

L'association Rue de l'Avenir,
depuis sa création en 1988, milite pour une ville :

plus sûre, plus solidaire, plus agréable à vivre



Note stationnement pour Rue de l'Avenir François Prochasson - juin 2017 version provisoire

Cette note fait le tour des politiques de stationnement française et s'élargit à la question de la motorisation des ménages. Elle conclut sur les perspectives d'évolution de cette motorisation et évoque les politiques publiques pouvant réduire la place prise par l'automobile en ville.

Le stationnement sur voirie :

- le stationnement interdit ou gênant

- c'est une infraction pénale gérée sur un barème forfaitaire qui évolue selon la gravité (ex. sur passage piéton, remettant en cause la sécurité des usagers)
- le régime du stationnement interdit ne change pas, sauf que certaines infractions ont été renforcées comme le stationnement sur trottoir ou sur bande cyclable. (135 €, mais peu appliqué en pratique : il faudrait un renforcement de la surveillance et une réelle volonté politique de sanctionner les voitures sur trottoir). Il a aussi été obtenu que le stationnement devant des bandes d'éveil de vigilance soit pénalisé comme le stationnement sur passage piéton pour tenir compte des points de traversée de rue en zone 30 sans passage piéton.

=> le non respect de l'interdiction du stationnement sur trottoir est un plaie pour les péri-centres et le pavillonnaire dense. Sous la pression de la demande croissante de stationnement, les communes ont organisé ou toléré le stationnement à cheval sur trottoir pour augmenter l'offre sur voirie. Cette pratique a condamné les cheminements piéton et est en totale contradiction avec les plans de mise en accessibilité de la voirie.

- le stationnement payant

la dépénalisation du stationnement payant sur voirie a modifié les règles en installant un système complexe

- paiement immédiat sur une grille tarifaire exponentielle pour le dernier ¼ d'heure ou ½ heure
- si vous dépassez la période payée, vous devez un forfait post-stationnement (FPS) diminué de ce que vous avez payé (sous certaines conditions)
- si vous n'avez pas payé du tout, vous devez ce forfait post-stationnement en totalité.
- Le système se veut dissuasif et permet d'adapter « l'amende » au contexte : Paris a choisi un FPS à 50 € alors que d'autres le mettront à moins de 17 €, tarif actuel.
- Mais il ne fonctionnera que si la surveillance est maintenue, voire renforcée.
- Les circuits de paiement, le traitement des contentieux et le calcul des sommes dues sont tellement compliqués que la plupart des villes vont se résoudre à sous-traiter le contrôle, ce qui devient possible puisqu'on n'est plus dans un système pénal
- mise en place au 1er janvier 2018 pour toutes les villes. Certaines, pas prêtes, vont remplacer le stationnement payant par des zones bleues

=> ce nouveau régime n'est rien de plus que l'alignement sur les pratiques étrangères mais avec un système usine à gaz. Il devrait assurer un meilleur respect des règles et de la rotation sur les places de stationnement de centre-ville.

L'association Rue de l'Avenir,
depuis sa création en 1988, milite pour une ville :

plus sûre, plus solidaire, plus agréable à vivre



le stationnement en ouvrage

- une commune peut créer du stationnement sur son domaine public ou privé. Si ce stationnement est géré par horodateur, il rentre dans la catégorie précédente. S'il est géré avec un contrôle d'accès (barrières) c'est un service commercial à caractère public géré comme en matière de commerce, avec de la TVA et contentieux privés. Il n'y a pas de contrôle de police sauf si c'est explicité pour les places handicapées
- ce service peut être organisé en régie ou délégué
- beaucoup de villes continue à créer de l'offre en ouvrage dans leur centre, alors que la voirie d'accès est saturée (comme Nantes). D'autres ont arrêté de créer des ouvrages, sauf pour les résidents (comme Paris) mais ce n'est absolument pas rentable compte tenu des coûts de construction.
- Le seul intérêt de créer de nouveaux ouvrages pourrait être de supprimer des places en voirie pour une meilleure qualité de l'espace public. Mais là aussi, le coût est prohibitif.

=> le discours « no parking no business » a la peau dure. L'exemple de Nantes montre bien que l'accès automobile n'est pas le facteur déterminant de la vitalité commerciale. L'agglomération a créé une offre TC importante, a fermé son centre à la circulation automobile (ce qui rend l'accès aux parking de centre-ville très difficile) mais a conservé une grande vitalité commerciale. L'un des atouts de cette ville étant la qualité des espaces publics et l'animation permanente du centre.

le stationnement privé

- Chacun fait ce qu'il veut sur sa parcelle et peut par exemple louer un terrain pour du stationnement ou faire un garage commercial.
- ... Ou utiliser un garage pour faire autre chose que du stationnement. C'est souvent le cas dans les pavillons modernes où les garages servent à stocker du matériel ou à faire une pièce supplémentaire
- Seules les constructions neuves ou changements d'affectation sont encadrées par des obligations de faire ou de ne pas faire des stationnements dans l'opération.
 - Dans le cas d'un projet d'habitation, les normes sont censées répondre à la totalité des besoins, mais cette règle ne résiste pas à la fluctuation des motorisations des occupants d'un logement : faible à l'installation, elle culmine lorsque les parents et enfants vivant sous un même toit sont tous motorisés, puis tombe à 1 véhicule par ménage à la retraite. Cette solution manque de souplesse. Elle est coûteuse dans les immeubles soumis à des contraintes de sol (construction de cuvelage en sous-sol, roche ...) et les places créées ne sont pas toutes occupées alors que la voirie de surface est envahie.
 - Dans le cas de logements très sociaux, le permis de construire peut déroger à cette obligation, à la commune d'offrir du stationnement de surface pour garer les véhicules indispensables aux occupants
 - Dans le cas de bureau, le PLU peut imposer des normes plafond (si le PDU l'a prévu). Le promoteur a interdiction de faire plus de place qu'un maximum fixé en fonction du nombre de m² créés. Ce système se justifie par les statistiques issues des enquêtes ménage déplacement : on va plus en TC au travail lorsqu'on ne dispose pas de places de stationnement à destination. Là aussi les choses ne sont pas simples, et

L'association Rue de l'Avenir,
depuis sa création en 1988, milite pour une ville :

plus sûre, plus solidaire, plus agréable à vivre



on a vu dans les grandes villes des créations de places supplémentaires pour les logements de façon à combler un déficit présumé de places pour les bureaux. L'exemple le plus emblématique est à la grande bibliothèque à Paris XIIIème : les associations d'habitants ont eu gain de cause pour la réduction de l'offre de stationnement bureau mais les promoteurs ont créé tellement de places « logement » que les parkings de la grande bibliothèque sont vides sur plusieurs étages.

- Dernières règles, pour les commerces, cinémas etc. où chaque opération doit justifier des places à créer en respect du PLU en produisant une note technique. Les grands centres commerciaux sont attentifs à bien dimensionner leur offre puisque celle-ci fait partie de la stratégie de fréquentation.

=> Ce système de normes pour les autorisations de construire est totalement archaïque en ce qu'il fonctionne très mal là où la pression de stationnement est forte.

=> Des tentatives de mutualisation des places voient le jour : une ZAC regroupant habitat, bureaux et commerces a tout intérêt à mutualiser l'offre de stationnement en créant un nombre de places inférieur au cumul des demandes puisque la pointe de chacune d'elle ne vient pas à la même heure. Le meilleur exemple étant le cinéma à proximité de bureau. Les visiteurs viennent aux heures où les employés sont partis. Même jeu entre employés et résidents. Mais le financement de cette offre mutualisée est complexe dans la mesure où les promoteurs de chaque opération n'interviennent pas simultanément. La commune est obligée de financer l'intégralité des ouvrages de stationnement pour revendre ensuite les places aux promoteurs de chaque opération. Les montages deviennent compliqués et les communes préféreront souvent imposer à chacun la création de ses propres places.

=> D'autres hypothèses ont été testées sans grand succès, comme le déport du stationnement dans des quartiers excédentaires en offre (notamment dans les quartiers HLM de première génération en première couronne (Saint Ouen dans la proche banlieue de Paris). Les propriétaires de véhicules préfèrent payer au prix fort un stationnement en centre-ville plutôt que de laisser une voiture en parking périphérique.

Les perspectives

La clé des politiques de stationnement n'est pas dans l'offre mais dans la demande, pour adapter le parc automobile à la capacité des formes urbaines à accueillir celui-ci. C'est aussi un problème de santé publique tant que les moteurs produiront des polluants nocifs (et manifestement, on ne sait pas faire autrement avec les moteurs à essence) ou des gaz à effet de serre (et là aussi, c'est compliqué).

Il faut donc viser les pistes suivantes :

- sur la motorisation

- tendance à la baisse de la motorisation dans les centres, mais c'est un effet de la sociologie des ménages qui s'installent dans les centres plutôt que le moindre attrait des citadins à l'automobile : les grands ménages restent très motorisés partout

L'association Rue de l'Avenir,
depuis sa création en 1988, milite pour une ville :

plus sûre, plus solidaire, plus agréable à vivre



- incertitudes sur l'évolution de la motorisation en périphérie (péri-centre, banlieue et rural) : les constructeurs automobiles sont bien capables de vendre 3 ou 4 voitures pour un ménage à deux permis pour utiliser le bon véhicule au bon moment
- développement de l'autopartage sous toutes ses formes (partage d'un véhicule entre voisins, sociétés d'autopartage ...)
- location pour les vacances, week-end

- sur le type de véhicules

- l'apparition d'une multitude d'aides à la mobilité et l'attrait pour le vélo peuvent changer le rapport des citoyens à l'automobile : le vélo peut remplacer la deuxième voiture. Même chose pour la trottinette et autre engin de déplacement personnel, qui permettent de faire de plus longues distances « à pied » sans fatigue.
- On va aussi assister à une hybridation entre TC et transports individuels. Avec les automatismes, le coût d'une petite navette de quartier, ou bien une navette fluviale va baisser au point de créer de nouveaux services « porte à porte » plus séduisants que le bus traditionnel. Ces pistes ne sont pas à négliger, même si les constructeurs automobiles et la recherche monopolisent le débat autour de la voiture classique bardée de capteurs pour la rendre autonome.

- sur les lobbies automobiles

On peut penser qu'on a atteint un pic de motorisation dans les centres denses. Mais les constructeurs automobiles sont assez réactifs pour promouvoir des solutions de mobilité individuelle toujours aussi encombrantes (voiture électrique, autonome etc.). L'enjeu est sur le rapport des français à l'automobile et sur l'adaptation des véhicules utilisés (ou possédés) à la ville. La présence de SUV et autres 4x4 en ville laissent penser qu'on est encore pour longtemps sur le modèle de la voiture couteau suisse qui permet de tout faire (tracking en montagne et circulation en ville). Ou la diversification de l'offre automobile (une Twisy pour la ville, un SUV pour la campagne) pourrait ouvrir des perspectives de croissance de la motorisation.

- sur les politiques publiques

La motorisation urbaine n'évoluera réellement que si les villes ont le courage de contraindre la circulation :

- pour libérer de l'espace au profit de modes de déplacement plus urbains
- pour lutter contre la pollution
- pour faciliter la circulation des véhicules participant au fonctionnement urbain (bus, livraisons, professionnels mobiles ...)

- sur les politiques de stationnement

La dépenalisation du stationnement aura un impact certain sur l'usage de la voiture là où les règles du stationnement rotatif n'étaient pas respectées (durée de stationnement supérieure à celle autorisée, détournement du stationnement rotatif pour du stationnement pendulaire par des actifs pouvant prendre les TC...). Mais cette nouvelle souplesse offerte aux villes ouvre des perspectives intéressantes pour la mise en cohérence des politiques de déplacement. Avec une certitude : le développement des transports publics passe par une réduction de l'attractivité de la voiture en ville.