

PRATIQUE. Concevoir un plan de stationnement

Par Eric GANTELET, président du bureau d'études Sareco

Les politiques de stationnement jouent un rôle majeur dans la gestion des mobilités en milieu urbain.

Les villes disposent pour les mettre en œuvre de nombreux moyens, avec une exigence forte : celle de la cohérence.

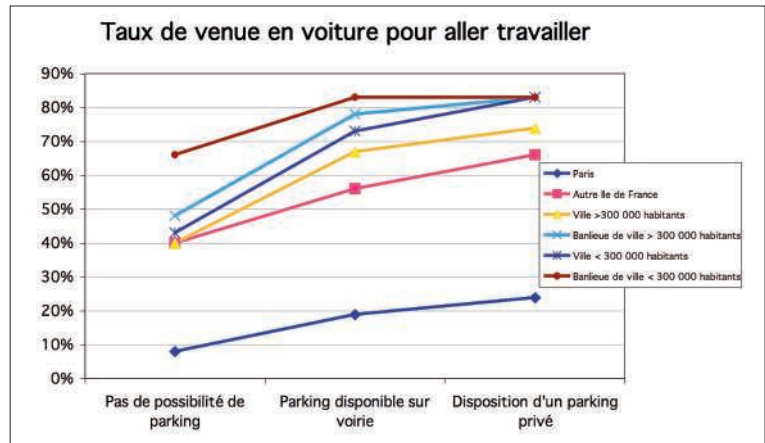
Après des années d'envahissement des espaces publics par le stationnement automobile, les collectivités ont, ces trois dernières décennies, pris conscience de l'importance de son rôle dans la régulation des politiques de transports.

Les politiques de stationnement se sont dès lors inscrites naturellement dans une stratégie plus large, jouant sur un effet de levier pour inciter une partie des automobilistes à utiliser des modes de transport alternatifs à la voiture.

Au-delà de cette fonction maintenant bien connue, les évolutions des contraintes économiques, les nouvelles aspirations en matière d'aménagement d'espace public et surtout les nouvelles pratiques de mobilité font entrer le stationnement dans une nouvelle dimension, plus complexe, nécessitant le développement de nouveaux outils.

▪ Des usages variés, un espace rare

Les villes combinent une diminution de la place accordée au stationnement sur l'espace public à une spécialisation croissante de son usage. De nombreux espaces de stationnement sont ainsi dédiés à des catégories particulières de véhicules : deux-roues



Taux de venue en voiture pour aller travailler, en fonction de la disposition ou non d'un emplacement sur le lieu de travail.

(Source : « Les pratiques de stationnement au domicile, au travail et dans la journée », Garance Rennes et Jean-Pierre Orfeuill, Inrets.)

motorisés, espaces réservés aux personnes à mobilité réduite, convoyeurs de fond...

Par ailleurs, l'émergence d'une nouvelle génération de services à la mobilité, comme la voiture en libre-service ou l'autopartage, libère l'utilisateur des contraintes de parking, mais les reportent souvent sur la collectivité, qui doit mettre à leur disposition les espaces appropriés. Et demain, qu'en sera-t-il des véhicules électriques et de la question de leurs recharges ?

La prise en compte de l'ensemble des demandes spécifiques est dès lors une des clés d'une politique de stationnement réussie. Il s'agira :

- de faire cohabiter des besoins se complexifiant et des exigences parfois contradictoires sur un espace se raréfiant et, d'autre part,
- d'accompagner les évolutions des pratiques de mobilité.

Ces questions épineuses et politiquement sensibles sont au cœur des politiques de stationnement.

→ Comprendre le contexte

La déficience du système de contrôle

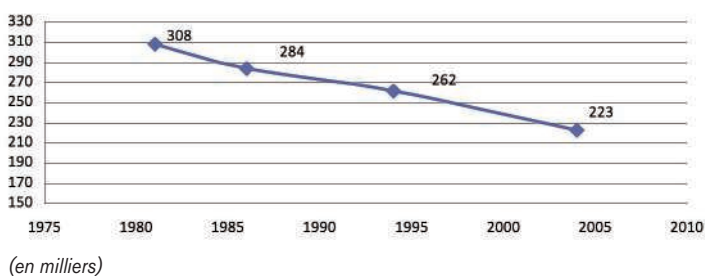
Le contrôle du stationnement est globalement en France très peu dissuasif. En 2005, le Certu constatait, sur un échantillon de 160 villes de plus de 20 000 habitants, que la part des automobilistes en règle n'était en moyenne que de 30 %. Il est d'ailleurs symptomatique que, dans le cadre d'études de stationnement, le terme « taux de respect » prévaut alors que les analyses concernant l'usage des transports en commun raisonnent en taux de fraude. Quand on parle du stationnement, la règle est plutôt... la fraude !

Avant d'élaborer un plan de stationnement, il est prudent de bien comprendre les mécanismes en action. Le stationnement est un thème complexe qui demande une analyse éclairée et donc une connaissance approfondie des usages. Le décalage entre les perceptions et les constats objectifs de terrain est ainsi parfois prégnant : des

Mais où sont passées les voitures parisiennes ?

La ville de Paris a « perdu » près du tiers de ses véhicules garés sur voirie en trente ans. Il s'est d'abord agi de faire de la place aux piétons : exit les voitures stationnées dans la cour du Louvre... bienvenue aux potelets pour lutter contre le stationnement interdit sur trottoir. Puis il a fallu procéder à de nombreuses mises aux normes concernant la largeur des voies de circulation afin de respecter le gabarit nécessaire aux véhicules des pompiers. Cela a été l'occasion de procéder, par exemple, à la transformation de segments voitures en segments motos. Enfin, les derniers ajustements concernent la spécialisation de certains espaces : places réservées aux transports de fonds,

Evolution du nombre de voitures garées à Paris en trente ans



4 000 places pour Vélib', 2 500 places pour Autolib'... Et les voitures sont probablement... restées à la maison car la fréquentation du métro n'a cessé d'augmenter en parallèle.

quartiers considérés comme saturés peuvent, par exemple, se révéler disposer de places vides dans leurs immeubles en quantité importante. Par ailleurs, la voirie, si elle constitue la composante la plus visible du stationnement, ne représente qu'une

faible part de l'offre globale. Ainsi, les places à l'air libre comptent pour de l'ordre d'un quart des places dans les quartiers anciens, encore moins dans les quartiers de conception plus récente. Il est donc important de prendre en considération la présence de

l'offre en ouvrage et en particulier de l'offre privée. Enfin, la question de la surveillance et de la verbalisation est un point crucial à considérer (*cf. encadré ci-avant*). Les dysfonctionnements constatés sont très régulièrement liés à une déficience du contrôle.

→ Faire les choix stratégiques

Avant toute définition d'un plan d'actions, il est nécessaire de préciser un certain nombre de choix qui sont éminemment politiques et dépendent de la « vision stratégique » des édiles. Ces choix sont essentiellement de quatre types :

- **Quelle part** souhaite-on accorder à la voiture dans les déplacements ?
- **Quelle part** de l'espace public doit être consacrée à la voiture en général et à la fonction stationnement en particulier ?

- Ou, en creux, comment allouer plus d'espace aux piétons, aux transports en commun, aux vélos ainsi qu'aux fonctions non liées aux déplacements ?
- Parmi les différentes catégories d'automobilistes, quelles sont celles que l'on souhaite privilégier/protéger ?

Ces orientations seront essentielles dans la définition de la « stratégie stationnement ». Il s'agira alors de la décliner par cible. On distingue classiquement trois cibles majeures :

- les résidents, qui stationnent leur(s)

véhicule(s) à proximité de leur domicile,

- les pendulaires, qui effectuent un déplacement quotidien du lieu de domicile au lieu d'activité ou à leur station de montée dans un transport en commun,
- les visiteurs, qui viennent stationner en un lieu donné de façon occasionnelle.

On parlera donc de politiques, au pluriel, à destination de chacune de ces familles d'automobilistes.

→ Des outils existent, il s'agit de trouver une cohérence

Il est nécessaire d'éviter le travers de l'empilement de mesures répondant au coup par coup aux griefs des administrés. Une cohérence globale doit être trouvée : entre voirie et parcs de stationnement, entre les usagers selon la catégorie à laquelle ils appartiennent – résidents, pendulaire, visiteurs... Le problème doit être pris dans son ensemble en jouant sur différents leviers.

▪ Programmer les évolutions de l'offre

Il s'agit pour beaucoup de villes d'accompagner une réduction prévue de l'offre de stationnement sur voirie. Dans certains cas, les collectivités envisagent de construire des parcs en ouvrage de compensation. Il s'agit toutefois souvent d'une « fausse bonne solution ». D'une part, sauf cas particulier, un tel choix n'est pas neutre

pour les finances de la ville. Les recettes de stationnement sont la plupart du temps très loin de couvrir les coûts liés à la construction de ces ouvrages. En ces temps de disette financière, la subvention n'a pas bonne presse... D'autre part, le dimensionnement de l'ouvrage ne peut être arithmétique : le raisonnement consistant à construire l'équivalent du nombre de places supprimées sur voirie en

A Quimper, l'arrivée du BHNS change la donne



Place de la Résistance : aménagement d'un pôle d'échange multimodal.

Quimper Communauté mène une politique de rééquilibrage des espaces publics entre modes de transport. Cela se traduit en particulier par un projet de BHNS (bus à haut niveau de service). L'insertion de ce bus en site propre en centre-ville redistribue ainsi l'espace public au profit du transport en commun, des piétons et vélos. La voie de BHNS, en mobilisant des emprises aujourd'hui dévolues au stationnement, aura un impact direct sur la capacité en stationnement le long de son tracé.

Le stationnement nécessaire au fonctionnement du centre-ville sera donc repensé dans une logique globale de cohérence avec la politique transport. La stratégie envisagée n'est pas de rétablir systématiquement le nombre de places de stationnement existantes mais plutôt d'optimiser le stationnement en fonction des besoins : à chacun sa place ! (professionnels, résidents, etc.).

Ainsi, des ajustements de la réglementation du stationnement seront poursuivis de façon à répondre

au mieux aux différentes catégories d'usagers :

- en créant des conditions favorables au stationnement des résidents,
- en réglementant certains parkings qui ne le sont pas actuellement, pour améliorer la rotation des véhicules,
- en libérant les places de surfaces pour les besoins de stationnement de courte durée,
- en améliorant la « rotation » des véhicules dans l'hypercentre pour favoriser les fonctions commerciales.

Par ailleurs, pour amortir la montée en pression, une nouvelle offre de stationnement en ouvrage (350 places) sera créée dans le centre-ville de Quimper. Enfin, l'agglomération se dotera de trois parkings-relais. La capacité totale prévue est de 580 places. Ces parkings faciles d'accès et gratuits sont au cœur de la stratégie de la communauté d'agglomération pour libérer le centre-ville d'une partie de sa circulation automobile.

parking souterrain conduit en général à une sous-occupation chronique des ouvrages (raisonnement néanmoins encore souvent appliqué).

La solution optimale peut être, pour une part, d'inciter à un meilleur usage du stationnement en ouvrage et, pour le reste, de déporter les besoins en stationnement sur des espaces plus lointains soit en bordure du centre-ville, soit dans des parcs relais.

• Agir sur la réglementation

Il faut penser réglementation au sens large.

L'article 12 du PLU, en définissant les normes de création de parking à intégrer dans les permis de construire, joue un rôle crucial, notamment dans les ZAC. Il doit être mis en cohérence avec les choix stratégiques de long

terme de la collectivité. Il est alors nécessaire de « bien viser » et d'éviter la « surnormalisation » en prévoyant un dimensionnement des parkings adapté au contexte urbain.

Sur la voirie, l'idée directrice pourra être : « à chacun sa solution de stationnement ». Les collectivités disposent d'une batterie d'outils permettant d'adapter les politiques de stationnement aux besoins des concitoyens : progressivité ou dégressivité de la tarification, voire période initiale de gratuité, plage horaire de paiement plus ou moins étendue, carte-ville permettant de vendre des heures de stationnement chez les commerçants, tarif préférentiel pour les résidents, pour les professionnels mobiles... Les outils existent. La cohérence stratégique doit être recherchée.

• Optimiser la gestion au quotidien

Le point crucial reste la question de la surveillance du stationnement. Un grand nombre de dysfonctionnements proviennent de sa faiblesse, voire de son absence. Il ne s'agit pas seulement de mobiliser plus de moyens humains, mais aussi d'améliorer les méthodes de contrôle afin d'éviter certains effets pervers : la prédictibilité des « tournées » permet ainsi, souvent, aux habitués d'éviter la sanction... La faiblesse du respect n'est pas une fatalité et des villes font figure de bons élèves en atteignant des taux de 70 % de respect de la réglementation.

Enfin, des outils innovants permettent d'affiner la gestion du stationnement : paiement par téléphone portable, horodateur embarqué « intelligent », dispositif de guidage à la place... Les

A Nantes Métropole, le stationnement au service de la ville durable

Nantes Métropole a mis en œuvre, depuis dix ans, une politique de stationnement ambitieuse. Les plans de déplacement urbain (PDU) successifs ont permis d'affirmer le stationnement comme un levier majeur de la politique des déplacements. Ainsi, le PDU communautaire approuvé en juin 2011 vise à conforter la maîtrise du stationnement public et à agir sur le stationnement privé.

Le stationnement, à l'instar des conditions de circulation, doit, pour inciter le plus possible aux changements de comportement et à l'évolution des parts modales, constituer un élément de dissuasion, comme démontré par les résultats de l'évaluation du précédent PDU (2000-2020). Mais il doit aussi accompagner la dynamique du territoire, particulièrement en centre-ville, et participer ainsi à son



attractivité économique et commerciale. La gestion du stationnement doit donc poursuivre un double objectif de maîtrise des déplacements dans le centre-ville et de qualité de vie. Ces objectifs participent à la construction de la métropole durable. De manière concrète, différentes mesures ont été mises en œuvre :

- **Ajuster** les normes de stationnement de l'article 12 des PLU pour mieux maîtriser l'offre privée :

- normes maximales différenciées selon les territoires pour les activités de bureaux : une norme maximale d'une place pour 80m² de SHON (surface hors œuvre nette) à l'intérieur du périphérique dans les corridors de 700 m autour des lignes de TC structurants,

- harmonisation de la norme minimale pour les bâtiments privés d'habitat collectif : une place pour 60m² de SHON (y compris le stationnement visiteur).

- **Conforter** la gestion du stationnement, outil de régulation des déplacements :

- extension du secteur payant sur voirie à Nantes : 5 185 places réglementées payantes en 2003, 10 700 places aujourd'hui,

- mise en cohérence des tarifs du stationnement en fonction des usages souhaités des espaces,

- progression de la réglementation de l'offre dans les centres bourgs de l'agglomération via les zones bleues et le stationnement payant.

- **Adapter** l'offre de stationnement aux principes de la politique publique de déplacements dans le centre de l'agglomération :

- suppression de 2 000 places sur l'espace public, au profit de la qualification/valorisation de ces espaces ou de leur changement de statut (aires piétonnes, bandes cyclables, couloirs bus),

- facilitation du stationnement résidentiel sur voirie comme dans les parcs, notamment par le biais de la stabilité des tarifs,

- dissuasion du stationnement pour le motif domicile-travail : mise en œuvre de quotas et de tarifs adéquats, pas de solution de stationnement pour ce public sur la voirie payante et dans les parcs en enclos, mais incitation au report modal.

- **Poursuivre** la politique de développement et de gestion des parcs-relais :

- fort développement des parcs-relais en accompagnement de l'évolution du réseau

Quelques chiffres

- **Nantes centre-ville :**

- 10 700 places de stationnement payant sur voirie
- 8 014 hors voirie (25 parkings ouvrages et enclos)

- **Périphérie :**

- 5 826 places en parcs-relais (40 parcs-relais accès libre ou contrôlé)

Pour en savoir plus

PDU Nantes Métropole : www.nantesmetropole.fr

de transport structurant depuis 2000 (1 930 places en 2000 contre 5 826 places aujourd'hui, soit + 200 %),

- objectif d'offrir plus de 10 000 places de rabattement dans les P+R en 2014, par la création de 17 P+R supplémentaires (+ 2 400 places) et le développement de l'offre vélo sur les P+R existant (+ 1 270 places).

- **Développer** l'offre dédiée pour les vélos dans les parkings du centre et dans les P+R :

- 500 places vélos sécurisées créées dans les parkings du centre (box vélos sécurisés),

- objectif de 1 000 places vélos à horizon 2014, dont la moitié sécurisées (consignes individuelles, box vélos sécurisés).

- **Maintenir** l'offre de stationnement à la gare de Nantes :

- stabiliser l'offre liée à l'activité gare afin de tendre vers une baisse du taux de venue en voiture de 8 % à horizon 2030 (12,6 % aujourd'hui),

- dissuader le stationnement de longue durée en utilisant le levier de la tarification,
- développer l'offre vélo avec un objectif de 1 000 places de stationnement vélo en gare à horizon 2014.

Ce qui a été fait ces dix dernières années a nettement contribué à l'évolution positive des parts modales en faveur des modes alternatifs à la voiture (modes doux et transport collectif).

Depuis 1993, l'Observatoire du stationnement est un maillon essentiel de l'évaluation et de la stratégie de la politique publique du stationnement.

Le stationnement, une compétence partagée

Le stationnement est un domaine de compétence que se partagent Nantes Métropole et les villes qui la composent. Nantes Métropole a en charge la définition de la politique générale du stationnement et la gestion du stationnement « hors voirie » (parcs-relais, parcs en ouvrage et en enclos). Les communes de l'agglomération réglementent et gèrent le stationnement « sur voirie » (horodateurs, zones bleues, aires de livraisons). Au cœur de l'agglomération, Nantes Métropole et la Ville de Nantes mènent donc une seule et même politique du stationnement afin de la rendre cohérente, lisible et efficace.

nouvelles technologies sont également à considérer pour optimiser la gestion de l'offre (cf. encadré ci-dessous).

▪ Appliquer des politiques ciblées

Les catégories de stationnement à cibler sont en quantité grandissante – les solutions sont multiples et doivent être combinées.

A titre d'illustration :

– Le cadre juridique récent a défini la notion d'autopartage et permet donc aux collectivités d'intervenir de façon plus souple en la matière, par exemple en leur réservant des places sur voirie.

– Le stationnement des vélos est un sujet à part entière qui nécessite des stratégies diversifiées en fonction des besoins : garage à vélo sécurisé ou non, création de places dans les parkings de gare – la panoplie est large.

– Les deux-roues motorisés prennent leur essor, notamment en région parisienne ou niçoise. Ils doivent maintenant être considérés à la fois en termes de création d'offres et de verbalisation. Certains pays font payer les motards en les identifiant par la plaque d'immatriculation.

– Le déploiement des véhicules électriques n'est pas sans poser des questions qui, pour l'instant, n'ont pas de réponse définitive. Le livre Vert sur les infrastructures de recharge ouvertes au public pour les véhicules « décarbonés », édité par l'Etat en avril 2011, pourra constituer une première réponse en la matière.

La liste n'est pas exhaustive et on peut citer, entre autres, la question du



stationnement des transports de fonds, des personnes handicapées, des véhicules de livraison, des déposes-reprises...

▪ Et communiquer, communiquer...

Dans tous les cas, la communication et la concertation sont cruciales pour faire en sorte que la politique ainsi

mise en œuvre soit au moins comprise puis acceptée, au mieux désirée. La politique de stationnement sera dès lors un savant mélange permettant de répondre aux différentes demandes considérées comme légitimes par la collectivité, le tout dans un équilibre à faire clairement percevoir par la population.

→ Conclusion

Le stationnement entre dans le XXI^e siècle et en même temps dans l'ère de la complexité et de la sophistication. Les stratégies de déplacement deviennent multimodales et plurielles, l'espace se raréfie. Les politiques publiques se doivent de s'adapter à cette nouvelle

donne. Pour cela, les collectivités disposent d'outils diversifiés et, depuis peu, de technologies de plus en plus performantes pour gérer au mieux l'offre existante. L'enjeu sera alors de faire cohabiter pacifiquement ces besoins dans un espace toujours plus limité. □

Les nouvelles technologies au service du stationnement

On parle souvent de stationnement intelligent, nous avons préféré utiliser le terme « stationnement technologique », la technologie n'étant qu'un outil au service d'une intelligence... humaine. L'expression « stationnement technologique » prend du sens grâce à l'arrivée de technologies innovantes :

– Le vieil horodateur rajeunit et devient « kiosque interactif », offrant des services à la mobilité.

– En matière de paiement, on pourra bientôt payer son stationnement par téléphone dans une dizaine de villes en France et le phénomène devrait s'amplifier. D'ailleurs de nouvelles technologies de paiement NFC sans contact sont en cours de tests.

– La diffusion massive des assistants personnels reliés à Internet (« ordiphones ») ouvre la porte au rapprochement amélioré entre offre et demande, permettant de louer sa place en parking pendant qu'on ne s'en sert pas.

– Enfin, la détection de places libres, avec signalisation par place et par ensemble de places, connaît aussi un grand succès auprès des opérateurs ; elle est disponible depuis peu pour les parcs à l'air libre. Au-delà de l'affichage de confort pour l'usager, ces technologies permettent de gagner 5 à 10 % de remplissage seulement en signalant les places vides peu repérables par les automobilistes du fait des poteaux et des voiles. Sont aussi signalées, efficacement, les places réservées (handicapés), voire les emplacements interdits.

Le cabinet SARECO est un bureau d'études spécialisé dans le domaine du stationnement depuis plus de trente-cinq ans. Il a mené, depuis sa création, plus de 1 500 études de stationnement pour les collectivités territoriales. L'essentiel des exemples cités dans cet article proviennent de ces études. Sareco consacre une part importante de son activité à la Recherche et Développement. Tél. : 01 42 46 22 66. egantelet@sareco.fr - www.sareco.fr

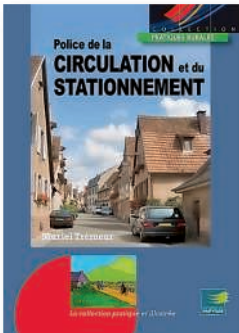
Pour en savoir plus...

« Police de la circulation et du stationnement »

Par Muriel Trémeur

Editions du papyrus, 430 pages, 57 euros
(date de sortie : début novembre)

Voici un guide qui aborde l'ensemble des textes qui permettent au maire de régler la circulation et le stationnement sur les voies de sa commune. Ces textes concernent aussi, par exemple, la protection de l'environnement ou encore la conservation de la voirie routière, car le maire doit concilier l'ensemble des intérêts en cause : les habitants, les exploitants agricoles, les randonneurs, les touristes... et 38 millions de véhicules immatriculés pour 65 millions d'habitants soucieux de leur qualité de vie. Outre de nombreuses références aux textes juridiques, cet ouvrage présente des exem-



ples issus de décisions de justice, de nombreux modèles d'arrêtés municipaux en matière de circulation et de stationnement,

Deux enquêtes bientôt publiées

Le Certu mène tous les cinq ans, depuis 1985, une enquête nationale sur le stationnement public sur voirie et en parcs auprès des collectivités locales de plus de 20 000 habitants. L'enquête 2010 a permis de récolter des données sur environ 200 communes et 600 parcs. Deux publications à venir permettront de disposer des données et des grands résultats de cette enquête, intitulées « Enquête nationale sur le stationnement public - Annuaire statistique 2010 » et « Rapport détaillé de l'enquête ».

Ces enquêtes seront disponibles fin 2012 sur le catalogue du Certu : www.certu-catalogue.fr

ainsi que des schémas explicatifs qui visent à la fois les routes communales, les voies privées, les chemins ruraux ou les voies vertes.

« L'offre privée de stationnement liée au logement : évaluation et intégration dans les politiques de stationnement public »

Par le Certu

Editions du Certu, 66 pages, 20 euros

Le stationnement lié au logement est très souvent méconnu des collectivités. Pourtant, mieux connaître l'offre liée au logement et les pratiques de stationnement des ménages à l'échelle de la ville ou de l'agglomération est déterminant. D'une part, l'offre privée représente une partie



importante de l'offre globale, d'autre part, si l'offre privée est inexistante ou détournée de son usage, les ménages reportent

sur la voirie le stationnement résidentiel, et les villes ont alors à faire face à de sérieux problèmes de gestion. Cet ouvrage décrit, à l'échelle de l'agglomération lilloise, la démarche statistique qui permet de connaître et quantifier le stationnement lié au logement.

A télécharger

« Europe's Parking U-Turn: From Accommodation to Regulation »

par Michael Kodransky et Gabrielle Hermann

En téléchargement gratuit sur

www.itdp.org/documents/European_Parking_U-Turn.pdf

Confrontées aux mêmes problématiques environnementales et d'encombrement de l'espace public, les métropoles européennes ont chacune déployé des solutions qui leur sont propres. L'Institute for Transportation and Development Policy s'est penché sur ces différentes politiques de stationnement et a publié une étude au printemps 2011. Celle-ci passe en revue les bonnes pratiques de dix villes européennes : Amsterdam, Anvers, Barcelone, Copenhague, Londres, Munich, Paris, Stockholm, Strasbourg, Zurich. Des exemples de la façon dont on peut organiser le stationnement dans les centres urbains.



« 20 ans de politiques de stationnement public dans les villes centres des agglomérations françaises »

Par le Certu En téléchargement gratuit sur www.certu.fr

Depuis vingt ans, la pression sur le stationnement en centre-ville n'a fait que s'accroître en raison de l'augmentation du parc automobile et de la mobilité en voiture. Pour gérer cette pression, mais aussi dans l'esprit des PDU de faire du stationnement un levier du choix modal, les villes centres d'agglomérations se sont dotées de politiques de stationnement public, dont le bilan apparaît contrasté, comme le montre cette étude.