

Mission en Chine de Patrick CARLES

Expert à SARECO

Organisée par l'Institut pour la Ville en Mouvement - IVM

POUR UNE POLITIQUE DE STATIONNEMENT

A HANGZHOU

-

Octobre 2011



221 rue La Fayette – 75010 PARIS
Tél +33 (0)1 42 46 22 66 – Fax +33 (0)1 42 46 22 68
contact@sareco.fr – www.sareco.fr

POUR UNE POLITIQUE DE STATIONNEMENT A HANGZHOU

INTRODUCTION

La note ci-après, traite de l'organisation du stationnement à HANGZHOU. La première partie (§ 1 à 3) s'appuie essentiellement sur des informations collectées au cours de conférences et de constats effectués au cours d'un séjour très bref : on pourra y trouver des erreurs ou des insuffisances résultant de la brièveté des observations et des difficultés de compréhension lors des conférences (barrière du langage).

1 LE CONTEXTE DE HANGZHOU

- Evolution très rapide :
 - Surface urbaine multipliée par 5 en 2 ans
 - Parc auto doublé en 5 ans et triplé en 9 ans
- Les voitures en circulation sont généralement récentes et d'un bon niveau. On ne voit pas de véhicules « low cost »,
- Un million-sept-cent-mille habitants (1 700 000 habitants) dans HANGZHOU proprement dit (Ville-Centre) et six-millions-deux-cent-mille habitants (6 200 000 habitants) dans l'agglomération,
- Cinq modes de Transport public : Métro (en construction), Bus et BRT, Taxis, Bateaux sur le Lac, Vélos en libre service (2 000 points de distribution, 50 000 vélos).
- A noter la présence de places privées à ciel ouvert à proximité des immeubles qu'ils desservent.
- Enfin, apparaissent des embouteillages : ralentissements fréquents et blocages pouvant dépasser le kilomètre de longueur.

2 LES ATOUTS DE HANGZHOU

2.1 Culturels

- a) La bicyclette est bien acceptée et utilisée ainsi que les deux-roues en général, en particulier les deux-roues électriques.
- b) L'existence connue de politiques de restriction de possession de la voiture constituant des précédents : Singapour, Shanghai, Beijing

- c) Les places payantes sur voirie sont gérées à l'aide d'agents encaisseur, ce qui pour l'avenir est un gage d'efficacité du stationnement payant et donne des perspectives de création d'emplois.
- d) La culture chinoise semble favorable à l'autopartage : véhicule partagé par la famille élargie (à approfondir).

2.2 Conjoncturels

- a) L'ouverture prochaine du Métro qui autorisera de prendre simultanément des choix politiques volontaristes : restriction d'accès à la possession de la voiture, tarifs pour stationner, surveillance des infractions au stationnement....
- b) Les efforts antérieurs récents et importants en matière de transports public (Métro, BRT, Vélos, Taxis) ont augmenté l'offre en déplacement : ceci favorise une politique de stationnement volontariste, qui limite fortement l'usage de la voiture, car une telle politique doit impérativement être accompagnée d'une montée visible de l'offre en transports alternatifs : quantitativement et qualitativement.
- c) La présence relativement importante de places de stationnement publiques sur voirie et dans des parkings à ciel ouvert. Ces places sont souvent payantes mais aussi gratuites.

Ces places constituent un moyen important de faire diminuer la demande par une politique tarifaire sans investissement important (les places sont déjà là).

- d) L'inflation qui existe actuellement en Chine contribue à diminuer la perception par les usagers de l'augmentation objective des tarifs du stationnement : ces augmentations sont « noyées » dans l'augmentation générale des prix.

3 PROJETS POSITIFS EN COURS

Au cours de l'exposé général de la politique des transports à HANGZHOU, ont été présentées des orientations qui semblent très positives dans la perspective d'une amélioration des déplacements à HANGZHOU avec la maîtrise de la circulation automobile : limitation des flux et disparition des embouteillages.

Ces mesures sont les suivantes :

- Développement continu des transports publics en quantité et en qualité,
- Création de parkings de rabattement (P + R) à proximité stations de transports en commun,
- L'augmentation des tarifs du stationnement sur voirie et dans les parcs publics,
- L'augmentation de la répression du stationnement payant sur voirie,
- Le démarrage d'une politique de limitation de la possession de la voiture.

Ceci fait apparaître un éventail large de catégories de moyens envisagés. Dans le domaine de la limitation du trafic automobile qui est complexe et difficile à traiter, ceci est positif : l'usage de tous les moyens possibles n'est pas superflu.

4 COMPLEMENTS POSSIBLES AUX PROJETS D' ACTIONS DEJA ENVISAGES (cf. § 3)

Les propositions ci-après ont été élaborées sans prendre en compte les spécificités du contexte socioculturel de HANGZHOU, celui-ci nous étant mal connu. De ce fait, elles méritent d'être relues de façon critique et éventuellement nuancées ou corrigées pour devenir bien adaptées au cas de HANGZHOU.

4.1 Evolution des conditions d'exploitation de l'offre actuelle en stationnement

a) Augmentation des tarifs

Les tarifs actuels pour le stationnement à l'heure comme pour les abonnements mensuels sont très insuffisants pour inciter les usagers à moins utiliser leur voiture pour aller travailler comme pour des visites occasionnelles.

Un bon objectif pourrait être :

- De rendre payant toutes les places de stationnement situées à proximité des pôles d'activité (centre-ville...) et des pôles de loisirs et touristiques (Temples...), ce qui n'est pas le cas actuellement.
- D'augmenter régulièrement les tarifs de stationnement de façon à ce que :
 - Il y ait toujours 15 % de places vides sur les voiries publiques (c'est la politique pratiquée avec succès dans la City de Westminster à Londres),
 - Le taux d'usage de la voiture (exprimé en pourcentage des employés) n'augmente plus et même diminue lors des premières augmentations,
 - Les tarifs en parcs de stationnement construits hors voirie ne soient pas supérieurs aux tarifs sur voirie.

Remarque

L'ouverture du Métro de HANGZHOU sera une excellente occasion pour pratiquer une augmentation sensible des tarifs du stationnement.

b) Maintien d'un bon niveau de la surveillance du respect de la réglementation du stationnement

On peut noter à ce sujet que la formation des agents de surveillance et l'usage de pinces d'immobilisation (Sabots de Denver) sont des moyens très efficaces sur ce thème.

c) Maitrise du nombre de places de stationnement en surface

Dans un premier temps il ne semble pas nécessaire de diminuer le nombre de places offertes sur voirie : cela permet si on le désire de retarder la construction très coûteuse de parcs de stationnement hors voirie.

d) Suppression de l'offre d'abonnement donnant l'usage de places numérotées : le passage à une banalisation des places (chacun prend la première place vide qui lui convient) permet d'économiser plus de 30 % de la capacité en places de stationnement utilisées par les abonnés.

4.2 Parkings de rabattement

Les stations de Métro situées en périphérie de l'agglomération, à plus de 1 ou 2 kilomètre de la Ville Centre, mériteraient d'être équipées de parkings de rabattement pour vélos et, le cas échéant, pour voitures.

Les parkings de rabattement pour voitures peuvent être très performants (c'est le cas de Paris) mais de nombreuses erreurs sont à éviter dans leur programmation.

4.3 Les garages privés

En complément des mesures restreignant l'achat des véhicules, il peut être intéressant d'imposer aux propriétaires de voiture, la possession d'une place de stationnement privée près de leur logement. Ces places devraient avoir un statut juridique :

- ne leur permettant pas d'être utilisées par des migrants (commuters),
- et ne permettant pas que la même place soit déclarée être possédée par plusieurs personnes, pour que ces personnes aient l'autorisation d'acheter une voiture.

De façon plus générale, il importera de définir avec rigueur des niveaux de desserte en stationnement, cohérents avec les caractéristiques des immeubles à construire (logements, bureaux, équipement de sport...) et de définir en conséquence les capacités (nombres de places de stationnement offertes) minimales et surtout maximales à donner aux parcs de stationnement privés à construire pour desservir ces immeubles.

Mieux encore, on pourra dans le cas d'opérations immobilières complexes et d'une certaine importance (plus de 10 000 m²) envisager la réalisation de parcs de stationnement « mutualisés » maitrisés par la collectivité, à la place des garages privés associés à chaque immeuble.

Définition : Un parc de stationnement mutualisé est un parc de stationnement ouvert au public, construit pour desservir des immeubles qui ne sont pas équipés de garage privé, ou qui ont des garages privés trop petits pour accueillir la demande de stationnement des usagers qui occupent ces immeubles. La construction de parcs de stationnement mutualisés à la place de garages privés pour desservir des nouveaux immeubles, comporte de

nombreux avantages en termes d'organisation du stationnement et de gain financier sur le prix de revient de la construction des places de stationnement (voir Annexe sur la mutualisation).

4.4 Observatoire du stationnement

Il nous semble nécessaire, que soit créé un « observatoire du stationnement » qui permettra d'évaluer dans le temps l'efficacité des mesures prises, et de définir, si nécessaire, un programme d'actions complémentaires pour améliorer l'efficacité du programme initial.

Un observatoire du stationnement est composé d'un certain nombre de ratios et de tableaux de bords, définis au départ et mesurés chaque année dans les mêmes conditions, et reflétant le fonctionnement du stationnement : respect de la réglementation du stationnement, recettes, taux de vides sur voirie et dans les parkings, temps de recherche d'une place disponible sur voirie, taux d'usage de la voiture pour venir travailler...

5 CONCLUSION

Il semble que la ville de HANGZHOU, grâce aux nombreux atouts qu'elle possède, est en mesure de pouvoir lancer un ensemble de mesures, notamment dans le domaine du stationnement, qui devraient déboucher efficacement sur une maîtrise durable de la circulation automobile.

Au-delà du bénéfice apporté par la fluidification des conditions de circulation, une telle politique comporte un enjeu énorme, pouvant représenter des dizaines de milliards de Yuan. En effet, dans le contexte décrit précédemment la demande d'usage de la voiture sera nettement moins importante : pour un même niveau de desserte en déplacement, il ne sera plus nécessaire de construire beaucoup d'autoroutes urbaines et de parcs de stationnements, et la réalisation des transports en commun nécessaires sera beaucoup moins onéreuse.

Il est à préciser que les conditions de mise en place d'une telle politique mériteront un soin particulier pour éviter les nombreuses erreurs ou dérives constatées dans ce domaine : réglementations du stationnement mal respectées malgré des répressions élevées, parcs de stationnement vides du fait d'erreurs de localisation, tarifs du stationnement inopérant car en dessous du seuil de sensibilité des usagers, etc.

Il s'agira de s'appuyer sur les expériences antérieures et d'avoir une bonne connaissance des erreurs à éviter pour garantir le succès de la politique de stationnement engagée.