

# LE STATIONNEMENT, ENJEU DE MOBILITÉ URBAINE



EN PARTENARIAT AVEC







# **Le stationnement, enjeu de mobilité urbaine**

**PRÉFACE**

<b>1</b>	<b>Le stationnement : un levier-clef de la politique de mobilité et une ressource financière pour les collectivités</b>	<b>8</b>
<b>2</b>	<b>Le stationnement en quelques chiffres</b>	<b>10</b>
	2.1 Le nombre de places de stationnement urbain	10
	2.2 Les chiffres d'affaires (en millions d'euros)	10
	2.3 L'emploi salarié	10
	2.4 Le prix du stationnement	11
	2.5 Les procès verbaux (PV)	12
<b>3</b>	<b>Le stationnement dans la politique de déplacements</b>	<b>13</b>
	3.1 La part modale de la voiture	13
	3.2 Le stationnement et la régulation de la circulation	15
	3.3 Le stationnement, le commerce et la dynamique économique des centres-villes	15
	3.4 La complémentarité entre le stationnement et les transports publics	15
	- <i>Les P+R</i>	
	- <i>Les parcs de gare</i>	
	3.5 L'accueil des modes doux et alternatifs dans les parkings	16
	3.6 Les nouveaux services permis par les technologies de l'information et de la communication	17
	3.7 Vers des parcs de stationnement mutualisés ?	18
<b>4</b>	<b>Le fonctionnement du stationnement</b>	<b>21</b>
	4.1 Le cadre juridique des compétences des collectivités	21
	4.2 La fiscalité du stationnement	21
	4.3 Le stationnement sur voirie	22
	- <i>Les limites du cadre actuel</i>	
	- <i>Les modalités du contrôle et de la verbalisation</i>	
	- <i>Les évolutions possibles</i>	



4.4 Le stationnement sur parcs	26
- <i>Les parcs de centre-ville</i>	
- <i>Les parcs de gare centre</i>	
- <i>Les parcs relais (P + R)</i>	
- <i>Les parcs des hôpitaux</i>	
- <i>Les parcs de grands équipements sportifs, culturels ou commerciaux</i>	
- <i>Les parcs résidentiels</i>	
4.5 La fourrière : un complément indispensable de la politique de stationnement	31
4.6 Les spécificités des villes moyennes	32

## **5 La gestion du stationnement** **33**

5.1 Les différents modes de gestion	33
5.2 Les acteurs	34
- <i>Les opérateurs privés</i>	
- <i>Les SEM</i>	
- <i>La régie</i>	
5.3 Les modes de paiement	36

## **6 L'économie du stationnement** **37**

6.1 Le prix du stationnement	37
6.2 Les coûts de réalisation et d'exploitation des parkings	38
6.3 Le coût du contrôle sur voirie	38
6.4 Les leviers d'optimisation de la performance économique	39
6.5 Le bilan économique	40
- <i>Sur la voirie</i>	
- <i>Sur les parcs</i>	

## **7 L'information et la communication** **41**

7.1 L'information	41
7.2 La communication	41

## **8 L'observatoire du stationnement** **43**

## **9 Conclusion** **45**



# Préface

# Préface

Si l'époque n'est plus à adapter la ville à la voiture, cette dernière reste un maillon essentiel de la politique des déplacements, qui doit se concevoir aujourd'hui dans une approche globale et intermodale de la mobilité. Le stationnement est ainsi au cœur des politiques de mobilité urbaine, qu'il s'agisse de réguler la circulation automobile, d'encadrer le partage de la voirie, de favoriser les reports modaux, de conforter l'attractivité économique ou touristique d'un centre-ville. Mais le stationnement est aussi pour les collectivités une ressource financière non négligeable, dont il faut savoir tirer le meilleur parti dans un contexte tendu pour les finances locales.

Cet ouvrage sur le « *stationnement, enjeu de mobilité urbaine* » illustre tout l'intérêt d'avoir une politique volontaire et globale en la matière. Au-delà des nombreux constats établis en matière d'offre et d'usage, du lien nécessaire entre stationnement et politique des déplacements, il nous est apparu essentiel de dresser un panorama aussi clair que précis de l'économie et de la gestion de ce service.

C'est dans cet esprit que nous avons décidé d'élaborer en partenariat ce Guide pratique de la collection « Repères ». Il s'efforce de répondre de façon concise et pédagogique à la question du stationnement. Il s'adresse aux élus, mais aussi à ceux qui souhaitent mieux connaître un service qui nous concerne tous au quotidien.

En espérant que vous serez sensible à l'intérêt de cette démarche, nous vous en souhaitons une bonne lecture.

**Frédéric Baverez**  
Président Directeur Général  
d'EFFIA

**Christian Pierret**  
Ancien ministre  
Maire de Saint-Dié-des-Vosges  
Président de la FVM

## ***Le stationnement : un levier-clef de la politique de mobilité et une ressource financière pour les collectivités***

La loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) a rendu obligatoire la mise en place d'un plan de déplacements urbains (PDU) dans les périmètres de transport urbain inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants. L'importance des questions de mobilité conduit néanmoins de nombreuses agglomérations de taille inférieure à ce seuil à mettre en place un PDU « volontaire ».

*« L'organisation du stationnement sur le domaine public, sur voirie et souterrain, notamment la classification des voies selon les catégories d'usagers admis à y faire stationner leurs véhicules et d'utilisateurs, en privilégiant les véhicules peu polluants »* est une des six orientations de ce texte démontrant le rôle majeur du stationnement dans l'aménagement des agglomérations. Le partage de l'espace public et l'équilibre des flux de stationnement dans les agglomérations des villes moyennes est à l'évidence un enjeu décisif dans la chaîne de la mobilité, sachant que la voiture individuelle représente encore plus de la moitié des déplacements dans les villes françaises.

Le stationnement peut jouer sur plusieurs variables pour atteindre les objectifs du PDU : la réglementation, la tarification, le contrôle, l'évolution de l'offre (voirie et parcs), les plans d'occupation des sols, les parcs relais, la communication.

Les choix influencent le comportement des automobilistes. Pour exemple, la rotation est estimée à deux véhicules par place et par jour en cas



de stationnement gratuit sur voirie, quatre en cas de stationnement payant en zone peu contrôlée, huit en zone bien contrôlée.

Avant toute décision, un diagnostic du fonctionnement du stationnement doit être établi. Il peut être interne à la collectivité mais une mission de conseil par un bureau d'études spécialisé permet de prendre du recul et de connaître les axes de travail pour définir un nouveau plan de stationnement. L'amélioration du fonctionnement du dispositif existant peut se révéler suffisante pour absorber la demande et éviter la construction d'un ouvrage coûteux pour la collectivité.

Bien pensé et bien géré, le stationnement constitue une source de revenus pour les collectivités, qui est souvent sous-exploitée. En particulier, les constats réalisés sur le taux de paiement effectif et le taux de recouvrement des amendes montrent à l'évidence que les marges de progrès sont importantes pour le stationnement en voirie. D'autres facteurs peuvent également y contribuer : la tarification, l'information, la communication, les services à valeur ajoutée,...

Le rôle joué par le stationnement dans l'amélioration de la mobilité et la reconquête des espaces urbains est essentiel et d'autant plus appréciable que le stationnement peut apporter une contribution à la réalisation des projets de la collectivité dans un contexte de contrainte budgétaire.

## Le stationnement en quelques chiffres

Les chiffres présentés trouvent leur source à la Fédération des Métiers du Stationnement (FNMS). Ainsi que celle-ci le précise, le recueil de données statistiques globales relatives au stationnement est encore embryonnaire et les chiffres disponibles "France entière" sont peu nombreux et anciens (Livre Blanc du stationnement, 1997). Les chiffres présentés ci-dessous permettent toutefois d'apprécier l'importance du stationnement.

### 2.1 Le nombre de places de stationnement urbain

3 millions de places de stationnement, dont 1,3 million de places réglementées réparties à 50% en ouvrages et 50% sur voirie.

### 2.2 Les chiffres d'affaires (en millions d'euros)

En millions d'euros	Voirie	Ouvrages	Total 1997	Estimation 2010
Chiffre d'affaires direct	390	430	820	> 1 000
Montant des amendes	300	-	300	> 300
Chiffre d'affaires induit	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Total	> 690	> 430	> 1 120	> 1 300

*n.d. (non disponible) - Source FNMS.*

### 2.2 L'emploi salarié

	Voirie	Ouvrages	Estimation 2010
Emplois directs	6 800	7 200	> 14 000
Emplois semi-directs (Industriel - sous-traitants et prestataires)	800	2 700	> 3 500
Emplois induits	n.d.	n.d.	n.d.
Total	> 7 600	>9 900	>17 500

*Source FNMS.*

## 2.4 Le prix du stationnement

Que ce soit sur voirie ou dans les parcs, différents types de tarifs se sont développés pour mieux coller à la demande.

### *Les tarifs horaires*

Pour une heure en centre-ville, le tarif de stationnement est estimé en moyenne à 1,71 € toutes villes confondues et à 0,90 € pour les villes moyennes.

En pratique, il peut aller de la gratuité à 3,60 € sur voirie et à 4,40 € dans les parcs pour les prix les plus élevés (Paris, aéroports).

Ce coût est en lien avec la taille de l'agglomération. Dans les parcs, le tarif horaire est en moyenne de 1,00 € pour les agglomérations de moins de 100 000 habitants, de 1,80 € pour celles de plus de 300 000 habitants et de 3,10 € à Paris.

La structure tarifaire de la première heure est contrastée, certaines collectivités adoptant des tarifications proportionnelles à la minute sur voirie tandis que d'autres mettent en place des gratuités de 15 à 20 minutes sur parcs ou sur voirie pour dynamiser le commerce de centre-ville.

### *Les tarifs abonnés*

Dans les parcs, l'abonnement permanent sans place affectée est le plus répandu (7 parcs sur 10) suivi de l'abonnement nuit (4 parcs sur 10). Les formules « abonnement résident » et « abonnement jour » sont moins souvent proposées (3 parcs sur 10).

L'enquête menée par la FVM montre que, dans la moitié des villes moyennes, les tarifs mensuels sont de 50 € pour un abonnement avec place affectée, 45 € sans place affectée et 28 € pour l'abonnement nuit. Le tarif de stationnement résidentiel est en moyenne de 1,33 € pour une journée et de 19,45 € pour un mois.

### *Les tarifs spécifiques*

De plus en plus de collectivités mettent en place des tarifications adaptées aux besoins des différents usagers : population active extérieure, professionnels mobiles (médecins, kinésithérapeutes, infirmiers, artisans,...), usagers du service public. Ces tarifications se traduisent

le plus souvent par des forfaits hebdomadaires, mensuels et annuels, les abonnements journaliers étant moins développés.

Les collectivités proposent aussi de plus en plus souvent des tarifs spécifiques pour les deux roues motorisés, qui se traduisent généralement par des réductions de 50% à 65% par rapport aux tarifs des voitures.

## 2.5 Les procès verbaux

Seules 20% des infractions au stationnement payant sont sanctionnées ! Suivant une statistique communiquée par la Direction Générale des Collectivités Locales en 2007, sur les 24 millions de procès-verbaux (P.V.) dressés annuellement au titre du code de la route, 60% concerneraient les contraventions sanctionnant les différents types de stationnement : payant, gênant, dangereux ou sur des emplacements réservés aux personnes à mobilité réduite. Le stationnement payant représenterait à lui seul 9 millions de PV, soit environ 64% des 14,4 millions de PV pour infraction au stationnement.

De 35 à 40% des amendes de police sont effectivement recouvrées. Toutefois, le traitement automatisé des infractions en cours de mise en place avec la diffusion du PV électronique augmente significativement ce taux qui dépasse alors les 50%.



# ***Le stationnement dans la politique de déplacements***

## **3.1 La part modale de la voiture**

Dans les villes moyennes, près de deux déplacements sur trois sont réalisés en voiture contre seulement la moitié dans les grandes agglomérations. La voiture constitue donc aujourd'hui et encore pour longtemps le premier mode de déplacement, ce qui implique nécessairement des conséquences en matière de stationnement.

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 plaintes d'administrés qui ne trouvent pas de place pour se garer, des transports collectifs ralentis par les flux de voitures et du stationnement irrégulier, des élus sommés de trouver une solution.

## **3.2 Le stationnement et la régulation de la circulation**

Dans un contexte d'urbanisation croissante, d'augmentation continue du trafic et de prise en compte accrue des aspects environnementaux, la régulation du stationnement des véhicules constitue un facteur essentiel de la mobilité dans les villes.

Les plans de déplacements urbains prennent en compte cette régulation en tentant de lutter contre la congestion de la voirie engendrée par les migrants aux heures de pointe et en laissant le plus souvent les véhicules des visiteurs venir au centre ville aux heures creuses et moyennes quand la voirie offre un bon niveau de service.

La solution consiste à optimiser l'occupation des places de stationnement en centre-ville en favorisant la rotation des véhicules, ce qui engendre la diminution du temps de recherche d'une place de stationnement, la réduction des trajets terminaux pour trouver une place, la diminution des doubles files si perturbantes sur la fluidité des trafics.

Que de temps effectivement perdu à la recherche d'une place de

stationnement ! Selon une étude réalisée par Sareco, bureau d'ingénierie du stationnement, en moyenne 10% des véhicules en circulation en ville à un instant  $T$  cherchent une place de stationnement. La valorisation de la nuisance au niveau national est de l'ordre d'un milliard d'euros par an pour près de 10 millions d'heures perdues !

Une étude réalisée pour le Predit (Programme de Recherche et d'Innovation dans les Transports Terrestres) sur les politiques de stationnement montre que la distance parcourue pour trouver une place de stationnement sur voirie peut varier de 1 à 2 suivant que l'on se trouve en zone payante (bien gérée) ou en zone gratuite. Mais les situations les plus difficiles apparaissent dans les zones de stationnement rotatif mal respectées. Les distances parcourues peuvent y atteindre aisément les 1 600 mètres alors que dans les zones où le stationnement rotatif est bien respecté, la distance du trajet terminal peut tomber à 400 mètres. Ces résultats montrent que le trafic engendré par les véhicules qui "tournent en rond" est variable suivant les politiques de stationnement adoptées et potentiellement important.

Réduire le temps consacré à la recherche d'une place libre permet donc d'améliorer la circulation, notamment celle des transports collectifs. Parallèlement, cela favorise une bonne gestion des places réservées aux livraisons, aux personnes handicapées... Les émissions de CO<sub>2</sub> associées au trafic urbain s'en trouvent réduites.

Le stationnement en tant qu'outil de gestion des déplacements ou d'amélioration de l'offre peut se décliner sous diverses formes et réglementations : stationnement interdit, payant, sans paiement avec limitation de durée, tarifications linéaires, progressives, dégressives... sont autant de formules incitatives à utiliser par la collectivité pour atteindre les résultats recherchés.

La maîtrise réussie de cette gestion dépend des conditions opérationnelles :

- distribution des droits de stationnement aux usagers : la facilité d'accès aux services de stationnement favorise leur pleine utilisation,
- qualité de l'exploitation,
- surveillance de la voirie par le contrôle des paiements et la délivrance d'amendes en cas de non-observation de la réglementation.

Les dispositifs proposés diffèrent d'un lieu à l'autre. Autant de villes, autant de solutions !



### 3.3 Le stationnement, le commerce et la dynamique économique des centres-villes

Le stationnement payant constitue un instrument de la politique de déplacements urbains destiné à limiter la place de la voiture en centre-ville. A l'inverse, il peut aussi permettre d'attirer les voitures dans le centre-ville pour créer une nouvelle dynamique face à la fuite des ménages vers la banlieue et à la concurrence des zones périphériques où s'implantent les grands complexes commerciaux (distribution, multiplexe).

Les villes souhaitent dynamiser leur centre en permettant aux clients des commerces de centre-ville de trouver facilement une place et de stationner pendant une courte durée (moins de 2 heures). Comme près de 65% des déplacements se font en voiture, la fréquentation des petits commerces dépend largement de la possibilité offerte ou non au client de se garer à proximité. Le stationnement-minute en centre-ville vise à faire reculer le phénomène de stationnement de longue durée et à améliorer la rotation des véhicules. Certaines villes ne sont pas favorables à l'instauration de ces arrêts-minute dans la mesure où ils sont plus difficilement contrôlables. Dans ce cadre, plusieurs villes ont



développé une offre de stationnement gratuit sur de courtes durées allant généralement de 15 à 20 mn.

Permettre le maintien des résidents en centre-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.

### 3.4 La complémentarité entre le stationnement et les transports publics

La voiture restant le premier mode de déplacement, le stationnement constitue, à l'évidence, un maillon essentiel de l'intermodalité. Trois facteurs-clefs participent à la réussite d'une bonne complémentarité intermodale :

- partir du besoin en déplacement et non d'une approche par mode,
- rechercher les complémentarités entre les modes sans les opposer,
- réfléchir aux interfaces entre les modes pour les faciliter.

#### *Les P+R*

Les parcs relais ou P+R constituent le complément indispensable des trains du quotidien et des Transports en Commun en Site Propre (TCSP). Leur intégration à la politique de transport collectif doit se refléter :

- dans les tarifs : avec une tarification combinée « parking + transport » facturant faiblement le stationnement (abonnés comme occasionnels),
- dans l'accès avec une billettique commune,
- dans la qualité et la facilité de la connexion avec le transport collectif (proximité, signalétique, chemin d'accès protégé).

#### *Les parcs de gare*

Les parcs de gare constituent le complément indispensable du mode ferroviaire d'autant que la voiture particulière reste le premier facteur d'intermodalité avec le train.

Ces parcs doivent permettre le stationnement de longue durée, de courte durée et la dépose minute. Comme pour les P+R, la facilité de connexion entre les modes est essentielle (sécurité, proximité, signalétique, chemin d'accès protégé).



### 3.5 L'accueil des modes doux et alternatifs dans les parkings

Outre l'accueil des vélos et des deux-roues motorisés, la politique de stationnement accompagne le développement des modes doux ou alternatifs par des propositions ciblées ou des expérimentations de nature à inciter à leur utilisation.

→ véhicules électriques : installations de prises de rechargement dans les parkings.

Selon les normes revues en 2012, seules les charges normales (3 kVA) et semi-rapides (22 kVA) sont autorisées ; les stations sont limitées à 10 véhicules ; les conditions d'aménagement dépendent de la nature du parc ; des limites de puissance électrique par zone sont également fixées.

→ petits véhicules : places de format réduit réservées aux petits véhicules permettant une meilleure occupation de l'espace de stationnement moyennant une incitation tarifaire.

→ autopartage : accueil permanent sur des places dédiées ou momentané dans les parkings des véhicules des services d'autopartage.

→ covoiturage : réductions tarifaires accordées aux covoitureurs, par exemple selon un principe de dégressivité du prix de l'abonnement en fonction du nombre de trajets de covoiturage effectués ; des espaces d'attente dédiés aux covoitureurs peuvent parallèlement être installés dans les P+R.



### 3.6 Les nouveaux services permis par les technologies de l'information et de la communication

→ Les modes de paiement : le téléphone portable

Le déploiement de cette solution reste, à l'heure actuelle, très limité en France en raison principalement du coût d'intermédiation encore élevé. Mais ce service semble appelé à se développer compte tenu des avantages qu'il présente pour les clients :

- plus besoin de monnaie, ni de carte
- paiement à distance sans se déplacer
- alerte SMS avant la fin du stationnement
- adaptation du paiement à la durée exacte du stationnement
- rapide, sécurisé, zéro papier

Du fait de la facilité de paiement, les recettes de voirie devraient augmenter avec la baisse induite du taux de fraude.

→ L'information à l'utilisateur : recensement des places disponibles dans

les parkings, et d'ici quelques années en voirie avec la diffusion de technologies de détection encore onéreuses, et transmission de l'information en temps réel aux automobilistes sur leurs GPS, leurs smartphones ou par SMS.

- La réservation à la place : ce service à forte valeur ajoutée est particulièrement adapté aux parkings de gare et d'aéroport ou à tout parc saturé de centre-ville. Réalisable par téléphone, la réservation à l'avance de sa place de stationnement a trouvé avec internet le vecteur idéal pour son utilisation. Très apprécié des automobilistes, ce service développé par EFFIA connaît une croissance de plus de 30% par an depuis 3 ans.

### 3.7 Vers des parcs de stationnement mutualisés ?

La mutualisation du stationnement peut s'avérer un outil utile en matière d'aménagement : elle consiste en la limitation de l'offre privée associée à chaque projet immobilier accompagnée de l'ouverture au public de parkings mutualisés couvrant les besoins publics et privés et pouvant rassembler les besoins complémentaires de plusieurs projets immobiliers proches.

#### **La mutualisation présente les avantages suivants :**

- une optimisation économique : jouer le foisonnement entre clientèle horaire et abonnée et la complémentarité entre des besoins qui ne sont pas simultanés permet de réduire la capacité des infrastructures,
- une meilleure adaptation dans la durée de l'offre et de la demande, la première restant stable tandis que la deuxième évolue.

#### **Les différents types de mutualisation :**

- le parking de secteur regroupant les besoins de plusieurs bâtiments proches,
- le parking desservant un seul immeuble avec des places non dédiées,
- le parking existant avec des places disponibles en permanence qui peuvent satisfaire les besoins de nouvelles opérations.

#### **La réussite de cette mutualisation est conditionnée par au moins deux facteurs :**

- une forte implication de la collectivité dans la définition et la maîtrise des projets :
  - fixation de normes plafonds et/ou planchers de places de



stationnement pour les habitations, bureaux et commerces

- nécessité de respecter la mixité des fonctions et des clientèles au sein du périmètre concerné
- mise en place d'infrastructures adaptées
- mise en place des réglementations et des principes de fonctionnement adaptés : par exemple stationnement sur voirie interdit dans un périmètre défini hormis pour les PMR, livraisons et commerces pour les très courtes durées.

→ la nécessité d'une gestion fine des flux et des fréquentations.

Une bonne complémentarité des usages permet d'envisager des prévisions de mixité pouvant diminuer le nombre de places créées jusqu'à 25%.

La mutualisation entre places privées et places publiques nécessite un cadre juridique adapté. La limitation et la mutualisation de l'offre privée doit s'inscrire dans les documents d'orientation du Schéma de Cohérence Territoriale ou du PDU ou dans le règlement du Plan Local d'Urbanisme.

Les montages juridiques sont complexes car ils peuvent faire intervenir de nombreux acteurs : la collectivité, l'aménageur, les promoteurs, les propriétaires sociaux et individuels... Ces montages doivent être adaptés à chaque problématique rencontrée.

## ***Le fonctionnement du stationnement***

### **4.1 Le cadre juridique des compétences des collectivités**

La compétence diffère selon le mode de stationnement alors même que les services sont complémentaires et totalement liés :

- sur voirie : service public à caractère administratif dont la compétence est communale,
- en ouvrages : service public à caractère industriel et commercial dont la compétence peut relever des communes ou d'établissements publics de coopération intercommunale.

Cette répartition commune-intercommunalité varie selon les villes. Dans les grandes villes, la compétence intercommunale s'exerce le plus souvent sur les parkings en ouvrages (63%). Les autres formules limitent généralement cette compétence aux parcs-relais, aux pôles gares et/ou aux pôles d'échanges.

Sur cette répartition, 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 la ville centre.

### **4.2 La fiscalité du stationnement**

La dualité juridique des stationnements sur voirie et dans les parcs se retrouve dans les régimes fiscaux.

Sur la voirie, les recettes ont le caractère de taxe pour l'occupation du domaine public et ne sont pas assujetties à la TVA. Les collectivités ne récupèrent pas la TVA sur les équipements mis en place.

Dans les parcs, les collectivités sont assujetties à la TVA au taux ordinaire sur les investissements et sur les recettes. Le taux de TVA en vigueur est actuellement de 19,6%.

### 4.3 Le stationnement sur voirie

En France, l'acquittement des droits de stationnement sur voirie est essentiellement assuré par des horodateurs. Les villes françaises comptent environ 45 000 horodateurs, chaque appareil pouvant gérer 15 à 20 places de stationnement.

#### *Les limites du cadre actuel*

La réglementation est de compétence communale : le maire prend les arrêtés d'autorisation, limite la durée... La surveillance relève du pouvoir de police du maire qui n'est pas déléguable.

Les sommes acquittées par les usagers relèvent du champ fiscal car assimilées à une taxe pour l'occupation du domaine public.

Le non-respect des règles relève du droit pénal : le montant des contraventions est unifié au plan national.

La collecte des amendes est assurée par l'Etat qui redistribue, sous l'autorité du Comité des finances locales, une partie de leur produit aux collectivités locales à l'issue d'un circuit difficilement compréhensible et relativement onéreux.

Plusieurs conséquences découlent de ce cadre :

- ➔ le montant des amendes est déterminé uniformément sur le territoire et reste, malgré son augmentation de 11 à 17 € en juillet 2011 pour l'infraction de base, faiblement dissuasif surtout dans les grandes villes
- ➔ la verbalisation est limitée à des agents publics assermentés (policiers municipaux et agents de surveillance de la voirie publique)
- ➔ la politique de stationnement en voirie ne peut être déterminée à l'échelle de l'intercommunalité qui est pourtant, de l'avis unanime, le niveau pertinent pour les politiques de déplacements
- ➔ la définition de critères particuliers de tarification selon les véhicules ou les catégories d'usagers est quasi-impossible en toute sécurité juridique, sachant qu'il a fallu l'intervention du Conseil d'Etat et de la Cour de cassation au travers de contentieux pour donner un cadre légal au stationnement résidentiel.

Ce cadre juridique archaïque se traduit par une double anomalie française clairement dommageable dans un contexte difficile pour les finances publiques au niveau national comme au niveau local :



- ➔ le taux de fraude au stationnement en voirie est en moyenne compris entre 60 et 70% et peut atteindre 80% dans les grandes villes
- ➔ le taux de recouvrement des amendes du stationnement reste inférieur à 50%.

### ***Les modalités du contrôle et de la verbalisation***

L'étude réalisée par le CERTU (Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques) sur les évolutions du stationnement depuis 20 ans met en évidence plusieurs constats :

- ➔ le paiement spontané se dégrade : moins de 2 heures payées par place et par jour pour une moyenne de 8 heures payantes.
- ➔ la dissuasion s'affaiblit : le nombre moyen de PV par place et par an est de 11 quand l'expérience montre qu'il en faudrait le double pour un bon fonctionnement du stationnement, soit 2 PV par place et par mois.
- ➔ le taux de recouvrement des amendes est faible : moins de 50% des amendes recouvrées avec toutefois une tendance à l'amélioration en cas de recours au PV électronique.

A cet égard, la France est un des plus mauvais élèves européens et pourrait s'inspirer de ce qui se fait dans la quasi-totalité des pays de l'Europe ou aux Etats-Unis, qui enregistrent régulièrement des taux de recouvrement des amendes supérieurs à 90%.

### *Les évolutions possibles*

#### ➔ **Le PV électronique (source Agence Nationale du Traitement Automatisé des Infractions - ANTAI)**

Un audit réalisé en 2005 par une mission interministérielle sur la modernisation du paiement des amendes prescrit une uniformisation des procédures existantes en s'appuyant sur les principes du contrôle sanction automatisé.

Les principes retenus sont la dématérialisation du recueil des infractions, la centralisation et l'automatisation du traitement des procès-verbaux, l'allègement de la charge administrative, la modernisation et la multiplication des moyens de paiement.

La mise en œuvre nécessite d'équiper les unités verbalisatrices de terminaux (PDA, tablette PC, stylo électronique, IHM web et scanner) et du logiciel PVe de l'ANTAI.

Une expérimentation menée sur 18 mois auprès de 50 unités verbalisatrices conduit à dresser un constat positif du système : gain de temps en traitement administratif, taux de paiement moyen de 65% au lieu de 45%, progression du taux de verbalisation global, taux de contestation faible, très bonne acceptabilité par les personnels.

#### **Pour les collectivités territoriales, les avantages sont multiples :**

- enregistrement électronique des données permettant d'éviter les erreurs de transcription et de détecter les fausses plaques minéralogiques,
- allègement des tâches administratives,
- envoi de l'avis de contravention et traitement centralisé des paiements par le CNT (Centre National de Traitement),
- réception et enregistrement par le CNT,
- suivi statistique de l'activité contraventionnelle.

L'ANTAI fournit gratuitement aux collectivités qui le souhaitent le logiciel PVe. L'ANTAI fournit les cartes à puce pour les agents municipaux. La collectivité acquiert le matériel permettant de faire fonctionner le logiciel et les prestations associées. De très nombreuses

collectivités sont séduites par ce dispositif et la généralisation du PVe avance rapidement.

### → La dépenalisation du stationnement

Le non-respect du stationnement en voirie est une préoccupation de plus en plus importante des collectivités au regard du manque à gagner pour les finances publiques. Ses raisons sont directement à rechercher dans le cadre archaïque qui le régit.

Ce cadre si peu performant continue de prévaloir malgré plusieurs rapports administratifs ou parlementaires qui l'ont stigmatisé, souvent en termes cinglants, le dernier en date émanant de Louis Nègre, sénateur des Alpes-Maritimes, en novembre 2011, et malgré les exemples convaincants de nos principaux voisins qui ont dépenalisé le stationnement sur voirie : Belgique, Royaume-Uni, Espagne, Pays-Bas, Italie.

### **Le sénateur Louis Nègre a formulé plusieurs propositions :**

- transformation de l'amende forfaitaire en contribution forfaitaire dépenalisée et décentralisée,
- possibilité pour les communes de déléguer la gestion du stationnement de surface aux EPCI titulaires de la compétence transport,
- institution d'un monopole de traitement de la contribution forfaitaire décentralisée au stationnement par l'agence nationale de traitement automatisé des infractions.

La dépenalisation du stationnement pourrait de fait permettre la mise en place d'un véritable service public du stationnement en voirie à l'image des situations qui prévalent pour le transport public ou le stationnement hors voirie en parcs barriérés ou en ouvrages. Ce service public pourrait être, à l'initiative des maires, délégué le cas échéant à des communautés d'agglomération afin de replacer le stationnement dans une politique globale des déplacements au niveau pertinent, c'est-à-dire celui du bassin de vie.

Outre les avantages en matière de mise en cohérence des politiques de mobilité, la dépenalisation du stationnement permettrait aux collectivités de disposer de ressources supplémentaires, le relèvement du montant des amendes, notamment dans les grandes villes, et la dynamisation des politiques de contrôle devant logiquement conduire à une baisse de la fraude.

### → Le paiement à la minute

Si le paiement à la minute est souvent appliqué sur les voiries, la tarification à l'heure reste aujourd'hui le plus souvent appliquée dans les parcs de stationnement. Un amendement parlementaire adopté par le Sénat le 20 décembre 2011 (en première lecture) propose d'instituer la tarification à la minute dans tous les parcs publics de stationnement en fonction du temps réel passé par le client dans le parc

Les effets de cette mesure, si elle devait être adoptée définitivement par le Parlement, sont difficiles à apprécier même si l'on peut penser que l'attractivité des parcs pourrait être améliorée par la venue des automobilistes rebutés par le principe de la tarification à l'heure.

La mise en œuvre de ce nouveau statut tarifaire nécessiterait en tout cas la modification des systèmes de paiement (notamment l'adaptation des monnayeurs de caisses automatiques) ainsi qu'une adaptation des contrats passés entre les collectivités et leurs opérateurs pour préserver leur équilibre économique.

Il est à noter que cette tarification à la minute n'apparaît pas adaptée à tous les cas de figure et notamment aux parkings où la durée de stationnement peut être longue (aéroports, gares...), et pour lesquels des tarifications spécifiques seraient à prévoir.

## 4.4 Le stationnement sur parcs

L'étude réalisée par le CERTU sur les évolutions du stationnement depuis 20 ans met en évidence plusieurs constats :

- les parcs en enclos progressent,
- les parcs-relais sont apparus et se développent fortement,
- le prix du stationnement a doublé,
- la fréquentation des parcs a, en moyenne, augmenté d'un tiers.

Mais, au-delà de ces considérations, une approche par segment ou bien par fonction est nécessaire.

### *Les parcs de centre-ville*

La localisation reste le principal déterminant pour l'attractivité des parcs de centre-ville mais plusieurs facteurs-clefs peuvent également y contribuer :

- le jalonnement sur voirie avec l’affichage éventuel du nombre de places disponibles,
- le référencement sur les sites internet et GPS,
- l’accueil (présence physique, interface audio 24h/24),
- la propreté (nettoyage régulier, peinture),
- la signalétique interne pouvant inclure du jalonnement dynamique précisant le nombre de places disponibles par niveau ou par zone, voire le guidage à la place avec le repérage des places libres,
- des services à valeur ajoutée pour le confort des usagers (information sur la circulation routière, bornes multimodales, aide au démarrage des véhicules ou au gonflage des pneus, prêt de parapluies, distributeur de boissons,...).

Un parc de centre-ville ne saurait se concevoir sans l’accueil des deux roues motorisés qui constitue de plus en plus un enjeu pour limiter leur stationnement sauvage en voirie. Il y a lieu de prévoir des places spécifiques et d’adapter le tarif (le plus souvent 50% du tarif VL). En cas de présence physique, la garde des équipements constitue un service apprécié des motards.

Un parc de centre-ville peut également abriter des vélos dès lors qu’il offre des conditions d’accès compatibles avec la sécurité routière. Le service consiste à accueillir des abonnés payants dans des espaces sécurisés voire des vélos en libre service si les espaces et les accès le permettent. Une interface avec les systèmes de vélos en libre service (VLS) peut également être proposée en surface.

### *Les parcs de gare centre*

Les parcs de gare centre doivent présenter toutes les caractéristiques d’un parc de centre-ville avec en plus la dimension intermodale des parcs relais (P+R) :

- qualité de la connexion avec le train,
- information en temps réel sur les horaires et les quais,
- fluidité de la connexion avec les transports urbains (métro, tram, bus, VLS) ,
- accueil des loueurs de voitures,
- abonnements train + stationnement,
- accueil privilégié de l’autopartage et du covoiturage,
- réservation à la place.



### Les parcs relais (P + R)

Leur attractivité est assurée par le respect de quelques règles simples :

- ➔ implanter les P+R hors gare sur des grands axes pénétrants,
- ➔ définir une politique d'exploitation qui garantisse :
  - la sécurité des véhicules et des personnes
  - la propreté
  - la qualité de l'éclairage
- ➔ des services à la personne possibles sur les gros P+R :
  - réception de colis
  - livraison des achats sur internet
- ➔ une présence physique aux heures de pointe contribue fortement à l'attractivité et au niveau de service,
- ➔ encourager le covoiturage avec des espaces d'attente pour les passagers.

Les deux roues ne doivent pas être oubliés que ce soient les deux roues motorisés (places spécifiques et garde des équipements en cas de

présence physique de personnel) ou les vélos (abris sécurisés).

La gestion gagne le plus souvent à être déléguée à l'opérateur de transport public pour favoriser la cohérence et l'intermodalité avec le réseau de transport, quitte à ce que celui-ci en sous-traite l'exploitation à un opérateur de stationnement spécialisé.

### *Les parcs des hôpitaux*

L'enjeu essentiel pour les établissements de santé est d'accéder aux établissements puisque plus de 70% des personnes (professionnels, patients et visiteurs) arrivent en voiture particulière. Cette accessibilité est un élément de confort pour les patients et leur entourage et constitue souvent un facteur-clé pour le recrutement du personnel soignant.

La ressource financière associée au stationnement est souvent négligée alors que l'hôpital public connaît des difficultés de financement chroniques et que les extensions ou les mises aux normes (PMR, détection incendie, ...) des parkings sont souvent à envisager.

Le passage au mode payant permet pourtant de financer un service essentiel, voire de disposer d'une ressource complémentaire.

#### **L'offre doit satisfaire les besoins différenciés selon les publics :**

- les professionnels : personnel médical, soignant, non médical
- les professionnels externes : services externalisés, visiteurs professionnels, livreurs
- les urgences (ambulances et particuliers)
- les patients en consultation ou en hospitalisation
- les visiteurs (visite et accompagnement)

#### **Les solutions sont à décliner sur mesure :**

- prise en compte de toutes les typologies d'usagers
- grille tarifaire fortement différenciée
- organisation claire et optimisée des espaces et des flux

### *Les parcs de grands équipements sportifs, culturels ou commerciaux*

Ces parcs se caractérisent généralement par :

- des flux d'entrées et de sorties ponctuels très importants,
- des conditions tarifaires liées à la nature des activités desservies :

pour les centres commerciaux relativement proches du centre-ville, une période de gratuité est le plus souvent accordée aux clients, cette période étant éventuellement prolongeable moyennant un montant d'achat minimum.

Dans tous les cas, la gestion de la voirie avoisinante doit être soignée pour éviter le stationnement sauvage.

### *Les parcs résidentiels*

Ces parcs sont destinés à un stationnement de longue durée d'une clientèle de résidents. Le constat fréquent fait sur les parcs résidentiels tient en trois points :

- un taux d'occupation loin des 100%
- des parcs plus ou moins bien entretenus
- un niveau de service souvent faible

L'amélioration de la gestion à des conditions économiques optimisées peut se faire grâce à la mutualisation de ressources avec d'autres parcs, à la recherche d'abonnés ou à une mutualisation de l'usage par une éventuelle ouverture au public horaire.

Une initiative intéressante engagée par certaines collectivités consiste à mettre en appel d'offres des lots incluant des parcs de centre-ville attractifs et des parcs résidentiels de logements sociaux.

## **4.5 La fourrière : un complément indispensable de la politique de stationnement**

La fourrière automobile est un service public qui consiste à enlever, transporter et conserver jusqu'à main levée sur un site agréé les véhicules en application des articles L.325-1 et suivants et R.325-12 et suivants du code de la Route.

Il consiste également à enlever les véhicules laissés sans droit dans les lieux publics ou privés, où ne s'applique pas le code de la Route et dont l'enlèvement est demandé par le maître des lieux, ainsi que les véhicules volés retrouvés sur la voie publique.

Le décret du 23 mai 1996 a profondément réformé le fonctionnement des fourrières. L'activité est devenue incompatible avec celle de destruction ou de retraitement de véhicules usagers. Malgré tout, la fourrière automobile conserve encore une image négative entretenue par la

confusion entre fourrière et « casse-auto » et par son aspect répressif, en ce qu'elle constitue une sanction complémentaire à une contravention au code de la Route.

**Le service de la fourrière automobile participe pourtant activement :**

- à l'amélioration de la fluidité du trafic urbain et de la vitesse commerciale des transports collectifs en enlevant les véhicules en stationnement gênant,
- au respect de la politique de stationnement, élément clef de la politique de déplacements,
- au respect de l'environnement en enlevant et en mettant en destruction des véhicules hors d'usage abandonnés par des propriétaires indécents,
- à la tenue de manifestations urbaines et à l'indispensable accessibilité des services de secours.

A ce titre, les collectivités locales qui ont pris l'initiative de créer une fourrière auraient sans doute intérêt à communiquer sur ce service et à le faire reconnaître comme un des maillons indispensables de la politique de mobilité.

La compétence n'est pas obligatoirement du ressort de la ville et peut être déléguée à une intercommunalité. Comme pour le stationnement en ouvrages, la collectivité peut confier la gestion du service à un opérateur sous la forme d'un marché ou d'une délégation de service public.

## 4.6 Les spécificités des villes moyennes

Les enquêtes réalisées par le CERTU apportent un éclairage sur les spécificités du stationnement dans les villes moyennes :

- sur 20 ans, l'offre payante sur voirie a progressé moins vite qu'ailleurs,
- près de 90% des villes centres d'agglomérations de 100 000 habitants pratiquent le stationnement payant,
- le stationnement reste avant tout un outil de rotation pour soutenir l'attractivité de l'activité économique et touristique du centre-ville,
- les parcs sont très présents mais les formules d'abonnement catégorielles sont moins développées que dans les grandes villes.

Le respect de la réglementation est faible et la surveillance est souvent insuffisante



# ***La gestion du stationnement***

## **5.1 Les différents modes de gestion**

### **→ Les marchés publics de prestation de services**

Il s'agit d'un marché public par lequel une collectivité confie à une société privée la mission de gérer l'exploitation d'équipements de stationnement pour une durée définie qui est souvent courte, de l'ordre de 3 à 5 ans.

L'exploitation peut comprendre tout ou partie des prestations suivantes :

- la fourniture et l'installation des matériels
- la maintenance préventive et curative des matériels
- la collecte et le comptage des recettes
- l'accueil et l'information des clients
- la surveillance dans le cas des parcs de stationnement.

Dans ce type de contrat, l'opérateur ne porte pas de risques sur les recettes mais peut être intéressé sous forme de bonus/malus soit à des objectifs opérationnels, soit à l'atteinte de niveaux de recettes.

### **→ Les délégations de service public**

Il s'agit d'un contrat par lequel une collectivité confie à une société privée la mission de gérer tout ou partie du stationnement sur son territoire pour une durée définie. Ces délégations peuvent porter sur la gestion d'un ou de plusieurs parcs de stationnement, sur la gestion du stationnement sur voirie ou sur la gestion du tout, étant entendu que la surveillance de la voirie reste à ce jour une compétence de la ville qui ne peut être déléguée.

La délégation de service public peut prendre la forme d'une concession (la collectivité délègue la construction, le financement et la gestion de l'ensemble du service) ou d'un affermage (la collectivité délègue uniquement l'exploitation du service, la maintenance pouvant s'étendre à des investissements de gros entretien ou de mise aux normes). Les

durées de ces délégations dépendent des investissements demandés. Dans le cas de la concession, la durée se situe le plus souvent entre 20 et 40 ans ; dans le cas de l'affermage, entre 5 et 15 ans selon les investissements à réaliser.

Dans le cadre de la délégation de service public, c'est l'entreprise qui prend à sa charge la plupart des risques mais, en contrepartie, elle perçoit les recettes sur la base des principes de tarification fixés au contrat par la collectivité. En général, elle verse à la collectivité une redevance dont une partie est fixe (redevance d'occupation du domaine public et redevance forfaitaire d'exploitation) et une autre variable en fonction de la fréquentation.

La collectivité garde la maîtrise de sa politique de stationnement : contrôle de la communication et contrôle de l'évolution des tarifs qui se fait selon les règles fixées dans la convention passée avec l'opérateur. Bien entendu, la collectivité contrôle également la qualité du service et peut sanctionner l'opérateur en cas de non-conformité.

### → La régie

La collectivité gère directement les services du stationnement avec son personnel. Elle assume sur ses propres recettes l'équilibre du service.

## 5.2 Les acteurs

Une collectivité peut confier la gestion de sa voirie et de ses différents parcs à ses services (régie), à plusieurs opérateurs ou à un seul. Les grandes villes ont généralement plusieurs opérateurs. Dans les villes moyennes, la situation est plus contrastée, le nombre d'opérateurs diminuant généralement avec la taille de la collectivité.

Selon la FNMS, les parts de marché en 2010 selon le statut des exploitants étaient les suivantes :

Parts de marché	Voirie	Ouvrages	Total
Exploitants privés	40 %	62 %	55 %
Sociétés d'économie mixte	15 %	27 %	18 %
Exploitants publics	45 %	11 %	27 %
Total	100 %	100 %	100 %



### ***Les opérateurs privés***

La Fédération Nationale des Métiers du Stationnement compte une douzaine d'exploitants de parkings dont trois interviennent sur tout le territoire national : Vinci Park, EFFIA et Q-Park. Urbis Park et Interparking disposent également de plusieurs régions d'implantation. Les opérateurs privés gèrent environ 900 000 places.

### ***Les Sociétés d'Économie Mixte***

Les Sociétés d'Économie Mixte (SEM) ont leur capital détenu entre 50% et 85% par les collectivités locales ou leurs groupements. Ces SEM peuvent être dédiées au stationnement ou assurer au sein de leur structure l'exploitation d'autres services publics (transports urbains, équipements de loisir, centres de congrès, ports de plaisance,...), l'aménagement urbain ou la promotion immobilière.

Les SEM opérant dans le domaine du stationnement sont au nombre d'une vingtaine et gèrent près de 200 000 places. Les SEM les plus importantes sont Lyon Park Auto (LPA) et la Saemes à Paris.



### La régie

Les régies sont le plus souvent communales mais elles peuvent être intercommunales comme dans l'agglomération bordelaise (Parcub). Une majorité de villes moyennes utilise une régie municipale pour le stationnement de surface, ce qui n'est pas le cas des grandes villes.

## 5.3 Les modes de paiement

La collectivité définit les modes de paiement mis à disposition de la clientèle en fonction du contexte de son projet : caractéristiques de la clientèle, niveaux tarifaires, tarifs spécifiques...

Les possibilités offertes sont les suivantes, le modèle économique du paiement par téléphone n'apparaissant pas stabilisé à ce stade :

#### → Sur la voirie

- pièces
- cartes bancaires :  
carte bleue, Amex,  
Visa, Mastercard,...
- cartes villes
- Moneo
- boîtier électronique  
rechargeable (Piaf)
- téléphone portable

#### → Dans les parcs

- pièces
- billets
- chèques bancaires
- chèques de  
stationnement
- cartes bancaires : carte  
bleue,  
Amex, Visa,  
Mastercard,...
- carte Total GR
- cartes ville
- badge Liber-T



# *L'économie du stationnement*

## **6.1 Le prix du stationnement**

Le prix du stationnement constitue une partie très faible du budget global d'utilisation de la voiture pour un automobiliste. Celui-ci n'est d'ailleurs souvent pas pris en compte dans les bilans du coût de possession et d'usage d'un véhicule.

Le prix du stationnement a longtemps été moins cher sur voirie que dans les parcs. L'automobiliste est particulièrement sensible aux tarifs pratiqués sur voirie où le stationnement est considéré comme un droit, ce qui n'incitait pas les collectivités à les augmenter. En revanche, le coût de réalisation des ouvrages facilite l'acceptation des tarifs.

Aujourd'hui, la prise en compte du stationnement comme vecteur de mobilité inverse la tendance. L'incitation à la rotation sur la voirie de centre-ville, la limitation des durées et la volonté des collectivités d'avoir 5 à 10% de places disponibles en voirie pour permettre le stationnement rotatif font que les tarifs de voirie des zones de cœur de ville sont souvent légèrement plus élevés que dans les parcs vers lesquels on souhaite orienter le flux.

Les enquêtes menées par le CERTU sur le stationnement apportent une connaissance des pratiques et permettent de mesurer les évolutions depuis 20 ans.

### **→ Sur voirie**

- près de 9 villes sur 10 pratiquent le stationnement payant
- le prix du stationnement (zone la plus chère) a triplé en 20 ans en euros courants
- les tarifs horaires sont en lien avec la taille de l'agglomération, mais le niveau du tarif résident n'est pas lié à la taille de la ville
- le nombre d'heures payées par place et par jour est très disparate : dans la moitié des villes, moins de deux heures sont payées par place et par jour.

- en 20 ans, le paiement spontané du stationnement à l'horodateur s'est dégradé de 20 à 25% ; le contrôle effectif du stationnement reste donc un élément clé.

#### → Dans les parcs

- le prix du stationnement a doublé en 20 ans en euros courants
- la structure de la clientèle est stable sur 20 ans
- la fréquentation est en augmentation de 30% à 40% également répartie sur les abonnés et la clientèle horaire.

## 6.2 Les coûts de réalisation et d'exploitation des parkings

### → Construction

Les coûts de réalisation des ouvrages peuvent fortement varier selon la nature du sol, la présence de réseaux, les contraintes liées à l'archéologie préventive, au patrimoine, au dimensionnement de l'ouvrage...

Les chiffres suivants constituent néanmoins une approche indicative moyenne réaliste :

- parkings de surface : 3 000 € HT la place
- parkings modulables type « decking » : de 10 000 à 12 000 € HT la place
- parkings en élévation : de 15 000 à 18 000 € HT la place
- parkings souterrains : de 30 000 à 40 000 € HT la place.

### → Exploitation

Les coûts d'exploitation dépendent de nombreux facteurs : type de l'ouvrage, configuration, nombre de places, nature et nombre des équipements, durée d'amortissement, heures de présence du personnel, services rendus aux clients, exploitations mutualisées sur plusieurs ouvrages....

L'appréciation des coûts d'exploitation ne peut donc être réalisée qu'au cas par cas.

## 6.3 Le coût du contrôle sur voirie

Selon le CERTU, le ratio est aujourd'hui d'un **ASVP pour 210 places**, ce ratio devant être amélioré par la mise en place du PV électronique.

Sur cette base, **le coût du contrôle** de la voirie peut être estimé **entre**

**100 et 150 € par place et par an.** A ce coût s'ajoute celui du traitement administratif du PV.

## 6.4 Les leviers d'optimisation de la performance économique

### → La maximisation des recettes

Si les collectivités apprécient la manne financière qu'elles parviennent à dégager du stationnement payant, elles n'ont pas toujours cherché à maximiser les recettes.

Sur la voirie, la surveillance, la verbalisation et le recouvrement des amendes constituent des leviers essentiels d'optimisation.

Une solution commune au stationnement sur voirie et dans les parcs consiste à modifier les grilles tarifaires dont le niveau reste souvent inférieur à celui de nos voisins de l'Europe du Nord. Cette modification peut jouer sur deux aspects :

- l'augmentation des tarifs pratiqués
- une structuration adaptée de la grille tarifaire.

Dans les parcs, d'autres facteurs permettent d'optimiser les recettes :

- l'optimisation du foisonnement des places entre les abonnements et la fréquentation horaire
- les partenariats avec les commerçants, les hôtels et les organisateurs de manifestations culturelles ou sportives
- la recherche pro-active d'abonnés résidentiels ou professionnels
- la fidélisation de la clientèle
- les produits annexes (publicité,...).

### → La minimisation des coûts

Outre l'impact induit sur les amortissements par les économies sur les coûts de construction initiaux ou de mise aux normes, elle peut être recherchée par plusieurs leviers :

- la polyvalence du personnel
- la mutualisation du personnel sur plusieurs sites
- les économies d'énergie grâce à l'utilisation de luminaires basse consommation et de systèmes de détection de présence faisant

varier l'intensité lumineuse (de -30% à -70% sur la facture électrique)

- la politique d'achat pour les fournitures d'équipement et la maintenance associée.

## 6.5 Le bilan économique

Les études menées par le CERTU apportent des éléments d'appréciation sur les fréquentations et les recettes.

### *Sur la voirie*

L'estimation des recettes directes de stationnement payant sur voirie figurant dans le rapport du sénateur Louis Nègre est de 405 millions d'euros en 2011.

Les **recettes à la place** sont en moyenne de **515 €/place/an** (450 € dans les villes moyennes) mais les **écarts vont de 1 à 5 pour des villes de taille comparable**. L'explication de ces écarts se trouve actuellement davantage dans les différences constatées sur les taux de respect de la réglementation que sur les niveaux de tarification.

Les tarifs se situent à cet égard en France dans la moyenne européenne, avec des niveaux sensiblement plus faibles que ceux des pays de l'Europe du Nord mais plus élevés que ceux de l'Europe du Sud.

### *Sur les parcs*

L'estimation des recettes du stationnement dans les parcs est de l'ordre de 600 millions d'euros en 2011.

Le niveau de fréquentation par la clientèle horaire est très disparate selon les parcs. Les trois quarts des parcs accueillent moins de deux à trois visiteurs horaires par jour et par place, soit moins de 820 clients horaires/place/an.

D'une capacité généralement modeste (de l'ordre de 250 places), les parcs en enclos obtiennent un bon taux de fréquentation par les visiteurs horaires : la moitié **des parcs en enclos** accueille plus de 710 clients horaires par place et par an, soit une recette qui peut être estimée à **600 € par place et par an**.

La très grande majorité des parcs propose au moins une offre destinée aux abonnés qui peut apporter une contribution importante aux recettes.

# ***L'information et la communication***

## **7.1 L'information**

L'information sur les possibilités et les conditions de stationnement reste trop souvent négligée. L'essor du numérique tend à l'amélioration de cette information qui peut prendre plusieurs formes :

### **→ Avant le déplacement**

- les centres d'appels clients
- les sites internet : information structurelle et information en temps réel des places disponibles sur voirie ou sur parcs
- les guides du stationnement

### **→ Pendant le parcours**

- le jalonnement dynamique
- l'information embarquée, notamment via les GPS ou les smartphones

### **→ Sur le site**

- l'information délivrée par le personnel d'accueil
- la signalétique : panneaux d'affichage, totems, jalonnement dynamique par niveau, guidage à la place,...

## **7.2 La communication**

Peu populaire, le stationnement payant reste un sujet souvent mal expliqué et mal connu auquel les collectivités ne consacrent que de faibles budgets de communication. La qualité de la concertation s'avère pourtant être un des principaux garants de l'acceptabilité de la politique de stationnement par les usagers, voire de son appropriation qui constitue l'élément essentiel de la réussite du projet.

Les travaux du CETE sur ce point présentent les règles d'or et les enseignements à retenir pour réussir le montage des projets :

### → Les règles d'or

- le portage politique, un atout essentiel
- concerter, un passage obligé pour déminer d'éventuelles crises
- démystifier ou déstresser par rapport à l'ingratitude supposée du sujet
- communiquer : un kit a minima à compléter par des outils et des actions ambitieuses
- inscrire le stationnement dans un environnement plus large
- sensibiliser pour agir sur les comportements.

### → Les enseignements à retenir pour le montage des projets



- une vision globale pour la présentation et un phasage pour la mise en œuvre facilitent l'acceptabilité
- les atouts d'une acculturation forte et des transferts d'expérience
- l'importance stratégique du choix des premières zones et du premier quartier concernés
- les bienfaits de l'expérimentation
- des alliés efficaces : l'abonnement résident et les facilités accordées aux professionnels
- extensions et augmentations des tarifs ne doivent pas être associées
- la nécessité d'avoir prévu des alternatives dès le début des extensions.

## ***L'observatoire du stationnement***

L'observatoire du stationnement est l'instrument de mesure indispensable à tout choix éclairé. Il permet à la fois de poser le diagnostic, d'orienter l'action, d'évaluer les effets des choix opérés et de soutenir une vraie politique d'information et de communication. Les choix politiques ne peuvent reposer raisonnablement que sur une connaissance fine des pratiques, de leur évolution et de leur contexte.

L'observatoire du stationnement consiste en un recueil de données statistiques, les plus exhaustives possibles, rassemblées avec méthode et renouvelées dans le temps pour permettre une parfaite compréhension de l'ensemble des faits, des actions et des pratiques qui concourent au stationnement dans un même espace urbain.

L'observatoire du stationnement a pour objectif de comprendre les fonctionnements, de percevoir la diversité des situations dans une ville ou une agglomération et de mesurer le poids des différents paramètres qui peuvent améliorer ce fonctionnement.

### **Les bénéfices tirés d'un observatoire sont multiples :**

- optimisation de l'exploitation
- juste évaluation de la politique publique
- axes d'amélioration du fonctionnement
- vision financière prospective.

### **L'observatoire s'organise autour de 4 thèmes :**

- stationnement sur voirie
- stationnement hors voirie
- cohérence entre ces données
- stationnement de périphérie incluant les parcs relais

A l'échelle d'une ville ou d'une agglomération, un observatoire peut être alimenté par une multitude d'indicateurs issus de données d'exploitation et de gestion ou d'enquêtes de stationnement.

La création d'un observatoire local du stationnement suppose une démarche rigoureuse et volontariste. Seules quelques grandes villes dotées de services de stationnement structurés ont entrepris cette démarche. Le niveau variable des données recueillies, le choix d'indicateurs différents et l'absence de langage commun ne permettent pas l'analyse comparative des résultats.

Une réflexion de normalisation est actuellement menée par les principaux acteurs du stationnement pour établir un socle commun ce qui apportera cette dimension comparative et favorisera la création de nouveaux observatoires permettant ainsi aux collectivités de disposer des éléments de décision à leur politique de stationnement.



## ***Conclusion***

Le stationnement apparaît comme un élément des politiques publiques urbaines trop souvent délaissé en France alors même qu'il est au cœur de la mobilité et qu'il peut constituer une ressource financière importante.

Aujourd'hui, plus d'un déplacement sur deux en ville s'effectue encore en France en voiture individuelle. Le stationnement est donc un élément fondamental de régulation de la circulation et un levier essentiel pour favoriser un report modal conforme aux objectifs de développement durable de chaque agglomération. Il doit retrouver toute sa place dans les politiques de déplacement et être pensé en cohérence tant avec les orientations d'urbanisme qu'avec les choix en matière de transport collectif.

Dans le même temps, bien que les collectivités connaissent des difficultés financières croissantes, le potentiel de recettes du stationnement est largement sous-exploité, singulièrement pour le stationnement en voirie qui souffre d'un taux de fraude anormalement élevé. Les savoir-faire disponibles chez les opérateurs de stationnement pour maximiser les recettes et maîtriser les coûts, ainsi que la diffusion de nouvelles technologies pour le paiement comme pour la verbalisation, doivent permettre d'augmenter significativement les retours sur investissements.

Il appartient aux élus et à leurs services techniques de prendre la juste mesure des enjeux du stationnement, qui sont aussi variés que passionnants.

## Comité de rédaction

Yves Chauvin, EFFIA

Anne Lieure, Groupe KEOLIS

Armand Pinoteau, Fédération des villes moyennes (FVM)

© EFFIA Stationnement

*Crédits photographiques :  
Effia, villes de Calais, de Cholet,  
de La Roche-sur-Yon et de Quimper.*



[www.villesmoyennes.asso.fr](http://www.villesmoyennes.asso.fr)

[www.effia.fr](http://www.effia.fr)

FÉVRIER 2013

Réalisation : Poussières d'Étoiles - RCS Evry B 451 339 675



FVM  
94 rue de Sèvres  
75007 Paris  
Tél. : +33 1 45 44 99 61  
Fax : +33 1 45 44 24 50  
courriel : [fvm@villemoyennes.asso.fr](mailto:fvm@villemoyennes.asso.fr)  
[www.villemoyennes.asso.fr](http://www.villemoyennes.asso.fr)

EN PARTENARIAT AVEC



Prix : 15 € TTC