



Cher lecteur,

Avoir des places de stationnement faciles à trouver, pas chères et proches de son lieu de destination, est un plus économique pour les municipalités et leurs commerces. D'un autre côté, ces emplacements réservés au stationnement enlèvent de l'espace non sans valeur, et encouragent l'utilisation de la voiture en la rendant le mode de transport le plus pratique. Dans de nombreuses villes, la demande en stationnement est significativement supérieure à la capacité disponible, ayant pour conséquence que les voitures tournent à la recherche d'une place de parking, ce qui contribue à la congestion de la ville et à la pollution de l'air. La gestion du stationnement vise à manager la demande en stationnement et à utiliser les places existantes de parking de manière plus efficace. Mise en place de manière intelligente, cela peut faire beaucoup pour rendre la ville très attractive et augmenter l'utilisation des modes de transport durables. Dans cette lettre électronique, nous verrons pourquoi la gestion du stationnement est un outil indispensable au management de la mobilité (MM).

## Manager le stationnement, manager la mobilité



Selon le récent article de l'ITDP "[Europe's Parking U-Turn: From Accommodation to Regulation](#)", plusieurs villes européennes ont pris de l'avance en réinventant la politique du stationnement. Alors que 50% de la congestion routière dans ces villes est due à des conducteurs en recherche de place de parking les moins chères, les politiques de stationnement sont passées à la gestion de la demande en stationnement, plutôt que de chercher à assurer toujours plus de capacité de stationnement. L'article de l'ITDP présente les mesures les plus innovantes de gestion de stationnement et les retours d'expérience des 10 villes les plus avancées d'Europe.

Le management du stationnement peut jouer sur la baisse du trafic automobile dans une ville en faisant que les automobilistes utilisent d'autres modes de transport, garent leur véhicule dans de rabattement et diminuent leur recherche de place de parking. En conséquence, la vitesse et la régularité des transports en commun peuvent augmenter. Réduire le stationnement sur voirie rend l'espace disponible à d'autres usages (pistes cyclables, stationnement vélo, voies réservées aux bus.). Les amendes, taxes, et demandes d'autorisation d'occupation de l'espace public constituent des revenus qui peuvent -ou devraient- être investis dans un système de transport durable.



A Sofia (Bulgarie), par exemple, l'usage des modes doux est considérablement gêné par une politique de stationnement déficiente. Chaque jour, 800 000 voitures embouteillent les rues de la ville, d'où également une diminution de la vitesse et de l'attractivité des transports publics. Le nombre de places de parking disponibles dans le centre ville compte seulement la moitié de ce que nécessaire. Peu de places sont payantes, qui plus est, à un coût très faible. Ainsi, l'ensemble de la chaussée est jonchée de voitures en stationnement, laissant peu de places aux cyclistes et piétons. Dans le cadre du projet **BENEFIT project** et du réseau national d'échanges via **EPOMM-PLUS**, une nouvelle politique de stationnement a été proposée et discutée avec de nombreux acteurs. Grâce à la construction de parcs-relais et de stationnements en ouvrage, grâce à une augmentation des prix et des taxes, ainsi que l'extension de la période horaire de stationnement payant, la municipalité espère réduire le trafic de la ville de 25%. La mise en œuvre de ce programme commencera en mai 2011.

## Réserver des places de stationnement pour les modes alternatifs



Un premier pas vers des déplacements plus durables, est de réserver des places de stationnement pour les modes alternatifs à la voiture particulière utilisée en solo, tels que le covoiturage, l'autopartage et les véhicules propres. Les places réservées aux utilisateurs covoitureurs sont localisées près des autoroutes et des axes structurants afin de faciliter le covoiturage. De plus en plus de villes européennes réservent des emplacements pour du service d'autopartage. Par exemple, l'Île-de-France est en train de préparer la mise en place d'un système d'autopartage à grande échelle **Autolib'** pour octobre 2011. 700 stations Autolib' implantées sur l'ensemble du périmètre de la capitale (et 1400 sur l'ensemble de la région) devraient garantir un stationnement gratuit à tout moment. Spécialement en centre-ville, là où les places de stationnement sont rares, cet avantage considérable devrait rendre l'autopartage bien plus attractif. De plus, il a été décidé que les 3000 véhicules Autolib' devraient être électriques. Cela constitue un pas important dans l'introduction de ce type de véhicules auprès du grand public. Dans certains arrondissements de Londres, le démarrage de l'utilisation des véhicules électriques est stimulé par la mise en place de droits à stationner dont le tarif est corrélé aux émissions de CO<sub>2</sub> - gratuit pour les véhicules électriques.

## Politique tarifaire du stationnement et contrôles



La politique tarifaire est un instrument très puissant pour influencer les comportements des automobilistes. La pratique de tarifs qui visent à recouvrir l'ensemble du coût de la place de parking réduit généralement la demande en stationnement de 10 à 30% en comparaison avec un stationnement gratuit (**TDM encyclopédie**). De manière à éviter les problèmes de stationnement dans les zones où il n'y a pas de stationnement payant et d'assurer une rotation efficace, ainsi qu'un nombre de places vides optimal (15%), il est crucial d'établir le « juste prix » de chaque place. Les tarifs du stationnement devraient être comparés au prix du transport public, de manière à établir un niveau relatif d'attractivité de chaque mode. Selon l'article de l'ITDP mentionné précédemment, les villes européennes ne font généralement pas payer assez chères leurs places de stationnement sur voirie et en ouvrage.

Quant aux services publics de transport, une bonne information sur les tarifs du stationnement et l'existence de parkings de rabattement et parcs-relais est capitale. Les automobilistes sont enclin à changer de comportement s'ils peuvent gagner de l'argent et du temps. Sensibiliser par le biais de campagnes d'informations peut donner le coup de pouce nécessaire à faire que les automobilistes réguliers fassent le pas d'essayer les alternatives à la voiture et expérimentent leur facilité d'usage.

L'efficacité de la régulation du stationnement et de la tarification est très fortement liée à ses modalités de mise en place et de contrôles. En France, le **CERTU** (Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques) a récemment conduit une recherche faisant le bilan de **20 ans de politiques de stationnement public**. L'étude montre les progrès conséquents dans la mise en place de politiques de stationnement, telles que l'augmentation du nombre de places de stationnement payantes sur voirie et le nombre croissant de stationnements en ouvrage. Les tarifs ont également été augmentés et diversifiés (par exemple avec des abonnements pour les petits véhicules). Toutefois, la puissance de l'incitation tarifaire n'a pas pu déployer tout son potentiel du fait de contrôles inadéquates. L'étude a montré que le prix d'une amende est passée d'un équivalent de 22 heures de stationnement en 1985 à 8 heures de stationnement en 2005. Il a été également mis en évidence que les automobilistes respecteraient moins les règles de stationnement : alors que les places de stationnement sur voirie sont en général payantes durant 5 à 6 heures par jour, seulement 2 heures sont en fait payées en moyenne.

## Taxation du stationnement



La ville de Nottingham au Royaume-Uni envisage d'introduire la première **taxation du stationnement au lieu d'emploi** (voir [ici](#) le dépliant de communication). Pour les zones concernées, toute entreprise de plus de 11 places de stationnement aura à payer une taxe annuelle par emplacement de 250 livres (environ 300 euros), avec une augmentation d'ici 2 ans à 350 livres (soit 415 euros) la place. Les employeurs peuvent choisir de payer leur dû directement ou de le mettre à la charge directe de leurs salariés. Il est attendu que la taxe, qui servira à financer la remise à neuf du réseau de tramway de la ville, sera adoptée également dans d'autres arrondissements, impactant ainsi les travailleurs à plus grande échelle. Sur le seul périmètre de Nottingham, 40 000 pendulaires seront concernés. Ce projet a provoqué bon nombre de débats et d'oppositions. Certaines entreprises ont déjà envisagé combien ça pourrait leur coûter et s'il ne serait pas mieux de se re-localiser en dehors du centre-ville.

## Les mesures de régulation pour les permis de construire



Jusqu'à présent, la politique courante est d'imposer un seuil plancher obligatoire pour le nombre de places de stationnement, aux contractants et propriétaires de nouvelles extensions. Cette pratique répandue peut s'avérer très contre-productive pour les efforts du MM. Cela entraîne que les aménageurs construisent plus de places de parking que le nombre demandé par le marché, stimulant l'utilisation de la voiture. Pour les entreprises, par exemple, cela apparaît fortement antinomique de leur demander d'investir beaucoup d'argent afin de satisfaire les normes planchers de places de stationnement, et de leur demander ensuite de réduire l'utilisation de la voiture particulière -et l'occupation des places de parking - via la mise en place de Plan de Déplacements d'Etablissement et par les mesures du MM qui vont avec. Au Japon et dans quelques parties de l'Inde, le besoin en places de stationnement résidentiel et le nombre d'autorisations de stationnement résidentiel ont été diminués par une régulation par la preuve de l'existence d'un stationnement à disposition. Avant d'acheter un véhicule particulier, vous devez prouver que vous avez à disposition une place de stationnement - une place que vous possédez ou que vous louez proche de chez vous (pour en savoir plus, allez sur ce blog ou sur [ce blog](#) ou sur ce [panorama des politiques de stationnement dans 17 grandes villes d'Asie](#)). De plus en plus de villes remplacent les seuils planchers pour le nombre de places de stationnement par des seuils plafonds.

Afin de prendre en compte le contexte et l'accessibilité de chacune des zones, les Pays-Bas ont introduit en 1989 la réglementation "ABC policy". Les zones urbaines ont été divisées en 3 types de zones, selon le niveau d'accessibilité en transports en commun et voiture ; chaque zone avec ses propres minimum et maximum de stationnement. (Pour en savoir plus, lisez [l'article de l'ITDP](#)). Même si cette politique n'a officiellement plus cours, de nombreuses villes continuent d'utiliser le même principe quand elles appliquent des normes de minimum et maximum de places de stationnement.

Les mesures de régulation du stationnement devraient également inciter voire forcer les aménageurs et propriétaires à travailler sur une stratégie du MM. Un moyen d'y parvenir est de fournir la possibilité d'acheter les places de parking dont on a besoin, modulo la mise en place d'un Plan de Déplacements d'Etablissement et la mise en œuvre des mesures du MM. A Dortmund en Allemagne, le nombre autorisé, par exemple, de places de stationnement sur voirie et de surface du parc d'entreprises Phoenix-West (voir [ici](#) l'étude de cas MAX) a été limité par les normes de construction.

Alors qu'un parking souterrain aurait été bien trop cher à construire, les aménageurs n'ont pas été en mesure de satisfaire les normes planchers en stationnement. Au lieu de payer des pénalités, les aménageurs ont mis en place des mesures du MM pour réduire le besoin en stationnement. Aux Pays-Bas, à Gouda, au parc d'entreprises de Goudse Poort (voir [ici](#) l'étude de cas MAX) un seuil plafond du nombre de places de stationnement a été défini (1 place pour 50m<sup>2</sup>). Au lieu de mettre en place des parkings pour chaque bâtiment, les aménageurs et propriétaires se sont mis d'accord pour réduire le nombre de places en ayant un emplacement central pour le stationnement. Les transports publics ont également été inclus dans le prix payé par les propriétaires et occupants pour les services fournis de manière centrale à Goudse Poort.

## Coordination et intégration



Comme toute mesure du management de la mobilité, la gestion du stationnement a intérêt à être intégrée à d'autres mesures, idéalement dans le cadre de Plans de Déplacements Urbains. Également, la coordination entre les tarifs pratiqués sur voirie ou en ouvrage et l'offre devrait être prise en compte. Quelques villes, telles que Zurich ou Hamburg, ont choisi de geler l'offre existante de stationnement en centre-ville. Lorsqu'une place de stationnement en ouvrage est créée, il faut qu'une place de stationnement sur voirie soit supprimée. (Pour en savoir plus, lisez [l'article de l'ITDP](#)).

Ci-dessous sont donnés quelques exemples d'intégration de la gestion du stationnement avec les autres mesures du management de la mobilité:

- La facilitation de la marche  
En améliorant la qualité de l'environnement dans lequel se déplace le piéton entre son lieu de stationnement et ses destinations (voir [walkability in the TDM Encyclopedia](#)), le besoin de stationnement à destination diminue et les opportunités pour du

stationnement partagé augmentent (par exemple les parkings de super-marché peuvent servir de stationnement pour les activités de loisir offertes en soirée). Améliorer l'environnement dans lequel se déplace le piéton pour un meilleur confort de marche peut aussi encourager l'approche « park once trips », où les visiteurs garent leur véhicule et marchent ensuite pour atteindre leurs différentes destinations au lieu de conduire d'un emplacement à l'autre.

- L'amélioration des transports publics  
Dans le cadre du [programme CIVITAS](#), les expérimentations ont montré qu'une gestion combinée du stationnement avec des restrictions d'accès peut entraîner une synergie efficace. Ensemble, ils peuvent plus pour améliorer l'attractivité de la ville et donner aux commerces locaux un sérieux coup de fouet. Après le second tour des projets CIVITAS, une [recommandation](#) a été faite sur l'intégration des mesures de gestion du stationnement et d'accès. Dans le rapport d'étude final de la brochure CIVITAS II (cliquez [ici](#) pour la version française), des résultats sont présentés portant sur les villes CIVITAS qui ont mis en place de manière réussie une combinaison des mesures (p56 à 59). La ville de Burgos en Espagne a réussi à faire diminuer son nombre de voitures traversant son centre-ville de 2000 à 200. A Toulouse, le temps de recherche d'une place de stationnement est tombée de 23 minutes à 5 minutes. La brochure CIVITAS montre le besoin primordial de consultation des parties-prenantes et d'engagement afin d'atteindre un niveau nécessaire de portage pour ce genre de mesures.
- Public transport improvement  
L'agglomération de Brighton et de Hove au Royaume-Uni a associé à sa politique de stationnement une amélioration du réseau de bus. Comme la collectivité a pris la responsabilité du contrôle du stationnement à la place de la police municipale (en dépénalisant le stationnement), la collectivité s'est faite une priorité de garder les lignes de bus et les arrêts visibles. Le prix du stationnement a été augmenté de manière importante afin d'assurer un prix nettement supérieur par rapport à un abonnement journalier en transports en commun. Le bénéfice de ces recettes de parking est réinvesti dans le développement des transports durables. En travaillant en partenariat avec la compagnie de bus, les services de bus sont continuellement améliorés. Le résultat de ces efforts combinés est une utilisation des bus qui a augmenté de 5% chaque année, alors que la tendance nationale est à la baisse. En 3 ans, le trafic du centre-ville a été diminué de 10%. De plus, 37% des ménages de Brighton et Hove n'ont pas de voiture, à comparer aux 19% des environs (source: [OSMOSE database](#); [Brighton and Hove case study](#)).

## Economiser de l'espace public



Regardez votre place de stationnement par le biais de ce parking automatisé à Rotterdam aux Pays-Bas (sur la gauche) et au Japon (sur la droite).

## Evènements à venir



- Velo-city Sevilla 2011  
23-25 mars 2011 - Séville, Espagne  
[www.velo-city2011.com](http://www.velo-city2011.com)
- 4th PRESTO on-site training

30-31 mars 2011 - Venise, Italie  
[www.presto-cycling.eu](http://www.presto-cycling.eu)

Pour plus de renseignements, veuillez vous reporter au [calendrier](#) du site d'EPOMM.

