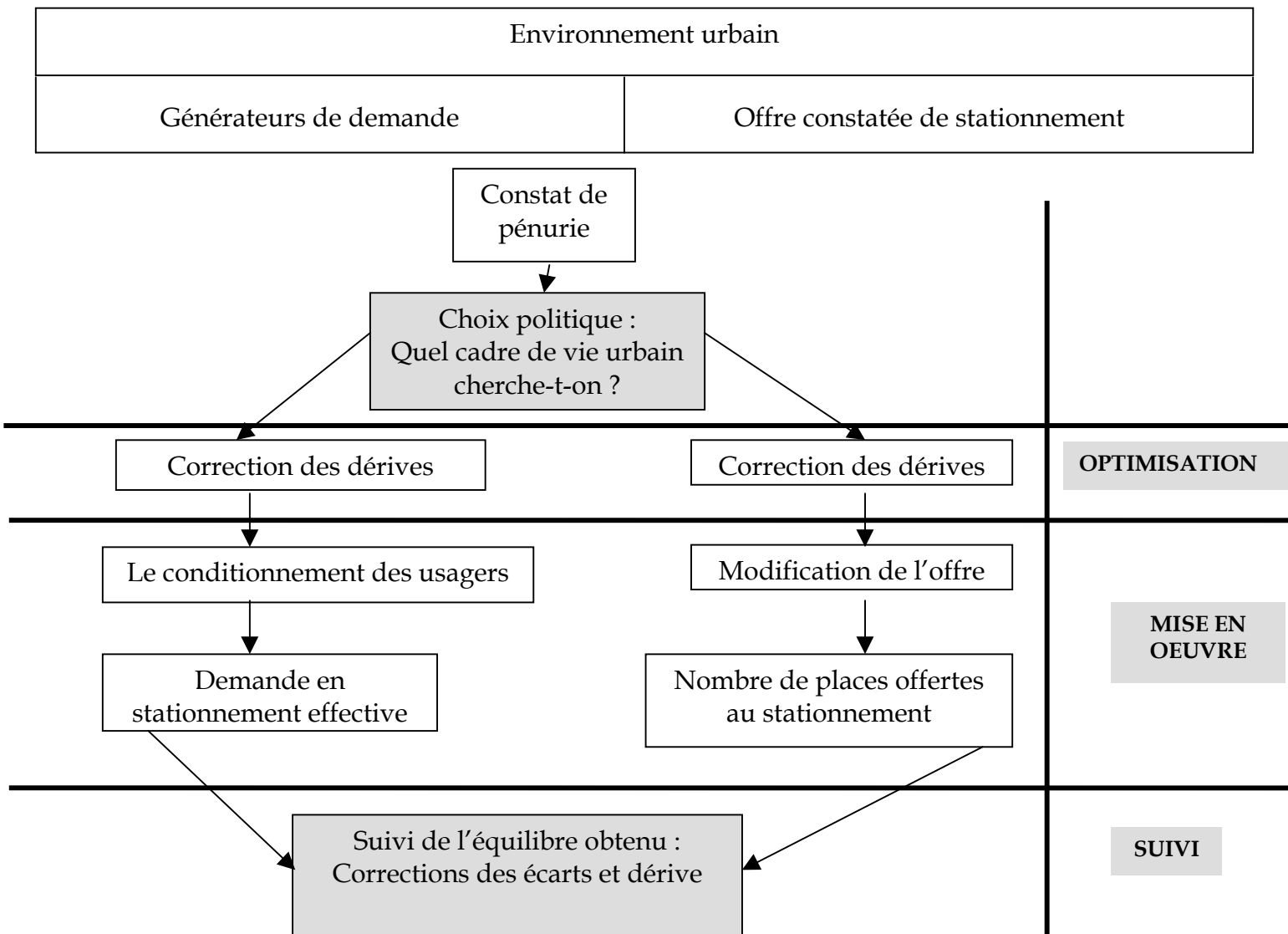


# POLITIQUE DE STATIONNEMENT

## OUTILS ET MISE EN OEUVRE

Avant de traiter de la mise en œuvre d'une politique de stationnement, il s'agit au préalable d'avoir une bonne connaissance de la problématique qui régit l'équilibre du stationnement dans un quartier.

Le schéma ci-après en donne un premier aperçu.



Il apparaît que le problème posé est celui d'une pénurie d'espace urbain. En centre-ville tout le monde a besoin de place : pour construire des immeubles où vivront et travailleront des personnes, il y a besoin d'espaces pour y accéder à pied, en voiture, en deux roues, en transports en commun, le tout agrémenté de verdure, de mobilier urbain... et de places de stationnement pour la remise des automobiles.

Comme dans tous cas de pénurie, il faudra arbitrer :

- Quel espace urbain accorder respectivement aux habitations, aux affaires, aux commerces, aux loisirs, aux déplacements ?
- Quel rôle donner à la voiture comme mode de déplacement ?
- Qui sera alors prioritaire pour utiliser la voiture particulière ?

Comme dans tout arbitrage, on se retrouve d'abord au niveau politique pour répondre à toutes ces questions. Ceci étant fait, le technicien se trouve alors au stade de la mise en œuvre : il s'agit de décliner dans le concret les réponses données par les élus aux questions précédentes.

Cette mise en œuvre s'effectuera en trois grandes étapes :

- L'optimisation de l'organisation existante sans contrainte du respect des décisions prises.
- La déclinaison de nouvelles actions pour compléter la phase d'optimisation et atteindre les objectifs décidés.
- Le suivi des résultats obtenus.

## 1. L'OPTIMISATION

Une part très importante des insuffisances d'une organisation du stationnement découle de quelques défauts majeurs qu'on retrouve régulièrement dans le centre-ville.

- Par exemple concernant la demande en stationnement, on constate très fréquemment que la réglementation du stationnement sur voirie est peu ou pas respectée, en particulier par les employés qui travaillent en centre-ville et qui savent rester à longueur de journée en zone payante en dépensant un minimum : lorsque en milieu de matinée arrivent les clients des commerces, il n'y a plus de places nulle part en surface.

On constate aussi très souvent que les gros employeurs et en particulier les administrations offrent le stationnement à leurs employés, même si l'usage de la voiture ne leur est pas indispensable. Ils attirent ainsi un flot initial de véhicules qui occupent une part importante de l'offre en stationnement public, contribuant à augmenter le climat de pénurie.

- Au niveau de l'offre en stationnement, une majorité des villes qui possèdent plus de 4 ou 5 parkings, ont un ou deux d'entre eux occupé à moins de 50%, quand ce n'est pas à moins de 10%, ce qui constitue un véritable gaspillage d'espace urbain dans un secteur où on est en pleine pénurie.

On trouve aussi assez souvent, dans les hyper centres d'agglomérations de plus de 200 000 habitants, de nombreuses places de stationnement destinées initialement à des habitants dans des cours ou des garages de logements, et louées par des sociétés ou des commerçants qui diminuent l'offre disponible pour les résidents au profit de celle à disposition des pendulaires, contribuant à attirer ces derniers en centre-ville et à en chasser les premiers.

Il arrive enfin que des résidents titulaires d'une place de garage privé prennent en rentrant chez eux la première place sur voirie qu'ils trouvent, plutôt que d'utiliser leur garage : soit par réticence à l'usage d'un garage souterrain, soit

tout simplement par paresse d'une manœuvre supplémentaire face à l'opportunité d'une place vide trouvée par hasard : le même usager neutralise alors 2 places dans le même quartier pour une seule voiture.

La résorption de ces dysfonctionnements est tout à fait prioritaire pour plusieurs raisons :

- Très souvent, en particulier dans les villes de moins de 50 000 habitants, la suppression de ces dysfonctionnements suffit à résoudre l'essentiel des problèmes constatés tout en respectant les objectifs définis au départ : restriction de l'usage de la voiture, priorité aux résidents...
- Ces opérations d'optimisation sont en général peu coûteuses à mettre en œuvre et sont donc d'un excellent rapport qualité - prix.
- Enfin, les dysfonctionnements constatés marquent la réalité de l'équilibre urbain et risquent de conduire à des solutions erronées.

En conséquence, avant de lancer de nouveaux moyens d'actions dans le cadre de la mise en œuvre d'une politique de stationnement dans un secteur, il est sage d'avoir au préalable optimisé la situation initiale en la débarrassant de toutes ses dérives de fonctionnement.

## **2. LA MISE EN ŒUVRE PROPREMENT DITE**

Il s'agira, tout d'abord, d'agir sur le comportement des usagers pour en général diminuer la demande des pendulaires et quelquefois des visiteurs, et maintenir celle des résidents. On retrouvera alors les 3 grandes catégories classiques de moyens pour gérer une pénurie : le péage, les privilèges et la file d'attente.

- Le péage : ne stationnent que ceux qui acceptent de payer. Le péage horaire s'est montré très efficace pour chasser les véhicules ventouses.
- Les privilèges : le tarif préférentiel pour résident à permis de donner une solution aux résidents dans les quartiers sous équipés en place de garage.

Une limitation au stationnement de 20 minutes permet de mieux desservir des équipements recevant des visiteurs de courte durée.

- La file d'attente : les premiers arrivés sont les premiers servis. Cette solution qui consiste à laisser le stationnement non réglementé et gratuit, a montré ses limites dès que l'offre est insuffisante : elle favorise les pendulaires qui arrivent les premiers au détriment des visiteurs.

Par ailleurs, il s'agira de moduler l'offre en fonction des écarts constatés et des choix politiques décidés :

- Création de nouvelles places de stationnement hors voirie, soit en garages privés en respectant les directives du PLU, soit en parcs de stationnement publics.
- Suppression de places sur voie publique pour consacrer l'espace urbain à des affectations jugées prioritaires : les piétons, les transports en commun, les vélos...

L'objet de la présente réflexion n'est pas de développer une présentation détaillée de tous les outils existants susceptibles de moduler l'offre ou la demande de stationnement, mais il importe cependant d'insister sur 2 thèmes concernant la mise en œuvre d'une politique de stationnement : le développement des substituts de la voiture particulière et les principales erreurs à éviter.

## Les substituts de la voiture particulière

Les outils d'incitation en vue d'attirer les automobilistes vers d'autres modes de déplacement que la voiture particulière sont les plus intéressants à envisager, car ils n'engendrent aucune contrainte : il s'agit d'attirer les usagers vers d'autres modes plutôt que de les dissuader de l'usage de la voiture.

Or il apparaît que le stationnement peut participer efficacement à ces outils d'incitation.

- Pour les transports en commun, la création de parcs de rabattement autour des stations périphériques est un excellent moyen pour inciter les usagers se rendant au centre-ville, à terminer leur trajet en TC après s'être rendus à la gare la plus proche de chez eux.
- La possibilité d'obtenir un stationnement garantissant la sécurité des 2 roues, est essentielle pour l'usage de ce mode. A ce sujet, on peut citer :
  - \* Les aménagements récents effectués dans les parcs publics.
  - \* Le rôle déterminant des prescriptions des PLU.
  - \* L'efficacité d'installer des parkings de 2 roues à portée de surveillance d'un agent par exemple un encaisseur sur voirie.
- La localisation judicieuse de parcs de stationnement à "effet de porte" en périphérie d'hyper centre permet de remplacer le trajet terminal en voiture par de la marche à pied.
- Les réservations de places de stationnement en faveur des véhicules en covoiturage, ou de voitures partagées favorisent l'usage de ces modes alternatifs.
- Enfin, la rationalité et la qualité de la programmation de station de taxi, en augmentant le confort dans la recherche d'un taxi, favorise l'usage de ces derniers.

## Les erreurs à éviter

- Incohérence tarifaire

Dans la plupart des situations, les usagers préfèrent stationner sur voirie que dans un parc hors voirie : on espère toujours trouver une place juste devant sa destination et de toutes les façons, on préfère rester à ciel ouvert que descendre sous terre.

Or il n'existe pratiquement pas d'organisation du stationnement où un gain financier sensible est obtenu par l'utilisateur en stationnant en parking, alors que c'est souvent le contraire.

- Les normes du PLU

En France, la plupart des villes continuent à établir leurs normes réglementaires en regardant ce qu'ont fait d'autres villes, et sans se préoccuper de la réalité du phénomène de génération de stationnement par les immeubles dont on veut réglementer la construction. Il en résulte que le système français actuel des normes des PLU ne repose sur pratiquement aucune base théorique solide.

- L'anathème sur les parkings et garages

Se développe actuellement un mode de pensée où, par définition, la construction de places de stationnement est un événement à éviter. En particulier, est évoquée dans la loi française, la possibilité de faire disparaître dans certains périmètres l'exigence de construire des places.

Que dire de la valeur d'un immeuble moderne, non équipé de parking, qui interdit en conséquence la présence de personnes ayant effectivement besoin de stationner à proximité immédiate de l'immeuble : véhicules transportant des objets professionnels, véhicules de services, véhicules d'handicapés, employés effectivement captifs de l'usage de la voiture du fait de leurs horaires ou de leurs fonctions...

Il importe de rappeler qu'un parc de stationnement est un outil qui n'est doté d'aucune qualification "morale", et que les excès dans les 2 sens peuvent être préjudiciables à l'intérêt collectif.

### 3. LE SUIVI

Les comportements des usagers face aux outils d'une politique de stationnement (péage, répression, amélioration de la qualité des ouvrages...) ne sont pas dans l'état actuel de nos connaissances, modélisables et sont susceptibles d'évoluer dans le temps.

En conséquence, nous sommes incapables aujourd'hui de mettre en œuvre une politique de stationnement en connaissant précisément les résultats à attendre, et d'escompter que ces résultats seront pérennes.

Le rôle du suivi est donc essentiel pour pouvoir corriger le tir, face aux premiers résultats obtenus ou face aux dérives qui pourraient survenir : fraudes, rejets, désaffection....

On est donc dans le domaine du regard et de l'action permanente, et pour pouvoir agir efficacement, il est très important de conserver une certaine maîtrise des équipements de stationnement, soit de façon directe, soit de façon contractuelle en ayant attaché un soin particulier à la rédaction des contrats avec les délégations.