

# Le stationnement en villes moyennes

---

Danièle VULLIET, Certu

I. Les enjeux du stationnement en villes moyennes

II. Les enquêtes stationnement Certu

III. Principaux résultats : bonnes pratiques et pistes d'amélioration



# I. Les enjeux du stationnement en villes moyennes



# *Le contexte spécifique des villes moyennes*

- › Prédominance de la voiture : encore 65 % des déplacements effectués en voiture
- › Administrés : une faible sensibilité à la maîtrise de l'usage de la voiture en ville
- › Elus : le stationnement, un sujet polémique et passionnel
- › Les alternatives modales : des TC tournés vers une clientèle captive mais des possibilités intéressantes pour le vélo et la marche
- › Des villes à « taille humaine » : des distances à parcourir plus faibles
- › Des moyens financiers et humains pour agir réduits



# Si on ne fait rien...

Adobe Reader - [Formation\_Conseils\_de\_Quartier\_17\_06\_20052.pdf]

Fichier Edition Affichage Document Outils Fenêtre ?

Enregistrer une copie Rechercher Sélectionner 87% Aide

Pages

Commentaires Pièces jointes

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

- Résident (voiture grise)
- Pendulaire (voiture rouge)
- Visiteur (voiture bleue)

Avant 7 h

7h - 8h

8h - 9h

10h - 14h

17h - 18h

Démarrer mails archivage ja... Les aires privées ... ASSISE SCEAUX ... Adobe Reader ... 19 sur 27 15:23

Source ville de Lyon



# Les enjeux d'une politique de stationnement



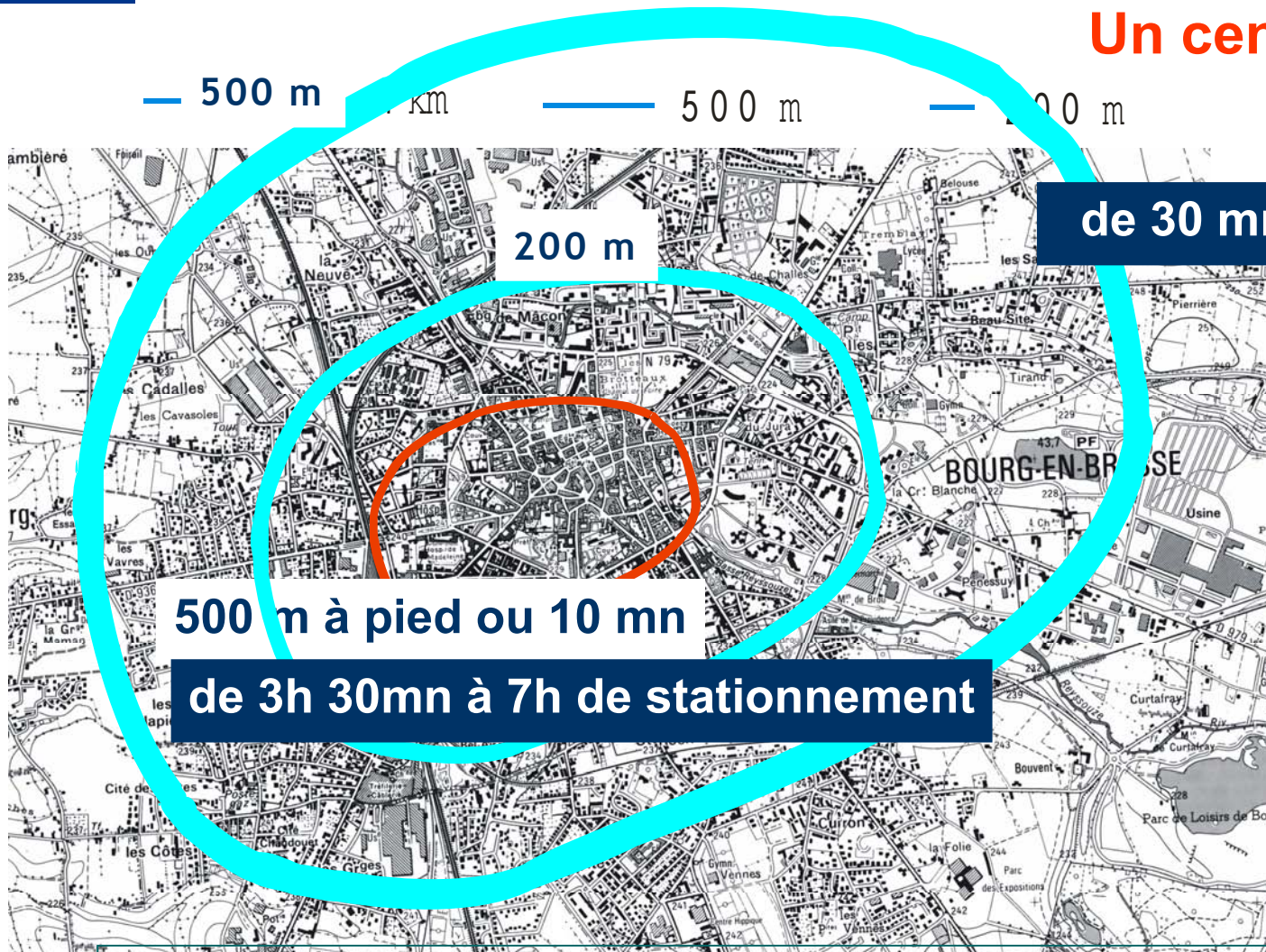
- **Préserver l'attractivité des commerces de centre ville** : stationnement de courte durée des chalands et la rotation
- **La voiture a sa «juste place» pour un centre ville agréable et accessible** : dissuader le stationnement de longue durée des pendulaires en cœur de ville
- **Maintenir une population en centre ville** : vitalité et clients de proximité des commerces. Organiser le stationnement des résidents

# Comment ?

**Un centre de 300 à 400m**

**200 m à pied ou 3 mn**

**de 30 mn à 2h de stationnement**



**=> La qualité du cheminement**

# II. Les enquêtes stationnement Certu



# Les enquêtes stationnement

## Certu : pourquoi? comment?

- champ de l'enquête : le stationnement public sur voirie et en parcs
- des chiffres objectifs pour :
  - ↪ une photographie nationale
  - ↪ des données comparables
  - ↪ des études pertinentes
  - ↪ des évolutions fiables
- des données locales, peu de données nationales
- 4 ème campagne d'enquête Certu : 1985, 1995, 2000, 2005 et la prochaine en 2010
- cible : les villes de plus de 20 000 habitants

# *Deux séries d'exploitations des enquêtes*

- Une photographie du stationnement en France en 2005 :
  - taux de réponse de 40 %
  - soit 168 villes : 134 villes de province dont
    - 107 villes centres*
    - 27 villes périphériques*
    - et 34 villes d'Ile de France*
  
- Une analyse en évolution 1985-2005



## III. Les principaux résultats

### Sur voirie :

A- La réglementation est bien développée

B- Quels résultats : le respect par l'usager est décevant

C- La surveillance en question

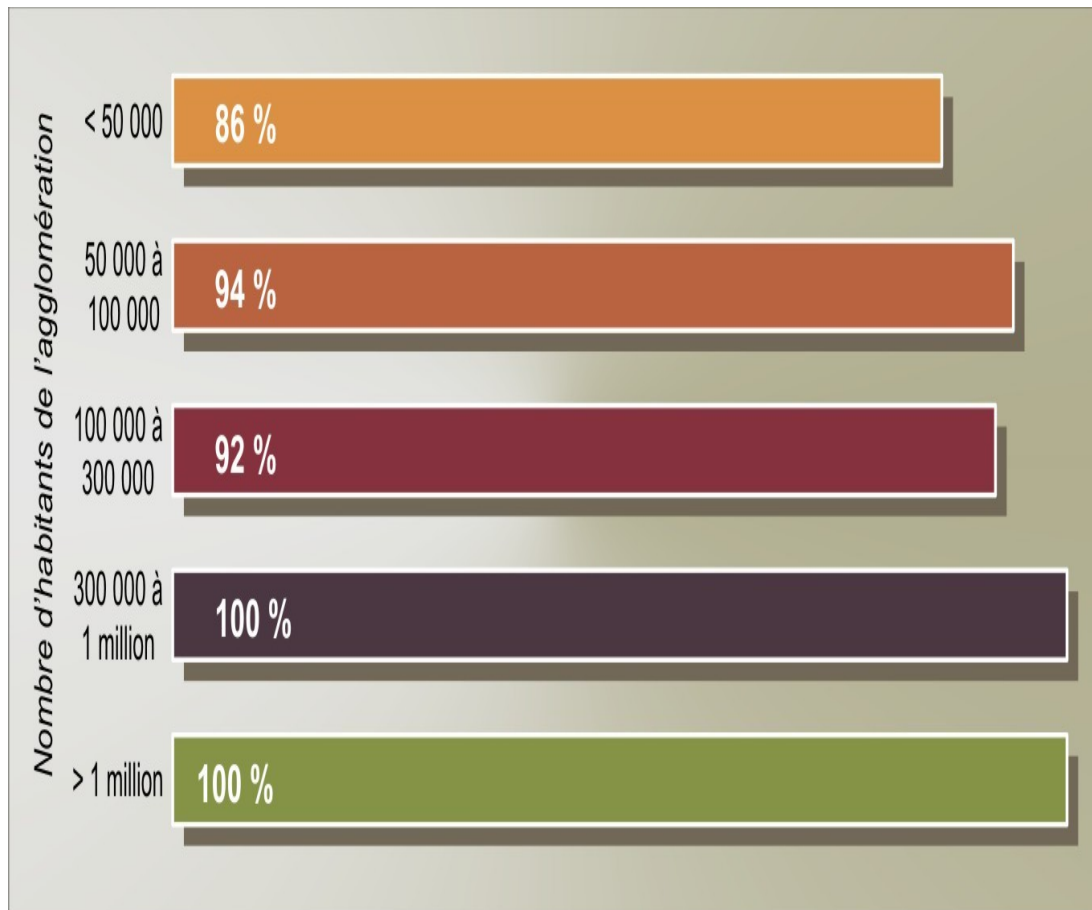
### En parcs :

D- L'offre augmente et se diversifie

E- La clientèle horaire et les abonnés : offre et usages

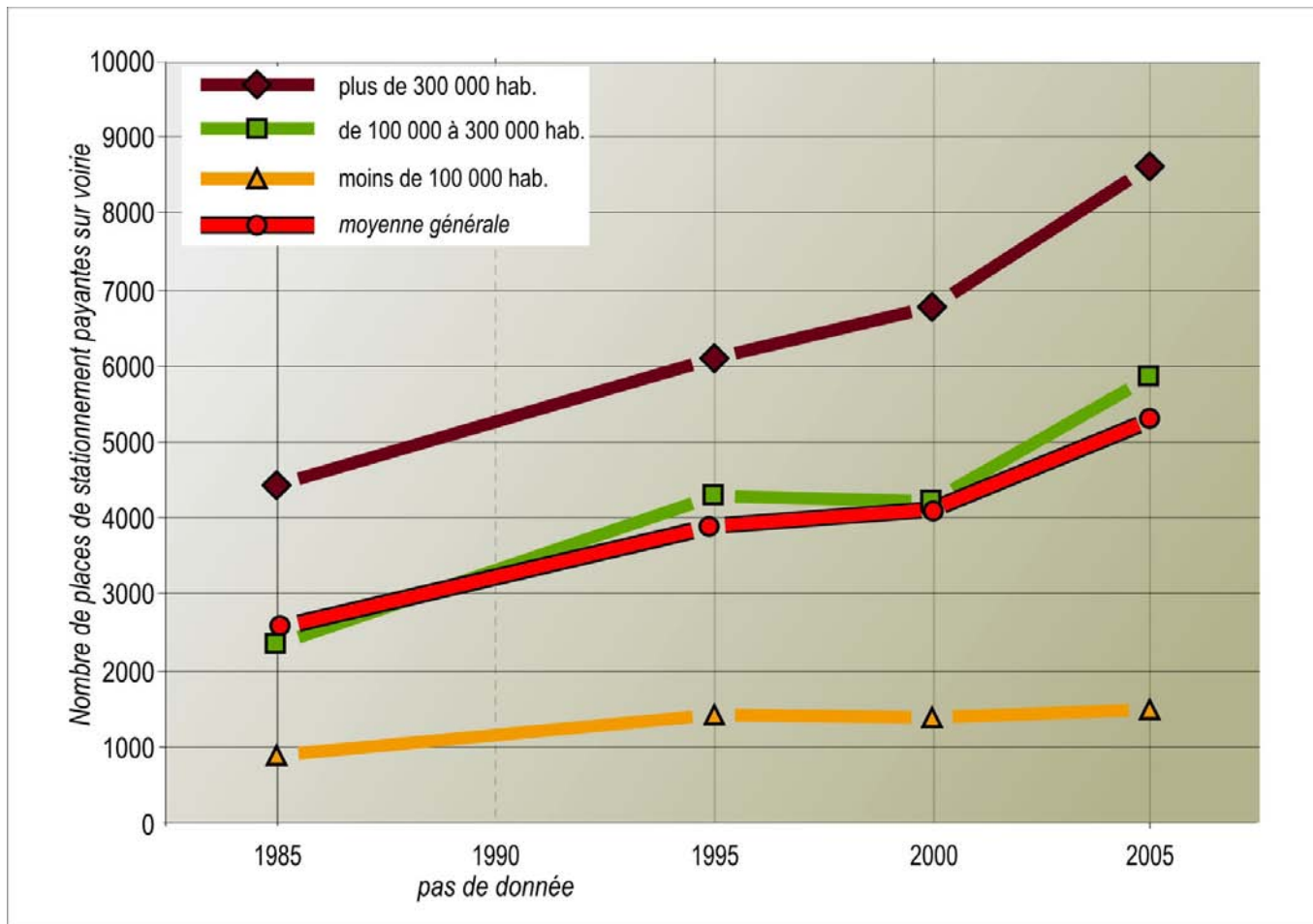
*Lésultats?*

## A- La réglementation de la voirie



- Réglementer c'est hiérarchiser l'espace par la durée et le tarif de stationnement
- Deux modes : le stationnement payant /la zone bleue (devenue disque européen)
- Près de 9 villes moyennes sur 10 pratiquent le stationnement payant

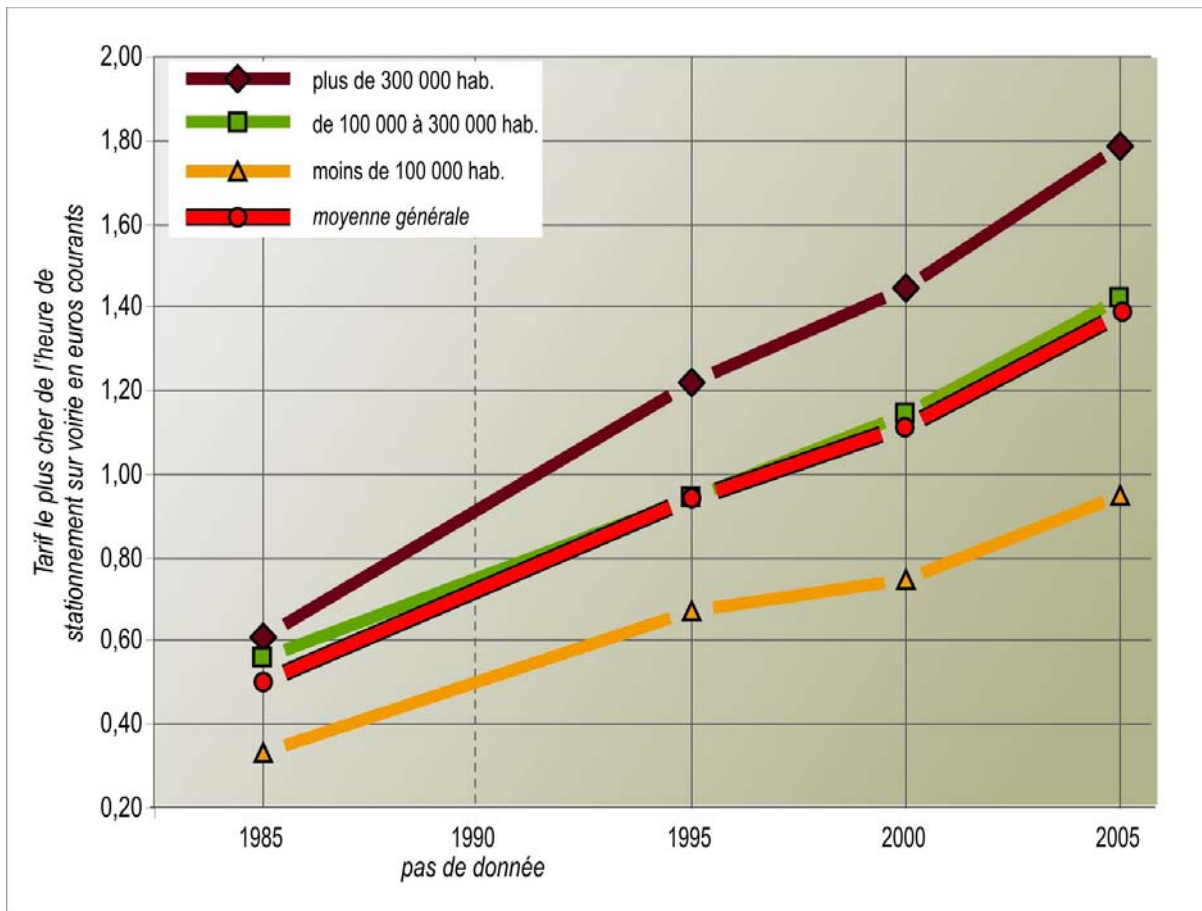
## A- La réglementation de la voirie



### Evolution de l'offre payante sur voirie :

- des extensions de zones payantes mais dans les grandes agglomérations
- les villes moyennes tournées essentiellement vers une logique de rotation

# A- La réglementation de la voirie

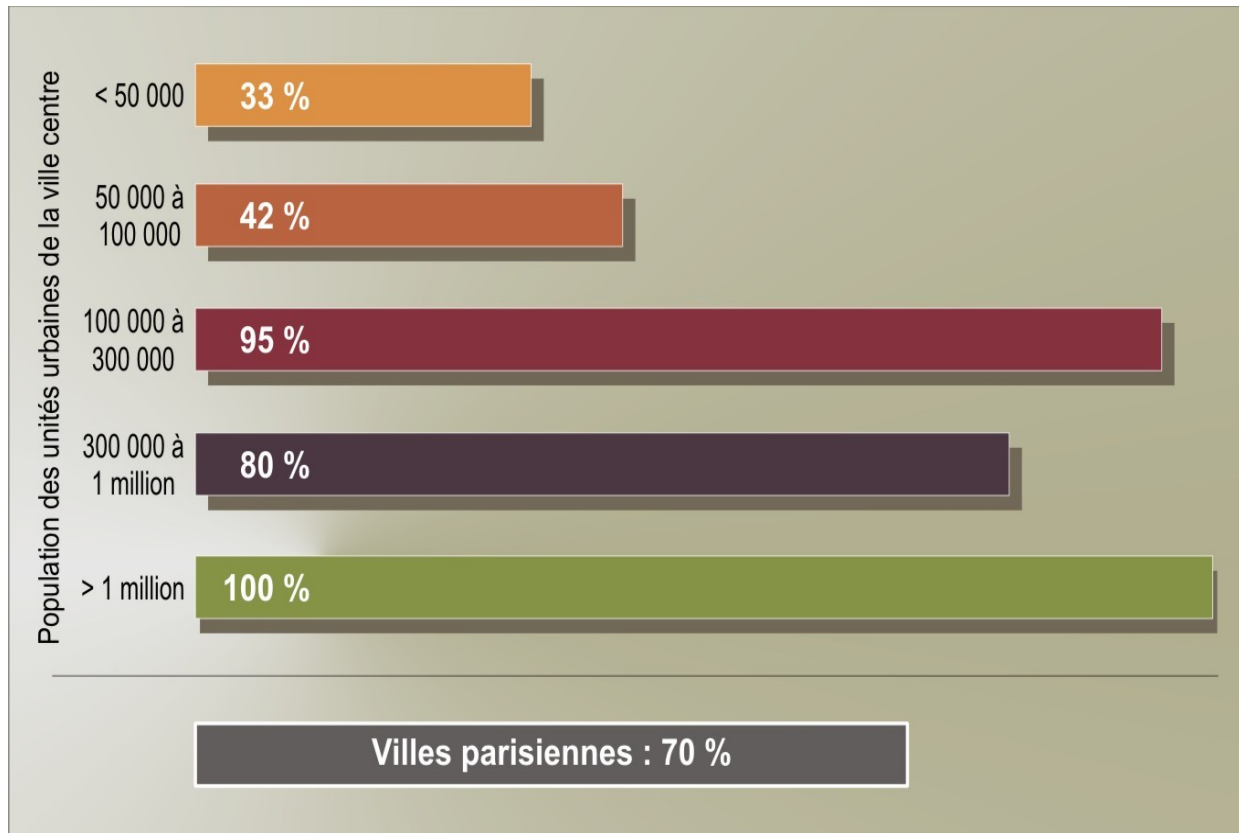


## Le stationnement payant :

- des tarifs qui ont triplé en 20 ans

- le prix du stationnement en villes moyennes est moins cher que dans les grandes agglomérations

## A- La réglementation de la voirie



### Dans les zones payantes :

- le principe du tarif attractif pour le résident
- moins développé que dans les grandes agglomérations
- un tarif mensuel médian à 20 €
- le niveau du tarif résident n'est pas lié à la taille de la ville

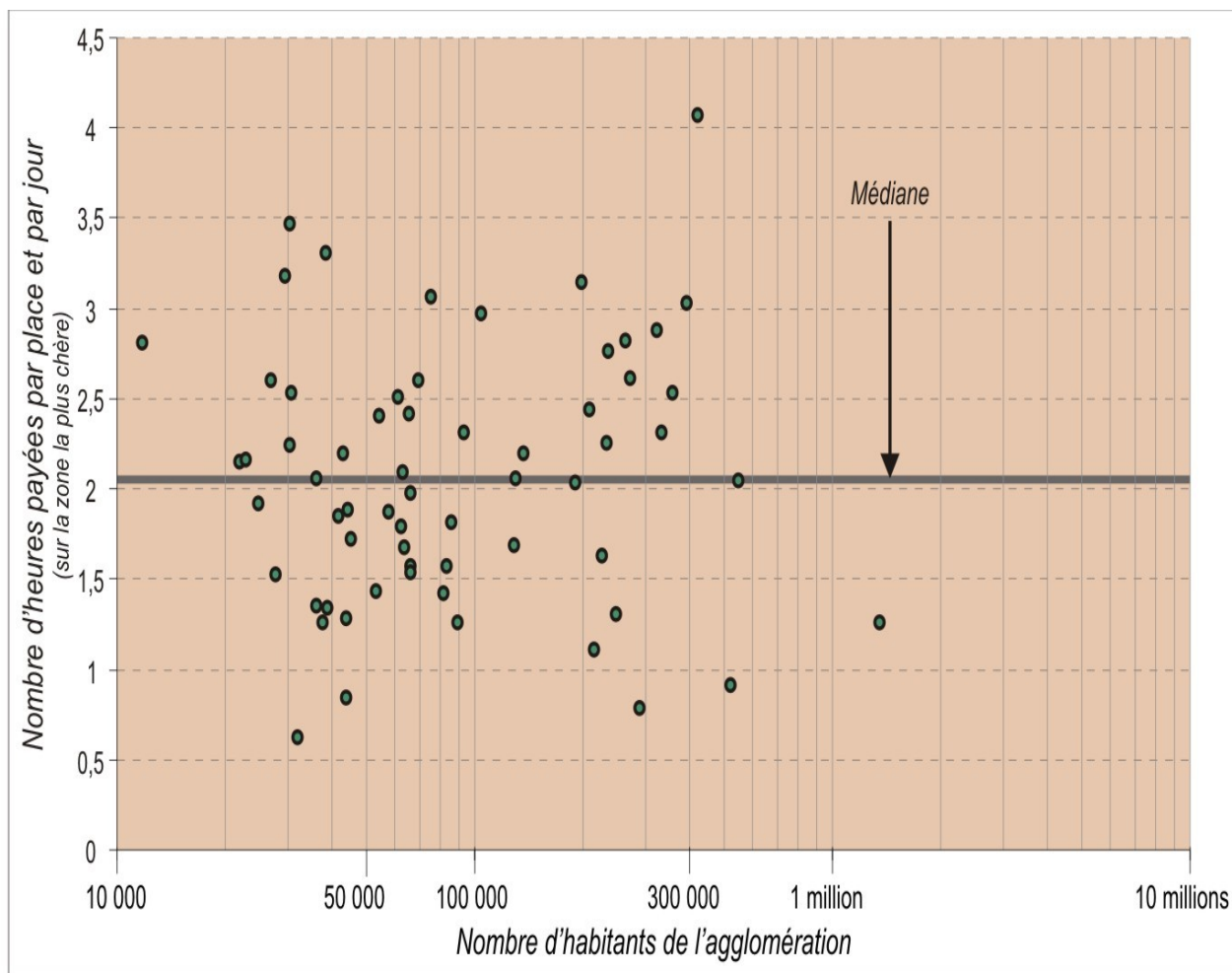
## A- La réglementation de la voirie



### Stationnement gratuit mais à durée limitée

- En 2005, une ville centre sur trois utilise un dispositif « zone bleue »
- Le disque européen : un outil souple, bien adapté à la ville moyenne
- mais qui suppose une politique de surveillance effective

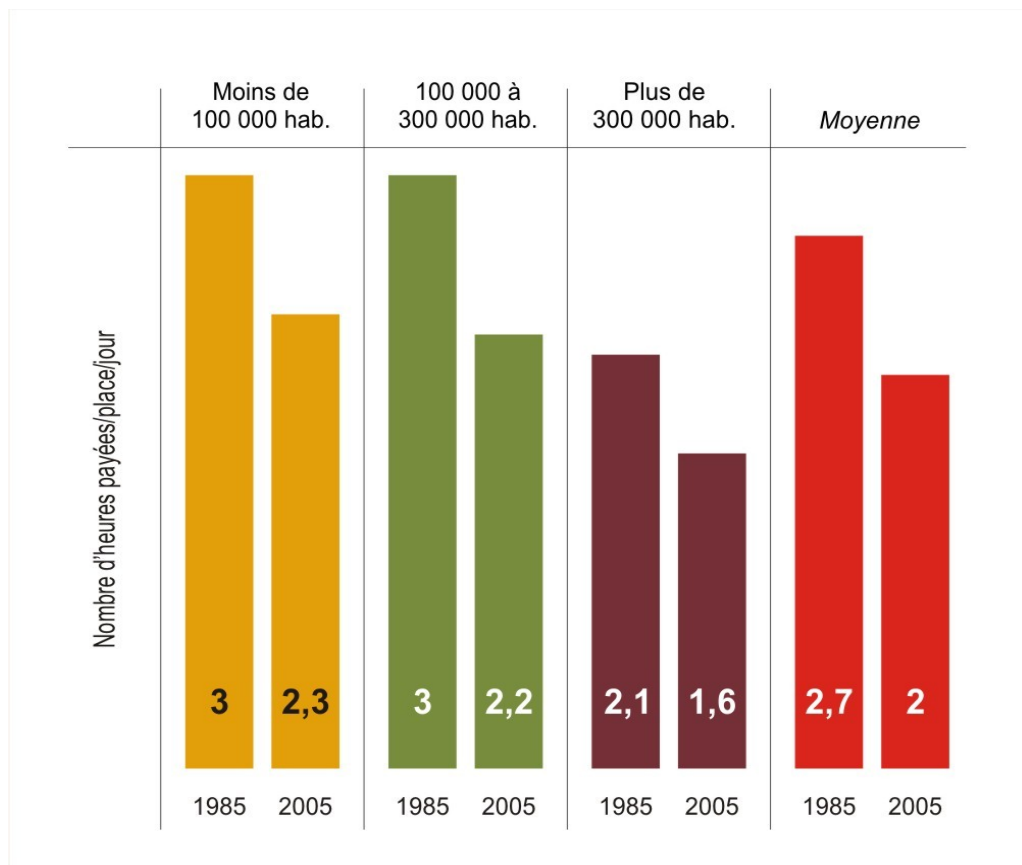
## B - Quel résultat ? Un respect par l'utilisateur décevant



- Le nombre d'heures payées par place et par jour est très disparate

- Dans la moitié des villes, moins de 2 heures payées par place et par jour

## B - Quel résultat ? Un respect par l'utilisateur décevant



- En 20 ans le paiement spontané du stationnement à l'horodateur s'est dégradé de 20-25 %

- Un problème majeur de respect de la réglementation par l'utilisateur

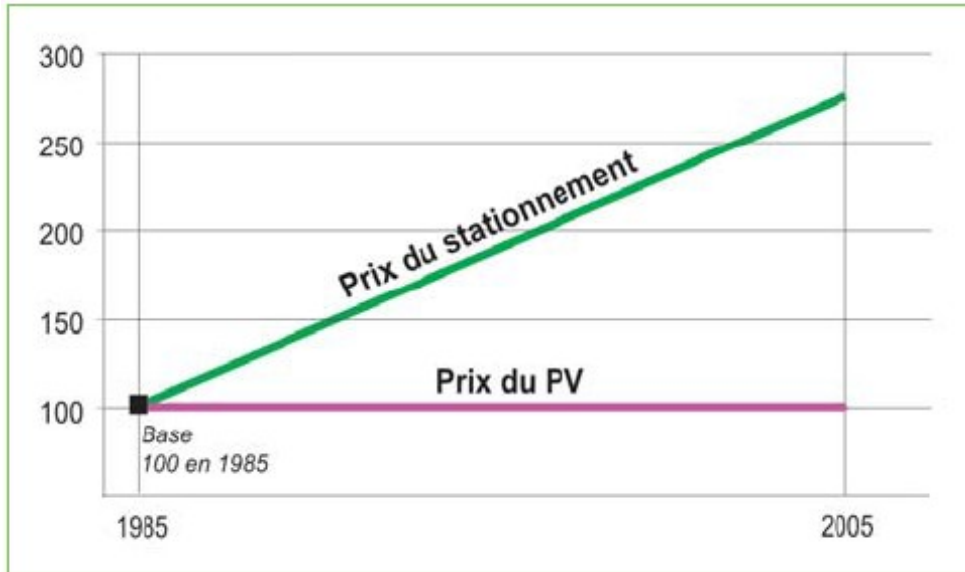
# Deux conséquences au faible respect de la réglementation

- **l'efficacité du levier stationnement est amoindrie**
- **un impact financier sur le budget communal :**

	Pop unité urbaine	Moy	min	max
Villes Centres	< 50 000	322	65	1 113
	50 000 à 100 000	600	267	1 600
	100 000 à 300 000	2 411	689	5 000
	300 000 à 1 million	2 226	1 400	6 100
	> 1 million	5 504	3 202	6 400
	<b>Ensembles des villes centres</b>	<b>1364,83</b>	<b>65</b>	<b>6400</b>

- ✓ *Recettes à la place: 515 €/place/an en moyenne (450 € en villes moyennes)*
- ✓ *Des sommes en jeu non négligeables dans un budget communal*
- ✓ *Des écarts de 1 à 5 pour des villes de taille comparable*

## C – La surveillance en question



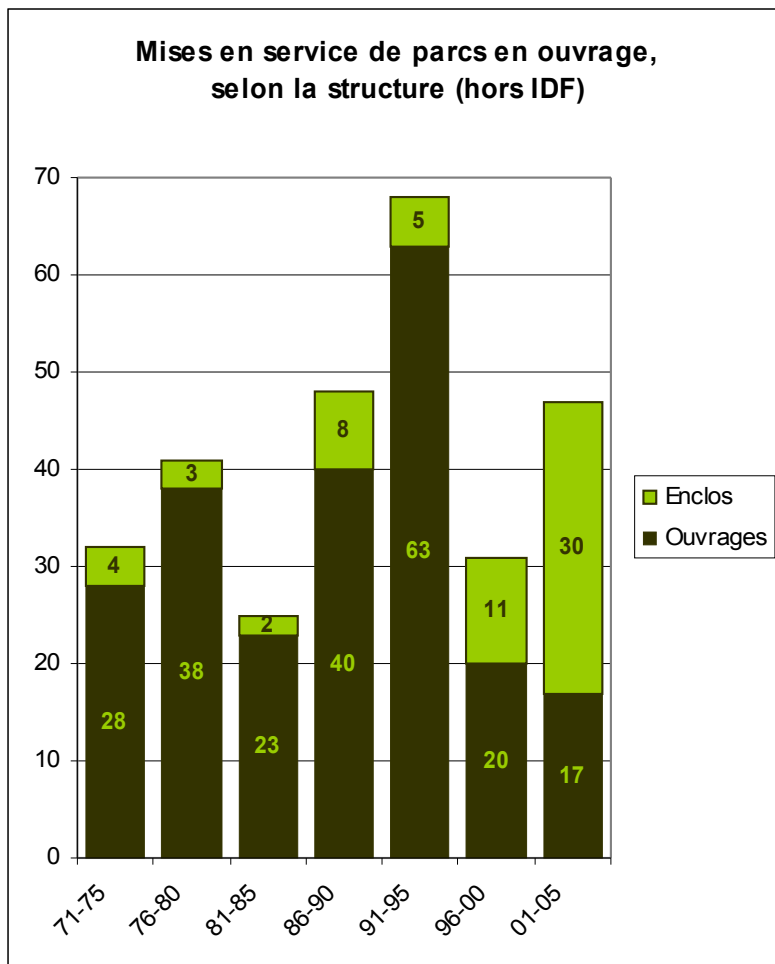
### Au plan qualitatif :

Difficultés de professionnalisation, conflits avec les usagers, une mission parmi d'autres...

### Au plan quantitatif :

- le prix du PV de moins en moins dissuasif...
- un taux de verbalisation moyen à 1,1 PV/place/mois (0,8 PV/place/mois en villes moyennes)
- un agent surveille en moyenne 20 % de places en plus (1985-2005)

## D - L'offre en parcs augmente et se diversifie



Toutes tailles de villes confondues, un double phénomène :

- une forte progression du nombre de parcs
- un fait nouveau : les parcs en enclos

## *D - L'offre en parcs augmente et se diversifie*

- De plus en plus une offre alternative au stationnement voiture classique
  
- Mais l'effet est moins marqué en villes moyennes :
  - 31 % parcs ( 25 % en VM) proposent du stationnement moto
  - 18 % parcs (13 % en VM) proposent du stationnement vélo
  - 15 % parcs ( 9 % en VM) proposent du prêt /location vélo
  - 8 % parcs ( 2 %) proposent du stationnement petits véhicules



# Quelles conséquences en ville moyenne ?

## Le parc en ouvrage en ville moyenne :

- une solution « facile » et fédératrice
- le nécessaire diagnostic préalable sur l'usage de la voirie
- un coût élevé et un investissement irréversible

## Le parc en enclos, un outil intéressant :

- garantir la rotation,
- respect par l'usager
- un investissement faible
- nécessité de foncier disponible



## *E - La clientèle horaire en parcs*

Le coût de la première heure en parcs croît avec la taille de l'agglomération (moyenne : 1,2 €) :

- 1 € (moins de 100 000 hab.)
- 1,1 € (100 à 300 000 hab.)
- 1,8 € (plus de 300 000 hab) et 1, 26 € (IDF)

En 20 ans, le prix du stationnement en parcs double

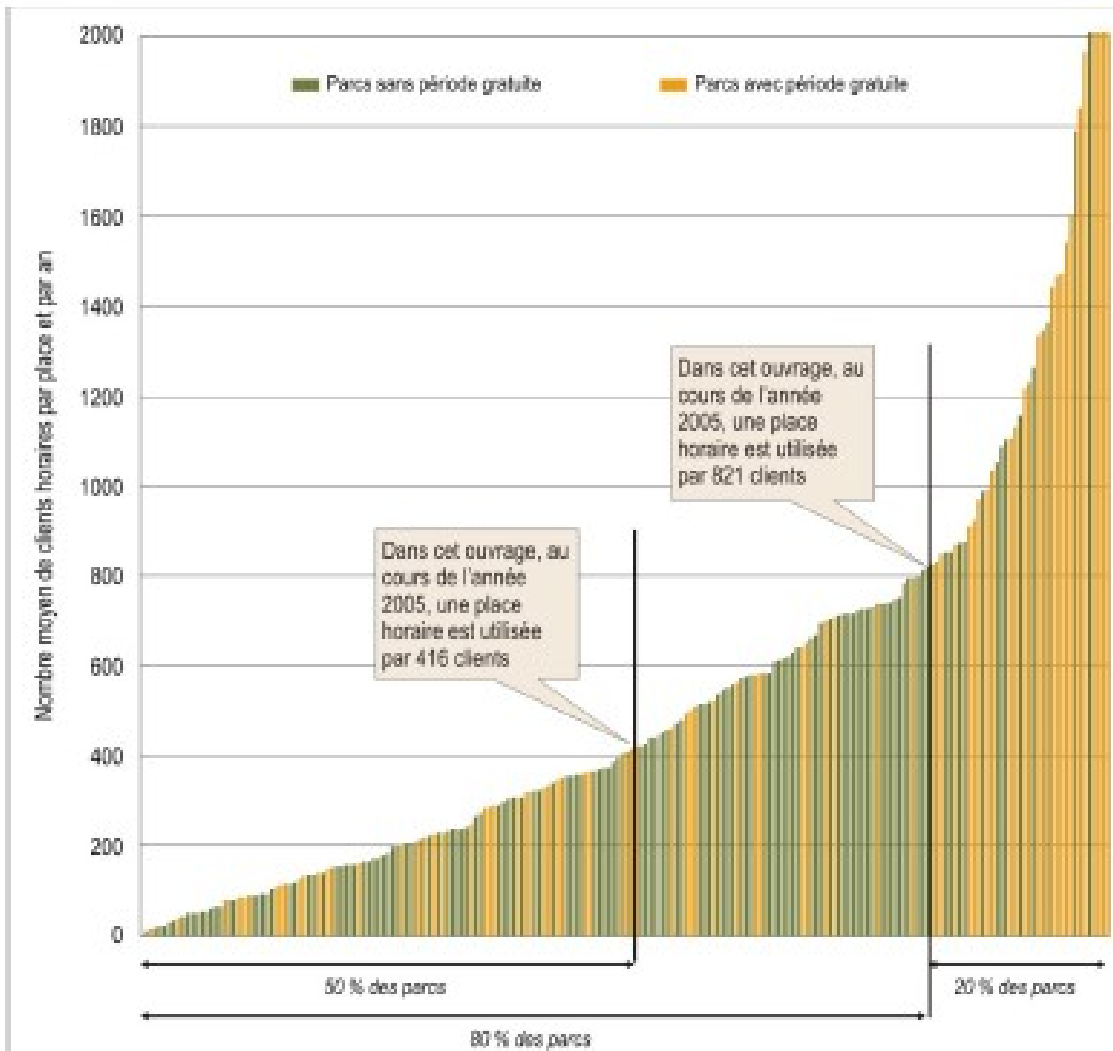


## E - La clientèle des abonnés en parcs

- ✓ 85 % des parcs de villes moyennes proposent des abonnements
  
- ✓ Des formules d'abonnements diverses mais moins souvent proposées que dans les grandes villes :
  - abonnement permanent avec place affectée (16% des parcs VM ) / sans place affectée (65 % des parcs VM)
  - abonnement résident (18 % des parcs VM)
  - abonnement jour (30 % des parcs VM)
  - abonnement nuit (25 % des parcs VM)
  
- ✓ Des tarifs (valeur médiane tarif mensuel), moins élevés que dans les grandes agglomérations :
  - abonnement permanent sans place affectée: 45 €
  - abonnement permanent avec place affectée : 50 €
  - abonnement permanent résident : 42 €
  - abonnement nuit : 28 €
  - abonnement jour : 32 €



## E - La clientèle des parcs



### La fréquentation des parcs :

- une fréquentation très variable de la clientèle horaire
- une part importante des abonnés

**Une structure de clientèle stable sur 20 ans : fréquentation à la hausse (30 à 40 %) également répartie sur les abonnés et la clientèle horaire**

## *En conclusion*

Les villes moyennes réglementent bien la voirie mais le contrôle reste un point délicat

Le faible respect par l'usager rend moins efficace que prévu le levier stationnement

Le parc comme la panacée

### **Pistes de progrès :**

- un meilleur fonctionnement de la voirie
- une politique globale basée sur un solide diagnostic préalable
- l'expérimentation et le « facteur temps »
- la communication et la pédagogie



## *Pour en savoir plus*

- *Un rapport d'étude « Le stationnement public en France en 2005 »*
- *Un CD-ROM annuaire de la base de données 2005*
- *Fiche « 20 ans de politiques de stationnement public dans les villes centres des agglomérations françaises »*
- *Fiche « le stationnement en villes moyennes »*



*Merci de votre attention*

Mail :

[daniele.vulliet@developpement-durable.gouv.fr](mailto:daniele.vulliet@developpement-durable.gouv.fr)

