

1 POLITIQUES DE STATIONNEMENT

« Le loyer de mon garage me coûte une fortune », « impossible de se garer sur le parking de la gare », « le trottoir devant chez moi est envahi de voitures ». Motorisé ou non, chacun est confronté au sujet du stationnement de façon quasi quotidienne, de façon quasi systématiquement frustrante aussi. Afin de faciliter la lecture des articles qui vont suivre, il nous est apparu utile de rappeler les différents types d'offres, leurs modes de gestion et les possibilités d'intervention pour les collectivités locales.



CHRISTOPHE BEGON
Chef de projets SARECO

ÉTAT DES LIEUX

LE STATIONNEMENT SUR VOIRIE

Le stationnement sur voirie est le type d'offre à laquelle on pense le plus spontanément. Se garer à l'air libre près de sa destination est l'aspiration naturelle de tout automobiliste. Si naturelle que la voirie est souvent saturée en milieu urbain et qu'il est nécessaire d'y établir des règles et de définir des priorités entre les catégories d'usagers :

- La réservation d'emplacements est strictement encadrée, elle n'est possible que pour quelques types d'usages bien spécifiques : personnes handicapées, véhicules de livraison, taxis, transports de fonds, services publics et, catégorie apparue plus récemment, véhicules d'autopartage.
- Le stationnement payant vise à favoriser la rotation des véhicules, en instaurant une durée maximale de stationnement et une redevance.

Certaines catégories d'usagers comme les résidents peuvent bénéficier de tarifs préférentiels.

- Les zones à disque européen poursuivent le même objectif en fixant une limite à la durée de stationnement allant de quelques minutes à plusieurs heures, tout en conservant la gratuité.

Ces règles ne sont efficaces que lorsqu'elles sont bien respectées. Or c'est là que le bât blesse en France, pour diverses raisons : manque de civisme, surveillance insuffisante, montants d'amendes fixés au niveau national pas toujours dissuasifs... Seuls 30% des automobilistes se conformeraient aux règles du stationnement payant. Améliorer l'efficacité de cette réglementation est l'un des enjeux majeurs de la réforme de décentralisation dont l'entrée en vigueur est annoncée pour le 1^{er} janvier 2018. ■

Source : CEREMA, CHRONOS, FNMS

+ de 3 millions

C'est le nombre de places de stationnement urbain dont 1,3 million de places réglementées réparties à 50% en ouvrages et 50% sur voirie.

5 à 10%

C'est la part estimée de circulation engendrée par la recherche d'une place de stationnement dans les centres urbains.

2/3

Des automobilistes ne paient pas leur stationnement à l'horodateur.

AVEC OU SANS RÉGLEMENTATION ?

Sans :

1 place = Une voiture par jour.

Avec :

1 place = jusqu'à 6 voitures par jour.



LES PARKINGS OUVERTS AU PUBLIC

Un autre type d'offre réside dans les parkings ouverts au public. Ceux-ci se trouvent souvent sous maîtrise d'ouvrage publique. Lorsque c'est le cas, l'autorité locale compétente peut décider de leur dimensionnement, des tarifs pratiqués, des services proposés... Le cas échéant, elle peut en réserver l'accès à certaines catégories d'utilisateurs (ex : parking d'abonnés) ou fixer des quotas, comme Nantes Métropole qui plafonne le nombre d'abonnements destinés aux pendulaires en centre-ville.

Les parcs-relais ou P+R constituent une catégorie particulière de parkings ouverts au public. Situés à proximité des gares, ils visent à inciter les automobilistes à laisser

leur voiture au niveau de la gare et poursuivre leur trajet en transports en commun jusqu'à destination. La programmation et la tarification des parcs-relais doivent répondre à un équilibre subtil, en cherchant à la fois à concurrencer les trajets effectués intégralement en voiture, mais aussi à éviter que tous les voyageurs ne se rabattent en voiture sur la gare lorsqu'il existe des alternatives (bus, vélo, marche...).

L'exploitation des parkings publics peut être assurée directement par les services de la Collectivité (régie) ou confiée à un exploitant professionnel, dans le cadre d'un marché de prestation ou d'une Délégation de Service Public. ■

LES PARKINGS PRIVÉS

Parking de mon entreprise, garage du pavillon du voisin, parking du supermarché... Les parkings privés constituent une offre en principe destinée à un bâtiment et un usage spécifique. Ils constituent la majeure partie de l'offre de stationnement en France aujourd'hui.

Sur ceux-ci, les collectivités locales ont peu de leviers d'action, sauf au moment où ces parcs sont réalisés. En effet, la puissance publique a la possibilité, par le biais du Plan Local d'Urbanisme notamment, de fixer des exigences en matière de stationnement dans les nouveaux bâtiments : nombre minimal de places à construire, plafonnement du dimensionnement des parkings de bureaux dans les territoires bien

desservis par les transports en commun, quota de places pouvant être équipées d'un système de recharge pour les véhicules électriques, exigences en matière de stationnement des vélos, etc.

Pour favoriser l'évolution des comportements en matière de mobilité et soutenir la construction de logements, l'État est lui-même beaucoup intervenu sur le sujet au cours des derniers mois ; il a par exemple décidé en septembre dernier que le nombre minimal de places que le PLU impose de réaliser peut être minoré « de 15 % au minimum en contrepartie de la mise à disposition de véhicules électriques munis d'un dispositif de recharge adapté ou de véhicules propres en autopartage ». ■

LA POLITIQUE DE STATIONNEMENT C'EST QUOI ?

Réglementation et surveillance du stationnement sur voirie, développement des parcs-relais, établissement de grilles tarifaires élaborées, actions sur le PLU, aménagements spécifiques en faveur de modes alternatifs à la voiture... Aujourd'hui, une politique de stationnement doit agir de façon coordonnée sur tous ces outils pour atteindre ses objectifs :

Soutenir le dynamisme des centres-villes en favorisant leur accessibilité ;

Réduire les nuisances engendrées par l'usage de la voiture particulière ou thermique en impulsant du report modal, particulièrement pour les trajets pendulaires ;

Améliorer le cadre de vie en réallouant l'espace public occupé par la voiture à d'autres usages, dans le cadre d'opérations de piétonisation par exemple.

Résultats d'arbitrages délicats entre lutte contre la pollution, rationalisation des moyens financiers et acceptabilité sociale, ces politiques sont complexes à mettre en œuvre pour les Collectivités, d'autant que différents niveaux de décision peuvent s'imbriquer : État, région, intercommunalité, ville...

Enfin, les politiques de stationnement deviennent de plus en plus élaborées, de plus en plus restrictives aussi vis-à-vis de la voiture particulière, à mesure que les services alternatifs se développent et que les comportements en matière de mobilité changent. Cette évolution s'est accélérée avec l'essor des nouvelles technologies (services et applications de stationnement partagé, gestion dynamique du stationnement sur voirie par capteurs, etc.), ainsi que sous l'effet de modifications législatives récentes (décentralisation, limitation du nombre de places de stationnement exigibles dans les nouveaux bâtiments d'habitation...). ■