l'agglomération et notamment la zone 1 où elle n'est que de 0,52 déplacement par jour et par habitant et la zone 2 où elle atteint 1,28.

Carte 17 : Mobilité en voiture (zonage D30)



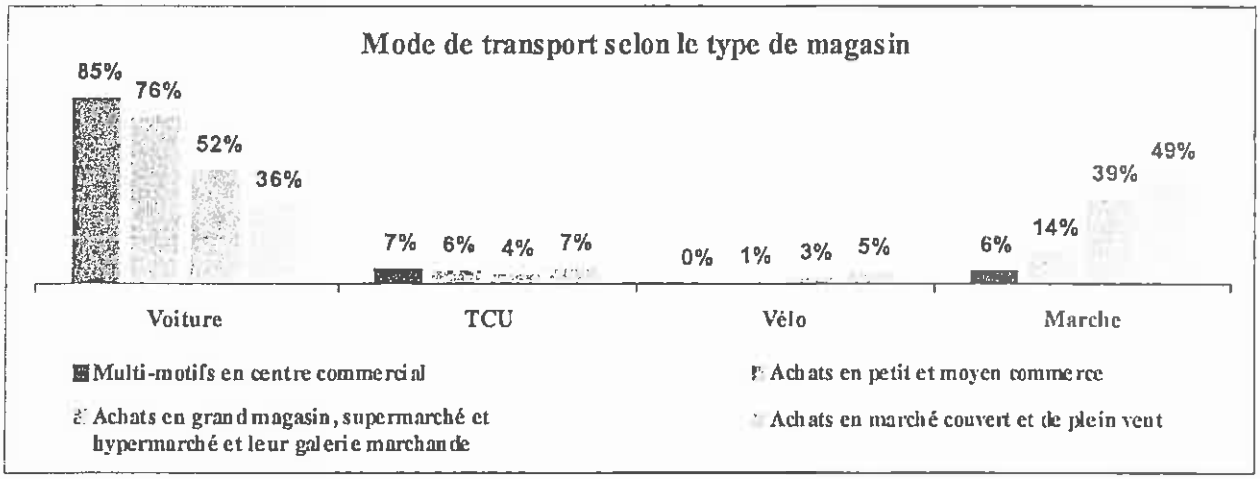
7.14 Les déplacements d'achats

396 000 déplacements ont pour destination un achat (316 000 déplacements pour les résidants de l'agglo).



Définition : le motif « Multi-motifs en centre commercial » concerne uniquement les activités multiples effectuées dans les centres commerciaux où peuvent se côtoyer hypermarché(s), magasins de sport, de bricolage, d'équipements de la maison, autres boutiques, banques, restauration, autres services, etc.

Les achats sont majoritairement réalisés dans les petits et moyens commerces (53%) et dans les grands magasins, supermarchés et hypermarchés et leur galerie marchande (43%). Les achats multi motifs en centre commercial et les achats en marché couvert et de plein vent restent marginaux. A noter qu'on observe une répartition identique au niveau des résidants de l'agglo.

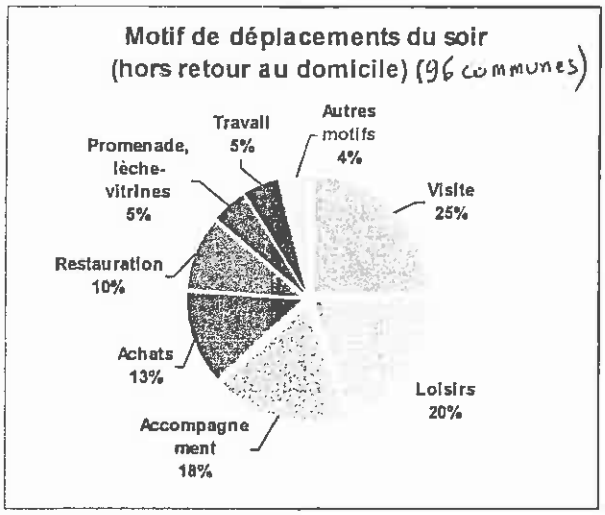


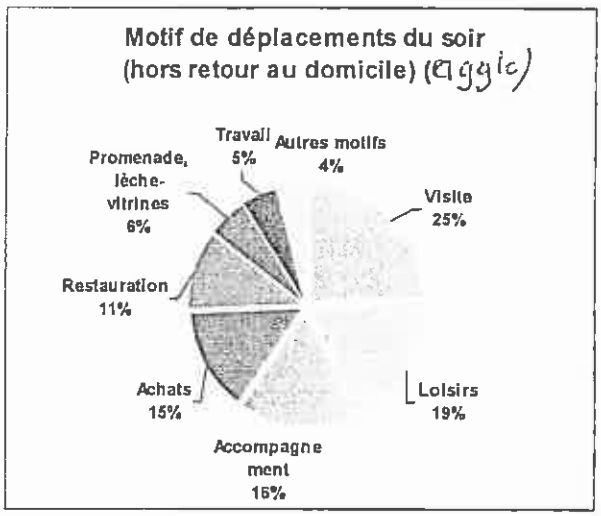
La voiture est le mode de transport privilégié pour se rendre dans les grandes surfaces. La marche à pied prend cependant de l'importance pour les déplacements d'achats dans les petits et moyens commerces où elle concurrence fortement la voiture. Elle devient même le mode de transport principal des déplacements d'achats dans les marchés. Les transports en commun et les deux roues sont très peu utilisés.
Les transports collectifs interurbains sont très peu utilisés. Ils sont utilisés pour réaliser 0,2% des déplacements pour achats en grand magasin, supermarché et hypermarché et leur galerie marchande et 0,2% des déplacements pour achats en petit et moyen commerce.

Les achats alimentaires s'effectuent principalement en petits et moyens commerces et en grands magasins, supermarchés et hypermarchés et leur galerie marchande.
Les achats multiples sont essentiellement réalisés en grands magasins, supermarchés et hypermarchés et leur galerie marchande.
Les produits d'hygiène et de santé sont surtout achetés en petits et moyens commerces, comme les achats liés à l'automobile et à la moto et ceux liés à la culture et aux loisirs.
Les achats liés à l'équipement de la personne se font principalement dans les petits et moyens commerces mais un nombre non négligeable sont réalisés dans les grands magasins, supermarchés et hypermarchés et leur galerie marchande.
A contrario, les achats liés à l'équipement de la maison sont réalisés majoritairement dans les grands magasins, supermarchés et hypermarchés et leur galerie marchande puis dans les petits et moyens commerces.

7.15 Les déplacements du soir

347 000 déplacements sont réalisés entre 19 heures et 24 heures (heure de départ du déplacement). 272 000 sont réalisés par les résidants de l'agglo.
Quel que soit le périmètre étudié, 62% de ces déplacements sont réalisés à destination du domicile. Les résultats ci-dessous sont présentés hors déplacements à destination du domicile.





Le premier motif de sortie est la visite à des parents ou amis qui représente 1/4 des déplacements réalisés entre 19 heures et 24 heures. Les loisirs sont également très présents (20%), suivis de l'accompagnement (18%), des achats (13%) et de la restauration hors du domicile (10%). Les déplacements pour se promener ou pour aller travailler sont peu présents (5%). On observe peu de différence en ce qui concerne les déplacements du soir des habitants de l'agglo.

7.16 Les sorties du travail entre 11 heures et 15 heures des actifs

65% (soit 234 000 individus) des actifs déclarent avoir travaillé sur leur lieu de travail habituel la veille du jour où ils ont été enquêtés. Ce pourcentage est identique pour les résidants de l'agglo.
57 000 ont quitté ce lieu entre 11 heures et 14 heures et y sont revenus entre 12 heures et 15 heures, soit 24% des actifs ayant travaillé sur le lieu de travail habituel la veille (24% également pour les résidants de l'agglo).

Dans 37% des cas, l'actif rentre directement chez lui (35% pour les résidants de l'agglo). Dans 30% des cas, il se rend sur un lieu de restauration (32% pour les résidants de l'agglo) et dans 16% des cas, il va effectuer des achats. Dans 5% des cas il se rend sur un lieu de loisirs ou de promenade, dans 3% des cas il se rend chez un parent ou un ami et dans 3% des cas il va chercher quelqu'un.

65% des actifs étant sortis du travail entre 11 heures et 15 heures ont utilisé la voiture (conducteur ou passager) pour ce déplacement (60% pour les résidants de l'agglo). 27% se sont déplacés à pied (31% pour les résidants de l'agglo). Les deux-roues (vélo et deux roues motorisés) sont utilisés par 5% de ces actifs alors que les transports en commun urbains sont très peu utilisés (1%).

7.17 Les déplacements multimodaux

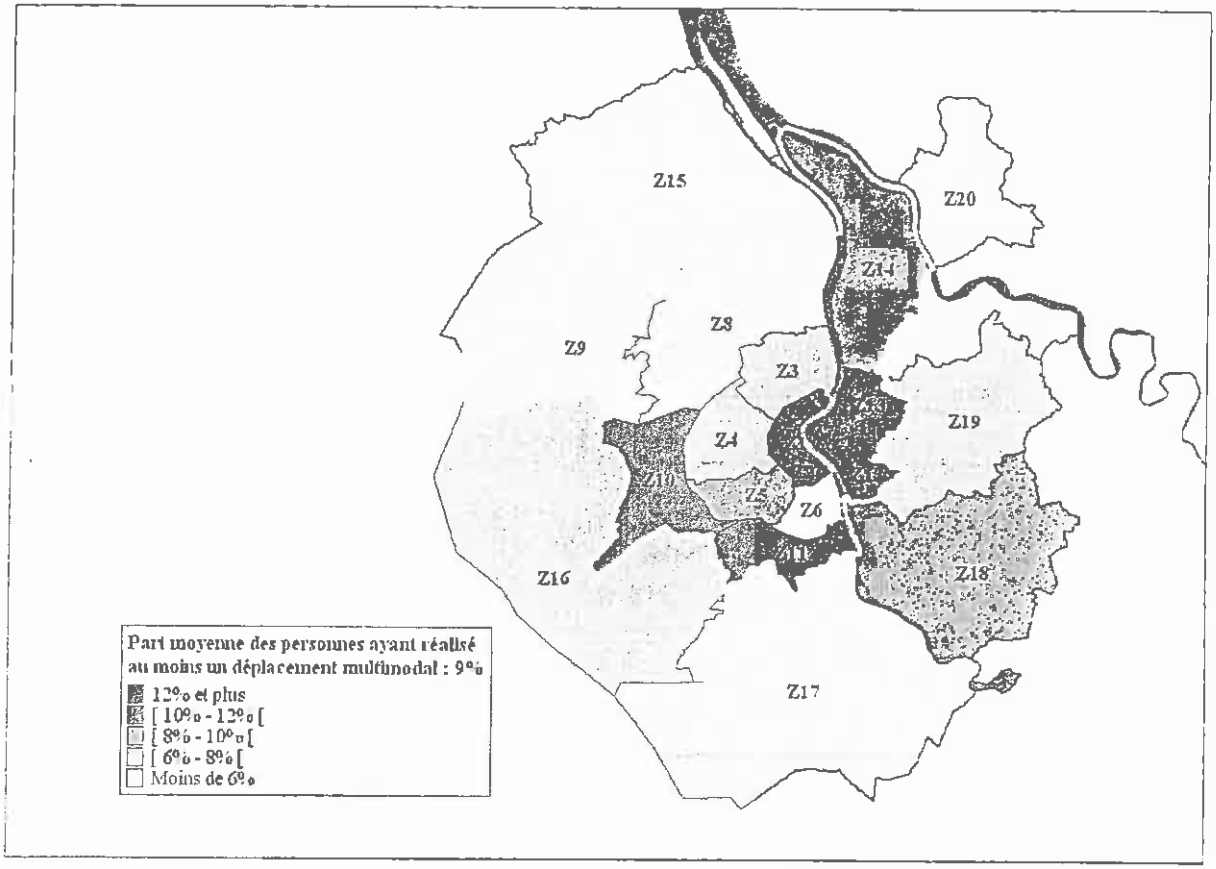
Les déplacements multimodaux (déplacements effectués à l'aide d'au moins deux modes mécanisés en tenant compte, selon la définition CERTU, des modes identiques lorsqu'ils sont utilisés successivement, par exemple, les déplacements tramway – tramway sont considérés comme des déplacements multimodaux) **sont très peu nombreux** (125 000 soit **4% de l'ensemble des déplacements** dont 106 000 réalisés par les résidants de l'agglo soit également 4% de leurs déplacements). Ils concernent 9% des individus de 5 ans et plus quel que soit le périmètre étudié.

89% des déplacements multimodaux impliquent au moins un trajet sur le réseau de transport en commun urbain (bus, tramway, navettes, [illegible]), cette proportion augmentant à 92% lorsque l'on ne s'intéresse qu'aux résidants de l'agglo.
Parmi eux, 17% impliquent exclusivement le tramway, soit environ 21 000 déplacements (20% pour l'agglo soit 21 000 déplacements) et 7% exclusivement le bus, soit environ 9 000 déplacements (9% pour l'agglo soit 9 000 déplacements). 32% combinent exclusivement ces deux modes, soit environ 40 000 déplacements (37% pour l'agglo soit 39 000 déplacements).

26% combinent au moins un trajet sur le réseau urbain et un trajet en voiture, soit environ 32 000 déplacements (21% sur l'agglo soit environ 23 000 déplacements) et 4% combinent au moins un trajet sur le réseau urbain et au moins un trajet sur le réseau interurbain des cars ou des trains SNCF, soit environ 5 000 déplacements (2% pour l'agglo, soit environ 2 000 déplacements).

A noter que 4% des déplacements multimodaux combinent exclusivement la voiture et le réseau interurbain (car et SNCF), soit environ 5 000 déplacements, ce taux baissant à 3% pour les résidants de l'agglo, soit environ 3 000 déplacements.

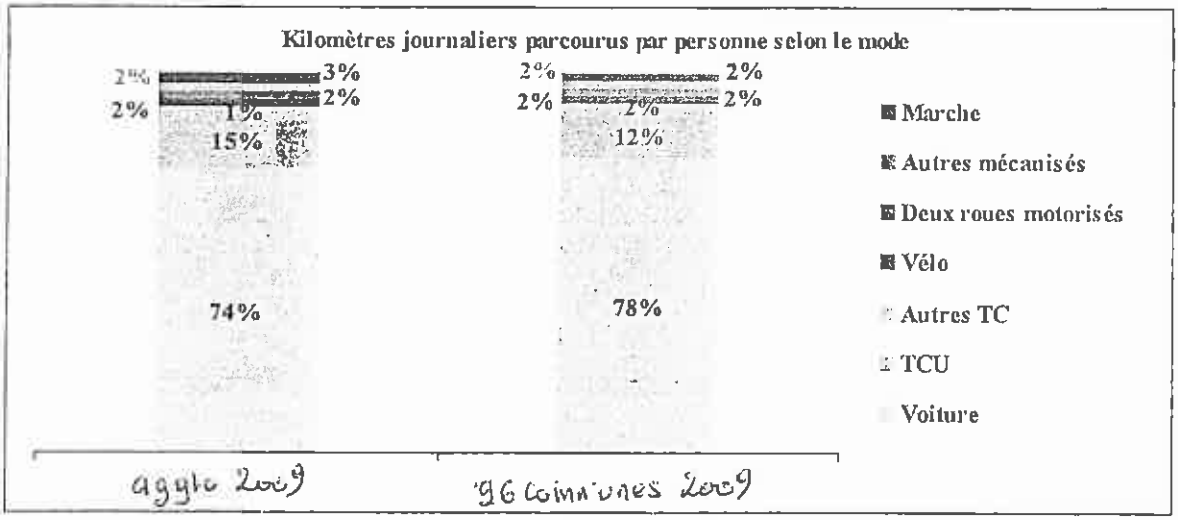
Carte 25 : Part des personnes ayant réalisé au moins un déplacement multimodal la veille (zonage D30)



Alors qu'au global 9% de la population âgée de 5 ans et plus a réalisé au moins un déplacement multimodal la veille, cette proportion varie selon la zone de résidence.
Ils sont plus nombreux dans les zones centrales (zone 7 : 15% et zone 1 : 14%) alors qu'ils sont plus rares dans les zones extrêmes (un peu moins de 5% dans les zones 15 et 17).

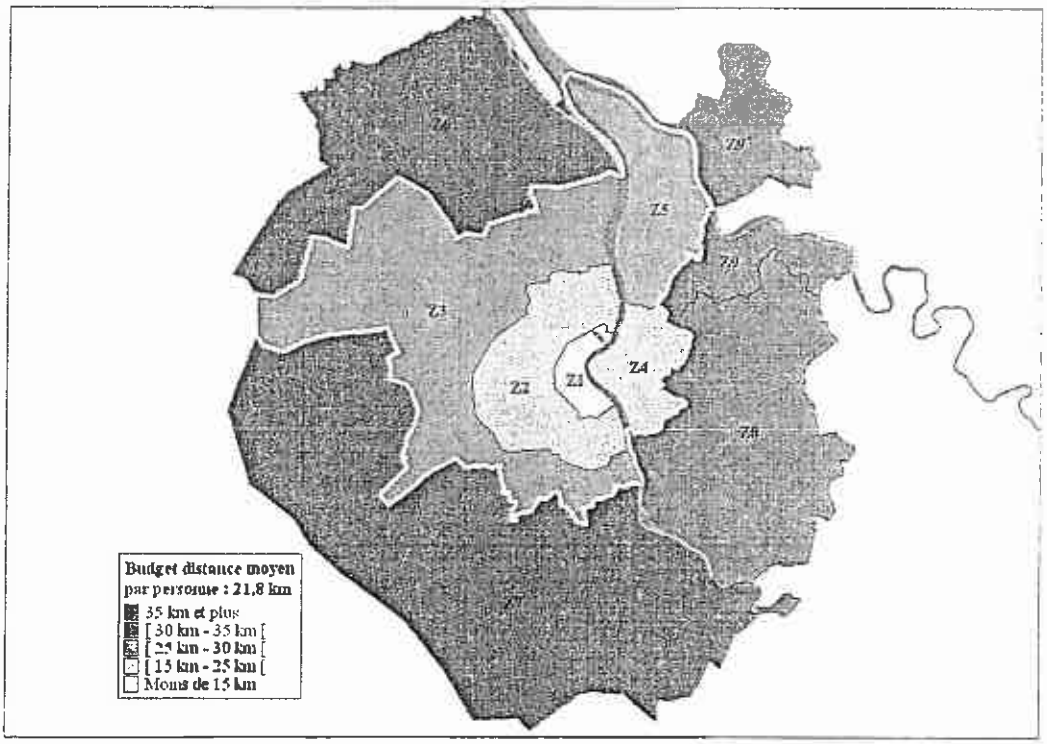
7.21 Les distances parcourues quotidiennement

Définition : Le budget distances parcourues d'une personne correspond à la distance globale par jour effectuée pour se déplacer.



Par jour ouvrable, chaque résidant des 96 communes parcoure 21,8 kilomètres. Ce budget distances parcourues n'est que de 18,3 kilomètres pour les habitants de l'agglo.
78% des kilomètres parcourus sont réalisés en voiture (75% pour l'agglo). La domination de la voiture est donc écrasante. 12% sont effectués sur le réseau urbain (15% pour l'agglo). Les autres modes sont marginaux.

Carte 26 : Budget distance de déplacement journalier par personne



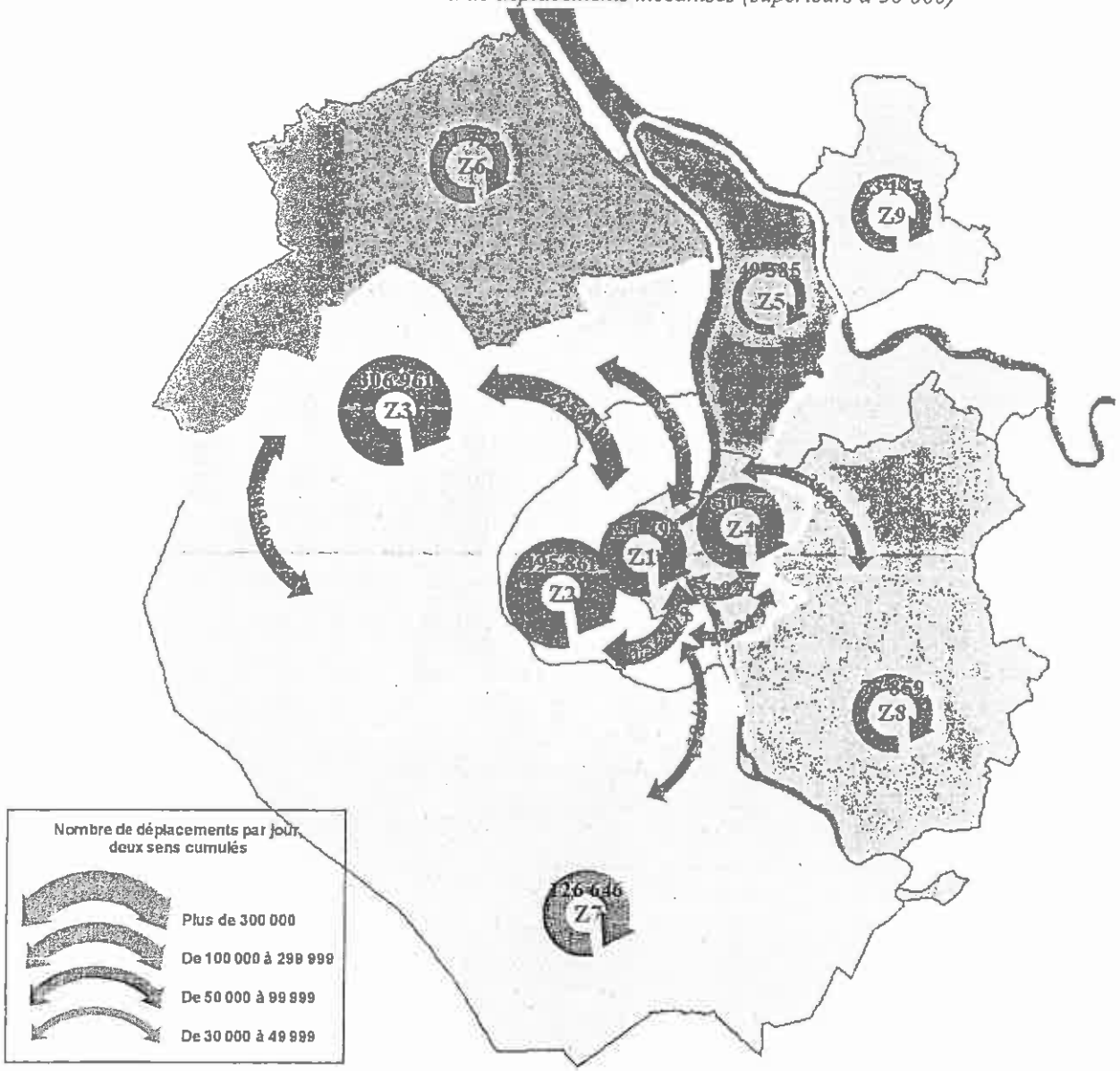
Les distances parcourues varient fortement selon la zone de résidence.
Alors que les budgets distance sont très importants dans les zones périphériques (jusqu'à 36,6 kilomètres pour la zone 7 et 39,7 kilomètres parcourus par jour et par personne pour la zone 6), ils sont très faibles dans le centre de l'agglo . (seulement 12,5 kilomètres parcourus quotidiennement par personne résidant dans la zone 1).

7.22 Les flux de déplacements

- **Les flux de déplacements mécanisés**

Définition : Les déplacements mécanisés correspondent aux déplacements réalisés avec tous les modes hormis ceux réalisés en marche à pied exclusive.

Carte 27 : Flux de déplacements mécanisés (supérieurs à 30 000)



NOTA : le chiffre inscrit dans les flèches circulaires fournit le nombre de déplacements mécanisés réalisés à l'intérieur de la zone, le chiffre inscrit à l'intérieur des autres flèches fournit le nombre de déplacements mécanisés réalisés entre les zones.

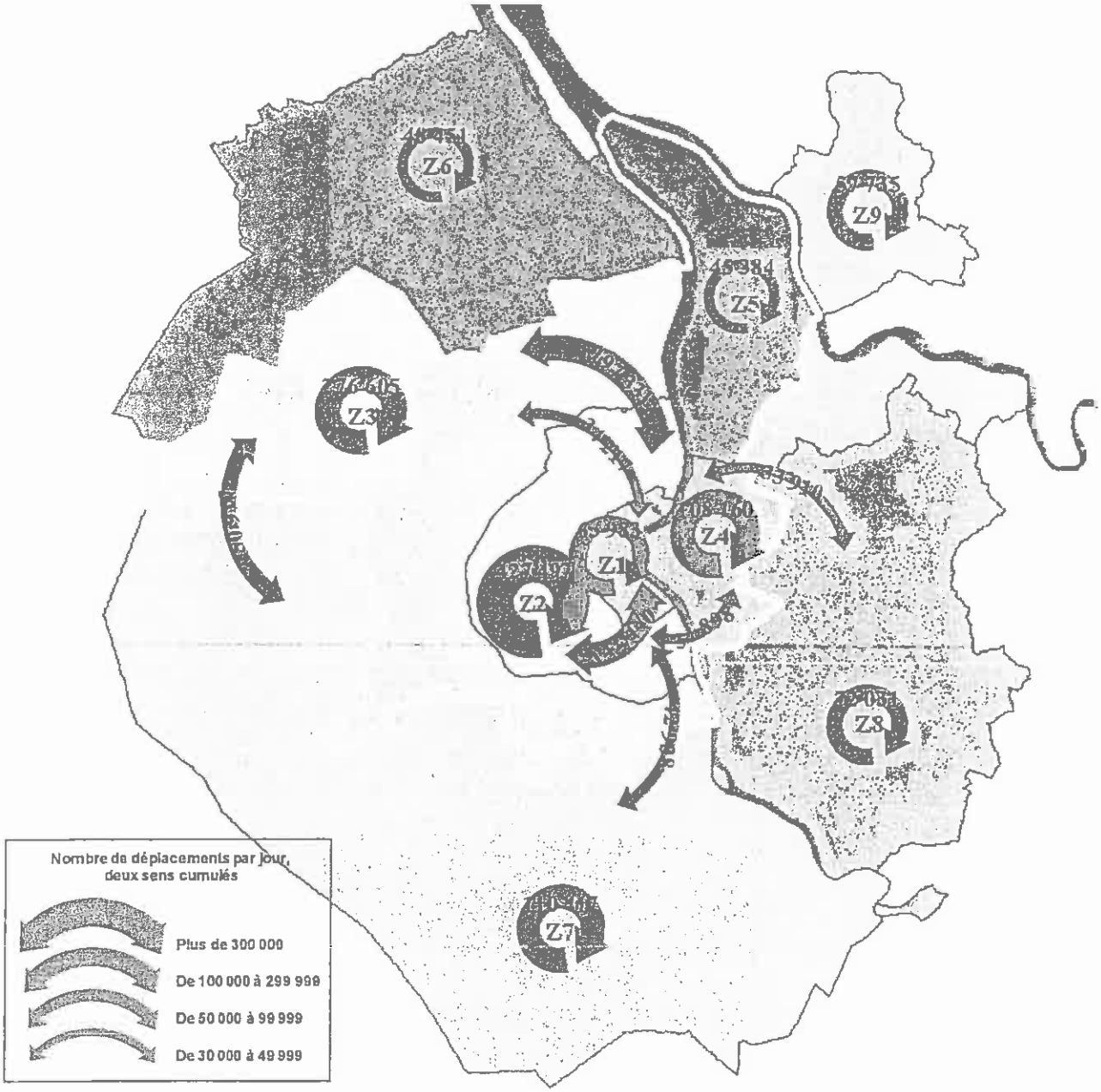
2 549 000 déplacements sont réalisés par jour en modes mécanisés. Les flux mécanisés supérieurs à 30 000 représentent 87% de l'ensemble des déplacements mécanisés.

L'analyse des flux mécanisés montre que les principaux flux s'effectuent à l'intérieur des zones et notamment des zones 2 et 3. En effet, les déplacements réalisés à l'intérieur de ces deux zones représentent à eux seuls respectivement 19% et 12% de l'ensemble des déplacements mécanisés.

Les flux inter zones les plus importants sont observés entre la zone 2 et ses deux zones limitrophes (1 et 3).

- **Les flux de déplacements en voiture particulière**

Carte 28 : Flux de déplacements en voiture particulière (supérieurs à 30 000)



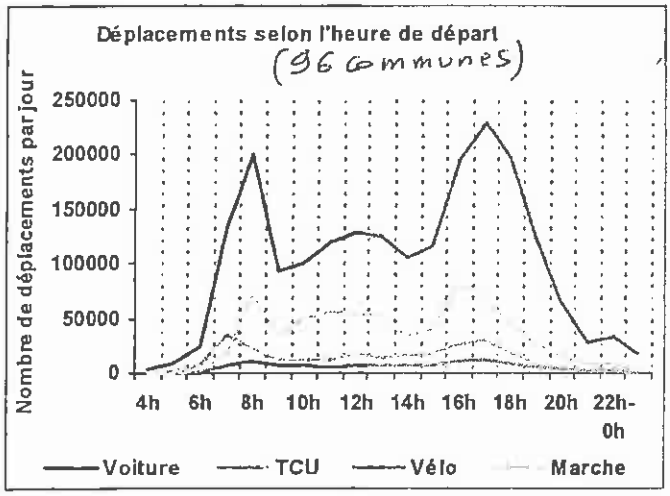
NOTA : le chiffre inscrit dans les flèches circulaires fournit le nombre de déplacements en voiture particulière réalisés à l'intérieur de la zone, le chiffre inscrit à l'intérieur des autres flèches fournit le nombre de déplacements en voiture particulière réalisés entre les zones.

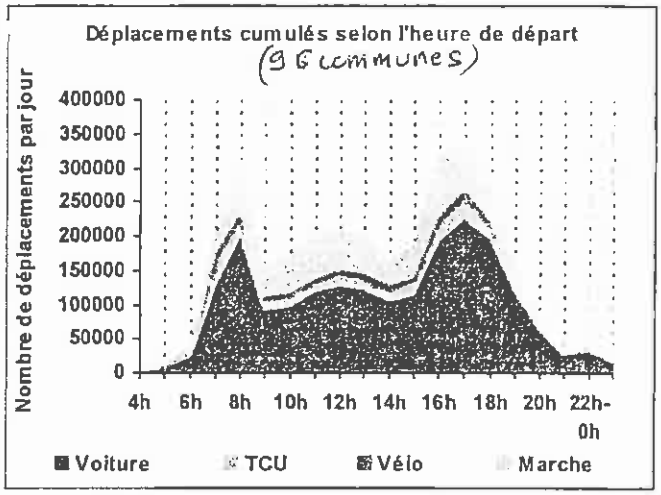
2 045 000 déplacements sont réalisés par jour en voiture particulière. Les flux en voiture particulière supérieurs à 30 000 représentent 85% de l'ensemble des déplacements réalisés en voiture particulière.

Les flux en voiture particulière se répartissent globalement de la même manière que les flux sur l'ensemble des modes mécanisés.
Les flux les plus importants sont les flux intra zones de la zone 2 et de la zone 3.
Les flux inter zones entre la zone 2 et les zones 3 et 1 sont également très élevés.

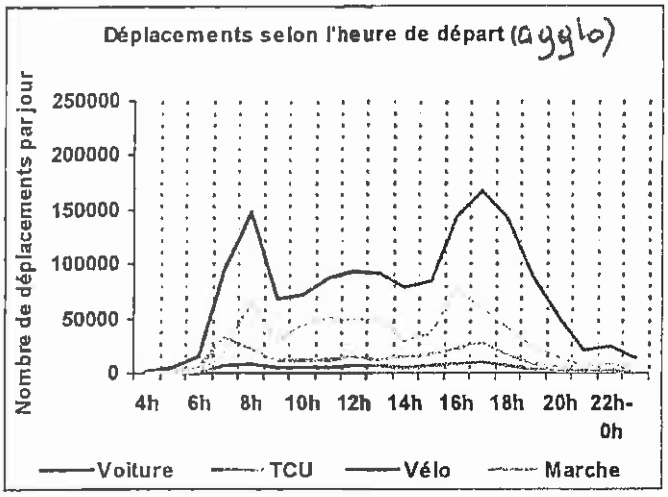
7.23 Répartition horaire des déplacements

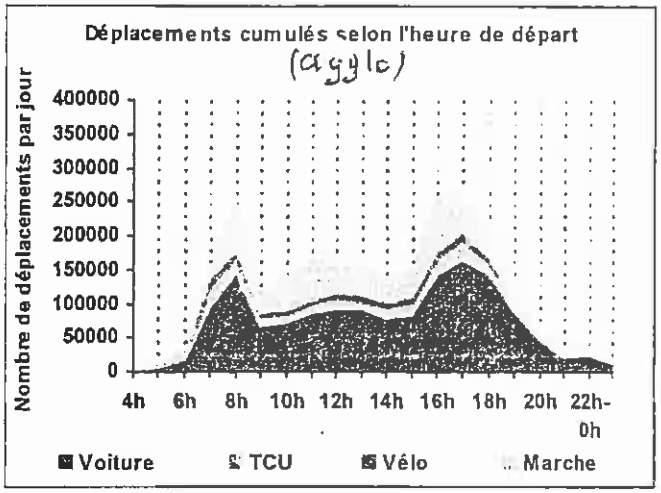
- **Déplacements tous modes**





La pointe du trafic est observée entre 17 et 18 heures (11% des déplacements tous modes confondus, soit 352 000 déplacements). Elle est surtout liée aux déplacements en voiture et à pied qui sont prépondérants durant cette période.
La pointe du matin est observée entre 8 et 9 heures (10% des déplacements tous modes confondus, soit 321 000 déplacements). Elle est également le fait des déplacements en voiture et à pied.





La répartition des déplacements des résidants de l'agglo est similaire.

- **Déplacements mécanisés**

La période de pointe du soir se situe entre 16 heures et 19 heures (30% des déplacements soit 763 000 déplacements) avec, de manière identique aux déplacements tous modes, un pic entre 17 heures et 18 heures (11% des déplacements soit 285 000 déplacements).
Le matin, la période de pointe s'étend entre 7 heures et 9 heures (17% des déplacements soit 445 000 déplacements). Là encore, de la même façon que pour l'ensemble des déplacements, tous modes confondus, le pic du matin a lieu entre 8 heures et 9 heures (10% des déplacements soit 250 000 déplacements).

- **Déplacements à pied**

La période de pointe du matin a lieu, comme pour les déplacements mécanisés, entre 8 heures et 9 heures (11% des déplacements à pied soit 71 000 déplacements).
La période de pointe du soir est moins étalée (16 heures – 18 heures). Le pic des déplacements est atteint plus tôt que pour les déplacements mécanisés : 12% des déplacements à pied ont lieu entre 16 heures et 17 heures (soit 84 000 déplacements).

- **Déplacements en voiture**

Les pointes du matin et du soir sont voisines de celles observées pour l'ensemble des déplacements mécanisés.

- **Déplacements en transports collectifs urbains**

L'heure de pointe du matin des déplacements en TCU a lieu plus tôt que celles observés en voiture ou à pied. En effet, 22% des déplacements en TCU ont lieu entre 7 heures et 9 heures avec un pic entre 7 heures et 8 heures concentrant à lui seul 13% des déplacements en TCU (soit 35 000 déplacements). L'heure de pointe du soir a lieu entre 16 heures et 18 heures (21% des déplacements soit 56 000 déplacements) avec un pic entre 17 heures et 18 heures regroupant 11% des déplacements en TCU.

Là encore, on observe peu de différences sur le périmètre de l'agglo.

- **Structure des motifs de destination par période horaire (heure de départ)**

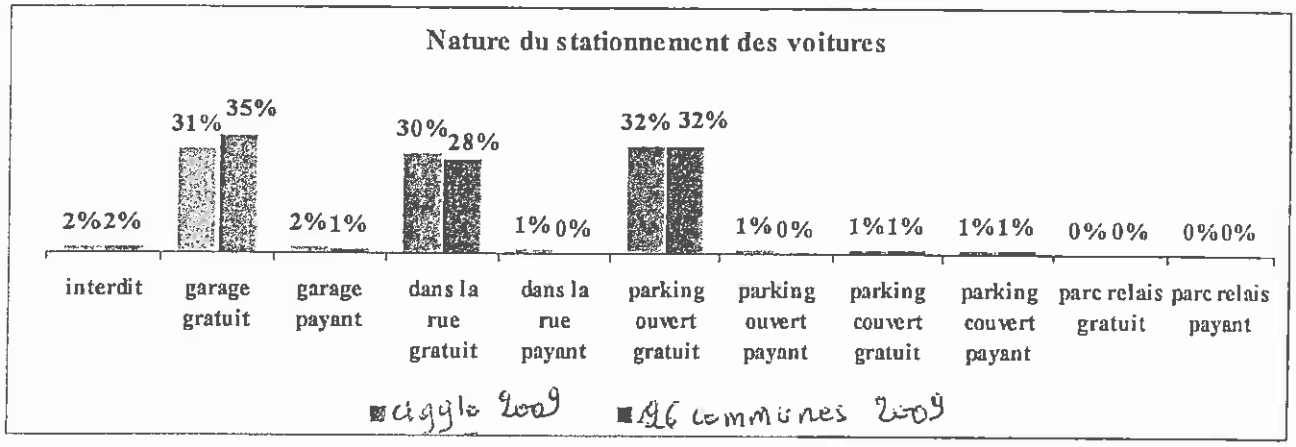
	Domicile	Travail habituel	Ecole et université	Achats	Santé démarches	Loisirs	Visite	Accomp.	Autre	Ensemble
Avant 7h	5%	60%	8%	4%	1%	2%	1%	5%	13%	100,0%
7h-9h	8%	29%	28%	4%	3%	2%	1%	18%	8%	100,0%
9h-11h	25%	8%	5%	27%	9%	8%	4%	6%	8%	100,0%
11h-14h	37%	11%	7%	12%	4%	12%	5%	8%	5%	100,0%
14h-16h	30%	6%	2%	19%	11%	12%	7%	8%	6%	100,0%
16h-19h	55%	2%	0%	13%	4%	7%	5%	13%	2%	100,0%
Après 19h	63%	1%	0%	5%	1%	13%	9%	7%	1%	100,0%
Ensemble	*38%*	*10%*	*7%*	*12%*	*5%*	*8%*	*5%*	*11%*	*5%*	*100,0%*

Avant 7 heures, les déplacements pour se rendre sur le lieu de travail habituel sont dominants (60% des déplacements dont l'heure de départ est avant 7 heures du matin se font à destination du lieu de travail habituel).
Entre 7 heures et 9 heures (heure de pointe du matin), se sont les déplacements obligés (à destination du lieu de travail habituel ou du lieu d'études) qui sont prépondérants. A noter également, en relation avec ces deux motifs, les déplacements d'accompagnement qui sont également importants.
Aux heures creuses (entre 9 heures et 11 heures et entre 14 heures et 16 heures), les déplacements non obligés (pour motif achats, loisirs, santé/démarches) sont supérieurs à la moyenne observée sur la journée.
A noter qu'entre 11 heures et 14 heures, les motifs de destination des déplacements se répartissent de manière identique à celle observée sur une journée entière avec cependant une légère supériorité des déplacements pour motif loisirs (12% contre 8% en moyenne).
A l'heure de pointe du soir (16 heures – 19 heures), ce sont logiquement les déplacements à destination du domicile qui sont majoritaires.
Ils sont encore plus présents après 19 heures, tranche horaire dans laquelle les déplacements pour motifs loisirs ou visites amis/famille sont également plus importants que la moyenne observée sur une journée.

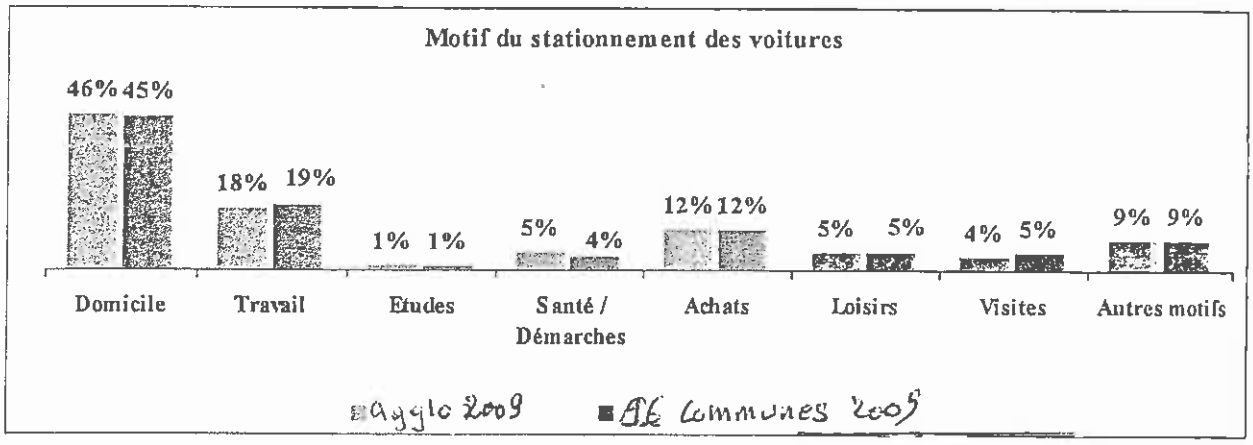
On observe des résultats similaires sur le territoire de l'agglo.

7.26 Stationnement des automobiles

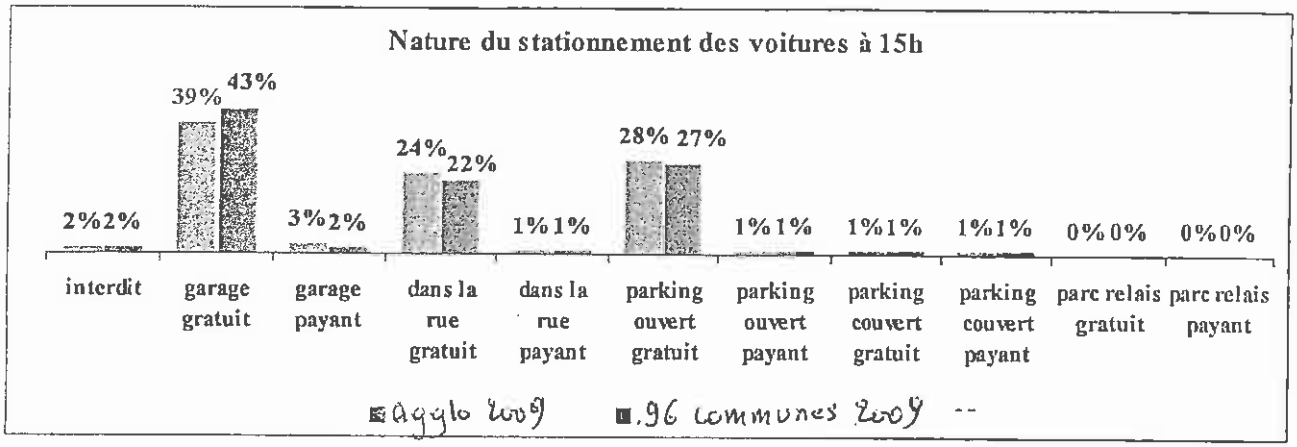
NOTA : des chiffres présentés ici, ont été exclus les stationnements liés à des arrêts pour prendre ou déposer une personne ou prendre du carburant.



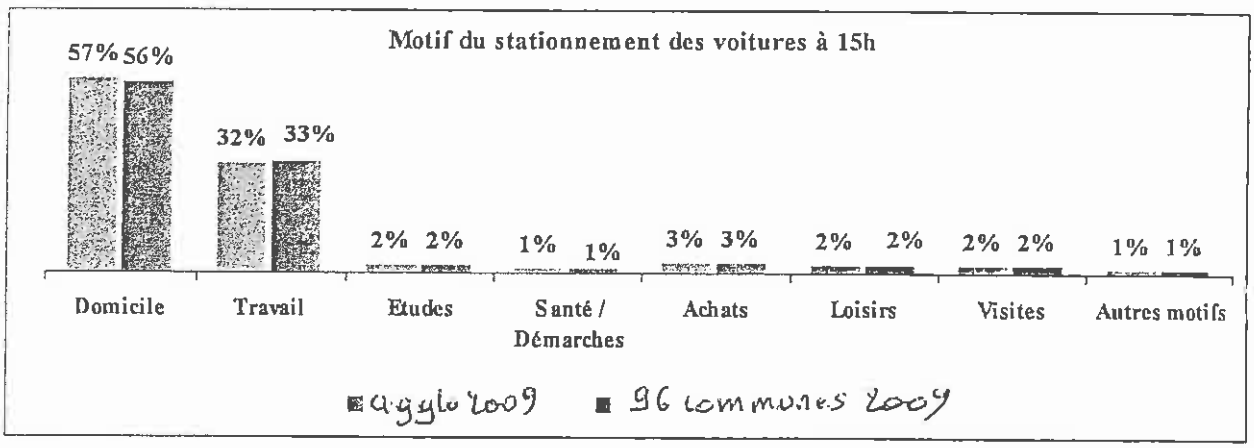
Sur l'ensemble de la journée et de la nuit, les voitures stationnent le plus souvent dans un garage gratuit (35%), sur un parking ouvert gratuit (32%) ou dans la rue, sur un emplacement gratuit (28%). A noter que le stationnement sur les emplacements gratuits dans la rue est plus répandu au niveau des habitants de l'agglo (30%) au détriment du stationnement en garage gratuit (31%).
La part du stationnement payant reste faible quel que soit le périmètre (3%). Le stationnement interdit « déclaré » représente environ 2%.



Dans 45% des cas, le stationnement est résidentiel. On trouve ensuite le stationnement pour le travail (19%) puis pour des achats (12%). Les résultats varient peu sur le périmètre de l'agglo.

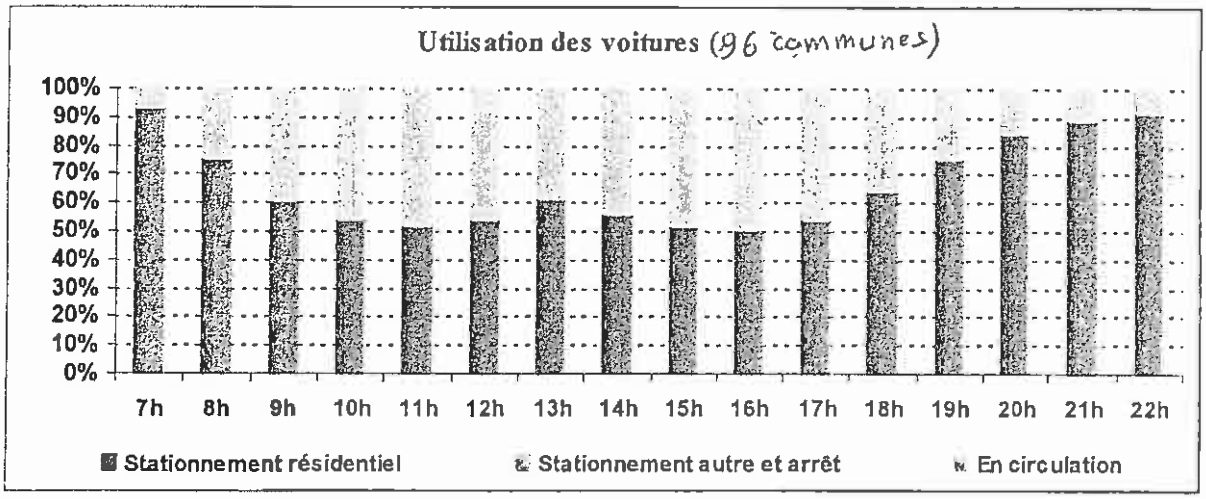


A 15 heures, 477 000 voitures utilisées par les habitants des 96 communes sur les 517 000 dont ils disposent sont en stationnement sur le périmètre enquêté. Le stationnement en garage gratuit est nettement plus important que celui observé sur l'ensemble de la journée (43% contre 35%), ce qui diminue logiquement la part des stationnements gratuits dans la rue (22% contre 28%) ou en parking ouvert gratuit (27% contre 32%).



A 15 heures, le stationnement résidentiel est prépondérant alors que la part du travail est nettement plus élevée que sur l'ensemble de la journée et de la nuit. La part du motif achat est faible.

7.27 Utilisation des véhicules automobiles

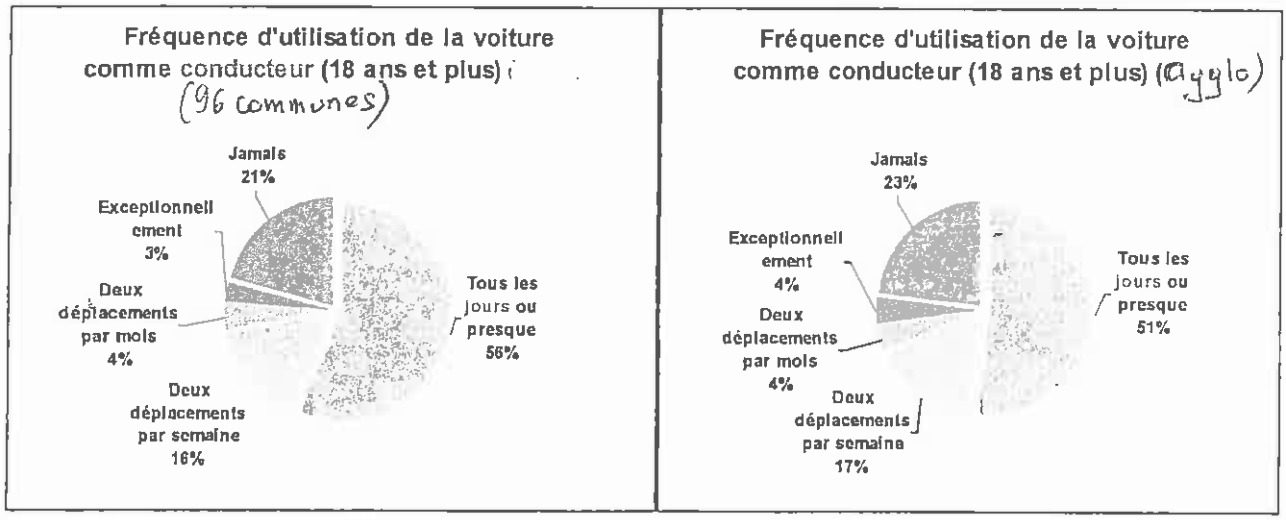


Durant une journée de semaine moyenne, les 517 000 voitures à disposition des habitants des 96 communes sont le plus souvent en stationnement, soit à proximité du domicile de l'utilisateur, soit à proximité d'un lieu d'activité (travail, achats, ...).

A noter qu'en moyenne, sur une journée (de 7 heures à 22 heures), **une voiture passe 93% du temps en stationnement.**

Ces résultats sont homogènes quel que soit le périmètre de résidence étudié.

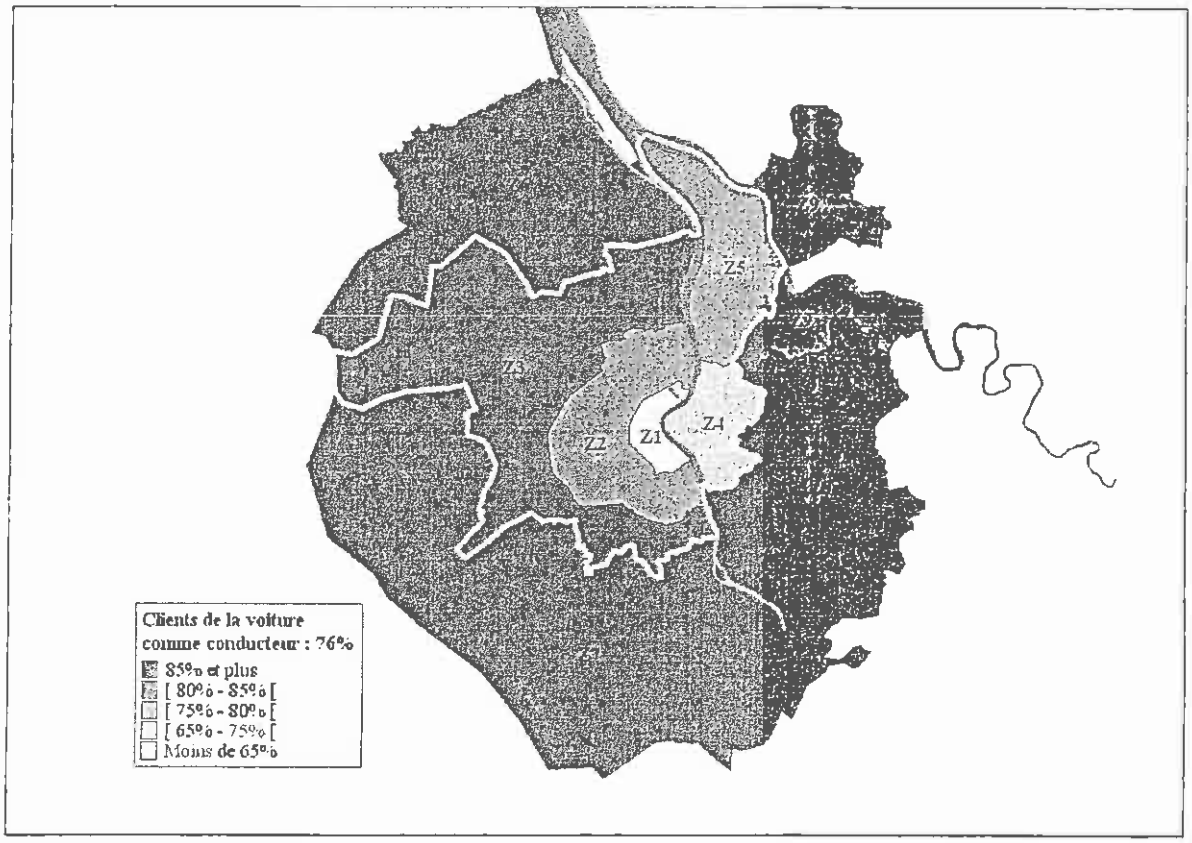
9.3 Utilisation de la voiture comme conducteur (18 ans et plus)



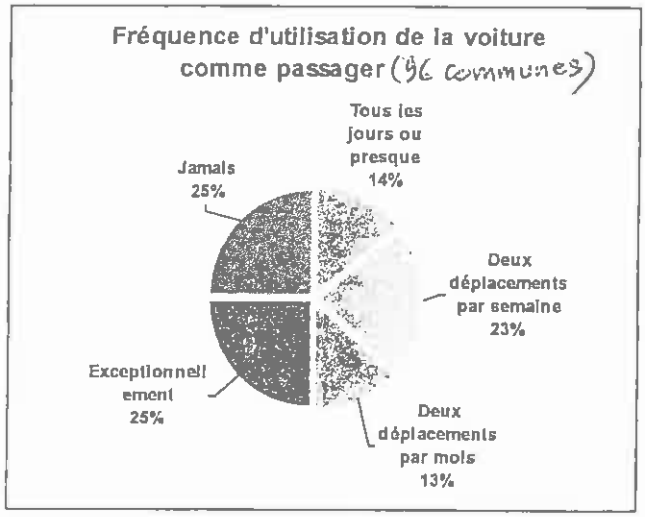
La proportion de personnes âgées de 18 ans et plus qui déclarent ne jamais utiliser la voiture en tant que conducteur est faible (21%). Les personnes qui l'utilisent le font avec une forte fréquence : 56% déclarent l'utiliser tous les jours ou presque, 72% au moins deux fois par semaine. En accord avec les résultats précédents, ces proportions sont un peu plus faibles pour les habitants de l'agglo (51% l'utilisent tous les jours ou presque, 68% au moins deux fois par semaine).

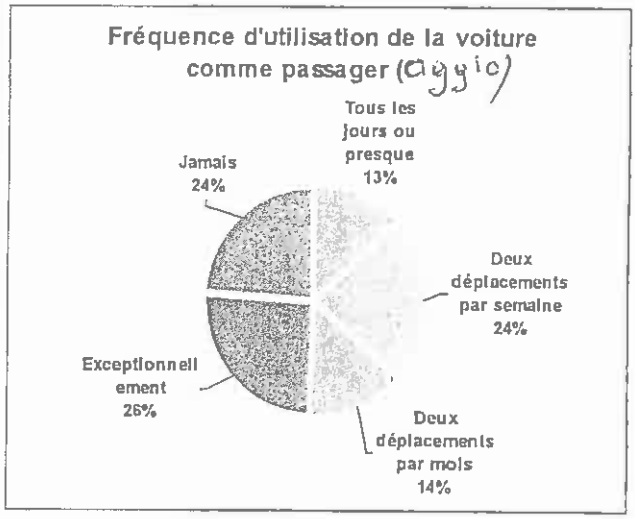
La part des clients de la voiture en tant que conducteur est très hétérogène selon les zones de résidence : alors qu'elle atteint 90% pour la zone 7, elle n'est que de 57% sur la zone centrale.

Carte 46 : Part de clients de la voiture comme conducteur (18 ans et plus)



9.4 Utilisation de la voiture comme passager

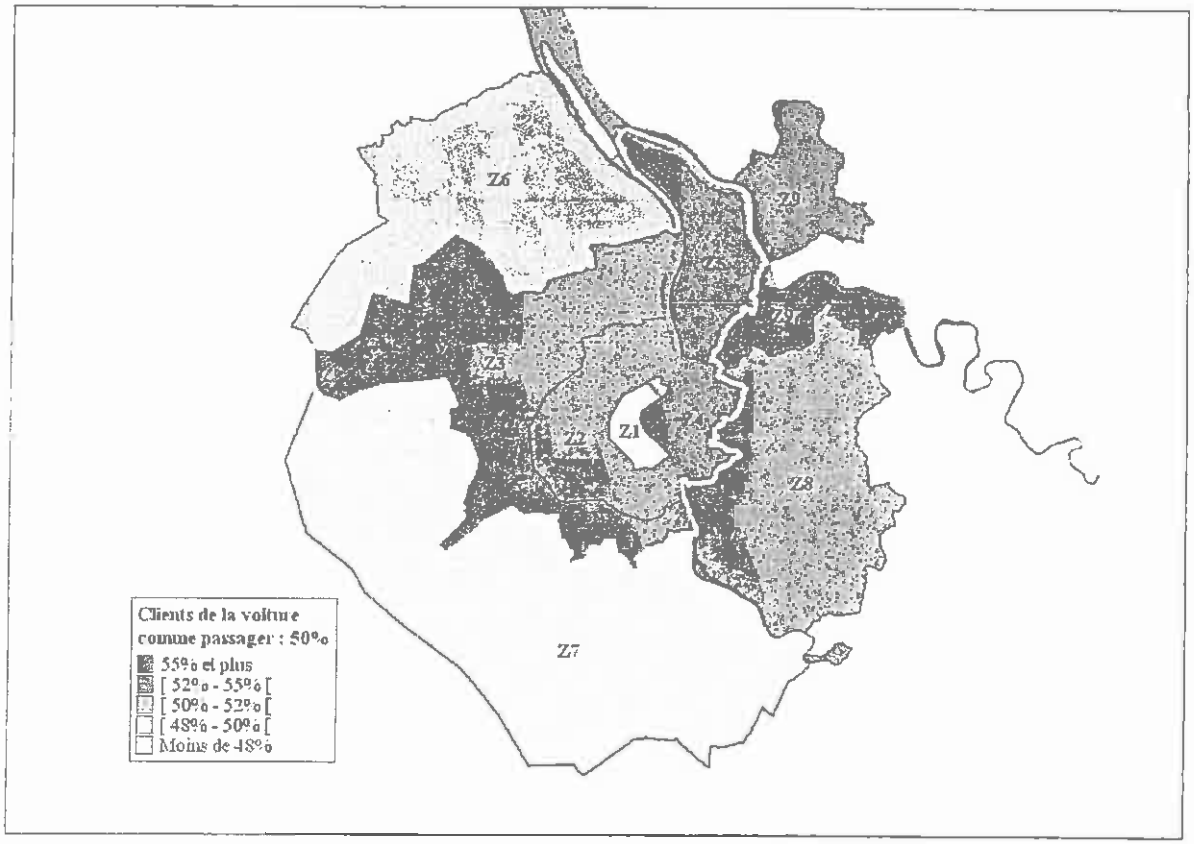




1/4 des individus de 5 ans et plus n'utilisent jamais la voiture comme passager, 1/4 ne l'utilisent que de manière exceptionnelle. 37% l'utilisent au moins deux fois par semaine. On observe des résultats similaires au niveau des résidants de l'agglo.

La part des clients de la voiture en tant que passager varie peu selon les zones (entre 46% et 58%). Elle est minimale pour les résidants de la zone 1 et maximale pour les résidants de la zone 5.

Carte 47 : Part de clients de la voiture comme passager



11.1 Population, déplacements et mobilités par mode sur le découpage en 9 zones (D10) des individus de 5 ans et plus

		Mode principal						
Zone de résidence		Voiture	TCU	Autres TC	Deux roues	Autres	Marche	Total
1	Mobilité par personne	1,174	0,622	0,014	0,343	0,026	1,764	3,942
	Déplacements	163 872	86 865	1 899	47 824	3 626	246 251	550 336
	Personnes	139 625	139 625	139 625	139 625	139 625	139 625	139 625
2	Mobilité par personne	2,415	0,327	0,024	0,181	0,056	0,831	3,832
	Déplacements	630 446	85 251	6 154	47 166	14 493	217 034	1 000 544
	Personnes	261 069	261 069	261 069	261 069	261 069	261 069	261 069
3	Mobilité par personne	3,077	0,216	0,046	0,154	0,096	0,418	4,008
	Déplacements	450 379	31 635	6 759	22 566	14 106	61 172	586 618
	Personnes	146 378	146 378	146 378	146 378	146 378	146 378	146 378
4	Mobilité par personne	2,108	0,503	0,026	0,118	0,034	0,924	3,714
	Déplacements	164 271	39 226	2 045	9 187	2 653	71 962	289 345
	Personnes	77 912	77 912	77 912	77 912	77 912	77 912	77 912
5	Mobilité par personne	2,973	0,255	0,016	0,144	0,018	0,560	3,968
	Déplacements	87 436	7 493	479	4 246	543	16 471	116 668
	Personnes	29 405	29 405	29 405	29 405	29 405	29 405	29 405
6	Mobilité par personne	3,870	0,055	0,088	0,121	0,024	0,428	4,586
	Déplacements	91 782	1 315	2 098	2 867	561	10 139	108 762
	Personnes	23 716	23 716	23 716	23 716	23 716	23 716	23 716
7	Mobilité par personne	3,212	0,080	0,127	0,175	0,089	0,369	4,051
	Déplacements	208 411	5 160	8 260	11 330	5 744	23 930	262 834
	Personnes	64 877	64 877	64 877	64 877	64 877	64 877	64 877
8	Mobilité par personne	2,950	0,129	0,098	0,076	0,101	0,348	3,702
	Déplacements	147 665	6 435	4 913	3 802	5 050	17 414	185 278
	Personnes	50 050	50 050	50 050	50 050	50 050	50 050	50 050
9	Mobilité par personne	3,228	0,093	0,102	0,101	0,080	0,365	3,968
	Déplacements	100 781	2 900	3 185	3 141	2 502	11 386	123 894
	Personnes	31 223	31 223	31 223	31 223	31 223	31 223	31 223
Ensemble	Mobilité par personne	2,481	0,323	0,043	0,185	0,060	0,820	3,912
	Déplacements	2 045 042	266 279	35 793	152 130	49 278	675 758	3 224 280
	Personnes	824 255	824 255	824 255	824 255	824 255	824 255	824 255

11.2 Données générales

	90 Communes	L'agglo 2009
1) Ménages		
Nombre de ménages	389 576	320 909
Taille moyenne ménages	2.26	2.17
Nombre de voitures possédées	488 024	371 106
Taux de motorisation	1.25	1.16
% ménages avec 0 VP	17%	20%
% ménages avec 1 VP	47%	50%
% ménages avec 2 et + VP	35%	30%
2) Population		
Population des ménages	881 024	697 946
Population des 5 ans et +	830 147	658 396
Nombre d'actifs	358 445	279 581
Nombre de scolaires	155 997	117 675
Nombre d'étudiants	48 973	43 858
Nombre de retraités	180 867	146 694
% permis de conduire (18 ans et plus)	86%	84%
3) Déplacements		
Nombre total de déplacements	3 224 280	2 543 512
Déplacements mécanisés (tous modes)	2 548 521	1 930 621
Déplacements à pied	675 758	612 891
Déplacements à vélo	101 118	93 246
Déplacements en deux roues motorisés < 50cm3	18 489	14 771
Déplacements en deux roues motorisés >= 50cm3	25 523	22 973
Déplacements en voiture conducteur	1 578 656	1 153 511
Déplacements en voiture passager	466 385	342 893
Déplacements en TCU	266 279	250 469
Déplacements en autres TC	35 793	17 337
Déplacements en autres modes mécanisés	49 278	35 421
Mobilité (population de 5 ans et plus)		
Mobilité par personne	3.912	3.887
Mobilité mécanisée par personne (tous modes)	3.092	2.950
Mobilité à pied par personne	0.820	0.937
Mobilité à vélo par personne	0.131	0.142
Déplacements en deux roues motorisés < 50cm3	0.022	0.023
Déplacements en deux roues motorisés >= 50cm3	0.031	0.035
Mobilité en voiture conducteur par personne	1.915	1.763
Mobilité en voiture passager par personne	0.566	0.524
Mobilité en TCU par personne	0.323	0.383
Mobilité en autres TC par personne	0.043	0.026
Mobilité en autres modes mécanisés	0.060	0.054

	96 communes	L'agglo 2009
Motifs		
Part des domicile-travail	15%	15%
Part des domicile-école université	11%	11%
Part des domicile-achats	14%	15%
Part des domicile-accompagnement	13%	12%
Part des secondaires	25%	24%
4) Déplacements TCU		
Part des domicile-travail	20%	20%
Part des domicile-école université	29%	30%
Part des domicile-autres	32%	33%
Part des secondaires	19%	18%
5) Temps déplacements		
Longueur moyenne des déplacements en km	5.2	4.4
% inf. à 1 km	22%	25%
% inf. à 3 km	51%	55%
Distance moyenne à pied en km	0.6	0.6
Distance moyenne en vélo en km	2.5	2.3
Distance moyenne en deux roues motorisés en km	7.2	6.8
Distance moyenne en voiture conducteur en km	6.7	5.7
Distance moyenne en voiture passager en km	5.3	4.5
Distance moyenne en TCU en km	7.4	6.7
Distance moyenne en autres TC en km	8.5	5.5
Temps moyen à pied en min	9.4	9.6
Temps moyen en vélo en min	12.3	12.4
Temps moyen en deux roues motorisés en min	16.2	16.5
Temps moyen en voiture conducteur en min	15.7	15.7
Temps moyen en voiture passager en min	13.7	13.9
Temps moyen en TCU en min	35.8	34.7
Temps moyen en autres TC en min	27.1	24.1

36

Moins de voitures dans

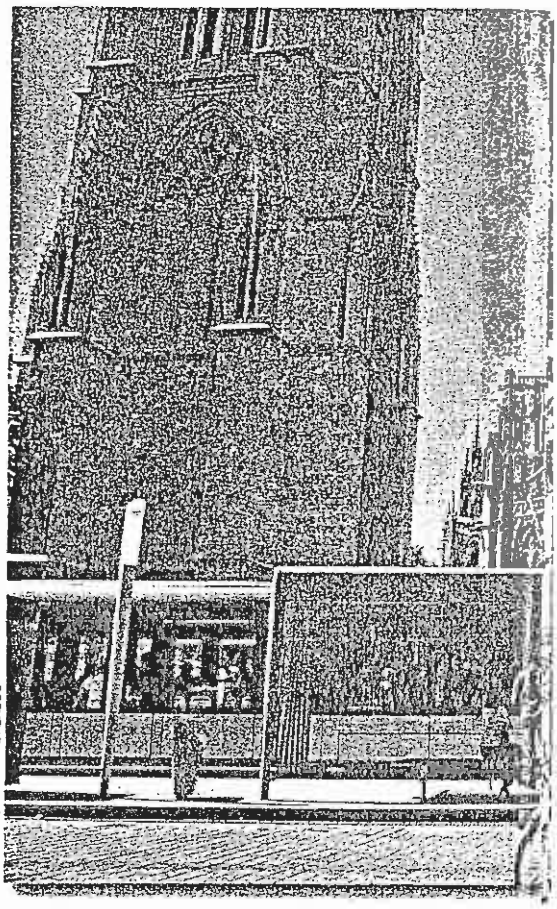
La place de la voiture dans les villes décline. Prix du pétrole et abondance de l'offre de transports en commun n'expliquent pas tout. Bonne conscience environnementale, non plus.
Il faut aussi y voir la crise économique et les évolutions des modes de vie. Traduction : une part de marché de l'automobile en baisse au sein d'une mobilité globale en berne. Les enquêtes ménages déplacements menées ces dernières années dans plusieurs grandes agglos françaises sont analysées par un expert en mobilité au Certu, Jean-Marie Guidez.

Bordeaux :	-4 %
Lille :	-4 %
Lyon :	-4 %
Reims :	-2 %
Rennes :	-4 %
Rouen :	-3 %
Strasbourg :	-7 %
Toulon :	-5 %

A ce stade-là, ce n'est plus un phénomène émergent, mais une tendance de fond ! La bagnole a de moins en moins la cote. Enfin ! diront certains, car depuis son invention, elle avait toujours pris une place croissante dans la vie des citadins français, dominant largement les autres modes de déplacements. Mais au milieu des années 2000, les chercheurs ont commencé à s'interroger : les résultats des enquêtes ménages-déplacements de Lille et de Lyon en 2006 (EMD, menées selon la méthodologie définie par le Certu, environ une fois par décennie) montraient une inflexion. Serait-elle durable ? Ils n'osaient y croire. Aujourd'hui, le doute n'est plus permis, puisqu'une demi-douzaine d'enquêtes sont venues conforter ce résultat tant espéré par les techniciens et les élus : la part de marché de la voiture baisse un peu partout. Que ce soit à Strasbourg, comme le montrent les résultats de 2009 tout juste analysés *(voir page 24)*, à Bordeaux, à Rennes, à Toulon, à Rouen ou à Reims. Et en quantité non négligeable.

Au moment de la publication de l'EMD de Strasbourg, mi-janvier, le Certu a reporté tous ces résultats sur un histogramme *(voir page 22)*. Et cela saute aux yeux ! « *Partout, nous avons une évolution en bosse de chameau,* analyse Jean-Marie Guidez, expert en mobilité au Certu. *Le règne de la voiture se poursuit jusqu'à la fin des années 90 et l'utilisation décroît ensuite dans des proportions assez variables selon le point de départ.* » Seules Lyon et Strasbourg réussissent à passer sous la barre fatidique des 50 %.

Cependant, dans toutes les villes où il y a au moins deux enquêtes, c'est le même constat : la voiture recule de 2 à 7 points. Mais étrangement, qu'il y ait eu des efforts sur les transports collectifs ou non… Reims, qui n'a pas encore son tramway (- 2 %), et Toulon (- 5 %), qui n'a pas fait preuve de grand dynamisme en la matière, en sont les preuves. Alors, que s'est-il passé ? Trois raisons principales expliqueraient cette nouvelle tendance, selon l'expert du Certu. Des raisons économiques, d'abord : depuis 2003, le prix du pétrole est sur une pente ascendante, du moins jusqu'à la crise. Ensuite, les politiques volontaristes qui commencent à porter leurs fruits. Citant en vrac « *les PDU, les PDE, le développement de l'offre de transport public, les contraintes sur le stationnement…* », Jean-Marie Guidez constate : « *A force de faire des métros, des trams et plus de TER, ça a fini par payer. L'effet réseau joue, mais il a fallu dix à vingt ans pour que ça se voit.* »


Alban Transport/TOMA C. SASSO

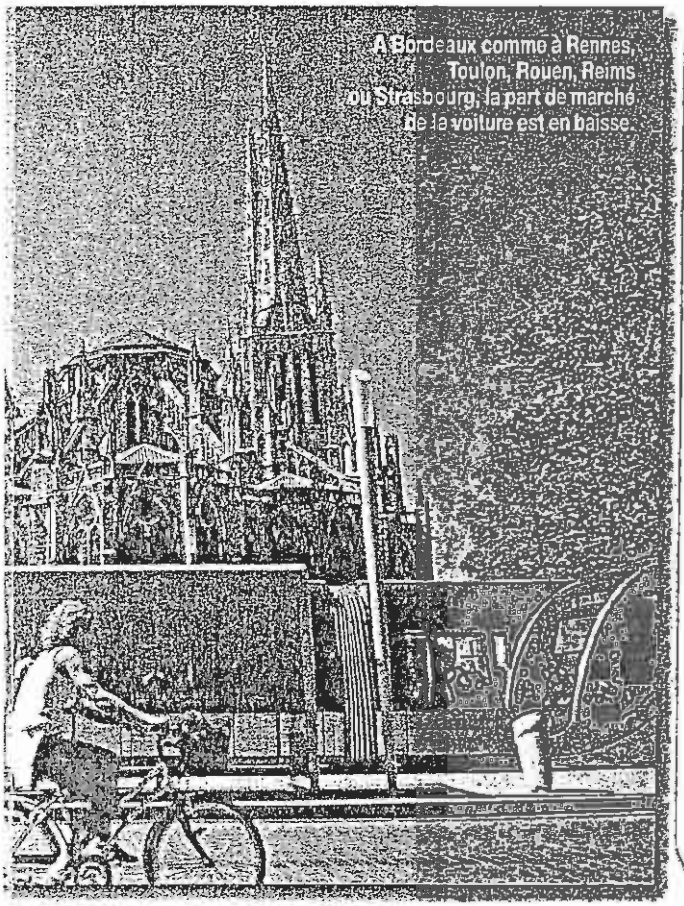
La crise économique ne favorise pas la mobilité. Si la voiture recule, c'est aussi parce que la mobilité dans son ensemble est moindre

Et, enfin, la sensibilisation aux problèmes environnementaux, qui fait son chemin dans les esprits. Ces dix dernières années, à force d'entendre parler de réchauffement climatique, d'effet de serre et de développement durable, les citadins ont davantage de conscience environnementale. En tout cas, « *on culpabilise plus en voiture aujourd'hui qu'hier !* », estime-t-il. Ces trois motifs avaient été évoqués dès 2007. On peut désormais en ajouter un autre : sans aucun doute, la crise économique ne favorise pas la mobilité. Si la voiture recule, c'est aussi parce que la mobilité dans son ensemble est moindre. Trente années durant, la mobilité totale urbaine, tous modes confondus, n'a cessé de croître.

♦ Ville Rail & Transports - 27/01/2010

37

les grandes villes



A Bordeaux comme à Rennes, Toulon, Rouen, Reims ou Strasbourg, la part de marché de la voiture est en baisse.

> INSEE Le découplage des évolutions entre l'urbain dense et le reste du territoire s'accentue

En matière de mobilité, grandes agglos et zones rurales ou faiblement urbanisées évoluent en sens inverse : tandis qu'on note une réduction des déplacements et de la voiture dans les premières, on assiste à une stabilité de la mobilité et à une augmentation de la part de l'automobile chez les secondes. C'est la première conclusion de l'enquête nationale transports et déplacements 2007-2008 réalisée par l'Insee et le service de l'observation des statistiques du ministère de l'Ecologie, rendue publique à l'été 2009. La précédente enquête datait de 1994. Entre ces deux dates, les habitants des villes-centres des grandes agglomérations sont 5 % de moins à utiliser une voiture. Les reports modaux profitent aux modes doux ou légers – avec + 3 % pour la marche et + 1,5 % pour les deux-roues motorisés ainsi que pour le vélo –, contrairement aux transports en commun qui voient leur part reculer de deux points. Entre 1994 et 2008, la vitesse des transports n'a significativement varié (la variation étant calculée à partir de l'évolution de la distance à vol d'oiseau et de celle de la durée des déplacements) que pour les résidents des espaces faiblement urbanisés, qui réalisent trois déplacements sur quatre en voiture. Pour eux, la part des transports collectifs reste stable, à 5 %, et ces déplacements sont le fait des jeunes pour les trois quarts ; la part de la voiture gagne deux points, au détriment de la marche et du vélo. D'ailleurs, le taux de motorisation continue de croître dans l'espace rural : 68 % des personnes appartiennent à un ménage comptant autant de voitures que de membres adultes ! *C. N.*

d'abord lentement, puis plus rapidement. Et l'on avait fini par penser que c'était bon signe.

Pour sa part, la mobilité en voiture a toujours été celle qui augmentait le plus fortement. C'est bien pourquoi les spécialistes se frottent les yeux. « *Moins 7,4 % de part de marché de l'automobile à Strasbourg en douze ans, c'est considérable ! A tel point que les responsables ont presque douté de leur résultat !* », raconte Jean-Marie Guidez. Mais ce résultat est aussi à relativiser, puisque dans cette ville modèle 55 % des trajets font moins de 3 km… Sachant que la part de la voiture demeure importante, il reste un peu de marge pour le report modal. De plus, dès qu'on s'éloigne du centre, ce n'est plus la même chanson. L'EMD, qui a pour la première fois été menée non pas à l'échelle de la communauté urbaine de Strasbourg (CUS) mais à celle du Bas-Rhin, montre aussi que dans le département, la voiture continue de se tailler la part du lion avec 60 % des déplacements. Par ailleurs, si l'on raisonne en kilomètres parcourus et non plus en nombre de déplacements, les résultats, même dans la CUS, bien que tout à fait honorables, sont moins spectaculaires, les distances moyennes parcourues ayant augmenté. Les déplacements en voiture représentent encore 72 % des kilomètres parcourus dans la communauté urbaine de Strasbourg, contre 76 % en 1997. Il apparaît cependant que la baisse globale de la mobilité est imputable en quasi-totalité à la diminution des déplacements motorisés. Pour expliquer la baisse globale, l'expert du Certu relève aussi un phénomène inéluctable qui pèse sur la mobilité : le vieillissement de la population. « *Même si les seniors d'aujourd'hui sont infiniment plus mobiles qu'autrefois, c'est un fait qu'ils bougent moins que les actifs.* » Si bien qu'un simple regard à la pyramide des âges permet de conclure que « *la mobilité moyenne ne peut que décroître, uniquement grâce au vieillissement de la population* », poursuit-il. A cet état de fait, s'ajoutent d'autres facteurs. Sachant que dans les EMD un déplacement est comptabilisé dès qu'on pose un pied sur la voie publique, l'évolution

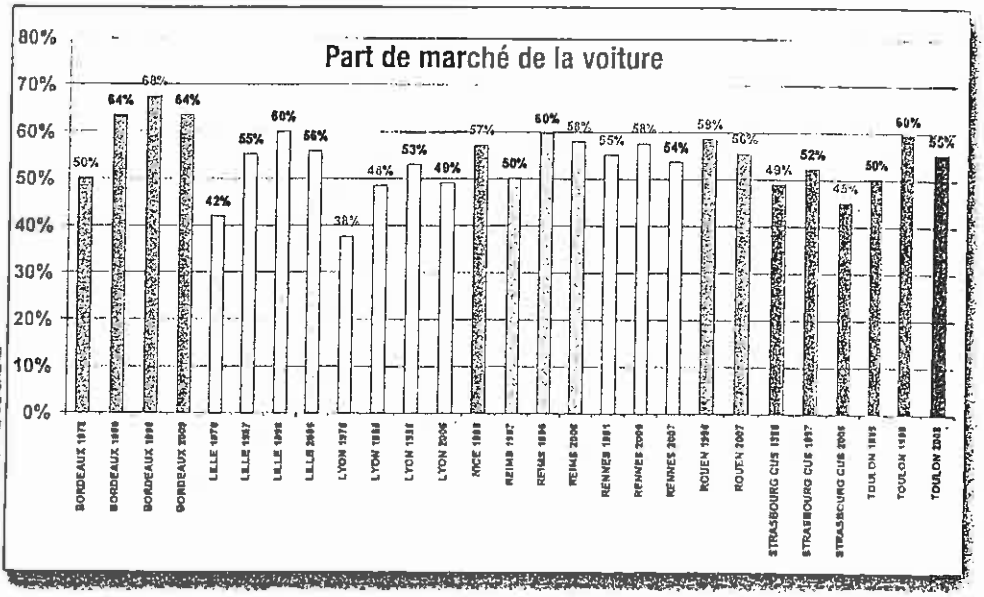
2

> OBSERVATOIRE DE LA MOBILITÉ

Les Français de plus en plus écolos

Pour la deuxième année consécutive, l'UTP a commandé à l'institut BVA un sondage portant, entre autres, sur l'évolution des déplacements. Réalisé du 16 au 21 novembre 2009 auprès d'un échantillon de 1 006 personnes, il est représentatif des habitudes de la population de plus de 18 ans dans les agglomérations de plus de 50 000 habitants. Principal constat : 21 % des sondés déclarent avoir diminué leurs déplacements en ville en général. Et, même constat que le Certu : ce sont les déplacements en voiture qui chutent le plus (- 29 %), contre 17 % de baisse pour les trajets en transports publics, - 12 % pour le vélo, - 6 % pour les deux-roues motorisés et - 9 % pour la marche.

Au total, 48 % des habitants ont diminué au moins un type de déplacement. Leur explication ? 40 % assurent que ce nouveau comportement est dicté par une volonté de protéger l'environnement et 23 % par la crise économique. Ils sont aussi 32 % à avouer qu'ils n'utilisent jamais les transports en commun au motif de *« fréquences insuffisantes et d'arrêts mal situés »*. Ainsi, pour aller au travail, la moyenne d'utilisation du transport collectif n'est que de 34 %, sachant que l'Ile-de-France et les 18-24 ans gonflent la moyenne. En effet, 47 % des Franciliens vont au boulot en métro contre 27 % des provinciaux. Quant aux jeunes, ils sont 71 % de convaincus. Une note espoir pour la mobilité future...



des modes de vie a aussi une influence. Ainsi, par exemple, le développement de la journée continue joue-t-il un rôle. Il est devenu très rare de rentrer déjeuner chez soi en voiture, et ce déplacement-là est remplacé par un trajet à pied jusqu'à la cantine, voire par aucun déplacement quand on déjeune sur le pouce au bureau. Enfin, à ne pas négliger non plus, l'impact probable *« des e-comportements : e-commerce, réseaux sociaux, vidéo à la demande et autres services permettant de faire tout un tas de choses à distance. On se déplace moins pour voir ses amis, sa famille, pour ses achats, ses loisirs...* souligne Jean-Marie Guidez. *Ce sont des pratiques particulièrement développées chez les jeunes, qui, selon une enquête récente, passent en moyenne 2 heures 30 par jour sur le Net ».*

Le déplacement en voiture pour déjeuner chez soi est remplacé par un trajet à pied jusqu'à la cantine, voire par aucun déplacement

Au total, dans la communauté d'agglomération de la métropole alsacienne, par exemple, le nombre de déplacements par jour et par personne est passé de 4,53 à 3,87, soit 15 % de moins ; c'est une baisse conséquente. Un phénomène qui a pu plonger certains dans la perplexité, *« parce que le premier réflexe est de penser que PIB, croissance, emploi, compétitivité, efficacité... seraient corrélés à la mobilité ! Or c'est bien plus compliqué que ça... Si par exemple on a remplacé ses dix petites courses en voiture par une seule mais bien plus longue, est-ce une régression ? »* Autre exemple : la mobilité des Lyonnais (3,39) est inférieure à celle des Lillois (3,76). *« Est-ce à dire pour autant que Lyon est économiquement en retard sur Lille ? »* L'important, c'est donc de regarder comment les déplacements sont structurés et éventuellement rationalisés. D'aucuns ont parlé de *« démobilité »*, un terme que réfute Jean-Marie Guidez, qui lui préfère *« mobilité sobre »* ou *« mobilité raisonnée »*. Un phénomène qui semble bien parti pour durer.

Et puisqu'il faut bien, quand même, *« une morale à l'histoire »*, selon l'expression favorite de l'expert en mobilité du Certu, en décortiquant davantage les chiffres, on s'aperçoit que ce n'est sans doute pas un hasard si les meilleurs résultats sont obtenus dans des villes comme Lille, Strasbourg ou Rennes pour ne citer qu'elles. *« Pas de miracle ! C'est bien le résultat des politiques volontaristes de développement des modes alternatifs : la voiture à Toulon a certes perdu cinq points, mais sa part de marché est encore plus haute qu'elle ne l'a jamais été à Strasbourg »* Et prochainement les EMD de Nice-Côte d'Azur et d'Aix-Marseille, en cours d'analyse, viendront compléter le panorama.

Optimiste, Jean-Marie Guidez estime bien que le rapport à la voiture a changé. Lentement mais sûrement, les contraintes ont fait réagir *« Comme à chaque fois, la tendance émerge d'abord chez les bobos des grandes agglos comme Paris et Lyon et se diffuse partout ensuite. »* Le mythe de la voiture en ville est écorné. *« Voyez les jeunes urbains tokyoïtes qui ont deux fois moins de voitures que leurs aînés et préfèrent dépenser leur argent dans les nouvelles technologies que dans la bagnole. C'est pareil chez nous : on passe de la voiture objet à la voiture "service". »* Autant dire que covoiturage, autopartage, et voitures en libre-service n'ont pas dit leur dernier mot !

Cécile NANGERONI

La voiture perd 7 points à Strasbourg

Dans l'enquête ménages déplacements réalisée en 2009, la part modale de la voiture passe pour la première fois en dessous de 50 % dans la capitale alsacienne. Le vélo progresse et la marche représente toujours un tiers des déplacements.

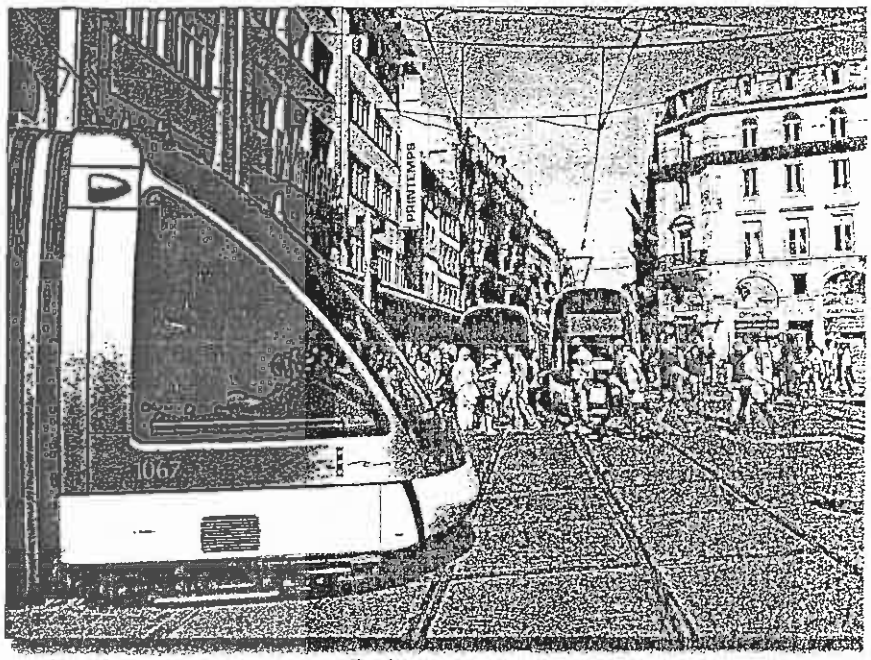
Dans un contexte de baisse générale de la mobilité, avec 3,87 déplacements par jour en moyenne en 2009 contre 4,53 en 1997, les Strasbourgeois ont sensiblement modifié leurs habitudes de transport. En une décennie, la part modale de la voiture est passée de 53 % à 46 %, cédant des parts de marché – tout comme les deux-roues également en baisse – au vélo (8 %, en hausse de 2 points), aux transports en commun (12,5 %, en hausse de 3,5 points) et à la marche à pied (33 %, en progression de 2 points). « *En vingt ans, les évolutions sont globalement favorables*, observe Roland Ries, maire (PS) de Strasbourg. *Cette baisse globale de la mobilité est une bonne chose. La part de l'automobile se réduit par rapport à tout le reste. La part importante du vélo nous place devant toutes les autres villes françaises, mais nous restons loin de nos modèles européens, Fribourg et Copenhague. Il reste des efforts à réaliser dans les infrastructures et les mentalités.* »

L'Enquête Ménages Déplacements, réalisée entre janvier et juin 2009, porte sur 5 400 ménages, interrogés en face à face, représentant 12 000 personnes soit 1 % de la population du département. Réalisée par Test (Versailles) pour un budget d'1,2 million d'euros, elle a associé, pour la première fois, les trois autorités organisatrices des transports en commun sur le territoire de l'agglomération strasbourgeoise. Elle révèle une forte progression de l'organisation des journées de la population sondée, avec une part des journées continues en progression chez les actifs et les scolaires. « *Ces nouvelles habitudes posent déjà des problèmes aux exploitants des réseaux de transport en commun*, reconnaît Jacques Bigot, président (PS) de la communauté urbaine de Strasbourg. *On ne se déplace plus à la pause de midi, les enfants fréquentent la restauration scolaire ou le périscolaire, l'e-administration se développe. Cette tendance va encore réduire la mobilité.* »

A l'échelle départementale, le tramway, les bus et les trains représentent 8 % des déplacements quotidiens des Bas-Rhinois, mais 12 % des kilomètres parcourus. « *L'utilisation du train a triplé par rapport à 1998* », rappelle François Loos, vice-président du conseil régional d'Alsace. Un résultat conforme à ses objectifs environnementaux. « *L'offre de TER a doublé, et l'effort va se poursuivre avec des investissements supplémentaires. Par rapport à la voiture, le train représente déjà 200 000 tonnes de CO_2 économisées en un an.* » L'agglomération strasbourgeoise sera desservie, en 2014, par le tram-train du piémont vosgien, dont la phase de préfiguration est opérationnelle depuis un an vers l'aéroport d'Entzheim, Molsheim et Barr. La part modale de la voiture particulière reste largement dominante, entre 69 % et 70 %, dans les zones rurales d'Alsace du Nord, dans le massif vosgien autour de Saverne et dans les cantons viticoles du piémont des Vosges, où le vélo chute à 2 %.

L'agglomération strasbourgeoise sera desservie, en 2014, par le tram-train du Piémont vosgien

« *Les inégalités se creusent aussi dans l'agglomération* », remarque Jacques Bigot. La part modale de la voiture reste dominante dans de grands quartiers résidentiels, mal desservis par le tramway, comme la Robertsau (30 000 habitants) et en couronne périphérique, avec une hausse de 8 points (72 %) vers le sud de l'agglomération. Le vélo, peu présent dans les quartiers populaires de Strasbourg

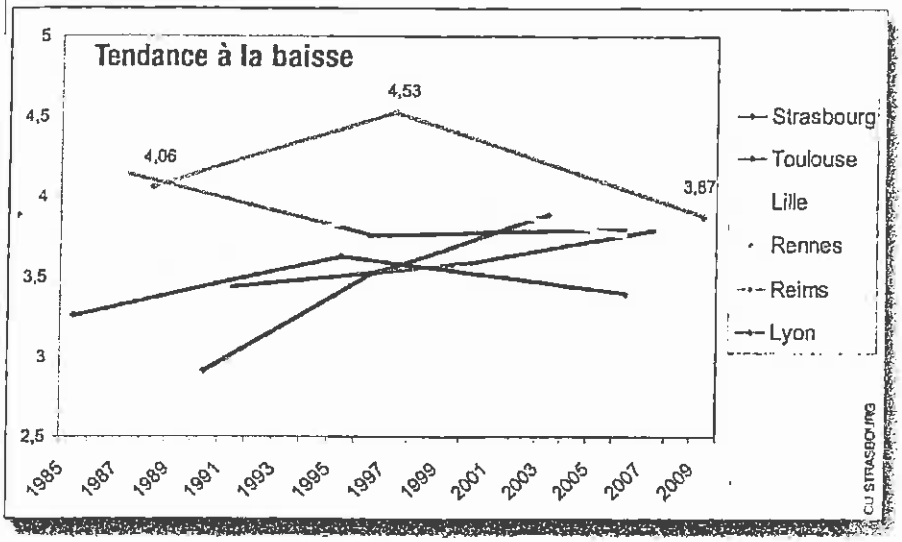


René Mettes

Les habitants de Strasbourg ont modifié leurs habitudes de transport.

> La méthode

L'enquête ménages déplacements, réalisée entre janvier et juin 2009, porte sur 5 400 ménages, interrogés en face à face, représentant 12 000 personnes, soit 1 % de la population du département. Réalisée par Test (Versailles) pour un budget de 1,2 million d'euros, elle a associé, pour la première fois, les trois autorités organisatrices des transports en commun sur le territoire de l'agglomération strasbourgeoise.



Evolution du nombre de déplacements moyens par personne et par jour selon les agglomérations.

ouest, avec 3 % de part modale, exprime les limites d'un réseau d'infrastructures discontinu. Pour Roland Ries, la faible diffusion du vélo dans ces quartiers révèle aussi un manque de sécurité et des risques de vols, *« un problème à résoudre avec les bailleurs sociaux »*. Sur l'ensemble de l'agglomération, l'usage des deux-roues motorisés s'inscrit également en baisse, à 0,6 % de part modale contre 1 % auparavant. Soit une attractivité comparable à Lyon, où les motos et scooters comptent pour 0,5 % des déplacements urbains, mais où le vélo plafonne à 1,7 %.

A l'est de l'agglomération strasbourgeoise, la partie allemande du bassin de déplacement n'a pas été prise en compte dans l'étude des déplacements. Roland Ries, qui souhaite promouvoir une unité administrative franco-allemande dans son projet d'Eurodistrict, le déplore. *« Le schéma classique des enquêtes ménages ne prévoit pas cette éventualité »*, rappelle-t-il. La ville de Kehl (35 000 habitants) sera pourtant desservie par le tramway strasbourgeois, après l'extension de 2,9 kilomètres de la ligne D annoncée en 2012. Le service déplacements de la communauté urbaine, qui a réalisé son propre comptage des piétons, cyclistes, automobilistes et clients des transports en commun, délivrera ses statistiques en milieu d'année. Dans un contexte de montée en puissance des déplacements transfrontaliers, avec une offre TER passée de 26 à 44 fréquences quotidiennes entre Strasbourg et Offenburg, ce manque de précision pourrait nuire à la poursuite des projets d'aménagement au-delà du Rhin, tel que le tram-train que Roland Ries souhaite prolonger sans rupture de charge entre Strasbourg et la partie allemande de son agglomération.

Olivier MIRGUET

> En vingt ans, le tramway et le vélo ont redessiné la ville

A Strasbourg, le recul de la part modale de la voiture particulière récompense la constance, sur les quatre mandats municipaux successifs de Catherine Trautmann, Fabienne Keller et Roland Ries (remplaçant de Catherine Trautmann en 1997, puis élu en 2008), de la promotion publique des modes de transport alternatifs. Le tramway inauguré sur 10 kilomètres en 1994 a connu quatre phases d'extension, multipliant son réseau commercial par cinq. Au sud, le terminus a été déplacé au centre de la ville d'Illkirch-Graffenstaden en juin 1997. Le grand axe nord-sud des lignes B et C (Hoenheim-Elsau et Esplanade) a été tracé en 2000. Après l'alternance politique locale, en 2001, Fabienne Keller (UMP) a poursuivi l'investissement en créant la ligne radiale E, desservant les quartiers de l'Esplanade et de Neudorf, espérant limiter la saturation des tronçons centraux du réseau historique. Pari gagné, en partie seulement : la ligne E s'avère déficitaire. Dernières prolongations réalisées, les lignes B et C desservent désormais la commune de Lingolsheim, au sud, et le quartier du Neuhof.

« La cohérence des investissements menés depuis deux décennies nous confère une avance sur les autres villes françaises, estime Roland Ries. *Nous n'avons pas réduit la liberté de se déplacer. Mais nous n'avons pas construit de radiales routières, qui auraient produit le même effet qu'une balle dans le pied. »* Dans les transports en commun, la logique tout tramway, qui a dominé le débat pendant deux décennies, cède sous la demande d'irrigations plus fines en périphérie. *« Il faut réfléchir à une diversification de l'offre, qui inclura des bus à haut niveau de service, davantage de couloirs de bus, et améliorer les fréquences »*, propose Roland Ries, également président de la Compagnie des transports strasbourgeois (CTS). La ligne F, qui préfigure le tram-train entre la gare SNCF et le centre-ville, sera opérationnelle dans un an.

La politique qui a abouti à la réduction de l'usage de la voiture a été constante, mais non sans à-coups

Le réseau de pistes cyclables, passé de 300 à 500 kilomètres en vingt ans, intègre le concept des contresens cyclables, quasiment généralisés en centre-ville à Illkirch-Graffenstaden, et s'impose lentement dans les autres communes périphériques. Strasbourg, qui compte plus de 130 000 vélos particuliers, ne dispose pas encore d'un réseau de vélos partagés. Prenant le contre-pied de Fabienne Keller, favorable à la location en libre-service et séduite par le système allemand Call a Bike, Roland Ries a annoncé fin 2009 la mise en service imminente d'un système sans publicité, par extension de la délégation de service public de la CTS. Dans un nouveau schéma communautaire de développement du vélo, il prévoyait 15 stations et 5 000 vélos pour couvrir les besoins ponctuels de déplacement de la population et des étudiants, en formule d'abonnement. Mais le projet, qui vient d'être remodelé, connaîtra plusieurs mois de retard : les services municipaux ont découvert tardivement qu'un tel marché devait être soumis à un appel d'offres.

O. M.

« Mise en œuvre des plans de déplacements
et systèmes de transport intelligents »

plans de déplacements au service de la mobilité

EXTRAITS

COMMENT METTRE EN PLACE UN PLAN LOCAL DE STATIONNEMENT ?

Elisabeth LAPIERRE
Syndicat des transports parisiens

La France compte environ 25 millions de véhicules automobiles, qui stationnent plus de 95 % du temps, d'où une consommation d'espace considérable. Cette demande d'espace importante et diversifiée pour le stationnement des véhicules est source de nombreux conflits, dans un univers, la ville, où la place disponible est rare.

La maîtrise du stationnement est donc une condition essentielle pour mieux contrôler la pression de l'automobile et pour préserver le dynamisme de certaines activités économiques. Thème transversal du PDU, car il y a différentes natures de stationnement, le stationnement est à traiter en relation avec les objectifs de diminution de trafic automobile, de développement des transports collectifs et des autres modes moins consommateurs d'espace et d'énergie et moins polluants inscrits dans la loi sur l'Air.

1. AVOIR UNE POLITIQUE DE STATIONNEMENT : POUR QUOI FAIRE ?

1.1. Pour servir des besoins locaux

Le stationnement concerne l'activité économique et la qualité de vie des habitants. Il touche à des intérêts contradictoires (du moins en apparence) entre lesquels les communes ont la responsabilité d'arbitrer.

Les décisions locales en matière de stationnement répondent à 3 préoccupations principales :

- le développement économique local
- la préservation du cadre de vie des habitants
- l'accessibilité aux équipements locaux

Pour préserver ou développer leur activité économique, les communes souhaitent attirer les visiteurs en leur garantissant un stationnement de courte ou moyenne durée au plus près des commerces. Elles souhaitent également que les entreprises restent

implantées sur leur territoire, et si possible en attirer d'autres. Dans cette optique, les possibilités de stationnement offertes aux salariés et aux visiteurs sont considérées comme un élément d'accessibilité important.

Le souci du cadre de vie et du confort des habitants se traduit par des tarifs privilégiés dans des secteurs à stationnement payant, ainsi que par diverses mesures concernant la sécurité des déplacements, en particulier de proximité et des dispositions pour promouvoir une circulation « apaisée ».

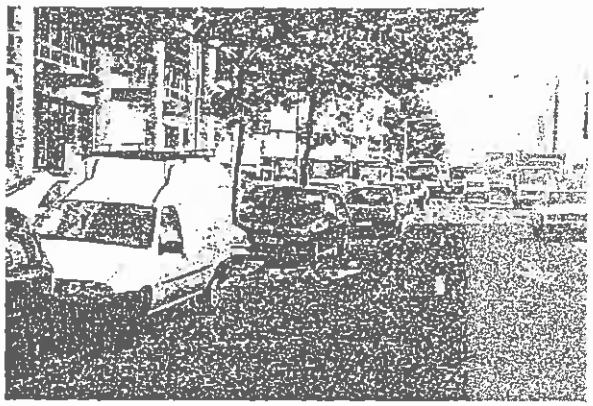
En d'autres termes, les communes arbitrent entre les besoins de ceux qui habitent et des besoins de ceux qui travaillent ou consomment sur leur territoire. En revanche, ceux qui ne font que s'arrêter, en particulier les migrants automobilistes en rabattement vers des stations du réseau ferroviaire ne s'inscrivent pas dans ce schéma et constituent pour elles une vraie nuisance.

1.2. Pour tenir compte de nécessités régionales

Le PDUIF prône la diminution de l'usage de la voiture lorsque c'est possible. Il s'agit : dans les secteurs bien desservis par les transports collectifs de limiter les possibilités de stationnement et de développer tous les modes alternatifs.

Il fixe comme orientations en matière de stationnement :

- favoriser le stationnement des visiteurs car ils viennent consommer et participent à la bonne santé économique de la ville ;
- favoriser le stationnement des résidants afin d'éviter la désertion des centres-ville ;
- dissuader le stationnement des actifs qui viennent travailler. Ils stationnent sur des durées très longues et entrent en concurrence directement avec les autres demandeurs potentiels (clients et résidants).



2. LE PLAN LOCAL DE STATIONNEMENT : UN OUTIL OPÉRATIONNEL D'AIDE À LA DÉCISION

2.1. Un outil opérationnel

Préalablement à l'identification des objectifs d'une politique du stationnement, la vocation première du Plan de Stationnement Local est de donner aux communes une vision intégrée et complète de l'ensemble du « mécanisme stationnement », qui par sa complexité et les nombreux enjeux dont il est porteur, nécessite une connaissance affinée.

Le stationnement, un domaine complexe...

- multiplicité des motifs de stationnement (résidents, migrants, visiteurs...) ;
- variété de l'offre (publique, privée, sur voirie, en parcs...) ;
- diversité des outils de régulation (réglementation, tarification, surveillance...) ;
- multiplicité des acteurs concernés (usagers, commerçants, résidents...) ;
- diversité des enjeux (déplacements, développement économique, cadre de vie...) ;
- morcellement des compétences administratives (services de voirie ou d'urbanisme des communes, préfectures, exploitants privés...).

Face à cette complexité, le Plan local de stationnement doit permettre à la commune d'avoir à sa disposition un véritable outil opérationnel d'aide à la décision, utile pour gérer le présent et anticiper le futur.

2.2. Un outil favorable à la rationalisation des dépenses

En matière de stationnement, les dépenses les plus coûteuses comme la réalisation de parcs en ouvrage ou d'aménagements physiques de voirie ne sont pas toujours les plus efficaces et les plus rapides à mettre en œuvre. Elles pourraient souvent être évitées par une meilleure connaissance du fonctionnement du stationnement et par la mise en œuvre de mesures d'exploitation ou de régulation.

En favorisant cette connaissance et en cherchant en priorité à optimiser le fonctionnement de l'offre existante, le Plan local de stationnement contribue à la rationalisation du « poste budgétaire stationnement », et peut se traduire par l'évitement d'investissements superflus ou par l'optimisation des coûts de fonctionnement.

3. LE DIAGNOSTIC : ÉLÉMENT CLEF DU PLAN LOCAL DE STATIONNEMENT

L'étape préalable à l'élaboration du Plan local de stationnement est la réalisation d'un diagnostic de la situation actuelle, qui doit s'attacher à recenser l'offre et la demande de stationnement, et à identifier les principaux dysfonctionnements.

Pour cela, il est nécessaire d'avoir une connaissance affinée et actualisée de cet équilibre, connaissance d'autant plus indispensable que les usagers modifient très rapidement leur comportement en fonction des caractéristiques de l'offre et de la pression de la demande.

3.1. Le pré-diagnostic

Le pré-diagnostic a donc pour vocation d'identifier les principaux besoins de connaissance en matière de stationnement. Il est une phase préalable indispensable au cadrage du recueil de données et à leur mise en valeur, dans la mesure où il permet de :

- **repérer les secteurs** où les problèmes peuvent être particulièrement importants : proximité d'une gare, présence de commerces, tissus urbains anciens dépourvus d'offre sur voirie, axes confrontés à des problèmes de stationnement…
- **recenser les acteurs** concernés par le PLS et identifier leur problématique, qu'il s'agisse des différents services en charge de la gestion de l'offre de stationnement, des acteurs économiques ou des différentes catégories d'usagers consommateurs de stationnement ;
- **valider la connaissance** intuitive qu'ont les techniciens de leur périmètre d'étude.

Cette phase de pré-diagnostic est principalement basée sur la description et la connaissance du secteur à étudier. Elle doit être finalisée par la délimitation d'un périmètre d'étude sur lequel portera le recueil de données, en fonction des dysfonctionnements constatés et des enjeux plus spécifiques liés notamment aux grands pôles générateurs de déplacements.

Le périmètre choisi doit nécessairement intégrer l'ensemble des enjeux identifiés dans le pré-diagnostic : s'il n'est pas interdit de limiter celui-ci à un seul quartier quand les enjeux y sont circonscrits, il est cependant souhaitable de l'étendre à la totalité du territoire communal, voire éventuellement aux communes limitrophes dans le cas des générateurs spécifiques de déplacements, au risque de générer par des mesures géographiquement limitées des reports de stationnement sur d'autres communes.

Rassembler des données générales existantes

L'examen des principales données décrivant l'environnement socio-économique de la commune et des statistiques d'exploitation des parcs constitue le support initial d'une connaissance minimale de la demande de stationnement. Ces données sont le plus souvent disponibles dans les services communaux ou auprès des exploitants des parcs de stationnement :

- évaluer le potentiel de la demande de stationnement (taux de motorisation des ménages, densité de population, densité d'emploi) ;
- évaluer les marges de manœuvre (capacité du tissu urbain à satisfaire la demande, projets urbains, qualité de la desserte en transports en commun).

Les données propres au stationnement

- le recensement de l'offre de stationnement : sur voirie, en parcs publics, en garages commerciaux, privés ;
- le recensement de la demande de stationnement (enquêtes globales de stationnement, enquêtes de rotation) ;
- l'évaluation de l'efficacité de la surveillance (taux de respect du stationnement payant, taux de répression) ;
- le recensement des points durs.

3.2. Les outils de gestion à la disposition des communes

En cas de problème de stationnement dans un secteur, la première réaction est souvent d'augmenter l'offre afin de résoudre les conflits d'usages. La création d'un nouveau parc est toujours un investissement lourd. Parfois, une simple correction des modalités de gestion pourrait suffire à résorber le trop plein de voitures. Voici certains paramètres sous l'influence directe des communes :

- le stationnement sur voirie (régulation de l'usage des places de stationnement, longue durée, zone bleue, tarification) ;
- le partage de l'espace urbain (zones 30, circulations douces) ;
- la réglementation des livraisons ;
- la surveillance du stationnement sur voirie (un soutien politique clair, formation adaptée des agents verbalisateurs) ;
- les parcs de stationnement publics (complément à l'offre sur voirie, clientèle cible, politique tarifaire, cohérence offre voirie, offre en parcs) ;
- les parcs relais (analyse des différents types de stationnement aux abords d'une gare, principes tarifaires, stationnement deux-roues) ;
- les normes de stationnement dans les parcs privés (évaluer les besoins réels, moduler la norme en fonction de la qualité de la desserte en transports collectifs).

Il n'existe cependant pas de recette miracle. Chaque commune doit trouver dans cette « boîte à outils », les ingrédients qui sont le plus adaptés à sa situation et les doser en conséquence.

4. SUIVRE ET ÉVALUER SON PLAN LOCAL DE STATIONNEMENT

Pour être efficace, un plan local de stationnement doit s'inscrire dans la durée et la régularité. En d'autres termes, ce n'est pas un exercice unique et non renouvelé, mais un exercice qui nécessite un suivi, lequel permettra de clarifier les objectifs poursuivis et de les hiérarchiser selon les zones géographiques ou les quartiers. Le suivi doit porter une appréciation critique sur la manière dont ces objectifs sont aujourd'hui remplis et faire ressortir :

- les éventuels nouveaux arbitrages à faire ;
- les domaines où les instruments utilisés sont éventuellement défaillants ou les circonstances dans lesquelles ils le sont.

L'objectif n'est pas de faire un outil lourd à mettre en place et peu compréhensible. Un suivi simple nécessitant quelques jours de travail par an peut largement suffire.

La conception d'un tableau de bord composé de quelques ratios biens choisis peut être un outil de base fort efficace. Toutes ces informations pourront être regroupées dans un « observatoire du stationnement », dont le contenu est à concevoir dès la conception du Plan local de stationnement. Cet observatoire aura, par ailleurs, une fonction de communication auprès de usagers du stationnement sur les résultats des mesures mises en place, que ces acteurs soient résidents, commerçants, ou actifs de la commune…

Pour pouvoir comparer les statistiques dans le temps et suivre leur évolution, il est impératif de définir les modes et les hypothèses de calcul (ratios, stationnement interdit, places de livraisons...), sans perdre de vue un certain nombre de principes :

- **Mieux vaut une information partielle mais bien ciblée**

Il n'est pas nécessaire d'obtenir une information très étendue : si le problème est préalablement bien cerné, une enquête légère sur une plage de temps limitée et sur un secteur défini, peut donner des résultats intéressants et pertinents. Par contre, il est important de noter que l'échantillonnage spatial avec calcul d'extension à l'exhaustif (ville entière) est dangereux et source d'erreurs.

- **Le suivi n'est pas forcément coûteux**

Il n'est pas nécessaire d'avoir des budgets d'études conséquents pour se créer une base de données sur le stationnement. Le choix de quelques indicateurs pertinents, actualisés

Le Plan de stationnement local

LE DIAGNOSTIC

Analyse de l'existant (offres et demandes de stationnement, dysfonctionnements...).

Anticipation des évolutions possibles (urbanisation).

Définition du périmètre d'étude et recherche si nécessaire d'un travail en intercommunalité.

Évaluation des marges de manœuvre (amélioration de l'exploitation de l'offre existante, dissuasion d'usagers, création d'offre supplémentaire...).

LA DÉFINITION D'UNE POLITIQUE DE STATIONNEMENT

Identification des objectifs de la politique de stationnement (maîtrise de la mobilité automobile, amélioration de l'accessibilité au centre, partage des espaces publiques...).

Définition et justification des arbitrages à effectuer (catégories d'usagers à favoriser ou à dissuader, types de mesures à privilégier...).

Définition des mesures à prendre (nature des mesures, objectifs poursuivis, impacts attendus...).

LA MISE EN ŒUVRE ET LE SUIVI DE LA POLITIQUE DE STATIONNEMENT

Communication auprès des citoyens (expliquer les objectifs du Plan de stationnement local, l'intérêt et l'efficacité des mesures prises, faire connaître le dispositif mis en place...).

Suivi et évaluation de la politique de stationnement (évaluation de l'efficacité et de l'impact des mesures).

Validation et adaptation du dispositif.

tous les ans ou tous les deux ans, peut donner une vision fiable de l'évolution du stationnement dans une ville. Quelques journées de travail suffisent, confiées à un bureau d'étude ou effectuées en régie pour assurer la mise à jour de ces quelques indicateurs.

▪ **Harmoniser les méthodes permet de comparer les résultats**

Si la plupart des collectivités locales se dotent de ces indicateurs, elles auront à disposition un « observatoire local du stationnement ». Au niveau régional, les informations pourront être capitalisées et mises à disposition de tous.

5. COMMUNIQUER SUR LA POLITIQUE COMMUNALE DE STATIONNEMENT

La réussite d'une politique de stationnement dépend en grande partie de la communication qui en est faite aux acteurs auxquels elle s'adresse. Par sa nature technique et sa dimension pédagogique, le Plan local de stationnement s'avère un outil de communication indispensable pour la mise en œuvre d'une politique de stationnement, et ce à plusieurs niveaux :

- en contribuant à la compréhension, par l'ensemble des acteurs concernés, du « mécanisme stationnement » tel qu'il fonctionne sur le site étudié (ses dysfonctionnements, ses enjeux, l'intérêt et l'efficacité des mesures qui peuvent être prises...), le PLS permet de clarifier et de justifier les arbitrages des communes : en ce sens, il facilite l'acceptation des mesures par des acteurs souvent réticents à des mesures de régulation comme les résidents ou les commerçants ;
- le PLS légitime la politique de stationnement de la commune : il contribue par conséquent au soutien de l'action des agents en charge de la surveillance, et plus indirectement, à la motivation des élus pour mettre en œuvre cette politique.

L'élaboration d'un Plan local de stationnement permet par ailleurs de servir d'autres intérêts peut-être moins perceptibles par les usagers, mais tout aussi importants pour l'articulation des différentes politiques définies par les communes en matière d'urbanisme, de déplacements, ou de développement local. Il permet entre autres :

- d'initier une coopération entre les services communaux en charge de l'urbanisme, de la gestion de la voirie, ou du développement économique en vue d'une harmonisation de leurs actions ;
- d'amorcer un dialogue entre les acteurs qui mettent en œuvre la politique de stationnement (services communaux, police municipale ou nationale, gestionnaires de parcs) avec ceux qui la vivent au quotidien (usagers, entreprises, générateurs de trafic, associations, commerçants...).

Il peut aussi favoriser une approche intercommunale des déplacements. Le stationnement reste une prérogative forte du Maire, il peut cependant y avoir un intérêt fort et réciproque à se pencher ensemble sur certains aspects :

- harmoniser les « frontières tarifaires » et les logiques de surveillance sur les limites communales ;
- optimiser l'utilisation d'un parc relais qui draine des usagers issus de plusieurs communes ;
- favoriser les échanges d'expériences et de savoir.

Le Plan local de stationnement est donc une démarche qui *invite les communes à la réflexion* sur le stationnement. C'est un outil opérationnel au service de la ville. La généralisation des politiques de stationnement dans les communes peut améliorer des situations locales complexes et servir efficacement la mise en œuvre du PDU de l'Ile-de-France par une meilleure maîtrise des déplacements.

DE LA MAÎTRISE DES DÉPLACEMENTS AU CONTRÔLE DU STATIONNEMENT

Le cas des parcs en enclos : vrai-faux stationnement payant sur voirie. Expérience nantaise

Luc DUPONT
Ville de Nantes
Voirie, Déplacements urbains

1. LES DÉPLACEMENTS À NANTES

Ils sont marqués par une succession d'étapes significatives. Cependant, deux points forts méritent d'ores et déjà d'être retenus :

- **1985** : Nantes est la première ville à réintroduire le tramway. Ce nouvel équipement étant l'aboutissement d'une réflexion continue, portée par les différents plans de circulation qui avaient montré leurs limites en terme de déplacement ;
- **1997** : Nantes est la seule ville de France qui voit la part de déplacement VP diminuer de deux points.

1.1. La ville de Nantes

En fond d'estuaire de la Loire, la commune est située à la confluence de l'Erdre et de la Sèvre. Irrigué par ailleurs par la Chézine et le Cens, son territoire s'étend principalement au nord de la Loire. Les coulées vertes et les cours d'eau constituent des ruptures dans le réseau viaire. Leur franchissement est donc assuré par des ponts qui concentrent les trafics automobiles en différents points de passage obligé.

Le territoire communal (6 500 ha) est presque totalement urbanisé. Le port pénètre quasiment jusqu'au centre-ville et n'a plus que des activités de commerce. Depuis la disparition de la Navale en 1989, Nantes se voit renforcée dans sa vocation tertiaire qui génère un nombre grandissant d'emplois dans des activités de service, profitant en particulier de quelques décentralisations parisiennes.

La ville de Nantes compte 270 000 habitants au sein d'une agglomération de 550 000 habitants pour 250 000 logements, ayant pour structure administrative une communauté urbaine composée de 21 communes. On compte 224 000 ménages disposant de 260 000 véhicules. C'est, bien sûr, en périphérie que le taux de motorisation est le plus élevé jusqu'à 137 véhicules pour 100 ménages contre 90 en centre-ville.

Elle s'intègre à une vaste unité urbaine, une eurocité, la métropole Nantes - Saint-Nazaire qui totalise 850 000 habitants. L'université et les grandes écoles forment 40 000 étudiants.

1.2. Les réseaux de déplacements

Un périphérique, long de 40 km et ponctué de 23 portes, assure les échanges inter-quartiers et reçoit le trafic interurbain local et régional (maximum : 70000 véhicules/jour) : Saint-Nazaire, Vannes, Rennes, Angers, La Roche-sur-Yon, Poitiers. Il est par ailleurs situé sur la route des estuaires, échange nord-sud et sur l'axe est-ouest (Paris-Océan).

Après avoir coupé les boulevards de ceinture du XIXe siècle totalisant 17 km, des pénétrantes 2 fois 1 voie s'approchent du centre-ville qui est distribué par un circuit cœur long de 3,2 km et des voies de desserte dont une grande partie de rues piétonnes. C'est dans le centre-ville que sont concentrés de nombreuses activités de commerce et de service ainsi que les parkings en ouvrage et le stationnement payant et gratuit sur voirie. Le centre-ville élargie sur 800 ha reçoit environ 30000 places.

Le réseau de transport en commun qui irrigue la totalité du territoire de l'agglomération nantaise, comprend :

- Le *tramway* qui constitue désormais la véritable colonne vertébrale du réseau de transport de la communauté urbaine. Les trois lignes totalisent 37 km 46 rames de tramway (Alsthom), 23 rames de tramway (AD Tranz).

Ligne 1 Ouest/Est	18 km	33 stations	75 000 voyageurs/jour
Ligne 2 Sud/Nord	14 km	30 stations	95 000 voyageurs/jour
Ligne 3 Centre/Nord/Ouest	5 km	10 stations	23 000 voyageurs/jour

L'estimation du nombre de voyageurs/jour est de 200000 pour fin 2000. La hausse du trafic est estimée à 6 % par an depuis 1997.

- Les *bus*. Le réseau bus est composé de 43 lignes empruntées par 173 bus standard, 13 lignes empruntées par 104 bus articulés. Les bus transportent 185000 voyageurs/jour, 30 bus sont alimentés au GNV (gaz naturel vert). À terme, l'ensemble du parc aura pour énergie soit le GNV, soit le GPL ou autre pile à combustible qui fait l'objet actuellement d'un programme de recherche européen.
- La *navette fluviale* qui assure la traversée de la rivière d'Erdre au niveau du campus universitaire.

La répartition modale des déplacements (3,6 déplacements/personne/jour) est de 4 % pour les deux-roues, 57,4 % VP, 14,8 % TC, 23,8 % MAP. On souligne ici que Nantes est la seule ville de France qui voit la part de déplacements TC augmenter et celle des VP diminuer. C'est le résultat des mesures prises, d'une part, en faveur des TC et, d'autre part, plus contraignante pour les VP.

En effet, après les projets de pénétrantes des années 70, les années 80 ont vu la mise en place de plans de circulation avec axes en sens unique de 2 à 3 voies, carrefours à feux et régulation (onde verte). Dans les années 90, le plan de déplacements recherche l'équilibre entre les modes de déplacement. Il se traduit par des mesures qui optimisent l'utilisation du réseau voirie en ré instaurant les doubles sens de circulation, les mouvements de tourne à gauche grâce au giratoire et le retraitement des pénétrantes.

Parallèlement, un plan de stationnement reposant principalement sur une tarification adaptée tente de retenir en amont du centre, dans les parcs-relais notamment le stationnement longue durée lié aux déplacements pendulaires. De plus, la tarification rend plus attractifs les parkings. Tant et si bien que la voirie devient le lieu de stationnement le plus adapté à la courte durée et donc pour motif achats-affaires.

1.3. Le plan de stationnement

La politique du stationnement se caractérise par :

- un observatoire du stationnement ayant pour objectif d'analyser et de comprendre le système puis de proposer l'ensemble des mesures à prendre et tente enfin d'avoir des vertus pédagogiques auprès des différents acteurs ;
- une tarification adaptée qui incite à l'utilisation :
  - des parkings en ouvrage pour la moyenne et longue durée,
  - des parcs en enclos pour la courte et moyenne durée,
  - de la voirie pour la courte durée ;
- une sectorisation du stationnement résidant défavorable à l'usage des déplacements en VP pour les habitants du centre-ville ;
- une surveillance tout autant orientée vers le dépassement de durée que le non paiement ;
- un accueil renforcé par la présence des agents d'accueil stationnement sur voirie ou les « anges-gardiens » en parking ;
- un plan pluriannuel de lutte contre le stationnement sauvage composé de :
  - un contrôle d'accès,
  - des obstacles sur trottoir,
  - la suppression des poches de stationnement toléré.

  Le plan de stationnement proprement dit est composé :
- du stationnement payant sur voirie limité à 2 heurs découpé en quatre zones :
  - la zone rouge centre-ouest (quartiers de commerces) pour une capacité de 1 733 places avec une tarification progressive : 8 F/h, 20 F/2 heures ;
  - la zone orange centre-est (quartiers de commerces et de services administratifs) pour une capacité de 2 468 places avec une tarification linéaire : 8 F/h, 16 F/2 heures ;
  - la zone jaune péricentrique pour un total de 826 places avec une tarification linéaire : 4 F/h, 10 F/2 heures ;
  - la zone jaune ou sites éclatés périphériques pour 102 places, avec les 15 premières minutes gratuites : 3 F/h, 7 F/2 heures.

  Le tarif résidant de stationnement est de 2 F/h en zones rouge et orange, 1 F/h en zone jaune.
- de deux parcs en enclos pour un total de 300 places, avec un tarif linéaire de 5 F/h, sur 10 heures diurnes et 2 F/h sur 14 heures nocturnes. Les résidants seuls bénéficient d'abonnement à 200 F/mois (quota de réservations : 30 %).

- de 11 parkings : 3 en concession, 5 en affermage, 3 privés pour un total de 5 292 places avec un tarif dégressif : 7 F/h, 13 F/2 heures et des abonnements standards de 480 F à 600 F/mois et des abonnements résidants de 400 F à 490 F/mois.
- de 7 parkings-relais dont 3 gardés pour un total de 1 230 places.

D'autres parcs de rabattement de fait pour un total de 2 700 places qui s'égrènent le long de la ligne de tramway en colonisant des espaces de voirie allant d'une trentaine à plus de 200 places chacun.

Seuls les P + R gardés sont accessibles sur présentation d'un titre de transport. Du lundi au samedi de 8 heures à 20 heures, ils sont exclusivement réservés aux clients de la société de transport. Le samedi, un voyage collectif aller-retour sans limitation de temps, est proposé pour quatre personnes venant stationner avec un même véhicule dans un P + R, au prix de 21 F.

Le stationnement de rabattement est utilisé par environ 10 000 voyageurs/jour soit 6 % du trafic tramway.

À cela s'ajoute le stationnement privé. Le tissu urbain ancien, composé, d'une part, d'immeuble avec cour et anciennes écuries et, d'autre part, d'immeubles de reconstruction d'après-guerre avec parkings, offre une capacité de stationnement privé non négligeable. À l'intérieur du périmètre de stationnement payant sur voirie, l'estimation de l'offre de stationnement privé est d'environ 3 500 places (comptages in situ partiels). Ceci comprend les garages, boxes et emplacements de parkings collectifs, cours et impasses.

À noter que la production annuelle d'offre de stationnement privé due à des AOS est d'environ 8 500 places sur l'ensemble du territoire de la ville de Nantes. Pour mémoire, il est imposé 1 place/85 m² pour le logement individuel, 1 place/60 m² pour le logement collectifs, 1 place/50 m² pour les bureaux avec une réduction de 15 % pour les immeubles construits dans un rayon de 400 m d'une station de tramway.

Ainsi, le plan de stationnement repose sur des tarifs et des lieux appropriés aux différents usagers et, par conséquent, type de stationnement. C'est pour répondre à un besoin de stationnement de courte et moyenne durées qu'ont été créés les parcs en enclos et sur lesquels nous proposons un zoom.

2. LES PARCS EN ENCLOS

Il s'agit d'espaces de stationnement de surface délimités en leur périmètre par des obstacles infranchissables et accessibles par des contrôles-péages.

2.1. Objectifs

Privilégier les résidants du quartier en leur proposant, dans des conditions financières acceptables (tarifs forfaitaires mensuels ou annuels), des emplacements de stationnement hors voirie (réservation d'un quota de places pour les résidants).

Proposer, aux portes du cœur, une offre nouvelle, sans limitation de durée, aux visiteurs et aux clients du centre-ville à un tarif attractif et linéaire pour dissuader la longue durée.

2.2. Le mode de gestion

L'investissement a été réalisé par la Ville. Toutefois, le site est considéré hors voirie. Deux modes de gestion ont alors été envisagés. Le marché public (prestation de service public) ou la gérance (délégation de service public). Celle-ci, à la différence de l'affermage, est un mode de gestion qui n'opère pas de transfert de risque vers le délégataire. Aussi, la DSP a semblé particulièrement adaptée aux parcs en enclos. Dans ce système, la Ville conserve les risques d'exploitation et peut supporter les éventuels déficits en les reportant sur le budget général. Par conséquent, la Ville a confié l'exploitation de deux parcs de stationnement de surface. Le délégataire assure les relations avec les usagers ainsi que l'entretien et la maintenance des équipements et matériels mis à sa disposition.

Le délégataire est motivé sur l'amélioration des recettes perçues auprès des usagers. Il perçoit une rémunération annuelle constituée d'une part fixe de 10 000 F HT (1 524,49 euros) complétée par une part variable fixée à 8 % HT des recettes annuelles hors taxes. En outre, le délégataire reçoit des acomptes destinés à couvrir les charges d'exploitation du service public. Une régularisation, sur la base des dépenses réellement effectuées intervient après la délibération annuelle du conseil municipal, approuvant le compte d'exploitation définitif. Le délégataire exploite le service pour le compte de la Ville, ce qui implique la création d'une régie de recettes, compte tenu de la nature publique des recettes perçues.

2.3. Le fonctionnement

Les ouvrages et installations comprennent :

- une barrière d'entrée et une barrière de sortie avec respectivement un distributeur et un lecteur de tickets ou de cartes (badges) d'abonnement ;
- un interphone ;
- une caisse automatique ;
- une caméra surveillant la caisse automatique et les barrières ;
- un équipement de centralisation permettant la réception des images vidéo, le dialogue avec l'usager, et la télécommande de la barrière.

L'accès des parcs de stationnement est donc contrôlé 24 heures/24 heures, 7 jours/7 jours. La tarification est, selon les cas :

• Une tarification horaire

Il n'est mis en place aucune limitation de durée pour le stationnement des usagers horaires. Le paiement des usagers horaires peut s'effectuer à la caisse automatique au moyen d'espèces. En outre, l'usager peut régler au moyen de la carte unique de stationnement, déjà en vigueur et permettant de payer indifféremment le stationnement sur voirie et celui des parkings gérés par la SEM Nantes Gestion Équipement.

• Une tarification par abonnement

Des abonnements sont consentis aux résidants, pour une durée d'un mois ou d'une année. Les résidants sont ceux domiciliés aux alentours du parc et conformément à un

périmètre défini. Les résidants peuvent souscrire directement auprès du délégataire les contrats d'abonnement, au mois ou à l'année. L'abonnement annuel ou mensuel donne un droit de stationnement d'un véhicule, dans un parc déterminé.

Le délégataire perçoit directement auprès des usagers, et pour le compte de la Ville, les recettes correspondant aux tarifs de stationnement. Il doit reverser à la Ville les sommes collectées sur un compte ouvert en son nom auprès du Trésor. Chaque versement est accompagné d'un état détaillé par catégories de recettes et par mode de paiement faisant apparaître le montant HT, la TVA et le montant TTC. Les déclarations de TVA sur ces recettes sont établies par la Ville.

3. BILAN

3.1. Investissement et maintenance

Le coût des travaux valeur 1997 est de :

Ricordeau :	1 029 851 F HT + 547 264 F HT	aménagement voirie et éclairage de contrôle d'accès
Deurbroucq :	955 638 F HT + 547 264 F HT	aménagement voirie et éclairage de contrôle d'accès
Soit un total de :	**3 MF HT**	

Le délégataire exécute l'entretien et la maintenance des équipements nécessaires à l'exploitation du service ainsi que l'entretien des espaces, de sorte à maintenir en parfait état de fonctionnement et de propreté l'ensemble des biens qui lui sont confiés pendant toute la durée de la gérance. Les opérations entrant dans cette catégorie comprennent notamment :

- l'entretien et la maintenance des ouvrages et installations (à ce titre, le délégataire fournit à la Ville une copie des contrats de maintenance) ;
- l'approvisionnement en consommables (tickets, etc.) ;
- l'entretien du marquage au sol.

Le délégataire procède aux réparations nécessaires à la remise en service lors des pannes causées par vandalisme ou bris accidentels (bris de barrières, etc.). Il incombe au délégataire de procéder à la recherche de l'auteur de la déprédation.

La Ville s'engage à assurer les grosses réparations ainsi que le renouvellement des biens et équipements d'exploitation.

De nombreux dysfonctionnements techniques ont été constatés. Ils ont trois causes.

1) « Les effets de jeunesse » : la mise en place d'un nouveau matériel a nécessité quelques adaptations mineures (réglage du haut-parleur, micro, impression qualité vidéo, rendu de la monnaie, option ticket perdu…) pour en garantir un fonctionnement normal ;

2) « Défaut de maintenance » : le contrat de maintenance dévolu à l'exploitant a été mis en place tardivement. Il s'en est suivi quelques petits problèmes (bourrage de tickets, barrière forcée), dont les conséquences ont été amplifiées par des retards d'intervention ;

3) « Le vandalisme » : il s'agit d'actes de destruction volontaires de quelques éléments (potelets, caisse, caméra, serrure, armoire électrique) et qui concernent principalement l'un des parcs en enclos, le parc Ricordeau. Ces actes se traduisent par des suspensions d'exploitation qui peuvent s'étaler sur plusieurs jours et obèrent de ce fait le résultat financier.

Les dysfonctionnements dus soit à l'effet de jeunesse, soit à un défaut de maintenance sont désormais corrigés. En revanche, sur le parc Ricordeau le vandalisme perdure.

3.2. Fréquentation et occupation

La fréquentation des parcs en enclos a bien sûr progressé depuis leur mise en service en octobre 1999. Ainsi, on a :

• Pour les horaires

1999	octobre	novembre	décembre
Ricordeau	2 628	3 541	3 373
Deurbroucq	5 159	7 121	7 147
2000	**mai**	**juin**	**septembre**
Ricordeau	4 959	4 738	2 646 (panne)
Deurbroucq	10 171	8 738	10 160

• Pour les abonnés

		Mensuels	Annuels
décembre 1999	Ricordeau	6	2
	Deurbroucq	35	10
septembre 2000	Ricordeau	7	1
	Deurbroucq	36	15

• En termes de durée, à ce jour, on constate

Durée	< à 2 heures	entre 2 heures et 3 heures	> à 3 heures
Ricordeau	40 %	48 %	12 %
Deurbroucq	47 %	42 %	11 %

• **En termes d'occupation moyenne**

Bien sûr, elle varie en fonction des heures et des jours. Cependant, il a été mesuré une occupation moyenne en journée ordinaire qui est à ce jour :

- Ricordeau : 43 %
- Deurbroucq : 59 %

• **En termes de recettes**

Pour 2000, les derniers chiffres significatifs sont :

	mai	juin	septembre
Ricordeau	51 542	48 921	28 090 (panne)
Deurbroucq	104 799	90 927	107 180

Soit par jour et par place, 14 F pour Ricordeau et 20 F pour Deurbroucq. Ces ratios, compte tenu du taux d'occupation noté plus haut, sont tout à fait satisfaisants. Les indicateurs de fréquentation et d'occupation permettent aujourd'hui de répondre aux objectifs financiers qui avaient sans doute été fixés *a minima*. On peut envisager à terme que des excédents significatifs pourront être dégagés, dès lors que le taux d'occupation croîtra.

3.3. Le service à l'usager

En fonction des catégories d'usagers auxquelles s'adressent ces équipements, résidants et visiteurs, on peut distinguer quatre points forts :

- un taux de vide plus que confortable ;
- une durée de stationnement non limitée ;
- un tarif horaire très raisonnable ;
- un quota de place réservé aux résidants.

Compte tenu de la situation des parcs en enclos, ces caractéristiques sont fortement appréciées par les usagers et en particulier :

- pour les résidants du quartier proche Feydeau ;
- pour les visiteurs du CHU qui stationnent notamment à Ricordeau sur lequel on enregistre 48 % de durée entre 2 et 3 heures.

4. CONCLUSION

Les objectifs qui ont présidé à la création de ces parcs sont en passe d'être atteints. Il en est un qui n'avait pas été exposé initialement, à savoir l'absence de contrôle de police.

4.1. Suppression de la surveillance

Si en terme financier on peut noter que les places de stationnement des parcs en enclos échappent à la surveillance et par conséquence ne génère pas les recettes s'y rapportant, ce qui peut constituer un manque à gagner, on peut admettre en revanche, qu'en terme d'image de gestion du stationnement, l'appréciation des usagers en sort renforcée. L'ensemble des aspects négatifs qui accompagne la surveillance est aussi inexistant, à la satisfaction des usagers mais très probablement au final, des élus.

Compte tenu de technologies actuelles des matériels, on peut considérer que la surveillance devient anachronique voire parfois archaïque.

4.2. Un stationnement entre parking et voirie

En n'ayant ni les inconvénients des parkings (sentiment d'insécurité pour la clientèle féminine, certes tout à fait infondé) et de la voirie (saturation quasi permanente), les parcs en enclos conservent les avantages des premiers (offre disponible) et des seconds (sentiment de sécurité, simplicité d'usage).

De ce point de vue, le vécu des parcs en enclos donne satisfaction à de nombreux usagers qui trouvent un site facile d'accès, à proximité de nombreux services et toujours utilisable. La facilité de la lisibilité urbaine de ces espaces garantit donc leur bon fonctionnement.

Au total, cet équipement constitue un outil efficace de contrôle du stationnement et contribue par là-même à la maîtrise des déplacements en voiture particulière.

4.3. D'autres sites à équiper

Un tel constat autorise la mise en œuvre d'aménagements identiques en périphérie du centre ville, soit sur les espaces gérés par horodateurs, soit sur des espaces gratuits. On peut estimer actuellement que 7 sites autour du centre pourraient recevoir des parcs en enclos pour près de 2 000 places. D'ores et déjà, un tel parc est envisagé à proximité de la gare sud.

Néanmoins, le développement de ces équipements ne pourra faire l'économie d'une présence humaine ponctuelle.

DOCUMENT n° 4

58

Une approche globale de stationnement résidentiel

Sylvie MATHON
Directrice d'études au CETE Nord Picardie

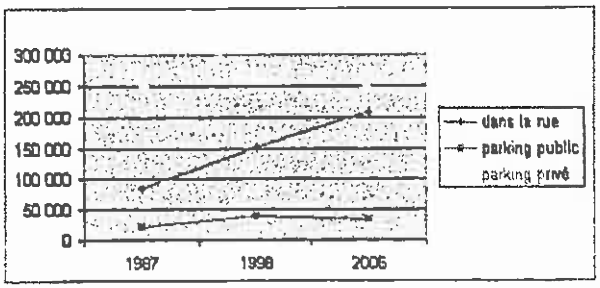
Les autorités organisatrices de transports vont se voir confier par la loi la responsabilité d'élaborer une politique globale de déplacements durables. Le présent article propose une réflexion dans ce cadre, relative aux enjeux de stationnement résidentiel en interrogeant certaines évidences et en s'appuyant sur le cas de l'agglomération lilloise. Le stationnement résidentiel n'est pas seulement un problème ponctuel de centre-ville. Il pourrait faire l'objet d'une politique globale à l'échelle d'une agglomération.

Le rapport à la mobilité urbaine évolue vers une logique de rationalisation des déplacements et de l'usage de l'automobile. Une variable tarde à être posée, celle de l'occupation d'espace. La baisse de l'usage automobile constatée dans les récents résultats des enquêtes ménages-déplacements ne se traduit pas, pour l'instant, par une diminution de la possession de la voiture [Quételard, 2008]. La rationalisation de son usage ne résoudra pas la question de l'espace au sol qu'elle consomme lorsqu'elle n'est pas utilisée. Cet espace est loin d'être anodin dans un contexte de densification des agglomérations et de besoins de logements estimé à 350 000 logements/an d'ici à 2020 [Jacquot, 2007]. La surface moyenne des logements français est de 81 m², ils comportent en moyenne moins de 4 pièces habitables. Une aire privée de stationnement fait en moyenne 20 m² (Source : MEEDDAT/fichier taxe d'habitation), soit l'équivalent d'une des quatre pièces du logement français. La trentaine de millions de voitures à stationner équivaudrait à la surface foncière de 7,4 millions de logements de 81 m². La redistribution équitable entre les fonctions assurées par l'espace public représente une variable d'ajustement de l'alternative modale. Concernant la voiture, l'espace de circulation est réorganisé et diminué. En revanche, la place du stationnement semble plus délicate à remettre en cause. Dans le cadre de cet article consacré au stationnement de la voiture à domicile, nous interrogerons les raisonnements acquis au regard des enjeux actuels. En particulier, nous montrerons que le stationnement résidentiel n'est pas qu'un sujet de centre-ville, il peut faire l'objet d'une politique d'agglomération.

Les effets externes de l'occupation d'espace public par le stationnement résidentiel

Ces quarante dernières années, la rue a permis de répondre aux besoins de stationnement résidentiel face à l'équipement des ménages en voiture. Aujourd'hui, le parc automobile français arrive à maturité et l'équipement des logements en stationnement s'est renouvelé depuis 40 ans sous l'effet de l'article 12 des plans locaux d'urbanisme (ex-POS). On peut penser que le déficit d'offre privée de stationnement s'est progressivement résorbé sous le jeu d'un effet de ciseau : la constitution d'un nouveau parc de stationnement et la moindre progression de la motorisation des ménages des dernières années. Cet effet n'est pas constaté dans la réalité des villes. En 20 ans à l'échelle de la communauté urbaine de Lille, le stationnement nocturne dans la rue est passée de 23 % en 1987 à 43 % en 2006. Sur la même période, le nombre de voitures en stationnement sur une aire privée est resté identique (cf. graphique 1).

La rue a permis d'ajuster les rythmes de croissance différents de l'équipement des ménages en voiture et de l'équipement des logements en stationnement. Ce qui aurait pu être une phase de transition est devenu une offre pérenne, en particulier dans les quartiers à vocation d'habitat. Le stationnement résidentiel est même devenu le sujet sensible des concertations avec les riverains. Face aux élus, aux gestionnaires de la voirie ou à la police municipale, les riverains parlent d'une seule voix : pas question de remettre en cause la possibilité de stationner devant chez soi. Cette unanimité est émaillée par de nombreuses failles : querelles de voisinage, stratégie de surveillance de la place, difficultés de passage pour le bus ou la benne à ordures, entrave du cheminement pour le piéton, pour l'enfant qui se rend à l'école ou pour la



Graphique 1. Une contribution croissante de la rue pour le stationnement résidentiel dans l'agglomération lilloise (LMCU, EMD)

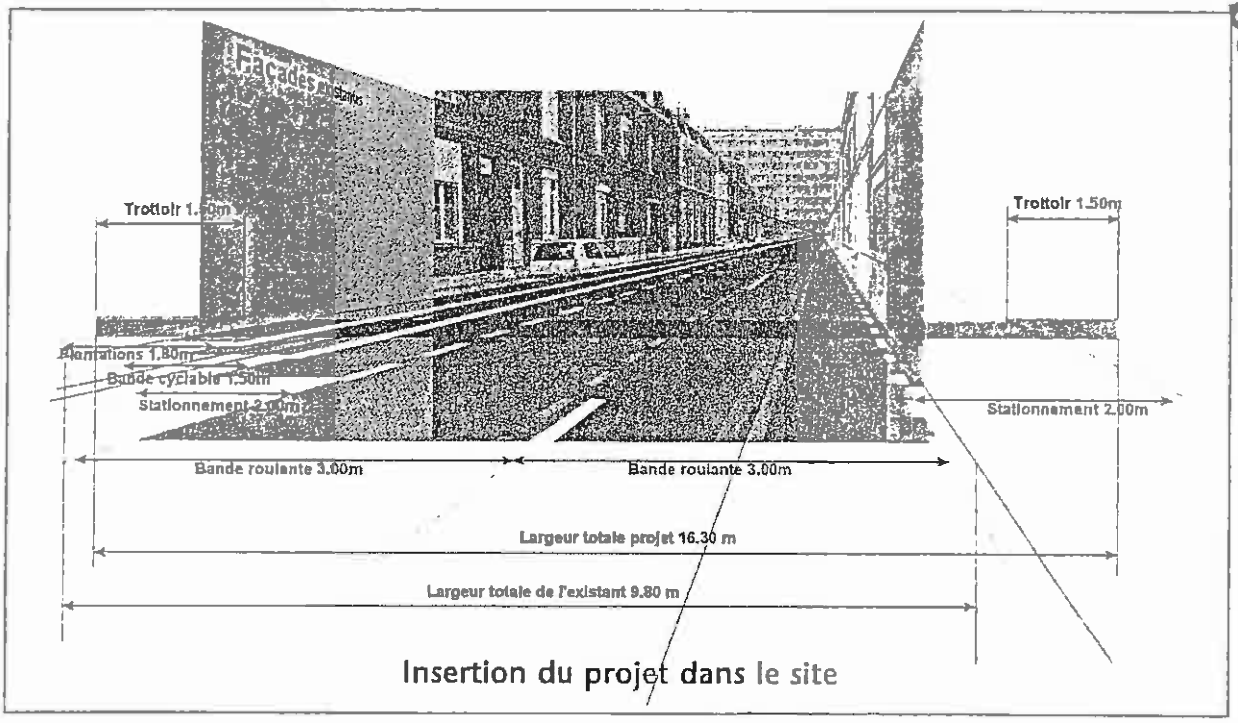


Illustration 1

personne handicapée... Insidieusement, la place de la voiture près du logement s'est taillée la part du lion. Rarement remis en cause ailleurs qu'en centre-ville, l'espace occupé par le stationnement résidentiel dans la rue ne fait pas l'objet d'une analyse globale. Pourtant cette consommation d'espace n'est pas anodine, elle contribue à gripper le système de régulation de la mobilité urbaine.

En théorie, il serait nécessaire de disposer de rues de 14 et 16 mètres de largeur pour assurer l'ensemble des fonctions attendues de l'espace public. Celle largeur permettrait de disposer de trottoirs d'1,50 mètres de large[1], de bandes cyclables, de deux voies de circulation ou d'espace pour une voie de bus en site propre, et d'un 1,80 mètres pour l'espace d'agrément (arbres, mobilier urbain, bancs...), sans compter l'espace de stationnement bilatéral. À l'image des villes européennes, les trois quarts du linéaire de voirie de la communauté urbaine de Lille, mesurent moins de 10 mètres de large. *Comment s'effectuent les choix, quels sont les espaces conservés, lesquels sont réduits, lesquels n'existent pas ?*

L'illustration ci-dessus montre à partir d'une rue-témoin que la seule surface restée « intacte » par rapport aux besoins potentiels est celle du stationnement résidentiel. La rue comporte un stationnement bilatéral pour un total de 4 mètres de large soit près de 40 % de la largeur totale de la rue, de façade à façade. Toutes les autres surfaces sont entamées ou inexistantes. Les trottoirs existent, leur surface est entamée de 10 %. La rue est en sens unique pour supprimer une voie de circulation et permettre le stationnement bilatéral. Des surfaces n'existent pas, celles qui permettraient d'avoir des arbres, des voies pour les vélos ou une voie pour le bus en site propre. Cette contrepartie n'est pas perçue par les riverains à sa juste mesure. La valeur sociétale accordée à la fonction du stationnement résidentiel est plus importante que la somme des pertes engendrées par le manque-à-gagner lié à la détérioration des autres fonctions urbaines de la rue. Cette valeur pourrait être estimée en approchant un coût de réparation [Héran, 2000] qu'il serait nécessaire de mobiliser s'il s'agissait de (re)créer des aires privées de stationnement et de réaménager l'espace public.

Pour illustrer le propos, citons deux enjeux d'intérêt national auxquels les citoyens sont sensibles : l'accessibilité des personnes à mobilité réduite (cf. : loi 2005-10 du 11 février 2005) et la sécurité routière. Les premiers diagnostics établis à l'occasion des plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics mettent en évidence que le stationnement des voitures sur les trottoirs ou sur les passages piétons représente l'obstacle le plus fréquemment rencontré par des personnes à mobilité réduite lors de leur parcours [Mathon, 2007]. En matière d'accidentologie, la présence de voitures le long des trottoirs constitue un masque de visibilité non négligeable. Une recherche menée sur les situations de non-détection de paramètres à l'origine d'un accident montre que dans 60 % des cas, il s'agit d'une gêne à la visibilité provoquée par des véhicules en stationnement ou en mouvement. Les masques générés par d'autres obstacles fixes (bâti et aménagement) représentent 40 %. [Van Elslande, Fouquet, 2004]. Le stationnement sur voirie constitue un élément de rupture de continuité et de sécurité des itinéraires pour les modes alternatifs à la voiture. La mise en sens unique des rues pour organiser du stationnement bilatéral a conduit à augmenter les distances automobiles réalisées en milieu urbain et le bilan carbone et énergétique correspondant. Ces quelques exemples sont loin d'être exhaustifs, ils illustrent l'impact d'une emprise, en volume et en surface, des capacités de stationnement sur la dégradation des fonctionnalités de l'espace public.

La priorité accordée au stationnement résidentiel sur voirie a également des incidences à des échelles plus larges que celle d'une rue ou d'un quartier. Globalement, elle peut conduire à freiner la mise en œuvre d'une politique globale de déplacements à l'échelle communale voire intercommunale. La difficulté de mise en œuvre des schémas d'itinéraires cyclables ou de bus à haut niveau de service en sont un exemple. En dehors des centres-villes, le troc « espace de stationnement » contre « itinéraires cyclables ou de bus » ne va pas de soi. Dans l'agglomération lilloise, la sensibilité des riverains au maintien du stationnement résidentiel dans la rue constitue un des premiers freins à la mise en œuvre du schéma de bus à haut niveau de service intercommunal [Heddebaut, 2007].

La réalité du déficit d'équipement des logements en stationnement

Le déficit d'équipement des logements en stationnement correspond à une réalité : aucune des 87 communes qui composent l'agglomération lilloise n'équilibre l'écart entre le nombre de voitures possédées par les ménages et la disposition d'un emplacement privé de stationnement. La situation est cependant plus déficitaire dans certaines communes que dans d'autres, en fonction de la typologie du bâti et de la densité urbaine. Si l'on intègre le fait que le taux d'équipement en voitures varient également en fonction des densités d'habitat, le tableau ci-dessous met en évidence que dans tous les cas de figures, il existe un différentiel sensible entre l'équipement des logements en aires privées de stationnement (ratio « parking/logement ») et le taux d'équipement des ménages. (Tableau 1)

Mais le déficit ne suffit pas à expliquer l'absence d'effet du renouvellement du patrimoine sur les pratiques de stationnement résidentiel sur une période de trente ans. Il est probable que d'autres facteurs ont joué des dernières années : le détournement d'usage des garages et l'entrave à l'émergence d'un marché privé sur stationnement résidentiel.

Une bienveillance devenue progressivement un droit acquis

Face à l'absence de réactivité de l'habitat pour faire face à la croissance de l'équipement des ménages en voitures, les gestionnaires de la voirie ont apporté des réponses plus rapides. Cette période transitoire en attente de la reconstitution d'une offre privée s'est transformée par une tolérance devenue un droit acquis. En dehors des centres-villes, le stationnement résidentiel dans la rue est aujourd'hui géré par les riverains. Dans les quartiers, les organisations informelles sont codées, l'arrivée d'autres automobilistes « étrangers à la rue » est vécue comme une intrusion. L'intervention publique est délicate, elle est sollicitée à la demande des particuliers pour régler des problèmes de voisinage ou de stationnement gênant. Les concertations sont déséquilibrées, l'expression des intérêts particuliers est plus évidente que celle de l'intérêt collectif. En effet, le choix d'un emplacement répond à des critères très précis et facilement exprimables en euros ou en temps. En revanche, la perception des coûts externes et de la valeur d'usage collective de l'espace public est difficile à monétariser. Réduire la capacité de stationnement dans la rue revient à augmenter la facture pour le riverain pour louer ou acheter une place, ou à engendrer une perte de temps si l'emplacement gratuit est éloigné du logement. Le particulier ne dispose pas en contrepartie, des mêmes éléments pour estimer les autres gains liés à l'augmentation du choix modal, la sécurité et le confort des déplacements alternatifs, ou même la qualité du cadre de vie ou du lien social de voisinage.

Un calcul économique tronqué par la sous-estimation de la valeur de l'espace public

La préférence pour le stationnement sur voirie est d'ordre économique. Le foncier coûte cher et l'usage de la rue, en dehors des périmètres de stationnement payant, est « gratuit ». Pourtant, la gratuité d'un bien collectif ne signifie pas qu'il n'a pas de valeur intrinsèque permettant de le consommer sans limite. Implicitement, dépenser de la surface foncière pour stationner un ou plusieurs véhicules revient pour les ménages, à se priver d'espaces habitables. Il semble moins onéreux de dépenser de l'espace public gratuit que de l'espace foncier. Les ménages disposent d'une palette d'offres qui leur permet d'effectuer un calcul économique pour choisir leur emplacement de stationnement. Ce choix intègre un ensemble de paramètres. La proximité peut se traduire en distance ou en temps d'accès ou à portée de vue du logement. La disponibilité se traduit en temps de recherche. La sécurité est prise en compte pour le véhicule stationné ou pour la personne lors de son trajet d'accès à l'emplacement. Enfin, la fonction d'annexe ou de stockage peut présenter un atout supplémentaire. L'arbitrage entre ces paramètres est essentiellement financier autour de la notion d'acceptation ou de capacité à payer pour un niveau de

Tableau 1 : Différentiel entre l'équipement des ménages en voitures et l'équipement des logements en aires de stationnement, par densité d'habitants à l'échelle de la Communauté Urbaine de Lille (RGP INSEE, 1999)

	Ratio «parking/logement»	Ratio «nombre de ménages ayant au moins une voiture /nombre total de ménages»
Groupe des communes «denses»	0,17	0,64
Groupe des communes «moyennement denses»	0,47	0,79
Groupe des communes «faiblement denses»	0,68	0,86

Source : Thèse «le stationnement résidentiel sur l'espace public», Sylvie Mathon, 2008.

Tableau 2 : Pratiques de stationnement la nuit, en fonction de la catégorie socio-professionnelle.

CSP de la personne de référence	Nb moyen de voitures/ ménages	% stationnement dans la rue voiture principale	% stationnement dans la rue, deuxième voiture
Agriculteurs	1,18	21 %	0 %
Artisans, commerçants, chef d'entreprise	1,18	30 %	29 %
Ouvriers	0,9	45 %	56 %
Professions intermédiaires, techniciens	1,11	37 %	48 %
Professions libérales	1,31	36 %	40 %
Chômeurs	0,52	69 %	100 %
Employés	0,78	40 %	46 %
Étudiants	0,31	52 %	40 %
Inactifs	0,39	39 %	71 %
Ensemble	1,07	41 %	47 %

Source : Enquête Ménages Déplacements LMCU, 2006. Exploitation CETE Nord Picardie.

service rendu. Dans l'idéal, tous les ménages préfèrent un emplacement qui assure l'ensemble de ces paramètres. Dans la réalité, le choix dépend du prix à payer dans un contexte où il existe une offre gratuite. Le prix qu'est prêt à payer le ménage dépend de sa capacité budgétaire (cf. tableau 2), de la valeur à la revente de la voiture et de l'importance qu'il attache au temps d'accès à son véhicule, le tout dans un contexte de marché du stationnement. En 2006 dans l'agglomération lilloise, 69 % des ménages dont la personne de référence est au chômage, stationnent leur voiture dans la rue contre 30 % pour des commerçants et chefs d'entreprises. 47 % des voitures récentes (moins de 5 ans) stationnent dans la rue contre 65 % pour les voitures plus anciennes.

La contrainte budgétaire peut réduire l'acceptation ou la capacité à payer et conduire les ménages à préférer un emplacement non sécurisé mais gratuit à condition qu'il soit proche du logement. La valeur de la voiture induit des choix différents : un ménage peut préférer payer pour stationner une voiture récente de manière à en conserver la valeur par un emplacement sécurisé, même plus éloigné. La proximité et la sécurité de l'emplacement sont liées. À prix équivalent, l'individu réduira son exigence de sécurité si l'emplacement est très proche ou visible du logement. Plus l'emplacement est éloigné (ou non visible), plus l'individu recherchera un endroit qui protège physiquement son véhicule. Les caractéristiques du quartier sont à prendre en compte : lorsque la place de stationnement dans la rue n'assure pas la proximité ou la disponibilité immédiate devant le logement, l'emplacement perd de son intérêt. Le ménage peut préférer un emplacement payant, parking ou garage qui lui garantisse une disponibilité immédiate à proximité du logement. Des dégradations répétées de la voiture en stationnement dans la rue peuvent décider le ménage à opter pour un emplacement privatif. La demande de stationnement est donc plurielle : elle n'est ni homogène quel que soit le quartier, ni uniforme quel que soit le ménage. La demande et l'offre ne s'ajustent pas non plus de manière mécanique, le besoin de place sur voirie ne signifie pas forcément que l'offre privée est insuffisante. Au contraire, il arrive que l'offre sur voirie soit saturée et que l'offre privative soit sous-occupée ou utilisée pour d'autres usages que le stationnement. L'emplacement dans la rue est très compétitif par rapport à un emplacement privatif. Pour cette raison, les résidents motorisés sont attachés à la possibilité de stationner dans la rue qu'ils disposent ou non d'emplacements privés. Il est logique dans ce contexte, que les concertations menées avec les riverains d'un quartier aboutissent invariablement, à la demande de capacités supplémentaires sur voirie. (Tableau 3)

Un choix d'espace urbain, entre pièces à vivre privées et espace public

Pour être compris, le plébiscite de la rue pour stationner les voitures des riverains doit être comparé à l'espace de vie du logement. Plus le logement est doté d'une surface habitable importante, moins la part relative du parking ou du garage est importante. Si le logement procure 150 m² d'espace de vie à

Tableau 3 : dépenses et gains pris en compte par le ménage dans le choix d'un emplacement de stationnement

Coûts directs d'un emplacement privé de stationnement	Gains escomptés d'un emplacement privé	Calcul de risque
– Montant du loyer de parking et taxe d'habitation (charges locatives) – Coût d'acquisition (investissement) – Taxe d'habitation dans les deux cas (investissement ou location)	– Réduction de la prime d'assurance – Valeur de la voiture à la revente – Valeur estimée en temps d'accès à partir du logement (gains en temps de parcours automobile) – Valeur d'usage permettant d'autres fonctions (stockage, bricolage…)	– Dégradations extérieures accélérant le vieillissement du véhicule (climat, poussières, etc.) – Dégradations matérielles (rayures, etc.) – Vol du véhicule

ses habitants, les 15 m² (minimum) de garage seront utilisés comme une surface annexe qui complètera utilement la surface de vie sans l'hypothéquer. Rapportons ces 15 m² à un logement de moins de 80 m², il est probable que les habitants commenceront à « lorgner » sur cette surface annexe et seront tentés de la transformer en pièce à vivre. À l'échelle nationale, une habitation principale sur deux (47 %) compte moins de 80 m² de surface habitable. Pour ces logements, une surface minimale de 15 m² représente 20 % de la surface habitable. Pour les petits logements (< 35 m²), la surface d'une place de stationnement représente presque la moitié du logement lui-même. L'impact de l'espace de stationnement porte également sur l'acceptation à payer : quelle que soit la taille d'un logement, le loyer d'un garage ou d'un parking est une dépense incompressible. Sa part relative rapportée au loyer du logement est plus importante pour un logement de petite surface que pour un grand logement. Lorsque l'emplacement de stationnement n'est pas intégré dans le logement, l'APL[2] ne couvre pas le loyer du parking. Le locataire perçoit alors l'APL pour la part du loyer de son logement et doit payer la totalité du loyer du parking. Ces choix impliquent des pratiques de stationnement sur voirie alors même qu'il existe une offre privée dans le quartier.

Un angle mort des politiques d'urbanisme

Le stationnement est devenu le problème des gestionnaires de la voirie alors que sa nature profonde relève du champ de l'urbanisme. La consommation d'espace a des incidences sur le fonctionnement urbain d'un quartier ou d'une agglomération. Et pourtant, la consommation d'espace pour le stationnement résidentiel sur voirie alimente des phénomènes systémiques dont la portée dépasse l'échelle locale :

- les effets de bord sur les quartiers voisins et de report autour des quartiers bien desservis en transports en commun où le stationnement est gratuit ;
- l'implication d'une forme urbaine de quartier ou d'agglomération ;
- le statut de l'espace public.

L'effet de bord est généré par la saturation d'une situation de stationnement d'une rue sur les rues voisines. L'effet de report peut être plus éloigné, c'est le cas de l'impact d'une politique réglementée menée en centre-ville (zone bleue ou payante) qui induit un report des voitures des pendulaires dans des quartiers de banlieue desservis en transports collectifs et dont le stationnement est gratuit. Même localisée, la gestion du stationnement a des incidences sur d'autres parties du territoire de la commune ou de l'agglomération.
L'espace de stationnement dans les quartiers résidentiels est un élément implicite pris en compte dans les modèles d'urbanisme. La possibilité de réserver les emplacements sur voirie pour les riverains fait partie des éléments d'argumentaire qui peuvent conduire à privatiser certains quartiers londoniens sur le modèle des gated communities aux États-Unis (Photo 1). Les réflexions menées en France sur les éco-quartiers interrogent également, la place de la voiture en stationnement résidentiel.

Six propositions pour une politique globale de stationnement résidentiel durable

L'élaboration d'une politique de stationnement résidentiel pourrait s'intégrer au sein d'une politique globale de déplacements durables. Quelques pistes sont proposées :

1. un indicateur de sensibilité au stationnement pour orienter l'action de la commune ;
2. une politique sociale du stationnement ;
3. un fonctionnement de marché du stationnement résidentiel ;
4. des modes de conception durable ;
5. une approche de logistique urbaine ;
6. une police intercommunale du stationnement.

La première proposition porte sur les méthodes de diagnostic d'une situation de stationnement résidentiel et l'élaboration d'un indicateur de sensibilité. Construit à partir du taux d'équipement des logements en stationnement et du taux de disponibilité foncière, cet indicateur permet d'attirer l'attention sur les situations potentiellement délicates et d'orienter l'implication de la collectivité locale :

- Le degré « sensible » indique que la situation du stationnement nécessite une intervention publique « volontariste ».
- Le degré « vigilance » indique que l'action publique doit anticiper des problèmes qui pourraient émerger à moyen terme. Elle nécessite une posture « anticipative ».
- Le degré « neutre » indique que l'action publique peut se borner à son rôle de « garant » de l'intégrité de l'espace public.

Il peut être utilisé comme un indicateur d'évolution : *est-ce que les actions menées sur les quartiers « sensibles » ont permis de diminuer le degré pour les classer en degré de « vigilance » ?* Le périmètre retenu pour le calcul de l'indicateur de sensibilité est l'IRIS de l'INSEE. L'indicateur est construit à partir des données du RGP de l'INSEE et de la base BD Carto de l'IGN. La représentation cartographique permet de localiser rapidement les problématiques et de comparer les quartiers entre eux. Elle est utile pour alimenter une réflexion en amont d'un projet ou

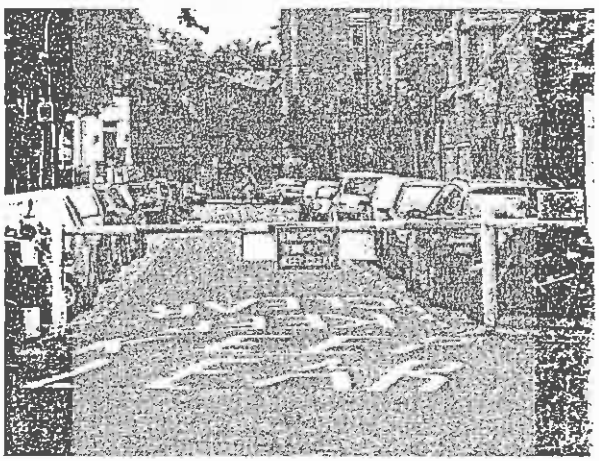
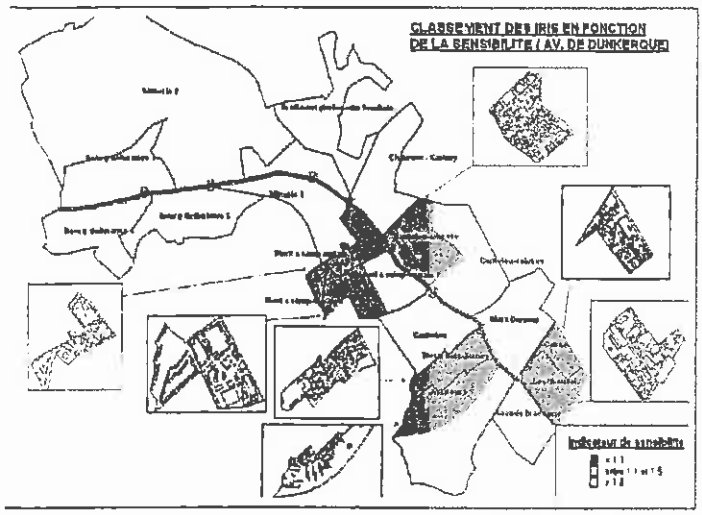


Photo 1



Classement des quartiers en fonction d'un indicateur de sensibilité au stationnement résidentiel

lors de l'élaboration du Plan d'Aménagement et de Développement Durable du Plan Local d'Urbanisme. Elle peut constituer, surtout, un outil pédagogique. lors des concertations.

La deuxième proposition concerne l'impact d'une baisse de l'offre gratuite de stationnement sur les ménages les plus pauvres et/ou les locataires du parc HLM. La dimension sociale du stationnement pourrait justifier d'aides publiques tels qu'une allocation, un dégrèvement d'impôt ou un prêt social voire un système de tarification solidaire. Une « APL stationnement » permettrait d'élargir le dispositif d'aide à la personne. Un autre levier est un prêt social à destination du bailleur social ou du ménage accédant à la propriété. Une dernière possibilité est une tarification solidaire que pratiquerait le gestionnaire d'un parking (HLM ou public) de façon à pratiquer une grille tarifaire différenciée entre les ménages justifiant d'un plafond de ressources, les résidents du quartier et les usagers du quartier (non-résidents). Les tarifs élevés proposés aux usagers (pendulaires, clients...) pourraient compenser la tarification sociale proposée aux locataires HLM, dans une logique d'allocation de ressources et de cohérence avec les politiques de déplacements. Ils peuvent être appliqués dans des quartiers denses où il existe à la fois, une offre de parkings et des usages diversifiés (résidents, pendulaires, clients....).
Un troisième axe est l'ajustement de l'offre et de la demande via l'émergence d'un fonctionnement de marché du stationnement. La saturation de la voirie peut être la conséquence d'une mauvaise allocation d'espace urbain et de la segmentation des acteurs. L'offre totale de stationnement d'un quartier est constituée des aires de stationnement résidentiel mais aussi des parkings des entreprises, des administrations, des équipements sportifs et culturels, des commerces. Sur voirie, la place est accessible à tout le monde quel que soit le motif de destination (domicile, travail, commerce etc.). L'offre privée de stationnement d'un quartier est souvent importante mais peu lisible en raison du morcellement des usages. La mise en ligne d'un service internet pour permettre aux offreurs et demandeurs de se rencontrer est une façon de créer un marché à l'échelle d'une commune ou d'une agglomération. Il procurerait l'avantage de constituer un observatoire du stationnement privé. Une seconde piste est de confier la gestion de l'offre publique et privée d'un quartier à un seul interlocuteur (un bailleur social, un gestionnaire privé ou la collectivité locale elle-même). La piste d'une gestion en commun de l'offre totale de stationnement d'un quartier nécessite de trouver les modalités juridiques et financières permettant à plusieurs propriétaires, publics et privés, de confier la gestion de leur patrimoine de stationnement à un seul et même interlocuteur. La complexité de ce montage nécessite une étude solide de faisabilité juridique et financière. En revanche, elle procure un avantage énorme, celui de gérer l'offre et la demande dans une logique de politique publique.

La quatrième proposition porte sur la conception des aires de stationnement en intégrant des notions de réversibilité et de modularité. Le principe de réversibilité pose la question de leur capacité d'évolution à moindre coût dans le cas d'une baisse du nombre de voitures dans les prochaines décennies. Il existe des modes de conception utilisant des matériaux aisément recyclables ou facilement démontables qu'il s'agirait de décliner pour créer des petites unités de stationnement dans les quartiers résidentiels. Il est probablement possible de concevoir les parkings résidentiels différemment pour mieux les intégrer dans le site, optimiser l'espace, réduire la perméabilité des sols et garantir une adaptabilité au cas où les besoins automobiles évoluent. Un autre principe proposé au champ conceptuel est celui de la modularité des aires de stationnement, publiques ou privées. À l'intérieur du logement, elle correspond aux besoins de stocker, bricoler ou d'assurer une surface de jeu. En devenant autre chose qu'une simple surface pour stocker la voiture, le consentement à payer pour un garage serait probablement plus élevé. Sur l'espace public, des parkings de stationnement pourraient être conçus comme des espaces modulables en fonction des besoins pour le marché du quartier ou pour des évènements locaux (repas entre voisins, braderies de quartiers, etc.) voire pour implanter des espaces verts.

Une autre façon d'envisager le stationnement sur voirie est de l'inscrire comme un élément de réseau et de logistique urbaine. Derrière la notion de réseau se trouve l'idée d'un schéma d'implantation des aires de stationnement résidentiel d'un quartier de façon à optimiser l'espace tout en localisant des places à proximité du logement. Ce réseau serait composé d'une seule bande de stationnement et de la création de petits parkings hors voirie pour compenser la suppression de la seconde bande. Autrement dit, le schéma permettrait de penser la localisation des emplacements pour ensuite, supprimer progressivement le stationnement bilatéral. La création de petites unités de voisinage serait portée par la collectivité locale, commune ou EPCI, et pourrait être financée en partie par le produit de la redevance pour non-réalisation d'emplacements de stationnement. La gestion des « aires de voisinage » pourrait être privatisée et confiée à un prestataire en contre-partie d'une redevance qui contribuerait également à financer les autres aires de voisinage identifiées par le schéma communal ou intercommunal. L'intérêt enfin, d'une logique de schéma est de pouvoir recourir à la procédure des empla-

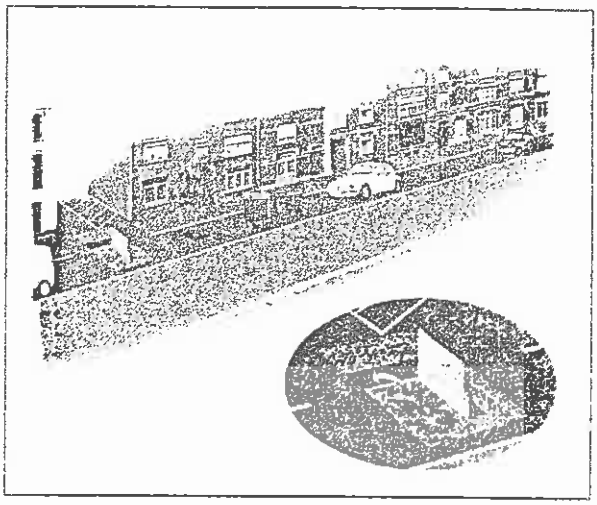
cements réservés du PLU sur lesquels implanter les futures aires en justifiant d'un intérêt public. La notion de réseau permet d'ouvrir la problématique de stationnement sur le champ de la logistique urbaine. En effet, la gestion des ordures ménagères, des voiries et réseaux divers ou des eaux pluviales ont en commun le besoin de surface et le fonctionnement en réseau. Le linéaire de stationnement et les « aires de voisinage » pourraient être conçus de façon intégrée avec les autres besoins. La gestion des eaux pluviales nécessite de disposer d'un réseau de collecte et de bassins de rétention (cf. schéma ci-contre).

Ce réseau pourrait être situé sous le réseau du stationnement moyennant un revêtement au sol perméable, stable et filtrant. Concernant les ordures ménagères, il existe des véhicules armés d'un bras articulé qui permet d'automatiser la collecte des poubelles à condition de prévoir des emplacements placés du côté droit de la chaussée. La bande de stationnement comprendrait des emplacements pour les voitures et les vélos, pour les poubelles et pour des végétaux. Enfin, le revêtement spécifique de la bande permettrait d'entreposer les réseaux et voiries divers (gaz, électricité etc.) de manière à réduire les impacts sur l'intégrité de la chaussée et des trottoirs lors de travaux. Cette optique permet enfin de développer de nouveaux services urbains, tels que la création d'aires résidentielles pour les vélos ou le dépôt de colis dans une optique de livraison à domicile.

Enfin, l'organisation des missions de contrôle représente l'ossature d'une politique globale de stationnement résidentiel. Pensée à l'échelle d'une agglomération, le contrôle serait éloigné de l'habitant. La loi de 2002 sur les responsabilités locales a ouvert la possibilité de confier à l'échelon intercommunal le contrôle du stationnement. La mise en œuvre d'une police de stationnement à l'échelle d'une agglomération présenterait des avantages non négligeables dont la professionnalisation des équipes. Lorsque la mission échoit à la police nationale, elle fait partie des missions de second rang par rapport aux infractions pénales ou de trouble à l'ordre public. Lorsqu'elle est confiée à la police municipale, elle est assurée avec circonspection compte-tenu de la relation de proximité avec les riverains. La stratégie de contrôle serait déterminée à l'échelle du territoire urbain et pourrait être déclinée en fonction des problématiques spécifiques :

- Un contrôle régulier organisé dans les périmètres de stationnement payant ou réglementé (zones bleues) pour assurer la cohérence entre la sanction liée au non-paiement et la sanction liée au stationnement gênant ou interdit.
- Un contrôle périodique du stationnement gênant ou illégal dans les quartiers où l'espace public a été réaménagé sans que le stationnement fasse l'objet d'une réglementation particulière.

L'évolution des modes de déplacement et les attentes sociétales émergentes pour un espace public multi-modal et de qualité commencent à interroger la place prise par le stationnement résidentiel dans l'ensemble des quartiers d'une agglomération. L'enjeu est sensible et mérite de disposer d'éléments objectifs pour poser le diagnostic et de pistes



Une représentation du stationnement dans une logique de logistique urbaine

innovantes pour susciter le débat et la recherche de solutions avec les habitants-citoyens d'une agglomération. L'approche globale représente une condition de réussite pour approcher la logique de système et dégager le débat collectif des intérêts particuliers.

Bibliographie

Heddebaut, O. (2007). « Les difficultés de mise en œuvre des sites propres pour les modes de tansport collectif guidés ou non ». Recherche Transports Sécurité. pp. 27-40.

Héran, F. (2000). « Transports en milieu urbain : les effets négligés. Monétarisation des effets de coupure, des effets sur l'affectation des espaces publics et des effets sur les paysages ». MELT/DRAST/PREDIT Ed. La Documentation Française. 117 p.

Héran, O. (2007). « Les difficultés de mise en œuvre des sites propres pour les modes de transport collectifs ou non ». Recherche Transports Sécurité. pp. 27-40.

Jacquot, A. (2007). « La demande potentielle de logement : un chiffrage à l'horizon 2020 ». MEDAD/DAEI. Notes de synthèse du SESP n° 165. pp. 41-48.

Quételard, B. (2008). « Du nouveau dans le partage modal ? ». Transports Urbains n° 112. pp. 9-12

Mathon, S. Hasiak, F. Dulion, C. Deboudt, B. Vidalsagnier. O. (2007). « Élaborer un plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics ». CETE Nord Picardie/CERTU. 118 p.

Mathon, S. (2008). « Le stationnement résidentiel sur l'espace public. État des lieux, problèmes et perspectives. Une application à l'agglomération lilloise ». Thèse de Doctorat. Université de Paris XII. 465 p.

Van Elslande, P. Fouquet, K. (2004). « Analyse approfondie de l'accidentologie en aménagements urbains : erreurs, facteurs, contextes de production ». INRETS/DSCR n° 02-07-028. 83 p.

Notes

1. Plan de Déplacements Urbains, Lille Métropole Communauté Urbaine, charte piétons.
2. L'Aide Personnalisée au Logement.

La mutualisation du stationnement : amorces et limites juridiques

Philippe TAITHE
avocat au Barreau de Paris,
Cabinet Benesty Taithe Panassac Associés

On rencontre souvent 2 écueils en matière de stationnement et d'aménagement, tout particulièrement dans le cadre des opérations de renouvellement urbain, à savoir :

- d'une part une pénurie de places de stationnement sur voirie, qui se traduit notamment et entre autres par un envahissement de la voirie, des difficultés de circulation ou la baisse d'attractivité des commerces ;
- d'autre part et paradoxalement, une offre globale de stationnement privée sur-dimensionnée et inutilisée, au moins en partie, qui entraîne notamment un gaspillage financier, une augmentation de la circulation à l'heure de pointe, ou le non respect des objectifs du PDU en matière de mobilité en créant des « aspirateurs à voiture ».

La mutualisation du stationnement peut s'avérer un outil utile en la matière, qui consiste en la limitation de l'offre privée associée à chaque projet immobilier accompagnée de la création de parkings publics mutualisés rassemblant les besoins complémentaires de plusieurs projets proches.

La mutualisation présente en particulier les avantages suivants :

- Une optimisation économique : la Collectivité peut faire jouer le foisonnement et la complémentarité entre les demandes : commerces et bureaux, par exemple, n'ont pas leur pointe de génération les mêmes jours dans la semaine. Les gains en coût de construction, et simultanément en espace consommé, peuvent être d'1/3. Les places de stationnement sont alors mieux utilisées dans la durée et le nombre d'abonnements délivrés peut être largement supérieur au nombre de places disponibles dès lors que les utilisations ne seront statistiquement pas simultanées.
- La disparition d'effets pervers : les immeubles et leur population évoluent, tandis que la capacité des garages privés reste stable. La mutualisation programmée permet d'éviter les écueils cités précédemment, qui immanquablement se produisent dans le temps. Elle permet alors une meilleure adaptation dans la durée de l'offre à la demande, au contraire de parcs privés ou publics, et notamment de bailleurs sociaux, dont le calibrage initial ne correspond plus à la demande actuelle, de telle sorte qu'ils sont largement inexploités et dégradés.
- Une meilleure maîtrise du déplacement : en termes politiques, la maîtrise de ces places mutualisées donne à la Collectivité plus de moyens pour mener à bien sa politique de stationnement. Comme cela peut être le cas sur voirie, la maîtrise au moins partielle des places en ouvrages offre plus de latitudes et de possibilités à la Collectivité dans le cadre de sa politique globale de stationnement et de déplacement : établissement de quotas et hausses tarifaires pour les abonnements destinés aux actifs, abonnements petits rouleurs incitant financièrement les résidents à utiliser leur véhicule moins souvent, tarifs préférentiels pour les véhicules peu polluants...
- Une gestion facilitée : les places publiques mutualisées sont bien adaptées pour accueillir les visiteurs d'immeubles de bureaux ou de logements.
- Une incitation à la réduction de l'usage de la voiture : d'un point de vue de la loi Solidarité et Renouvellement Urbain, les places mutualisées, notamment par leur nombre plus limité et le déport du stationnement, constituent une bonne incitation à moins utiliser sa voiture.

On constate au demeurant de plus en plus une véritable mutualisation des places dans les opérations privées d'aménagement ou de construction, dans lesquelles les opérateurs cherchent pour des raisons évidentes de coûts, à limiter le nombre de places en s'en partageant l'utilisation.

Le présent article se limitera en la matière aux démarches publiques de mutualisation du stationnement.
L'aménagement de l'Ile de NANTES en constitue une intéressante illustration.

Celui-ci a pour objectif de transformer cet espace de plus de 300 ha en une véritable extension du centre-ville, avec notamment la réalisation de 400 000 m² constructibles sur 3 secteurs. En accompagnement de cette mutation urbaine, Nantes Métropole et la SAMOA (SEM aménageur) ont mené une réflexion globale sur le sujet du stationnement. La politique retenue a consisté à :

- Limiter le nombre de places de stationnement privé (1 pl/150 m² de bureau prévu par le PLU).
- Construire en parcs de secteur maîtrisés par la collectivité près de 1 500 places de stationnement afin de répondre à la demande non satisfaite.

Une telle démarche implique 2 préalables, à savoir d'une part la limitation de la réalisation de places privées et d'autre part la maîtrise par la Collectivité de places publiques de stationnement en ouvrages.

La limitation des places de stationnement privées

Celle-ci passe essentiellement par l'intermédiaire des documents de programmation en matière de déplacement et d'urbanisme (PDU, SCOT et article 12 du règlement des PLU).

▶ La fixation de normes plafonds pour les bureaux et commerces

La démarche consiste donc à limiter au maximum la construction de places sur les lieux de travail, de manière à empêcher les déplacements en voitures des « pendulaires ».
Cette possibilité résultant de la loi SRU apparaît à l'article R. 123-9 du Code de l'Urbanisme qui dispose que *« lorsque le plan de déplacement urbain a délimité, en application de l'article 28-1-2 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée, des périmètres à l'intérieur desquels les conditions de desserte par les transports publics réguliers permettent de réduire ou de supprimer les obligations imposées en matière d'aires de stationnement, notamment lors de la construction d'immeubles de bureaux, le plan local d'urbanisme respecte ces limitations et, le cas échéant, fixe un nombre maximum d'aires de stationnement à réaliser lors de la construction de bâtiments à un usage autre que d'habitation »*.

Elle doit donc avoir été prévue par le PDU pour pouvoir être mise en œuvre dans le PLU, ce qui n'a pas été sans occasionner des difficultés en Ile de France, l'actuel PDUIF ne prévoyant pas directement la question, ce qui devrait être corrigé par son successeur dans le cadre de la révision en cours de celui-ci.

Cette possibilité n'existe pas a contrario pour les habitations (au-delà du cas particulier des logements sociaux pour lesquels, conformément aux dispositions de l'article L 123-1-3 du Code de l'urbanisme, il ne peut être exigé la réalisation de plus d'une aire de stationnement par logement).

On peut citer quelques exemples de normes de stationnement maximales dans les constructions de bureaux de quelques grandes agglomérations françaises et européennes :

- Sur le site historique de Lyon : 1 place maximum pour 120 m² de SHON.
- Pour la Part-Dieu à Lyon : 1 place maximum pour 110 m² de SHON.
- Bordeaux : 1 place maximum pour 100 m² de SHON en centre-ville.
- Grenoble : 1 place maximum pour 50 m² de SHON en centre-ville (1 place maximum pour 80 m² dans le périmètre d'attractivité du tramway).
- Francfort : 1 place pour 175 m² au centre à 1 place pour 35 m² en périphérie.
- Genève : de 1 place pour 250 m² en centre-ville à 1 place pour 50 m² en grande périphérie.
- Bruxelles : selon la desserte TC, 1 place pour 200 m² à 1 place pour 90 m².

Remarque : on considère généralement qu'une norme de 1 place pour 100 m² SHON équivaut à un taux de venue en voiture chez les actifs de 30 %, qu'une norme de 1 place pour 200 m² SHON équivaut à un taux de 15 % (hypothèse de 20 m² SHON par emploi).

▶ La limitation des normes planchers pour les habitations, ainsi que les bureaux et commerces

Celle-ci passe par l'édiction de normes relativement peu contraignantes ou adaptées en matière de réalisation de places de stationnement.

La démarche est ici moins contraignante que pour les normes plafonds. Elle présente un caractère incitatif, en ce que les promoteurs ne sont pas contraints par le PLU de réaliser un nombre trop important de places de stationnement. (Dans la même logique, on relève parfois dans les articles 12 des PLU des normes plafonds « conseillées » en matière de logements, faute de pouvoir être imposées réglementairement).

La validité juridique de normes planchers faibles paraît aujourd'hui acquise

À cet égard, les dispositions de l'ancien article R. 111-4 du Code de l'urbanisme, renvoyées (sans modification du contenu) à l'article R. 111-6 du même Code pouvaient constituer une certaine contrainte en la matière, dès lors qu'elles prévoient que *« La délivrance du permis de construire peut être subordonnée : a) A la réalisation d'installations propres à assurer le stationnement hors des voies publiques des véhicules correspondant aux besoins de l'immeuble à construire »*.
Cette règle est au demeurant assez régulièrement reprise directement à l'article 12 des PLU.
En principe donc, les places correspondant aux besoins d'une construction doivent être réalisées sur le terrain de cette dernière.

Néanmoins, cette contrainte reste limitée :

En effet et d'une part, depuis longtemps, la jurisprudence autorise la prise en compte des places à l'extérieur pour apprécier les besoins propres de la construction à réaliser. Voir notamment Conseil d'État 8 juillet 1983 M. Gérard BABALIAN (Req N° 32.959) : *« alors même que ces travaux étaient envisagés aux fins d'utiliser l'immeuble comme magasin de vente au détail, il n'est pas établi que les besoins nouveaux en stationnement temporaire de véhicules qu'ils pouvaient provoquer exigeaient, compte-tenu des caractéristiques des voies publiques desservant l'immeuble et de l'existence de plusieurs parcs de stationnement public à proximité, la réalisation d'installations propres à assurer ce stationnement temporaire en dehors de ces voies »*.
Ou *a contrario*, Cour administrative de PARIS du 13 juin 2002, ASSOCIATION PROTECTION THIBAULT (n° 00PA02172) : *« qu'en raison de la localisation du restaurant et alors que*

l'existence de réseaux de transport en commun approprié à sa desserte n'est pas établie, ses divers usagers seront essentiellement des automobilistes ;
que, compte tenu à la fois de l'importance des besoins de stationnement nés du fonctionnement de l'établissement, de l'absence de parc public de stationnement et de places sur les voies publiques les plus proches, ainsi que des dangers pour la sécurité publique d'un stationnement irrégulier à cause de la configuration des lieux, le maire de la commune de Lagny-sur-Marne, en ne subordonnant pas la délivrance du permis de construire à la création d'un nombre de places de stationnement excédant les quorante prévues par le pétitionnaire en conformité avec les obligations prescrites par l'article UX 12 du règlement du plan d'occupation des sols, a commis une erreur manifeste d'appréciation au regard des dispositions précitées de l'article R. 111-4 du code de l'urbanisme ».

Cette jurisprudence permet donc de considérer que l'appréciation du nombre de places de stationnement nécessaires, dans le cadre de l'article R. 111-4 et par extension dans celui de l'article 12 du PLU, peut prendre en compte les conditions exogènes au terrain, relatives à la circulation, les transports publics et les parcs de stationnement autour. Elle autorise en principe une norme plancher faible lorsqu'il existe des parcs publics.

- D'autre part et surtout, depuis le 1er octobre 2007, et contrairement à son prédécesseur, le nouvel article R. 111-6 n'est pas « d'ordre public » et ne s'applique pas en présence d'un PLU, de telle sorte que ce dernier peut en écarter l'application et peut s'avérer particulièrement laxiste en la matière.

Ainsi que le souligne alors Yves PITTARD (Fiches GRIDAUH sur l'écriture des PLU), *« il en résulte que dans les communes dotées d'un plan local d'urbanisme, en l'absence de prescriptions édictées à cet égard par le règlement, l'autorité compétente ne peut légalement subordonner la délivrance de l'autorisation d'occupation du sol à la réalisation d'aires de stationnement. Un PLU qui n'imposerait aux constructeurs aucune obligation en matière de réalisation d'aires de stationnement, ou qui n'en imposerait que pour certaines destinations ne serait d'ailleurs nullement illégal puisque seules les règles relatives à l'implantation des constructions doivent nécessairement être fixées ».*

La maîtrise par la Collectivité de parcs de stationnement en ouvrages

La récupération des places existantes non utilisées

Les places en cause peuvent appartenir notamment à des copropriétés, à des bailleurs sociaux ou à d'autres institutions comme par exemple des hôpitaux ou des universités. Les places en cause peuvent au demeurant être utilisées une partie de la journée et vides le reste du temps comme par exemple pour une université, ce qui peut justifier d'autant plus la mutualisation et le foisonnement.

La Collectivité peut alors gérer des parcs de stationnement qui lui seraient « loués » ou mis à disposition par des personnes privées ou publiques ; étant rappelé que les biens utilisés par une collectivité locale pour accomplir ses missions ne doivent pas impérativement relever d'un régime de domanialité publique. (Au demeurant, un certain nombre de parcs de stationnement appartenant à des collectivités est intégré dans des copropriétés, sans division en volumes, de telle sorte qu'ils ne relèvent pas de son domaine public, la copropriété étant exclusive du régime de domanialité public).

Des conventions peuvent être passées entre la Collectivité et ces différentes personnes, qui déterminent les obligations réciproques entre les parties (charge des travaux et de l'entretien, responsabilité de l'exploitation, réservation de places ou de droits d'entrée pour les copropriétaires ou les locataires, conditions d'abonnement et tarifications...).

On observe donc aujourd'hui un mouvement assez général de récupération de places notamment des bailleurs sociaux ou d'autres institutions privées ou publiques, par la Collectivité publique. Conformément aux conventions précitées, celle-ci effectue les travaux nécessaires et s'avère en mesure de les ouvrir au public horaire ou par abonnements, tout en réservant certaines places aux propriétaires en cause ou en mutualisant les usages.

La Collectivité est alors en mesure d'intégrer tout ou partie du parc en cause dans le cadre de la gestion plus globale de son service public du stationnement et d'organiser un véritable foisonnement en la matière le cas échéant.

La réalisation de nouveaux parcs

Se pose bien évidemment la question de leur financement.

Celui-ci peut le cas échéant être intégré dans le cadre d'une ZAC en tant qu'équipement public de nature à répondre aux besoins des futurs habitants ou usagers des constructions, conformément aux dispositions de l'article L. 311-4 du Code de l'urbanisme, ou dans celui d'un programme d'aménagement d'ensemble (PAE) au titre de l'article L. 332-9 du même Code.

Ce financement peut par ailleurs être réduit d'autant, par l'incitation faite aux constructeurs de prendre des places dans les parcs publics, sous la forme d'amodiations ou de concessions à long terme.

Cette possibilité est prévue par l'article L. 123-1-2 du Code de l'urbanisme selon lequel :

« Lorsque le plan local d'urbanisme impose la réalisation d'aires de stationnement, celles-ci peuvent être réalisées sur le terrain d'assiette ou dans son environnement immédiat.
Lorsque le bénéficiaire du permis ou de la décision de non-opposition à une déclaration préalable ne peut pas satisfaire aux obligations résultant de l'alinéa précédent, il peut être tenu quitte de ces obligations en justifiant, pour les places qu'il ne peut réaliser lui-même, soit de l'obtention d'une

concession à long terme dans un parc public de stationnement existant ou en cours de réalisation et situé à proximité de l'opération, soit de l'acquisition de places dans un parc privé de stationnement répondant aux mêmes conditions.
En l'absence d'un tel parc, le bénéficiaire du permis ou de la décision de non-opposition à une déclaration préalable peut être tenu de verser à la commune une participation en vue de la réalisation de parcs publics de stationnement dans les conditions définies par l'article L. 332-7-1.
Lorsqu'une aire de stationnement a été prise en compte dans le cadre d'une concession à long terme ou d'un parc privé de stationnement, au titre des obligations prévues aux premier et deuxième alinéas ci-dessus, elle ne peut plus être prise en compte, en tout ou en partie, à l'occasion d'une nouvelle autorisation ».

La jurisprudence a eu l'occasion de préciser qu'une concession pour dix ans ne suffit pas à cet égard (CE, 30 juin 1993, SCI du 21-23, rue du Bouquet-de-Longchamp, préc. supra n° 147) ; de même une sous-concession cessible et convenue pour la durée restant à courir de la concession principale (CAA Paris, 1re ch., 15 oct. 1998, Ville Paris : BJDU 1/1999, p. 62). Mais une sous-concession pour seize ans est qualifiée « à long terme » (CE, 8 déc. 2000, Ville Paris : Mon. TP 25 janv. 2001, p. 93 ; RD imm. 2001, p. 95). Rien ne semble par contre imposer en la matière que les places soient affectées strictement ou réservées matériellement, et qu'elles ne puissent pas faire le cas échéant l'objet d'un foisonnement.

Ainsi que le précise notamment la Circulaire n° 2001-56 UHC/DU/16 du 27 juillet 2001, le Code de l'urbanisme introduit un mécanisme de solutions successives et strictement subsidiaires les unes par rapport aux autres :

- Ainsi en 1er lieu, le pétitionnaire doit être en mesure de réaliser ses places de stationnement sur le terrain support de la construction ou sur un terrain dans un périmètre de l'ordre de 300 m dont il est propriétaire.
- En 2e lieu, si tel ne peut être le cas en raison d'une impossibilité, il peut s'exonérer de cette obligation par la concession à long terme de places de stationnement dans un parc public ou privé.
- En 3e lieu, si aucune de ces 2 premières hypothèses n'a pu être mise en œuvre, le pétitionnaire peut s'acquitter de la participation pour non-réalisation d'aires de stationnement. Il s'agit donc simplement d'une *« ultime alternative »*.

Par contre l'impossibilité de réaliser les places sur le terrain objet de la construction, est interprétée de manière plus large puisqu'elle peut correspondre à des motifs techniques, juridiques, architecturaux ou d'urbanisme, ainsi que le souligne au demeurant la circulaire précitée et la jurisprudence.

Voir notamment en ce sens :

- Cour administrative d'appel de Paris du 12 juillet 1994 (N° 94PA00031) faisant état de la configuration des lieux.
- Conseil d'État « Ville de RENNES » du 29 décembre 1999 (N° 194188) sur des contraintes archéologiques et la présence d'espaces verts.
- Cour administrative d'appel de Nantes « Communauté urbaine de BREST » du 22 décembre 1994 (N° 93NT00494) sur le fait que la Communauté urbaine était restée propriétaire du sous-sol de la ZAC en cours d'aménagement, ce qui empêchait la réalisation de parkings privés.

Par là même, il reste encore assez délicat :

- d'une part d'empêcher des personnes privées ou des opérateurs immobiliers de construire des places de stationnement sur les terrains leur appartenant ;
- d'autre part de les contraindre à acquérir en substitution des concessions à long terme dans des parcs de stationnement publics, au sein desquels un foisonnement serait organisé.

Le mécanisme reste alors plutôt incitatif et le droit trouve ses limites en l'état, même si le mouvement en cause de mutualisation paraît assez inexorable, d'autant que les personnes privées elles-mêmes se l'approprient et le mettent en œuvre directement, notamment les promoteurs, dans le cadre d'urbanisations réalisées dans des contextes géotechniques difficiles et coûteuses (présence de nappe phréatique peu profonde, pollution des sols...).

UN PEU DE SAVOIR VITE

Sécurité routière

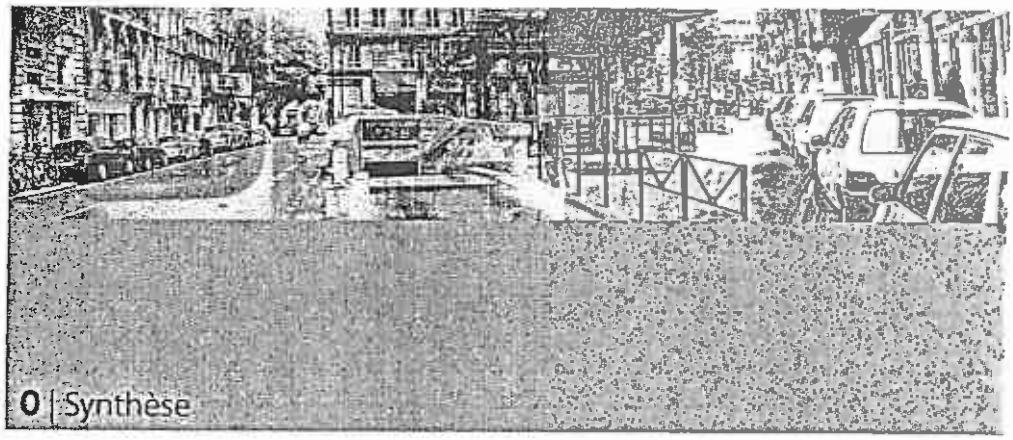
Motards : renouvellement de la charte Calmos avec la sécurité routière

La Fédération française des Motards en colère (FFMC) a renouvelé le 3 mars, avec la direction de la sécurité et de la circulation routière (DSCR), la charte relais motard Calmos, a annoncé la FFMC le 17 mars dernier.
Depuis plus de 17 ans, les bénévoles de la FFMC animent des relais baptisés Calmos pour accueillir les motards sur la route des grandes migrations motardes, comme les 24 heures du Mans moto ou le Bol d'Or.
À cette occasion, les pouvoirs publics mettent en place avec la FFMC des actions de communication et de sensibilisation pour les milliers de motards français et étrangers.
Sur des aires de repos, réparties sur le réseau routier et autoroutier, les relais Calmos ont pour but de lutter notamment contre la fatigue en mettant en place des actions de prévention afin d'améliorer la sécurité.
Si *« la Fédération s'inquiète des effets de la décentralisation qui prive les directions départementales de l'Équipement d'une partie des ressources nécessaires à la mise en place logistique de ces relais »*, poursuit le communiqué, *« elle est convaincue de l'indispensable utilité de ces relais et maintient sa vigilance pour qu'ils puissent se dérouler dans de bonnes conditions »*. AFP

DOCUMENT n° 6

OBSERVATOIRE du STATIONNEMENT

2008



EXTRAITS

0. Synthèse

Données d'exploitation

On retiendra cette année la création d'un nouvel indicateur, le taux de rotation (ou nombre de véhicule / place / jour), qui vient compléter le dispositif d'observation actuel, aussi bien pour le stationnement payant de surface que pour les parcs publics de stationnement payant. Il est calculé à partir du nombre de tickets horodateurs diffusés, pour le stationnement payant de surface, et à partir de la fréquentation totale, pour les parcs de stationnement.

Stationnement payant de surface : une inconstance récurrente dans les résultats

Après une année 2007 qui laissait augurer des jours meilleurs, avec des résultats plus stables, 2008 témoigne d'un retour à l'instabilité, démontrant ainsi, s'il fallait en douter, la difficulté à maîtriser la politique de stationnement associée ainsi que les différents réaménagements pouvant perturber l'organisation des déplacements.

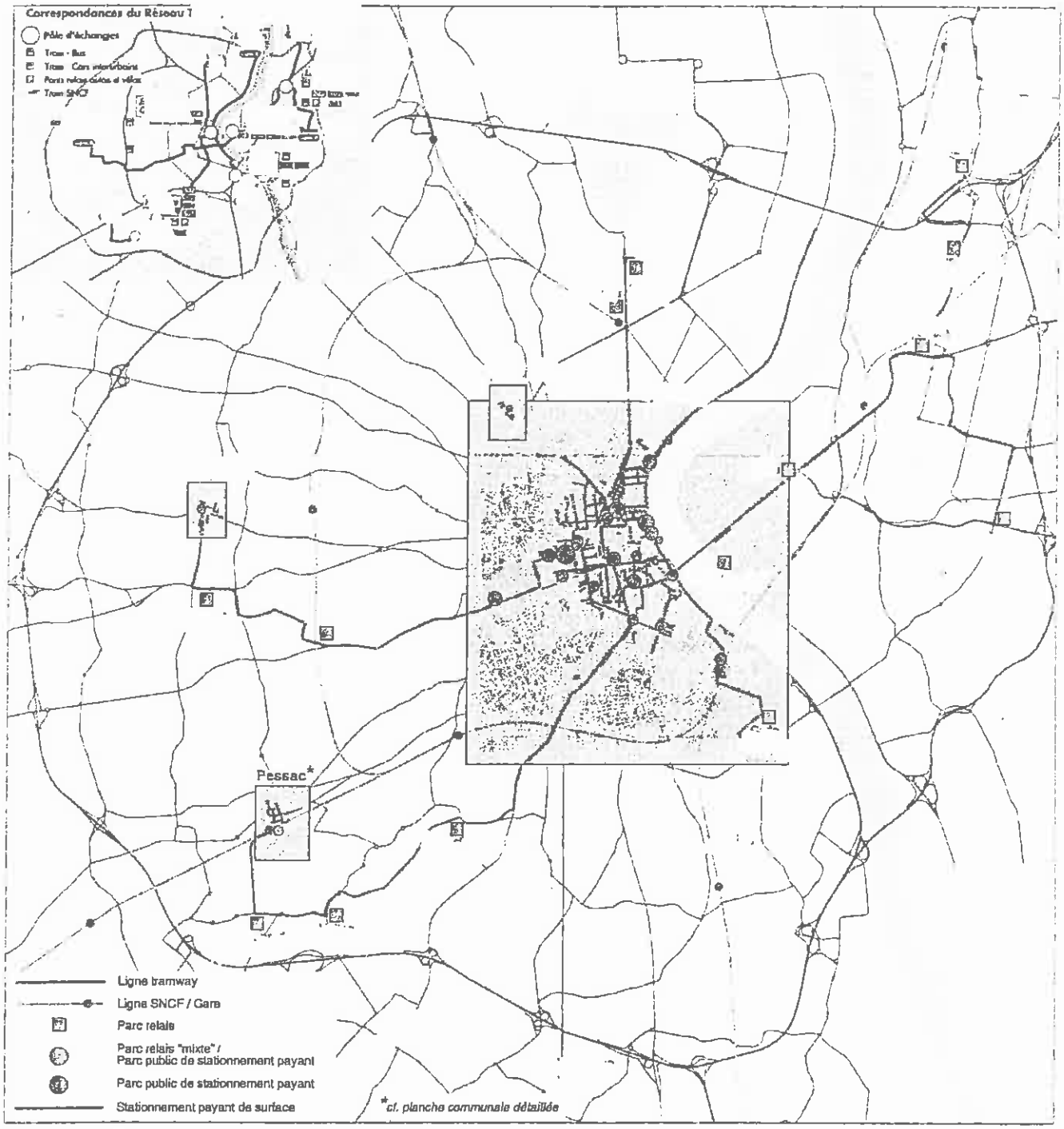
Deux communes sont encore dans cette phase de transition de fin des travaux du tramway et, respectivement, de lancement ou de poursuite de l'aménagement de la ZAC centre-ville. L'une affiche cependant une progression des recettes horodateurs ainsi que la poursuite des efforts entrepris pour la surveillance du stationnement gênant, tandis que l'autre, après une année 2007 en forte baisse, accroît de nouveau sa vigilance sur le respect du paiement du stationnement.

Si la ville centre, connaît quant à elle un repli de la verbalisation en 2008, tout en présentant une hausse significative de ses recettes horodateurs (+ 13,8 %), cela n'est pas pour autant contradictoire. Il est tout à fait possible (et ce serait logique au regard des données d'évolution des déplacements) que le nombre de véhicules en stationnement soit en baisse (malheureusement, il n'est pas possible de calculer le taux de rotation) et donc la verbalisation par ailleurs. Cependant, il faudrait dans le même temps que les durées moyennes de stationnement soient en hausse ou bien que le taux de paiement le soit aussi, pour que les recettes augmentent ainsi dans un contexte tarifaire stable. Aucun élément à disposition de l'observatoire ne permet de le vérifier à ce jour.

Enfin, une 4ème commune : poursuit ses efforts en matière de surveillance du stationnement. Les PV à 35 € (stationnement gênant) sont notamment en très forte progression en 2008 et globalement, les chiffres de la verbalisation ont plus que doublé depuis 2005. Cependant, les recettes horodateurs poursuivent leur baisse (- 30,9 % depuis 2005). Le nombre de PV à 11 € délivrés est peut-être encore inférieur à ce qui est nécessaire pour enrayer cette tendance.

0. Synthèse

Offre publique de stationnement payant dans le dispositif multimodal de transport



0. Synthèse

Parcs publics de stationnement payant : baisse quasi générale des résultats d'exploitation

Pour la première fois depuis 2002, tous les indicateurs des parcs de stationnement, à l'exception du nombre d'abonnés, sont en baisse. Mais cette baisse est beaucoup plus forte que les années précédentes et surtout, les recettes reculent.

Dans la ville centre, hormis un seul parc, tous les parcs de stationnement sont en perte de fréquentation et d'occupation.

Deux d'entre eux, confirment leurs baisses d'activité générale. En trois ans, le premier a notamment perdu 18,0 % de sa fréquentation totale et 106 abonnés. La baisse du trafic automobile intra-boulevards et le report modal significatif en faveur des transports en commun, en sont certainement la cause.

Fort logiquement, certains parcs de centre-ville compensent leur perte de fréquentation et d'occupation par une hausse du nombre d'abonnés résidents. Mais plus encore qu'en 2007, les baisses de résultats s'accompagnent d'une baisse du nombre d'abonnés dans près de la moitié des parcs de stationnement du centre-ville. Seuls les parcs en bordure du centre-ville, y enregistrent des hausses significatives.

Le taux d'occupation des parcs dont les données sont complètes (8 parcs sur 24) est en baisse de 3,4 % (plus forte baisse depuis la création de l'observatoire en 2000). Parmi les parcs renseignés, l'un (- 13,0 %) et l'autre (- 8,7 %) sont les plus touchés. Cette baisse est en corrélation avec la chute de fréquentation globale enregistrée (- 19,6 %),

Enfin, la hausse du nombre total d'abonnements délivrés est moins forte qu'en 2007 avec + 97 abonnés sur l'ensemble des parcs renseignés (+ 399 en 2007). En outre, le nombre d'abonnés résidents croît de 193 unités pour un total de 2 627 abonnements résidents délivrés dans les parcs. Si ces hausses se tassent, elles sont toujours en concordance avec les objectifs du PDU.

0. Synthèse

Six nouveaux parcs relais en 2008

La fin de la mise en oeuvre de la 2ème phase du réseau tramway se matérialise aussi par l'ouverture de 6 nouveaux parc relais en 2008. C'est ainsi une capacité supplémentaire de 2 004 places qui vient s'ajouter à l'existant, sur les lignes A et C. Il faudra attendre au moins 2009 pour analyser le lancement de cette nouvelle offre, les résultats 2008 n'étant pas encore significatifs, bien que parfois supérieurs à ceux du parc relais Arts & Métiers.

La stagnation voire légère baisse des résultats pour les parcs relais de 1ère phase n'est pas significative en l'état. Il faut considérer à la fois la fin de montée en charge de ces parcs après leur ouverture ainsi que la baisse du trafic automobile pour relativiser ce constat.

Le parc relais Arts & Métiers reste le seul en retrait des autres parcs de 1ère phase en termes de fréquentation et affiche une fréquentation moyenne journalière à peine supérieure à la moitié de sa capacité.

Les perspectives 2009 et autres pistes de réflexion et d'actions

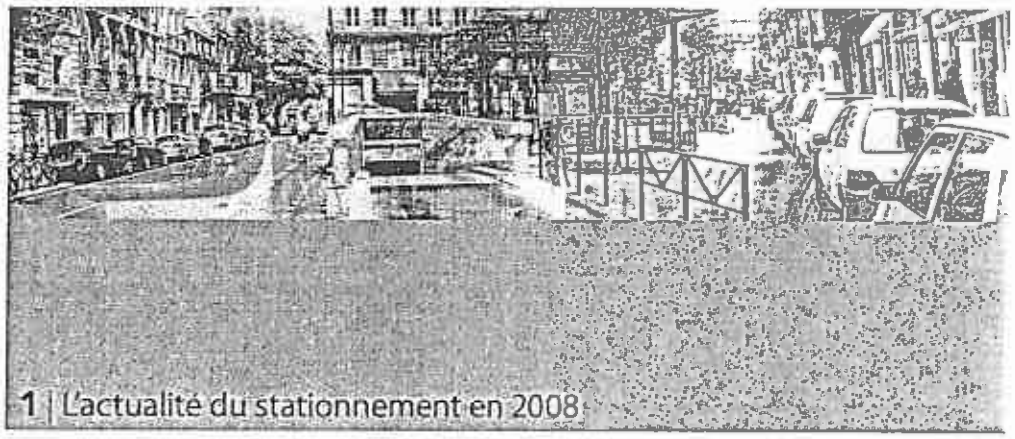
2009 a peu de chances de présenter un profil et des résultats différents de 2008. La conjoncture économique n'est pas meilleure et l'offre alternative de déplacements (TC, vélos...) continue à se rationnaliser et à se développer.

Néanmoins, la réalité étant ainsi, il faut bien reconnaître que la baisse de la demande de stationnement, en pleine phase avec les objectifs du PDU, dont le principal, le report modal des déplacements motorisés vers des modes alternatifs moins polluants, a de bonnes raisons de perdurer.

La seule véritable issue pour les exploitants de parcs de stationnement, déjà en partie explorée, est l'optimisation de la diffusion des abonnements, favorisant le report du stationnement de longue durée de la surface, aux parcs de stationnement à contrôle d'accès.

Les pistes d'investigation suivantes restent d'actualité et leur application tendrait à compléter avantageusement le dispositif actuel de mise en œuvre de la politique du stationnement :

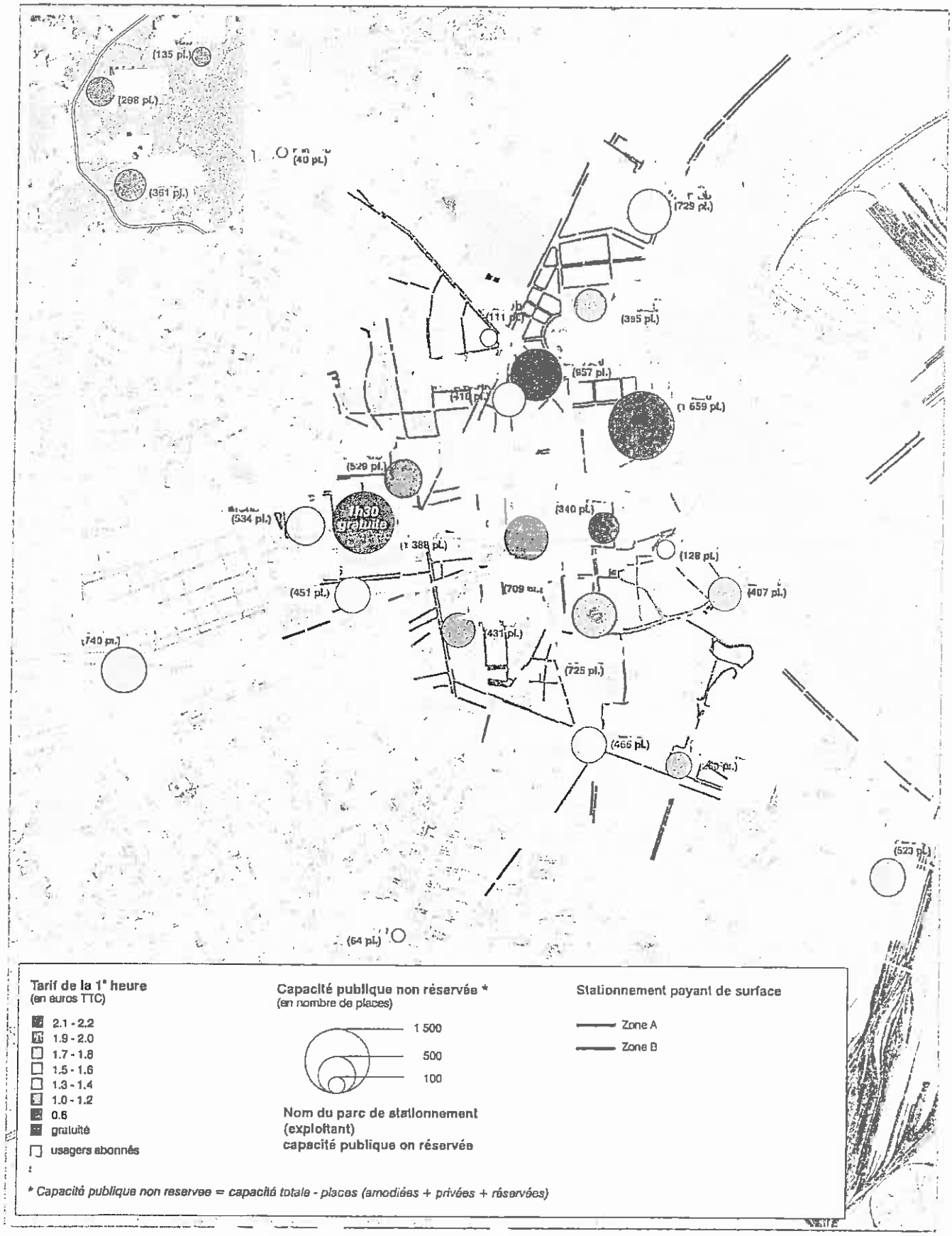
- harmoniser les tarifs «résidents» en parcs publics de stationnement et sur voirie de façon à rendre l'offre en parcs plus attractive que celle sur voirie ;
- supprimer les mesures de gratuité en début de période de stationnement sur voirie ;
- poursuivre le renforcement de la surveillance du stationnement de surface et des mises en fourrière si nécessaire ;
- poursuivre le réaménagement des espaces publics et leur protection du stationnement gênant ;
- poursuivre la mise en oeuvre du stationnement payant dans les centralités de l'agglo et créer des zones de stationnement réglementées (payantes ou autres), comme les zones bleues sur certains pôles périphériques ou sur des axes commerciaux significativement desservis par les transports collectifs ;
- poursuivre l'effort de communication auprès de tous sur les vertus du report modal vers les transports alternatifs et sur l'intérêt d'utiliser, pour les captifs de la voiture, les parcs publics mis à leur disposition, comme le prescrit le PDU.



1 | L'actualité du stationnement en 2008

1. L'actualité du stationnement en 2008

Données générales de cadrage



* *Capacité publique non reservee = capacité totale - places (amodiées + privées + réservées)*

1. L'actualité du stationnement en 2008

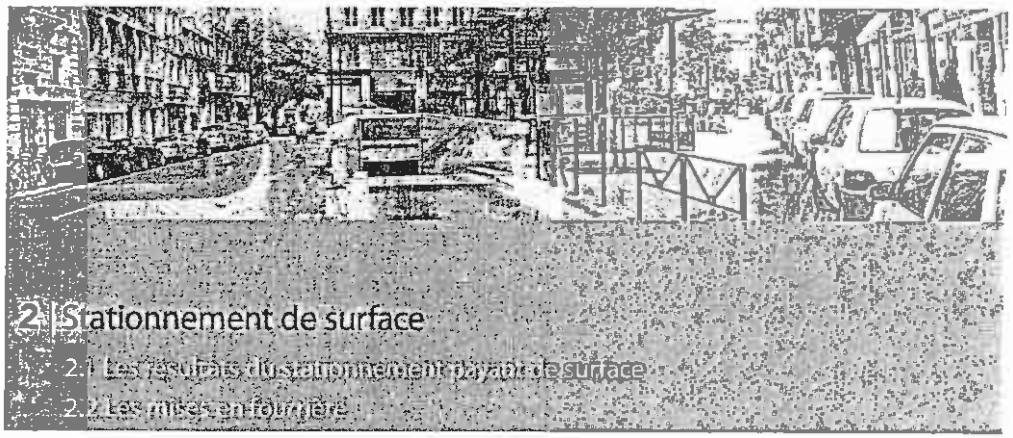
1.1 L'évolution de l'offre

- Réévaluation presque générale de la capacité des parcs publics de stationnement payant par les services de l'agglo.
- L'offre de stationnement payant de surface à Lorignac est réévaluée à 170 places environ en 2008 pour 196 places environ auparavant.
- L'offre de stationnement payant de surface à Vezac est réévaluée à 244 places fin 2008 pour 211 places les années précédentes.
- Six nouveaux parcs relais ont été ouverts en 2008.
  Sur la ligne A :
  - Gilac, 395 places en ouvrage (28/04/2008) ;
  - Séguin , 390 places en surface (31/05/2008) ;
  - Quatre chemins, 398 places en ouvrage (15/09/2008).

  Sur la ligne C :
  - Noisetiers 206 places en surface (28/02/2008) ;
  - Les Aubiers, 246 places en surface (29/02/2008) ;
  - Gatine 369 places en ouvrage (27/10/2008).
- La société Autocool, dont l'activité est l'auto-partage, met à disposition 27 véhicules sur 20 sites implantés sur 4 communes de l'agglo.
- Deux premières modifications du PLU ont été approuvées le 18 janvier 2008. Seule la première a engendré des ajustements sur l'article 12.
- Approbation par la Ville - Centre : le 25 février 2008, de l'adoption, pour une durée initiale de deux ans, d'un disque vert en zone de stationnement payant de surface, permettant d'accorder la gratuité de 1h30 de stationnement aux véhicules propres (GNV, électriques, hybrides, GPL, auto-partage) moyennant la redevance annuelle de 3 €.
- Obtention , du permis de construire du futur parc Dumoulin , le 24 juillet 2008.

1.2 Les principaux travaux

- Poursuite de la 2nde phase des travaux de mise en oeuvre de la ligne B dans le quartier est de la Ville - centre.
- Poursuite des travaux de recomposition de l'espace public du centre-ville de Lorignac.
- Poursuite de l'aménagement de la ZAC centre-ville à Vezac
- Fin des travaux de réhabilitation du parc central en août 2008, de la Ville - centre



2 Stationnement de surface

2.1 Les ressorts du stationnement payant de surface

2.2 Les mises en fourrière

2. Stationnement de surface

2.1 Les résultats du stationnement payant de surface

		Ville-centre	Ligny	Lorignac	Vezac
Recette totale (TTC)	2008	2 445 184 €	17 218 €	17 537 €	27 219 €
	2007	2 133 855 €	19 957 €	18 618 €	31 543 €
	2004	1 589 065 €	48 854 €	non renseigné	43 565 €
Recette / place / jour	2007/2008	13,80 %	- 14,30 %	8,20 %	- 25,90 %
	2004/2008	30,70 %	- 30,90 %	non calculable	- 62,30 %
Nombre de P.V. à 11 €	2007/2008	- 0,80 %	3,70 %	- 39,90 %	90,30 %
	2005/2008	28,40 %	146,50 %	- 53,40 %	50,80 %
Nombre de P.V. à 35 €	2007/2008	- 19,10 %	103,80 %	11,00 %	non calculable
	2005 /2008	- 2,10 %	98,60 %	37,80 %	- 4,20 %

Résultats

Le nombre de places de stationnement payant de surface a changé à Lorignac et Vezac. La mise en oeuvre progressive des ZAC centre-ville ainsi que les requalifications d'espaces publics liées à l'arrivée du tramway à Lorignac, en sont à l'origine. Fin 2008, Lorignac affiche 170 places de stationnement payant en surface et Vezac 244.

On retiendra la création d'un nouvel indicateur, le taux de rotation, sur la base des tickets émis par les horodateurs et qui reflète le nombre moyen de véhicules (ayant retiré un ticket horodateur) stationnant par place chaque jour. Il n'intègre donc en rien le stationnement illicite.

On constate d'ailleurs la large prédominance du stationnement non payé dans ces secteurs, au regard des écarts obtenus entre Lorignac et Vezac respectivement 0,49 et 0,35, et Ligny , 4,27, part, mais 0,34 sans les tickets gratuits.

La surveillance du stationnement affiche des résultats très contrastés. Seul Le Bouscat n'affiche que des résultats positifs.

2. Stationnement de surface

Synthèse

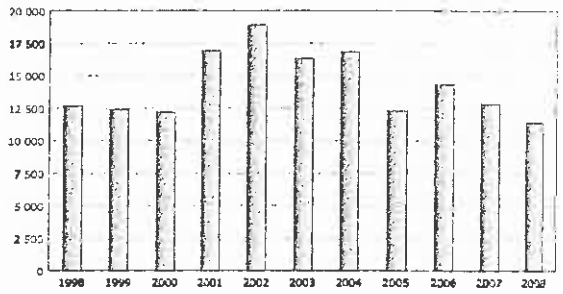
Bien que ses recettes soient significativement en hausse en 2008, la ville - centre - marque le pas en matière de verbalisation.

La baisse de certains indicateurs à Lorignac et Vezac est toujours à relier aux travaux (ou à leurs proches effets dans le temps) d'aménagement du tramway et des espaces publics. Cependant, Vezac fait de gros efforts de suivi en faveur du respect du paiement du stationnement et Lorignac voit l'indicateur «recette» augmenter.

La commune de Ligny démontre, quant à elle, une très nette amélioration de la surveillance du stationnement gênant, sans pour autant que les conséquences se fassent sentir sur le montant des recettes horodateurs toujours en baisse.

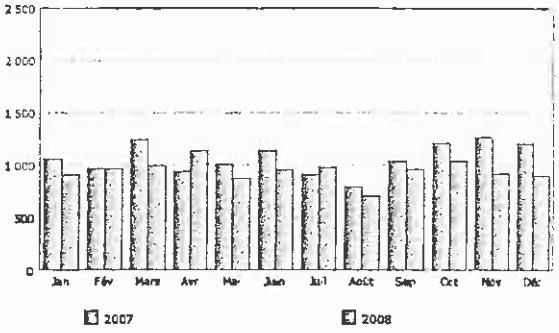
2.2 Les mises en fourrière

Nombre d'entrées en fourrière entre 1998 et 2008

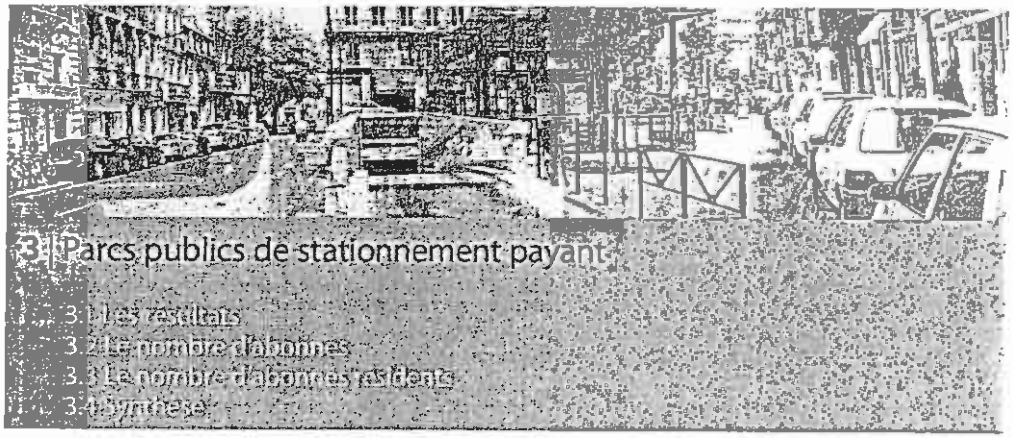


- 11 514 entrées en 2008
- - 11,0 % par rapport à 2007
- Depuis 2006, les véhicules non entrés en fourrière mais ayant fait l'objet de transactions (sur le site d'enlèvement), sont comptabilisés.

Nombre d'entrées mensuelles en fourrière



- A l'exception des mois de février, avril et juillet, les résultats sont en baisse toute l'année.

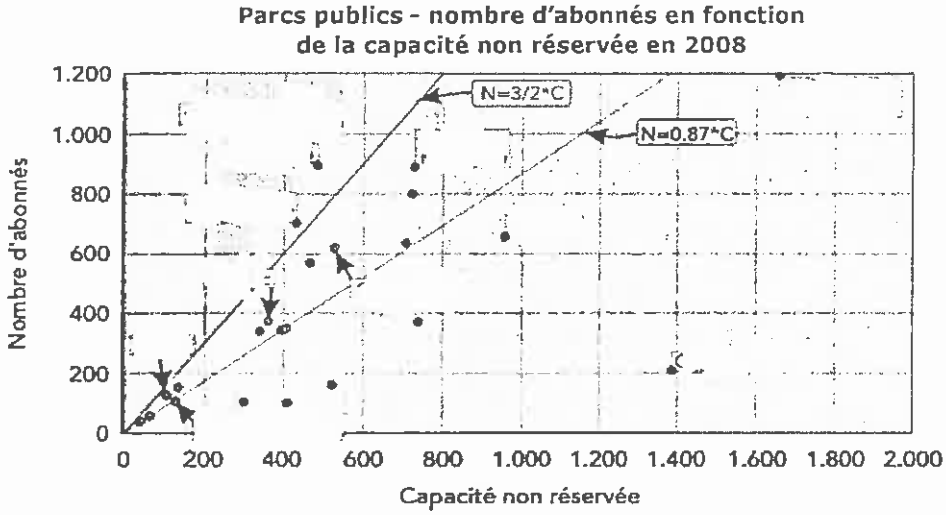


3. Parcs publics de stationnement payant

3.1 Les résultats
3.2 Le nombre d'abonnés
3.3 Le nombre d'abonnés résidents
3.4 Synthèse

3. Parcs publics de stationnement payant

3.2 Le nombre d'abonnés



Définitions

Le nombre moyen total d'abonnés dans les parcs publics de stationnement payant renseignés a été de 10 884 en 2008 (+ 97 par rapport à 2007) pour une capacité non réservée cumulée de 12 563 places.

On considère (source CERTU) qu'il faut une capacité minimale équivalente à 2/3 du nombre d'abonnés dans un parc pour satisfaire correctement cette demande potentielle d'usagers abonnés à un instant donné. C'est ce qu'on appelle le coefficient de foisonnement (2/3 restant une valeur théorique).
En d'autres termes, il faut considérer qu'une capacité donnée (en l'occurrence la capacité non réservée des parcs publics), peut accueillir au mieux en nombre d'abonnés l'équivalent de 3/2 de cette capacité (sans prise en compte des usagers horaires).

Résultats

Comme en 2007, tous les parcs renseignés, sont conformes au critere de foisonnement et affichent une capacité non réservée suffisante pour accueillir le nombre d'abonnés moyen qui est le leur : on obtient, en cumulé sur l'ensemble des parcs publics, un nombre d'abonnés équivalent à 0,87 x la capacité non réservée (en dessous de la valeur critique 3/2). Le ratio obtenu est identique à celui de 2007.

Le fait que 4 parcs dépassent le ratio théorique acceptable n'est pas pour autant révélateur de dysfonctionnements. Ce constat reflète leur fort profil «abonnés» avec des parts «abonnés» respectives de 90,3 %, 87,9 % et 82,3 % dans l'occupation totale.

Les baisses les plus notables par rapport à l'année 2007 sont les suivantes :

- - 44 (- 4,7 %) ;
- - 24 (- 4,0 %) ;
- - 23 (- 2,2 %) ;
- - 21 (- 3,2 %).

3. Parcs publics de stationnement payant

Les hausses les plus significatives, quant à elles, sont les suivantes :

- + 53 : (+ 16,5 %) ;
- + 52 , (+ 17,4 %), en hausse continuelle depuis son ouverture ;
- + 41 , (+ 3,5 %) ;
- + 38 (+ 12,4 %) ;
- + 37 . (+ 6,3 %) ;
- + 18 . (+ 2,6 %), en hausse régulière depuis 2003.

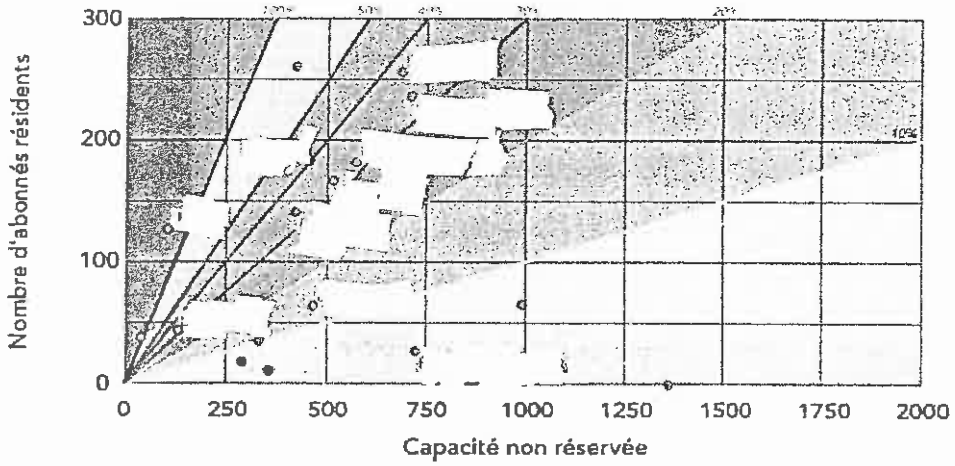
Conclusion

l'un a perdu 464 abonnés en cinq ans, tandis qu'à l'inverse, un autre en a gagné 508 et un 3ème, 279 depuis 2003.

Ces trois parcs sont toujours les seuls parcs à présenter un ratio « nombre d'abonnés / capacité non réservée » optimal, conforté par leur fort profil « usagers abonnés ». Les autres parcs peuvent encore progresser ou présentent des profils mixtes avec plus d'usagers horaires.

3.3 Le nombre d'abonnés résidents

Parcs publics - nombre d'abonnés résidents en fonction de la capacité non réservée en 2008



Le nombre total d'abonnements résidents diffusés dans les parcs renseignés en 2008 (dits abonnements résidents permanents) est de 2 627 pour un total de 9 366 abonnés. Ce résultat est toujours en hausse (+ 193 abonnés résidents par rapport à 2007). On obtient au total 28,0 % d'abonnés résidents parmi le nombre total d'abonnés dans les parcs et 25,3% en équivalent places réservées aux résidents en proportion de la capacité totale des parcs proposant des abonnements résidents.

Ces ratios sont eux aussi en hausse par rapport à 2007 (près de 2 points chacun).

3. Parcs publics de stationnement payant

Evolution 2005 / 2008 des données du stationnement payant en parcs publics

	Nombre d'abonnés		Recette / place / jour		Nombre total d'entrées		Taux d'occupation	
	2007/2008	2005/2008	2007/2008	2005/2008	2007/2008	2005/2008	2007/2008	2005/2008
1	38	2006/2008 69	- 3,60 %	2006/2008 8,10 %	- 10,40 %	2006/2008 2,60 %	donnée non renseignée	donnée non renseignée
2	- 6	- 55	- 13,30 %	3,40 %	6,20 %	donnée non renseignée	- 13,00 %	- 8,00 %
3	- 11	- 106	- 12,00 %	- 16,90 %	- 8,50 %	- 18,00 %	- 3,20 %	- 7,00 %
4	- 44	- 56	- 2,00 %	16,00 %	donnée incomplète	donnée non renseignée	donnée incomplète	donnée incomplète
5	- 23	44	3,30 %	30,10 %	- 19,60 %	- 27,70 %	- 8,70 %	- 7,50 %
6	37	70	- 3,90 %	8,50 %	- 1,80 %	- 3,50 %	donnée incomplète	donnée incomplète
7	4	41	- 1,40 %	4,60 %	- 2,60 %	donnée non renseignée	0,00 %	0,50 %
8	12	8	5,40 %	29,70 %	- 7,70 %	- 3,60 %	- 2,70 %	4,20 %
9	- 4	- 66	5,20 %	19,40 %	15,70 %	donnée non renseignée	donnée incomplète	donnée non renseignée
10	- 21	81	- 5,80 %	5,80 %	donnée incomplète	donnée incomplète	donnée incomplète	donnée incomplète
11	6	- 5	4,80 %	28,20 %	- 7,20 %	1,90 %	donnée incomplète	donnée incomplète
12	18	169	0,90 %	11,30 %	0,20 %	- 0,6 %	- 1,90 %	- 1,00 %
13	- 18	- 60	10,10 %	19,90 %	donnée incomplète	- 2,0 %	donnée incomplète	donnée incomplète
14	- 24	9	- 4,30 %	15,20 %	donnée incomplète	donnée non renseignée	1,50 %	donnée incomplète
15	- 8	2006/2008 - 14	- 1,80 %	2006/2008 - 2,00 %	- 3,30 %	2006/2008 - 7,10 %	- 0,40 %	donnée non renseignée
16	- 1	2006/2008 - 4	- 0,40 %	2006/2008 - 2,00 %	donnée non renseignée	donnée non renseignée	donnée non renseignée	donnée non renseignée
17	0	10	- 11,90 %	53,80 %	donnée non renseignée	donnée non renseignée	donnée non renseignée	donnée non renseignée
18	41	424	- 6,50 %	82,10 %	donnée non renseignée	donnée non renseignée	donnée non renseignée	donnée non renseignée
19	3	2006/2008 17	- 8,20 %	2006/2008 14,40 %	donnée non renseignée	donnée non renseignée	donnée non renseignée	donnée non renseignée
20	- 7	- 1	14,40 %	52,10 %	donnée non renseignée	donnée non renseignée	donnée non renseignée	donnée non renseignée
21	5	20	10,90 %	41,80 %	donnée non renseignée	donnée non renseignée	donnée non renseignée	donnée non renseignée
22	53	65	23,00 %	60,20 %	donnée non renseignée	donnée non renseignée	donnée non renseignée	donnée non renseignée
23	52	97	1,60 %	24,40 %	donnée non renseignée	donnée non renseignée	donnée non renseignée	donnée non renseignée
24	- 5	- 202	- 1,90 %	13,50 %	donnée non renseignée	donnée non renseignée	donnée non renseignée	donnée non renseignée
globale	97	555	- 2,70 %	17,10 %	- 5,50 %	- 11,70 %	- 3,40 %	- 4,20 %

5. Normes de stationnement dans le PLU (article 12)

5.1 Rappels

L'article 12 du PLU a pour objet de réglementer les conditions de mise en oeuvre d'une offre de stationnement hors voies dans le cadre d'un projet de construction, d'extension ou de changement de destination d'un bâtiment existant, sur une parcelle reconnue constructible. Il a vocation à répondre à la réalité du stationnement au moment où il est élaboré, mais aussi à participer au façonnage du tissu urbain pour les années à venir au même titre que les autres articles du PLU.

Comparativement aux anciens POS, l'article 12 du PLU présente une territorialisation de ses normes qui n'est plus calée sur le zonage, mais sur quatre secteurs à normes de stationnement différentes (cf. carte ci-contre). Cependant, les contours de ces secteurs sont calés sur ceux du zonage.

Les POS imposaient simplement des minima (valeurs seuils) de places de stationnement à réaliser en termes de normes ; le PLU autorise aujourd'hui la suppression ou la réduction de ces minima et la définition de maxima dans le périmètre de modération des normes de stationnement (cf. carte ci-contre) défini par le Plan de Déplacements Urbains.

Le PLU réglemente aussi le stationnement des vélos et propose des normes minimales ambitieuses. Il a adopté par exemple les normes minimales suivantes, applicables dans tous les secteurs du découpage territorial :

- pour les habitations, une aire de stationnement de surface totale équivalent à 1,5 m² minimum par logement ;
- pour les bureaux, de 100 m² à 5 000 m² de SHON, un ratio de 4 places / tranche de 100 m² de SHON.

5.2 Les dernières modifications

Depuis l'approbation du nouveau PLU, le 21 juillet 2006, deux premières modifications ont été entreprises et elles-mêmes approuvées le 18 janvier 2008.

Si la seconde, la ville de pierre, n'a eu aucun impact sur le contenu de l'article 12, la toute première l'a amendé en différents points.

Règles et définitions communes à tous les secteurs

- pour le *stationnement des vélos*, un ratio de 4 places / tranche de 100 m² de SHON est imposé à la catégorie «bureaux», dorénavant entre 100 m² et 5 000 m² de SHON ;
- pour le *stationnement des vélos*, un ratio de 2 places / tranche de 100 m² de SHON est imposé à la catégorie «industries», dorénavant entre 100 m² et 2 000 m² de SHON ;
- dans les *modalités de réalisation des places de stationnement*, il a été ajouté que « lorsque une place de stationnement existante est supprimée alors qu'elle est nécessaire dans le décompte des places réglementairement exigées, elle doit être retrouvée, dans le respect des dispositions particulières de chaque zone ».

Règles et définitions spécifiques aux zones urbaines multifonctionnelles

- un *commerce* est dorénavant à considérer en entrepôt lorsque la surface de ses réserves est supérieure ou égale à 75 % de la SHON totale ;
- pour les catégories de bâti «commerce», «artisanat et activités ne relevant pas des autres destinations» et «entrepôts», en matière de *livraisons de marchandises*, dorénavant, au-delà d'une surface de réserves > 200 m² (et sans plafond), « une aire de stationnement et de livraison de marchandises

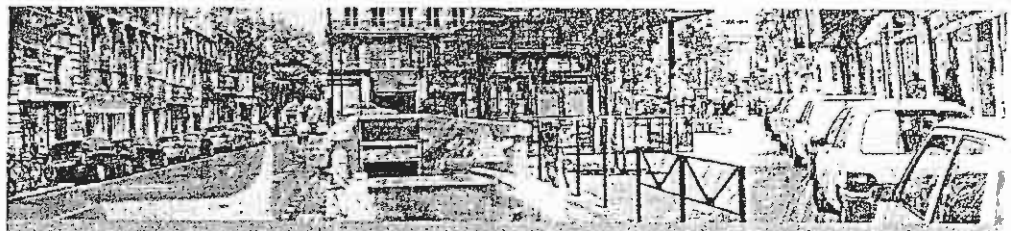
au moins égale à 10 % minimum de la surface de réserves doit être aménagée » ;

- pour toutes les zones Uc, Um, Ud, ainsi que les zones Upc et Uh, dans les *modalités de réalisation des places de stationnement*, dorénavant, « pour les *constructions à destination autres que l'habitat*, au-delà de 3 places de stationnement réalisées en plus de celles imposées réglementairement, les places supplémentaires doivent être obligatoirement incluses dans l'emprise d'un ou plusieurs bâtiments»;
- pour toutes les zones Uc, Um, Ud, ainsi que les zones Upc et Uh, dans les *modalités de réalisation des places de stationnement*, dorénavant, « pour les *constructions à destination d'habitat*, toutes les places supplémentaires doivent être obligatoirement incluses ».

5.3 Le projet de loi Grenelle 2

A l'instar de ce que la loi SRU avait instauré pour les PDU par l'intermédiaire de son article 98, le projet de loi Grenelle 2 s'apprête à faire de même avec les SCOT.

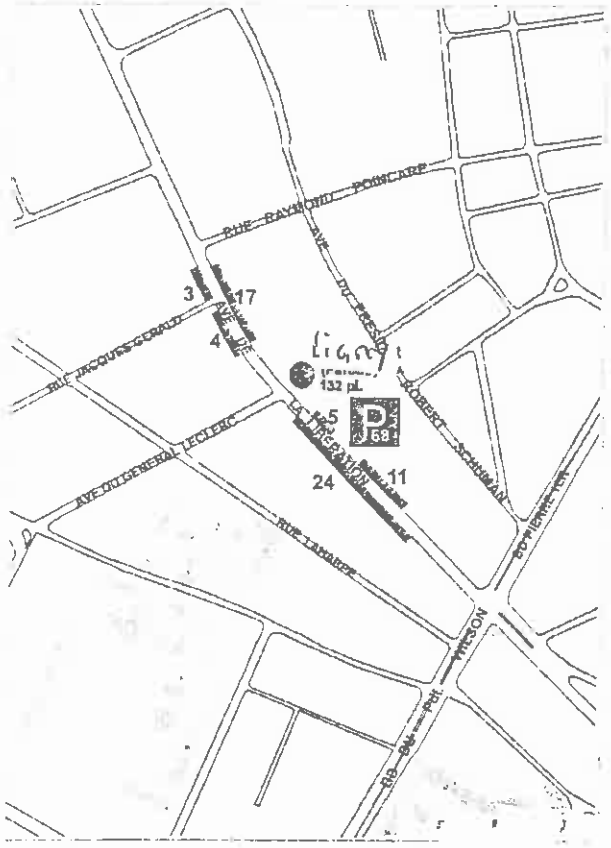
Il y est en effet prévu que le document d'orientation et de programmation du SCOT, définissant les grandes orientations de la politique des transports et des déplacements, puisse préciser, en fonction de la desserte en transports publics réguliers et en tenant compte de la destination des bâtiments, les obligations minimales et maximales de réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés, celles-ci devant être intégrées dans les plans locaux d'urbanisme.



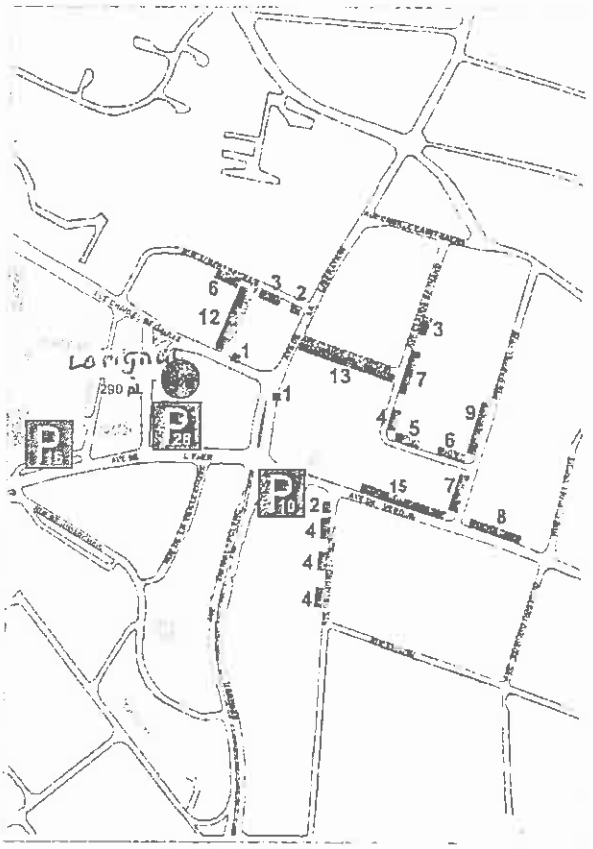
Annexes

L'offre publique de stationnement réglementé par commune

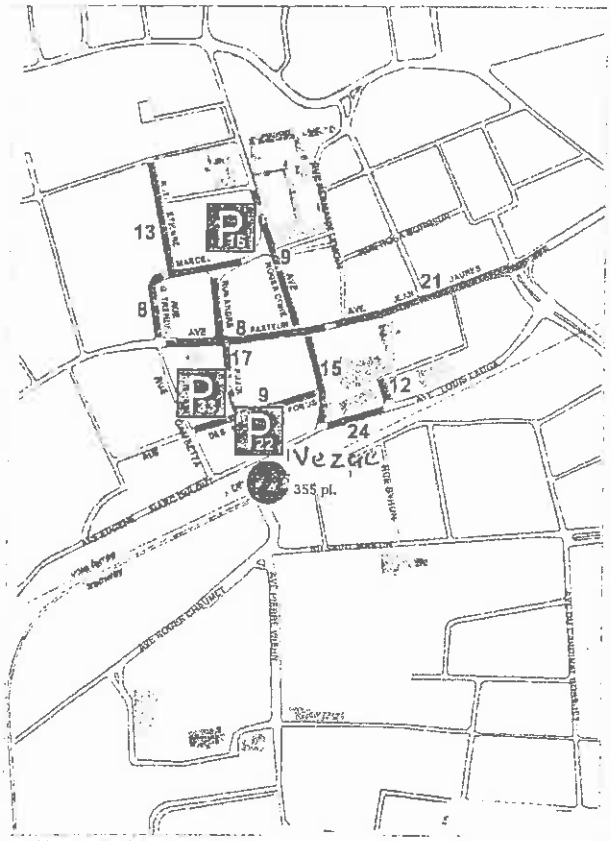
Commune de Ligny



Commune de Lorignac



Commune de Vezac

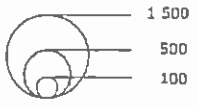


Parcs publics de stationnement payant

Tarif de la 1ère heure
(en euros TTC)

- 2.1 - 2.2
- 1.9 - 2.0
- 1.7 - 1.8
- 1.5 - 1.6
- 1.3 - 1.4
- 1.0 - 1.2
- 0.6
- gratuité
- usagers abonnés

Capacité publique non réservée
(en nombre de places)



Nom du parc de stationnement
(Exploitant)
capacité publique non réservée

Stationnement payant de surface non fermé

Parc public de stationnement payant de surface

4 Stationnement payant de surface sur voirie
(nombre de places par tronçon)

L'offre publique de stationnement réglementé par commune

Le stationnement payant

Ville – centre

Stationnement payant de surface : environ 5 250 places de stationnement payant de surface réparties en 2 secteurs tarifaires pour une durée maximale de stationnement autorisée de 2 h (cf. fiche communale). Un tarif résident spécifique de 1€ / jour y est appliqué.

Secteur A (hypercentre) : 1 300 places environ.
Secteur B (périphérie hypercentre, rive droite) : 3 950 places environ.
Le mois d'août est gratuit.

Parcs publics de stationnement payant : fin 2008, environ 11 996 places non réservées (soit 2,3 fois plus que l'offre de stationnement payant de surface), qui excluent les emplacements achetés, ceux amodiés (sujets à bail de location), et ceux réservés à l'exploitant, aux véhicules d'entretien ou de secours. Hormis 3 parcs , ils sont tous implantés en limite de la ceinture des cours ou à l'intérieur. I . Leur tarification horaire est assez variée, allant de 1,20 € à 2,20 € la 1re heure de stationnement. Un parc propose une première période gratuite de stationnement : pendant la 1re heure et demi.

LIGNY

Stationnement payant de surface : l'offre publique est de 132 places, toutes situées dans le périmètre commercial qui se trouve à proximité de la ceinture des boulevards. La durée maximale de stationnement autorisée est de 2 h et le tarif horaire est progressif : gratuit pour la 1re heure, 1,15 € pour une heure et demi et 2,80 € pour deux heures. Le mois d'août est gratuit.

Parcs publics de stationnement payant : la commune compte aussi un parc public de stationnement payant . La capacité non réservée est de 135 places. Le tarif horaire est de 0,60 € la 1re heure.

LORIGNAC

Stationnement payant de surface : la commune dispose de 170 places de stationnement payant de surface, situées autour de la place Charles de Gaulle en centre ville. La durée maximale de stationnement autorisée est de 1 h 20 et le tarif horaire est progressif : 0,20 € les 20 premières minutes, 0,50 € pour 40 minutes, 1 € pour une heure et 1,50 € pour 1 h 20. Il faut noter que Lorignac est la seule commune qui n'applique pas la gratuité au mois d'août.

Parcs publics de stationnement payant : sous cette même place se trouve le seul parc public de stationnement payant de la commune, dont la capacité non réservée est de 298 places. Le tarif de la 1re heure est de 0,60 €.

VEZAC

Stationnement payant de surface : on dénombre 244 places de stationnement de surface, situées autour de la place de la Ve République en centre ville. La durée maximale de stationnement est de 2 h et le tarif horaire est progressif : gratuit pour une demi-heure, 0,80 € pour une heure, 1,70 € pour une heure et demi et 3,00 € pour deux heures. Le mois d'août est gratuit.

Parcs publics de stationnement payant : l'unique parc public de stationnement payant de Vezac est lui aussi situé au centre de la commune. Sa capacité non réservée est de 361 places pour un tarif horaire de 0,60 € la 1re heure.

Les données étudiées dans le tableau de bord

Stationnement payant de surface

Ce type de stationnement fait référence aux emplacements de stationnement payant sur voirie et aux parcs de stationnement payant situés hors voirie et dont l'accès n'est pas contrôlé (à la différence des parcs publics de stationnement payant).

Quatre communes possèdent ce type de stationnement :

On retrouve l'évolution du nombre mensuel de procès-verbaux à 11 € et à 35 € sous la forme d'histogrammes ainsi que celle du nombre annuel de procès-verbaux à 135 € et des indicateurs «horodateurs».

Le taux de rotation (ou nombre de véhicules moyen / place / jour), nouvel indicateur calculé sur la base du nombre de tickets horodateurs diffusés, complète les données «horodateurs» habituelles.

Les P.V. à 11 € sont liés à l'absence de paiement ou au dépassement de la durée de stationnement payée sur emplacement payant, les P.V. à 35 € sanctionnent le stationnement illicite et gênant (et ne sont donc pas uniquement liés au stationnement payant de surface) et les P.V. à 135 €, le stationnement sur chaussée (bus...) ou emplacement réservé (PMR, taxi...) .

On notera aussi que le mois d'août est gratuit pour 3 communes de l'agglo.

Parcs publics de stationnement payant

Il existe 3 types de parcs : les parcs souterrains, les parcs de surface et ceux en silos.

Tout comme pour le stationnement payant de surface, quatre communes sont équipées en parcs publics de stationnement payant.

Deux types d'usagers sont suivis dans le cadre du stationnement payant en parcs publics : les usagers horaires (ceux qui payent à chaque mouvement d'entrée - sortie) et les usagers abonnés (ceux qui souscrivent un abonnement pour une durée précise pendant laquelle ils peuvent aller et venir dans un parc sans avoir d'emplacement réservé).

Parmi les données caractéristiques des parcs qui sont énumérés, on retiendra que la capacité non réservée correspond à la capacité totale soustraite des places privées (achetées), amodiées (soumises à bail de location), et réservées (à l'exploitant, à des véhicules d'entretien ou de secours).

Les données d'exploitation des parcs utilisées pour l'élaboration de ce document sont de trois ordres : les recettes mensuelles des usagers horaires et abonnés, les entrées mensuelles des usagers horaires et abonnés et enfin les durées de stationnement mensuelles cumulées des usagers horaires et abonnés.

Il est important de comprendre comment sont paramétrées les différentes données utilisées par cette compilation statistique. En voici le détail :

- les recettes font référence à une valeur toutes taxes comprises ;
- les places ou la capacité font référence à la capacité non réservée ;
- le nombre d'abonnés moyen fait référence à la valeur prenant en compte tous les types d'abonnés et est

Les données étudiées dans le tableau de bord

détaillé en nombre d'abonnés résidents quand cela est possible ;

- le tarif horaire indiqué fait toujours référence au tarif de la 1re heure de stationnement pour les usagers horaires (les tarifs des principaux abonnements sont détaillés de façon distincte) ;

- le taux de rotation (ou nombre moyen de véhicules / place / jour), nouvel indicateur, est calculé à partir du nombre d'entrées totales ;

- la répartition de l'offre publique non réservée par type d'usager représente les parts usagers horaires / abonnés de l'occupation réelle de chaque parc (exemple : respectivement 36,0 % et 64,0 % d'un taux d'occupation de 62,0 % pour un parc). Elle est calculée à partir des durées de stationnement ;

- le taux d'occupation ne distingue pas les périodes diurnes des périodes nocturnes. Il n'est donc pas représentatif de l'image de l'occupation d'un parc en période diurne. En revanche, le résultat reste tout de même intéressant. Ce taux est calculé à partir des durées de stationnement ;

- les durées moyennes de stationnement des usagers horaires et abonnés sont rapportées à un mouvement entrée-sortie.

NB : *à l'exception d'un seul, les résultats des taux d'occupation et de la répartition de l'offre publique non réservée par type d'usager, sont directement transmis par les exploitants.*