

La présente fiche fait partie d'une série concernant les thèmes suivants :

- le transport à la demande,
- les chiffres du transport,
- qualité des transports,
- les pratiques tarifaires,
- etc.

Le stationnement en villes moyennes



Un centre-ville est attractif et véritablement accessible aux chalandis si le stationnement est organisé pour les accueillir

le stationnement ? Que dire de la surveillance ? Quels sont les écueils à éviter ?

Telles sont les principales questions abordées dans cette fiche, qui s'adresse prioritairement à un public de décideurs.

Une politique de stationnement dans une ville moyenne recèle plusieurs enjeux : garantir l'accessibilité des commerces du centre-ville, favoriser l'attractivité pour la population résidentielle, inciter les travailleurs migrants à délaissier leur voiture au profit de l'utilisation des transports publics et autres modes doux.

Quels enseignements tirer des villes pionnières qui font preuve d'initiatives innovantes en matière de stationnement ? Quelles sont les précautions à prendre avant toute transposition de ces exemples ? Pourquoi la concertation est fondamentale dans toute prise de décision sur

Même en villes moyennes, la gestion du stationnement devient aujourd'hui stratégique

Dans les villes moyennes, près de 2 déplacements sur 3* sont réalisés en voiture contre seulement 1 sur 2 dans les grandes agglomérations. Cet usage prédominant de la voiture emporte nécessairement des conséquences en matière de stationnement. Le phénomène n'est pas marginal car il touche le quotidien de 12 millions de français qui habitent dans les villes moyennes et leurs agglomérations.

Les villes dressent souvent les mêmes constats : des voitures ventouses garées sur voirie aux heures de pointe, du stationnement interdit ou en double file qui se développe, des administrés excédés, des pétitions qui circulent, des élus pris à parti et sommés de trouver une solution pour que ceux qui en ont besoin puissent se garer !

Paroles d'élus

• **À quelles difficultés vous heurtez-vous ?**

« le manque de rotation sur les places de courte durée », « le stationnement anarchique », « l'incivisme », « la résistance au changement des administrés », « la configuration urbaine rend difficile le stationnement dans le centre historique », « organiser le stationnement pour permettre les approvisionnements en centre-ville ».

• **Qui exprime des attentes sur le stationnement ?**

« les commerçants ont des demandes contradictoires », « les résidents de la zone piétonne », « les artisans », « les associations favorables aux modes doux », « le lobby le mieux organisé est celui des promoteurs du vélo ».

Extrait d'un sondage CERTU/FMVM auprès d'élus de villes moyennes.

*source enquêtes ménages déplacements de Bourg-en-Bresse, Chalon-sur-Saône, Colmar, Draguignan, Nevers, Niort, Pompey, Roanne.

Des villes pionnières s'emparent du problème...

Les politiques de stationnement ne sont plus l'apanage des grandes villes. Les bureaux d'études en témoignent : depuis deux ou trois ans les villes moyennes constituent une part croissante de leur clientèle. Certaines villes mènent une politique énergique : Grasse s'est dotée d'une véritable politique de surveillance, Thonon-les-Bains a opté pour une offre de stationnement en parking en ouvrage dans le centre-ville pour dégager l'espace public en surface. À Auxerre le stationnement dans le centre his-

torique est régulé avec du stationnement payant tandis qu'au-delà des anciennes fortifications l'espace public a été aménagé pour du stationnement gratuit de longue durée. À Draguignan, la ville entend éradiquer le stationnement en double file. Dans ces villes, dont la liste n'est bien évidemment pas exhaustive, le stationnement n'est qu'un maillon d'un projet de ville plus global qui s'inscrit sur du long terme. C'est une conception « stratégique » du stationnement qui prévaut.

...pour sortir du débat insoluble « du stationnement pour tous »

L'absence de gestion du stationnement crée des conflits d'usages : les habitants, commerçants, clients, professionnels, tous estiment « avoir le droit de se garer gratuitement et au plus près ». Mais, même en ville moyenne, l'espace public n'est pas extensible et la demande de stationnement est forte : les autorités municipales doivent arbitrer pour éviter le blocage.

La solution consiste à optimiser l'occupation des places de stationnement en centre-ville pour les usagers prioritaires que sont les clients des commerces et services et les résidents. Le stationnement « des pendulaires » doit être reporté ailleurs que dans le cœur de cité commerçant. Sinon les clients n'accèdent plus aux commerces et effectuent leurs achats ailleurs.

QUELQUES DÉFINITIONS

- **Le chaland ou visiteur** est le client du commerce ; il doit pouvoir trouver facilement une place et stationne pendant une durée courte (moins de 2 heures).
- **Le résident** est, dans notre cas, l'habitant du centre-ville. Il a besoin de stationner pendant des durées longues, près de chez lui et à un tarif préférentiel.
- **Le « pendulaire » ou « migrant »** vient travailler dans le centre-ville chaque jour. Il stationne pendant des durées longues en cœur de ville. Son stationnement doit être dissuadé pour permettre en priorité celui des visiteurs et des résidents.

Favoriser le stationnement des clients et résidents pour un centre-ville accessible, attractif et animé



Maîtriser la place de la voiture en cœur de cité et mieux partager l'espace public offre un cadre de vie plus agréable à la population

Face à des centres-villes menacés car peu attractifs, le stationnement est un levier fort pour soutenir l'activité commerciale et le maintien de la population.

Préserver la vitalité des petits commerces de centre-ville en villes moyennes est un enjeu fort ; ils subissent de plein fouet la concurrence des grandes surfaces de périphérie qui offrent de grandes capacités de stationnement à leur clientèle. Comme près de 65 % des déplacements se font en voiture, la fréquentation des petits commerces de centre-ville dépend largement de la possibilité offerte ou non au client de se garer à proximité. Organiser le stationnement de courte durée des chalands (moins de 2 heures) près des commerces de centre-ville, et garantir la rotation est donc une priorité.

Permettre le maintien des résidents en cœur de ville garantit de l'animation et assure une clientèle de proximité pour les commerces. Dans un tissu urbain ancien, souvent dépourvu de garages, organiser le stationnement des résidents est bien un argument de plus pour inciter à se loger dans le centre.

Dissuader le stationnement « des pendulaires » en cœur de ville mais proposer des alternatives

Le stationnement de longue durée (plus de 4 heures) n'est pas prioritaire en centre-ville. De facto, il doit être repoussé un peu plus loin tout en proposant des alternatives. Plusieurs solutions, du ressort de la ville ou de l'intercommunalité sont envisageables telles :

- des cheminements piétonniers aménagés et agréables. À l'échelle d'une ville moyenne, l'enjeu est de l'ordre de 5 à 10 minutes de marche pour rejoindre le centre-ville ;
- des pistes et bandes cyclables, car les déplacements de 1 à 3 kilomètres constituent pleinement le domaine de pertinence du vélo ;
- des dessertes en transport public sous forme de dessertes saisonnières par exemple en ville touristique, de navettes « parking-centre » toute l'année ;
- l'aménagement de pôles d'échanges multimodaux, comme à Auch ou Limoges, des gares TER comme à Martignes, permettent aussi d'éviter le recours systématique à la voiture.



mode le plus pertinent pour un déplacement de moins de 1 km



mode le plus pertinent pour un déplacement de 1 à 3 km

Les modes doux sont bien adaptés à la taille des villes moyennes

Le cadre de vie est véritablement agréable quand l'espace public est partagé et la voiture à sa « juste place »

Certaines villes moyennes qui ont développé une politique de stationnement volontariste ont souvent agi sous la pression de contraintes fortes : par exemple Agde, Carcassonne, Saint-Malo ont un centre historique à préserver qui nécessite de maîtriser la place occupée par la voiture ; le Puy-en-Velay, ville de moyenne montagne, présente une topographie contraignante, Vienne a de grandes richesses archéologiques, etc. Ces facteurs font que la gestion du stationnement a été intégrée dans le cadre plus large du projet de ville.

Même en l'absence d'un contexte contraint, équilibrer la place de la voiture en ville moyenne permet d'offrir un cadre de vie plus agréable aux administrés. Une voiture en stationnement représente 12 m² (hors dégagement) d'espace public qui peut être réaffecté à d'autres usages : aménagement de squares, placettes, pistes cyclables, élargissement de trottoirs pour faciliter les cheminements pour les personnes à mobilité réduite. Combinée avec d'autres mesures comme les zones 30, cela permet de réduire les accidents dont sont victimes les usagers les plus vulnérables.



Les navettes parking-centre, une alternative intéressante en ville moyenne pour accéder au cœur de la cité (Narbonne)

UNE FORMULE DE TYPE « PARCS-RELAIS » ADAPTÉE AUX VILLES MOYENNES : LES NAVETTES PARKING-CENTRE (NPC)

Auxerre, Bourges, Épinal, Rodez, Narbonne, Mâcon, Aurillac, Albi, Cahors, Beauvais... ont mis en service des NPC gratuites pour relier rapidement le centre-ville à des parkings excentrés qui accueillent le stationnement de longue durée.

Ce dispositif offre une vraie alternative pour les « pendulaires » et permet de reprendre de la place à la voiture en centre-ville. Le cœur de ville est plus accessible, la pollution et le bruit sont réduits. Environ 10 % des agglomérations moyennes ont choisi ou testent ce concept qui paraît bien adapté à leur échelle, davantage que les parcs-relais plutôt dévolus aux grandes villes. En haute saison, le dispositif peut intéresser aussi des villes touristiques. Par leur ergonomie, les navettes sont aussi un moyen de faciliter certains déplacements des personnes à mobilité réduite.

Afin de réussir, la navette doit offrir une alternative acceptable à la voiture ; c'est pourquoi elle est généralement gratuite, offre une fréquence de 10 minutes aux heures de pointe, parcourt moins de 3 km et dessert peu d'arrêts. Parallèlement, le stationnement de longue durée doit être rendu difficile en centre-ville, afin que les automobilistes changent de mode de transport ; la contrainte peut venir d'une interdiction du stationnement de longue durée en cœur de cité, mais aussi être justifiée par un centre-ville historique à protéger, par l'aménagement d'une zone piétonne, etc. Les coûts de fonctionnement de ces navettes varient entre 2,35 et 4,35 euros par km et l'investissement pour un véhicule de type minibus est inférieur à 180 000 euros. Le financement est le plus souvent assuré par l'AOTU.

Les évolutions législatives de ces vingt-cinq dernières années montrent que les réflexions sur le stationnement et les déplacements ne sont plus l'apanage des seules grandes villes. La dernière loi portant sur les plans de mise en accessibilité, qui indirectement amène à s'interroger sur le stationnement, revêt un caractère obligatoire pour toutes les villes. Par ailleurs, une quarantaine d'agglomérations sont à ce jour engagées dans une démarche de PDU volontaire ou de politique globale de déplacements tels le PDU du Pays de Voiron, le PDU de la communauté d'agglomération de Villefranche-sur-Saône, etc.

Si le stationnement n'est pas géré, le visiteur et le résident sont pénalisés, alors que leur stationnement doit justement être facilité en centre-ville.



La gestion au « coup par coup » et les solutions toutes faites sont un écueil car chaque ville est spécifique.



LE STATIONNEMENT EN VILLES MOYENNES D'APRÈS L'ENQUÊTE CERTU*

- **Généralement, la voirie est bien réglementée :** 90 % des villes centres d'agglomérations de moins de 100 000 habitants pratiquent du stationnement payant ; d'autres comme Saint-Chamond, Luneville, Saint-Lô, Tarascon, Lorient ont choisi la « zone bleue » (désormais « disque européen »). La moitié des villes centres d'agglomérations de moins de 100 000 habitants offrent de 20 à 28 places payantes/1 000 habitants de l'agglomération. Le tarif moyen de la première heure sur voirie est de 0,8 à 0,90 euro et le tarif mensuel pour les résidents d'environ 20 euros.
- **Mais le respect de la réglementation est faible et la surveillance perfectible :** sur tout l'échantillon de l'enquête Certu (intégrant aussi les grandes villes), seules 2 heures de stationnement sont payées par place et par jour, loin des 5 ou 6 que l'on pour-

rait escompter dans des secteurs où la pression est forte. L'incivisme reste très marqué : un usager sur trois paye effectivement son stationnement. La surveillance est encore trop faible : dans la moitié des villes moyennes, seul 1 procès-verbal est dressé par place et par mois alors que 2 sont nécessaires (et suffisants) pour obtenir le respect de la réglementation et donc de la rotation.

- **Les parcs en ouvrages :** le prix moyen de la première heure dans le parc le plus cher en ville moyenne est de 1,05 euro ; 90 % des parcs proposent des abonnements. Dans la moitié des villes, les tarifs mensuels sont de 50 euros pour un abonnement avec place affectée, 45 euros sans place affectée, 42 euros pour l'abonnement résident et 28 euros pour l'abonnement nuit.

Paroles d'élus

UNE QUESTION COMMUNALE OU INTERCOMMUNALE ?

Êtes-vous favorable à un portage plus fort du stationnement à l'échelon intercommunal ?

« non car les problèmes rencontrés sont différents », « non pour le stationnement de surface mais oui pour les aires de stationnement en entrée de ville avec aménagement de navettes bus », « non sauf pour les parcs d'intérêt communautaire autour des gares SNCF », « dialogue et concertation sont indispensables entre la ville et l'agglomération en charge du PDU » « oui car la consommation d'espace public en centre-ville est le fait des habitants de tout un bassin de vie ; mais cela se conçoit dans une prise en compte globale de la mobilité (réseau de TC...) ».

Extrait d'un sondage CERTU/EMVM auprès d'élus de villes moyennes.

La gestion du stationnement doit-elle être une compétence communale ou intercommunale ? Le débat est ouvert. En faveur de l'intercommunalité, il est incontestable que le stationnement est un levier fort des politiques de déplacements, lesquelles dépassent largement le cadre de la ville-centre. Cependant, le maire dispose aujourd'hui du pouvoir de police pour réglementer le stationnement sur voirie sur le territoire communal. Et, bien que les fondements juridiques existent (articles L 2333-87-1 et L 5211-9-2 du CGCT) pour une prise en charge du stationnement sur voirie au niveau intercommunal, aucune collectivité ne semble s'être engagée sur cette voie à ce jour.

*enquête CERTU 2005 - échantillon de 70 villes moyennes

Concevoir et impulser une politique de stationnement

Un plan local de stationnement en 4 étapes



Quelques clefs pour réussir et des erreurs à éviter

- **Faire un diagnostic avant d'agir** : pour cette phase, l'assistance même légère d'un bureau d'études est un atout. Avec un budget de moins de 10000 euros, une mission de conseil « *à dire d'experts* » sans enquête terrain permet de prendre du recul et de connaître les axes de travail pour sortir d'une impasse ou d'un contexte local très tendu. Une mission plus approfondie avec enquêtes suppose un budget environ deux à trois fois plus élevé.
- **Jouer la carte du pragmatisme et de l'expérimentation** permet d'impulser des évolutions en douceur et éventuellement de corriger des options prises. Inversement une approche trop frontale du sujet et une batterie de mesures lourdes peut conduire à des oppositions exacerbées et s'avérer peu adapté au contexte d'une ville moyenne.
- **Laisser le temps au temps** : les villes pionnières le disent, il faut « laisser du temps au temps » pour constater les effets d'une politique. Par ailleurs, un suivi et des

LA FORCE DE L'EXPÉRIMENTATION

À Bourg-en-Bresse, en plein centre à proximité du théâtre, un projet de parc en ouvrage a été envisagé. Deux espaces de stationnement existaient l'un payant de 200 places en surface et l'autre à 200 m de 2000 places. Avant de lancer ce projet de nouveau parking, la ville a expérimenté le parc en enclos en instaurant du contrôle d'accès sur ces espaces. L'expérience a réussi puisque depuis il y a quasiment toujours de la place à deux pas de l'hyper centre en faisant la démonstration que faire appliquer la réglementation amène à de réels changements de comportements des usagers.

actions régulières (nouvelles ou d'ajustement) permettent d'alimenter une dynamique partagée.

Les mesures opérationnelles pour agir

Le stationnement payant sur voirie, est-il incontournable ?

Pour créer de la rotation près des commerces, le stationnement payant n'est pas le seul moyen d'agir. L'instauration d'un dispositif type « *zone bleue* » devenu « *disque européen* » est tout aussi efficace. Il permet en outre de pré-

server la gratuité du stationnement et il est donc bien accepté par la population. En revanche, il ne génère pas de recettes sur voirie et pour fonctionner il suppose une surveillance effective.

L'offre semble insuffisante, faut-il construire un nouveau parc ?

Avant toute décision, un diagnostic du fonctionnement du stationnement, chiffres à l'appui doit être établi. Souvent, un meilleur fonctionnement de la voirie permet d'absorber la demande de stationnement. Si toutefois la décision de construire un nouvel ouvrage est prise, et ce d'autant plus

que cette solution fédère tout le monde, cette solution reste chère en ville moyenne. Elle doit donc être mûrement réfléchie car le coût de construction est de l'ordre de 20 à 30 milliers d'euros par place. La construction d'un parc a aussi un caractère irréversible.

Qu'attendre de la communication et de la concertation ?

Concertation permet de nouer le dialogue, d'expliquer, de faire adhérer une partie de la population à des évolutions nécessaires et identifier les points de blocage avant qu'ils ne produisent un tollé.



Ville de Chambéry - Communication et Stratégie-2006

La communication ne remplace pas la concertation, elle la complète et permet de soutenir la logique de la politique de stationnement qui se met en place. Les vecteurs sont multiples : dépliants, articles dans le journal municipal, rubrique internet, etc.

Certaines villes vont plus loin et cherchent à diffuser une culture de référence à l'instar de Chambéry dont le slogan est « *le stationnement, le service qui vous rend service* ».

CONCERTER EN AMONT AVEC LES USAGERS POUR FACILITER L'ACCEPTABILITÉ DU PROJET

À Valence, réunions publiques, groupes de travail, comptes rendus de réunions, explication des dysfonctionnements et enjeux sont autant d'éléments de réussite pour la mise en œuvre de la politique de stationnement en lien avec l'extension du plateau piétonnier et le réaménagement du boulevard urbain en faveur des modes doux.

Comment aborder la question du contrôle du stationnement ?

Réglementer l'usage de la voirie sans surveiller ne permet pas d'atteindre l'objectif d'améliorer le fonctionnement du stationnement. L'insatisfaction des décideurs et de la population est nécessairement au rendez-vous à plus ou moins long terme.

Paroles d'élus

Que pensez-vous du contrôle ?

« Indispensable, il doit être suivi de près » « il permet de réguler l'occupation des places et supprimer les voitures ventouses », « il nécessite du doigté et de la fermeté », « l'observatoire du stationnement peut permettre de suivre l'occupation des places et le taux de respect ».

Extrait d'un sondage CERTU/FMVM auprès d'élus de villes moyennes.

L'efficacité du contrôle passe par des effectifs de surveillance formés et suffisants sachant qu'un agent surveille en moyenne 250 places. Le métier est particulièrement difficile et demande une constance souvent rebutante : légitimer cette fonction, l'élargir aux renseignements par exemple dans les villes touristiques, organiser une réunion annuelle élus/surveillants contribuent à l'efficacité du contrôle.

D'autres alternatives comme les agents encaisseurs ou les horodateurs à la place (Le Touquet, Châlons en Champagne, Béthune) reliés ou non à une centrale de surveillance permettent d'obtenir un taux de respect élevé.

Un parc en enclos, quel intérêt ?

Un parc en enclos est un parc de surface avec contrôle d'accès (barrière en entrée et en sortie). Nécessitant des investissements moindres que les parcs en ouvrages, ils forcent les usagers à respecter la réglementation du stationnement par le système de barrière.

Adaptés pour du stationnement de courte durée comme à Belfort ou Bourg-en-Bresse, ils sont un moyen efficace pour garantir des places disponibles pour les clients en cœur de ville. En revanche, ils requièrent une disponibilité de foncier.

Pour en savoir plus :

- Fiche en téléchargement gratuit sur www.certu.fr.

- À paraître : fiche technique sur le même thème

Site internet : www.certu.fr