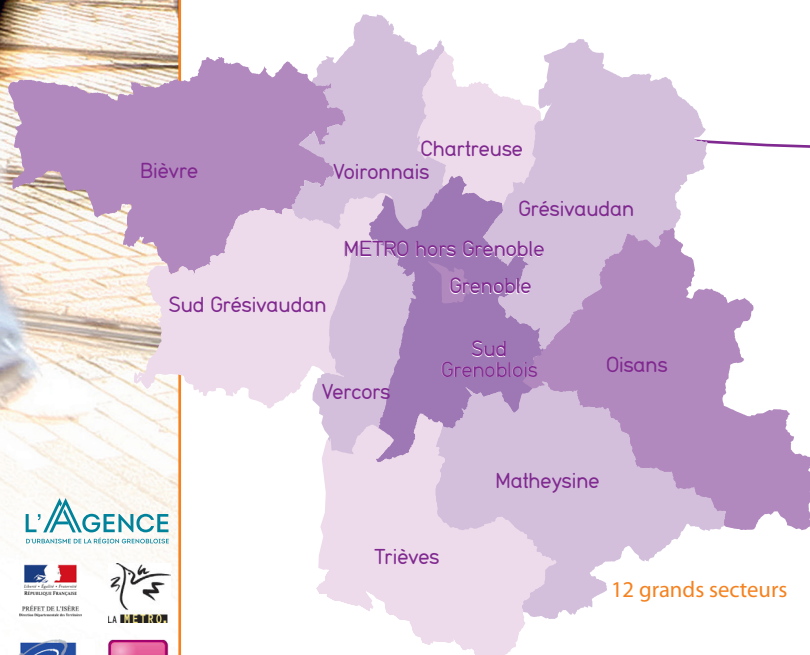
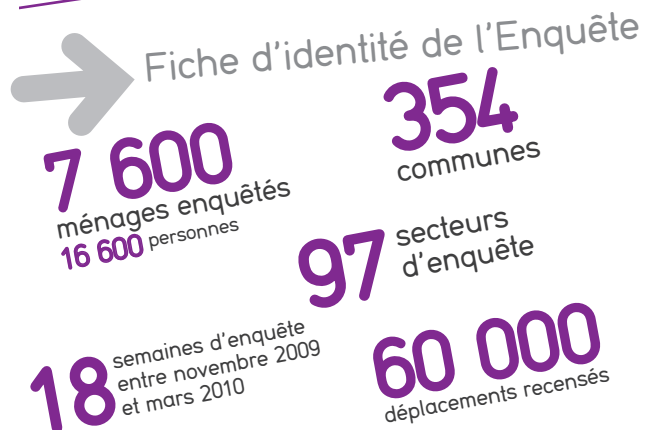


LE STATIONNEMENT : ENTRE ORGANISATION DES DÉPLACEMENTS ET AMÉNAGEMENT DE L'ESPACE PUBLIC

Au cœur des problématiques de fonctionnement urbain, le stationnement croise trois enjeux majeurs pour les villes : l'accessibilité, le partage de l'espace public entre les différents usages et la diminution des déplacements automobiles. C'est un sujet singulièrement sensible, source de débats passionnés voire conflictuels, entre les collectivités, les acteurs économiques (commerçants et promoteurs), les associations et les habitants, qui s'inscrit dans un contexte en forte évolution. Évolution réglementaire d'une part, avec la dépenalisation et la décentralisation du stationnement qui est entrée en vigueur en janvier 2018. Évolutions technologiques d'autre part, avec le développement du numérique et de la dématérialisation du paiement et de la verbalisation, ou à plus long terme, les voitures interconnectées ou autonomes, etc.

➔ Méthode standard CERTU

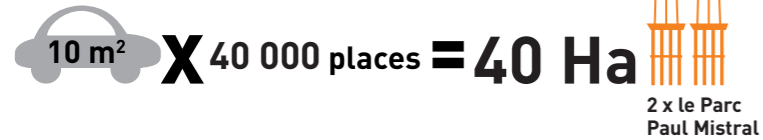
L'Enquête Ménages-Déplacements (EMD) est une photographie des déplacements réalisés par les habitants d'un territoire, un jour moyen de semaine (du lundi au vendredi), par tous les modes de transport.



En prenant en compte ces évolutions, ainsi que l'ensemble des usages de l'espace par les véhicules, la définition d'une politique de stationnement adaptée à chaque situation veut articuler l'organisation des déplacements et le partage de l'espace public, sans pour autant compromettre l'attractivité du territoire.

Beaucoup d'espace consommé pour une faible durée d'utilisation de la voiture

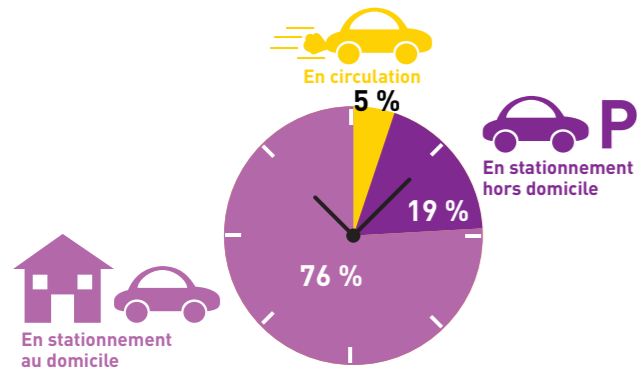
À Grenoble, 40 000 places de stationnement sur voirie



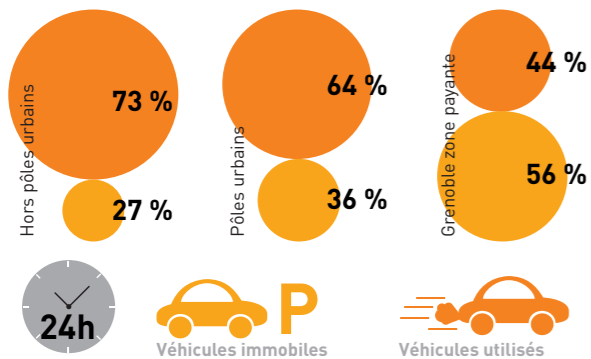
470 000 véhicules particuliers dans la grande région grenobloise
un nombre toujours en croissance, particulièrement dans les espaces périurbains*

* Insee

Temps de circulation et de stationnement des voitures dans la grande région grenobloise



Utilisation des véhicules sur 24 heures selon le territoire de résidence



Habitants de Grenoble centre : plus « d'auto-immobiles » que « d'auto-mobiles »

L'utilisation d'une voiture entraîne une alternance de temps de circulation et de temps de stationnement. Pendant les périodes d'arrêt, les voitures sont stationnées sur le domaine privé ou sur l'espace public.

Alors que l'espace est une ressource rare en milieu urbain, toute occupation de cet espace se fait nécessairement au détriment d'une autre fonction : déplacement (en voiture, en vélo, à pied, en transports collectifs), lieu de vie (banc, fontaine, terrasses, étals de commerce, jeux d'enfants, plantations...), espaces de rencontre...

Planter du stationnement revient ainsi à réserver une part importante de l'espace public à une catégorie particulière d'usagers.

Une voiture est stationnée pendant 95 % du temps !

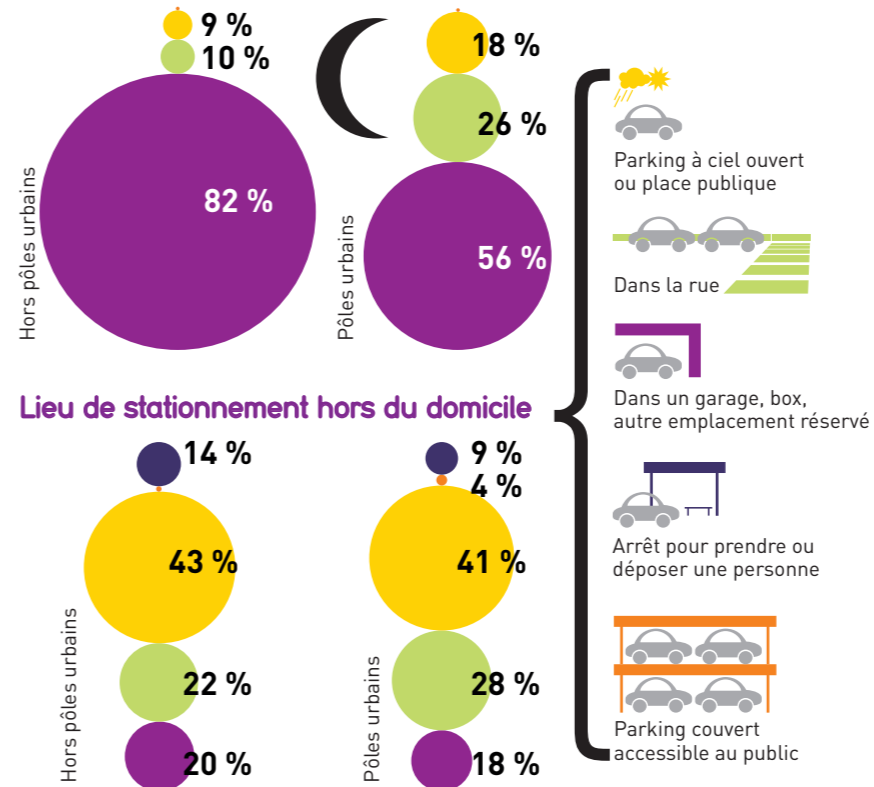
Chaque voiture roule en moyenne 1 heure 10 par jour et reste à l'arrêt pendant près de 23 heures. Ce stationnement occupe différents lieux privés (garage, box, devant une maison, parking de copropriété ou de commerce) ou publics (rue, place publique, parking à ciel ouvert ou en ouvrage). Lors d'un stationnement sur un espace accessible au public, celui-ci peut être gratuit ou payant, et il est parfois réglementé dans la durée.

30 % des voitures sont immobiles pendant plus de 24 heures

Ce phénomène s'accroît avec la densité urbaine : plus on habite près du centre-ville, moins les voitures bougent ! Deux raisons peuvent être évoquées : d'une part l'offre alternative à la voiture est plus accessible et efficace en zone dense ; d'autre part, la difficulté à retrouver une place incite à laisser sa voiture garée. À l'extrême, certains habitants laissent leur voiture stationnée toute la semaine, et ne s'en servent que le weekend... Ces véhicules ne sont pas tous stockés dans des espaces privés. Environ 11 500 voitures immobiles sont stationnées dans les rues des zones urbaines denses de la grande région grenobloise, et 3 500 dans la zone de stationnement payant de Grenoble.



Lieu de stationnement nocturne selon le type de territoire (urbain / non urbain)



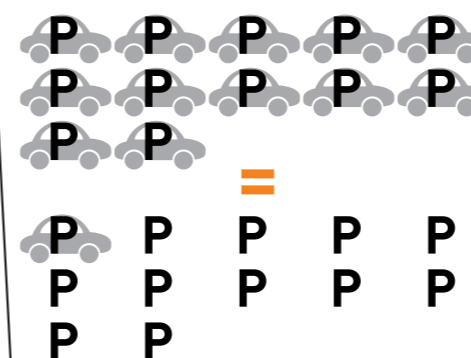
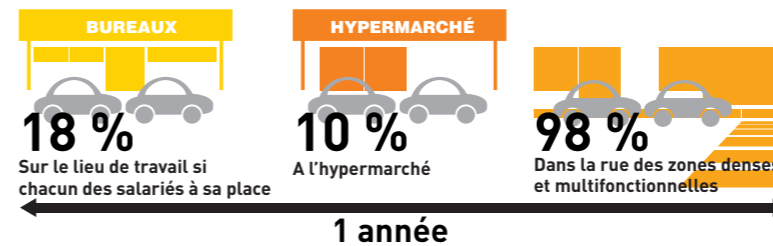
Une demande qui crée de gros écarts d'occupation des places de stationnement

Chaque voiture est stationnée en moyenne 1,8 fois par jour hors du domicile, ce qui génère le besoin de 2 à 3 places de stationnement :

- > Une au domicile et souvent une autre au travail, utilisée le plus souvent par une seule voiture dans la journée,
- > D'autres ailleurs (centre commercial, équipements, commerces et services...), qui peuvent servir successivement à plusieurs usagers.

Certains espaces, notamment les places de stationnement sur voirie en centre-ville, sont très recherchées et utilisées en permanence par différents types d'usagers. D'autres, en revanche, ne sont utilisées que certains jours de la semaine, à certaines heures et par certains types d'usagers.

Taux d'occupation des lieux de stationnement



En prenant en compte toutes les voitures dont les répondants se sont séparés après leur inscription à l'autopartage : en 2016, chaque voiture d'autopartage remplace 10 voitures particulières et libère 9 places de stationnement.

Une utilisation à réguler par la tarification ?

Selon Frédéric Héran, le taux d'occupation annuel des divers types de places de stationnement varie considérablement, de 5 % à 98 % avec un taux d'occupation annuel moyen, toutes places confondues, de l'ordre de 40 %. La tarification permettrait alors de réguler les conflits d'usage dans les espaces les plus convoités.

Source : Pourquoi tarifier le stationnement ? Frédéric Héran, 2013

L'autopartage : une clé pour la réduction des besoins de stationnement ?

Selon le bureau d'études 6-t, qui a conduit en 2016 la 2^{ème} enquête nationale sur l'autopartage en France, l'effet démotorisation lié à l'autopartage reste important (...) il est donc logique que chaque voiture d'autopartage remplace davantage de voitures personnelles.

Source : Enquête nationale sur l'autopartage en France - Édition 2016 - 6-t

Les différents usages du stationnement

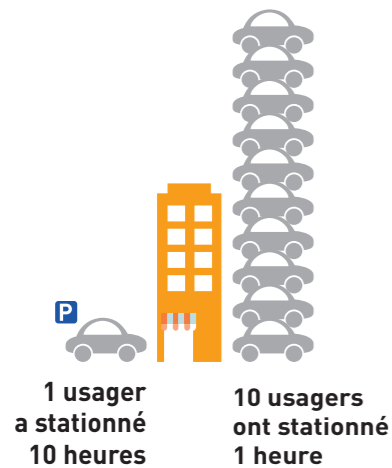
> **Le chaland ou le visiteur est le client des activités économiques** (commerces, services, loisirs) ou administratives ; il doit pouvoir trouver facilement une place et stationner pendant une durée courte (moins de deux à trois heures). Son stationnement doit être favorisé afin de soutenir le dynamisme des commerces et activités économiques, notamment en centre-ville.

> **Le résident est l'habitant.** Il cherche à stationner près de chez lui pendant des durées longues (nuit, week-end, journée) lorsqu'il n'utilise pas sa voiture.

> **Le pendulaire effectue quotidiennement des déplacements vers le travail.** Il stationne pendant des durées longues. Son stationnement doit être dissuadé, pour permettre en priorité celui des visiteurs.

Source : Vingt ans de politique de stationnement public dans les villes centres des agglomérations françaises, CERTU, 2009

En fonction de son activité, l'usager du stationnement mobilise une place pour une heure, une demi-journée, une journée et plus...



Source : guide du stationnement à l'attention des communes genevoises, 2012

Le stationnement au travail mobilise le plus d'espace

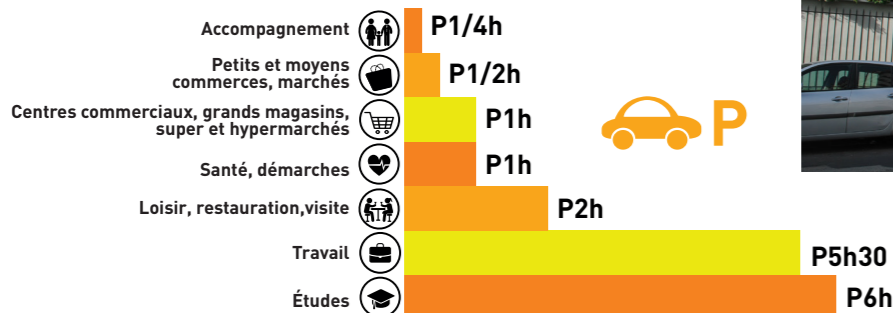
Le stationnement au travail dure longtemps, et concerne de nombreuses personnes. Dans les centres urbains, les pendulaires, qui arrivent généralement avant l'ouverture des commerces et services, occupent de nombreuses places, parfois au détriment d'autres usagers. En effet, lorsque son propriétaire est au travail, une voiture sur cinq stationne dans la rue.

Plus la durée de stationnement est courte, plus la voiture est stationnée dans la rue

Lorsqu'on utilise sa voiture pour faire un achat en petit commerce, pour une démarche administrative, ou pour une visite chez le médecin, la voiture est stationnée dans la rue dans 40 % des cas ; s'il s'agit d'un déplacement de loisir (cinéma, visite à des amis, etc.), la voiture stationne dans la rue une fois sur trois.

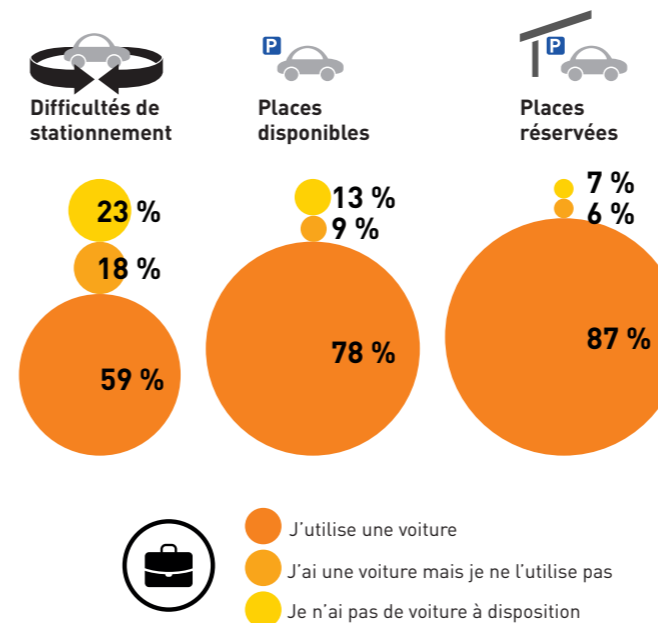


Temps moyen de stationnement selon le motif de déplacement



S'ils disposent d'une place de stationnement, 9 actifs sur dix privilégient la voiture pour aller travailler

Utilisation d'une voiture pour aller travailler selon les conditions de stationnement au travail



Bien que l'usage de la voiture soit en baisse depuis les années 2000, elle demeure le mode de déplacement privilégié des actifs : 80 % l'utilisent pour se rendre au travail, la plupart du temps en solo.

Le choix du mode de déplacement est largement conditionné par la disponibilité d'une place de stationnement sur le lieu de travail

La régulation du stationnement apparaît incontestablement comme un levier majeur pour inciter les usagers à modifier leur comportement, en se tournant vers des modes alternatifs à l'auto-solisme. Ainsi, s'ils disposent d'une place de stationnement réservée sur leur lieu de travail, neuf actifs sur dix utilisent leur voiture pour aller travailler. Ils ne sont plus que six sur dix lorsqu'ils rencontrent des difficultés pour garer leur voiture.

Or, moins d'un actif sur cinq se déclare concerné par des difficultés de stationnement au travail

Les conditions actuelles de stationnement au lieu de travail ne favorisent pas l'évolution des pratiques : seulement 17 % des actifs de la grande région grenobloise, utilisateurs de la voiture ou non, déclarent rencontrer des difficultés de stationnement au travail, un tiers disposant d'une place réservée ; les 50 % restant, même sans place réservée, n'éprouvent pas de difficultés pour garer leur voiture. En outre, le stationnement est gratuit pour l'usager dans plus de 95 % des cas.

Cette situation est quasiment similaire si on se limite aux actifs travaillant en zone urbaine dense : 24 % déclarent rencontrer des difficultés de stationnement, mais 30 % disposent d'une place réservée et 46 % stationnent facilement à proximité...

Un levier à actionner en tenant compte des situations particulières

À l'échelle de la grande région grenobloise, environ 10 % des actifs, soit 30 000 personnes, utilisent leur voiture malgré les difficultés rencontrées pour stationner sur leur lieu de travail.

Ces personnes réalisent généralement des trajets domicile-travail sur lesquels les alternatives à l'automobile sont quasi-inexistantes. Il s'agit majoritairement de femmes, avec une surreprésentation des mamans seules au foyer. Les contraintes de la vie quotidienne prennent alors probablement le pas sur les difficultés de stationnement lors du choix du mode de transport pour aller travailler.

Quels outils de gestion du stationnement à disposition des collectivités ?

Des outils réglementaires pour réguler l'offre de stationnement de demain

Le **règlement du PLU** peut définir les obligations imposées aux constructeurs en matière de réalisation d'aires de stationnement (art. R151-44 du code de l'urbanisme) selon la destination des constructions.

Ainsi le règlement du PLU peut imposer :

- La réalisation d'un minimum de places de stationnement défini en fonction du taux de motorisation, de la proximité des réseaux de transports en commun, du projet politique en matière de mobilité,
- Le plafonnement du nombre de places de stationnement réalisées pour les constructions autres que le logement lorsque les conditions de desserte par les transports publics réguliers le permettent,
- Des règles d'aménagement des espaces de stationnement (box/parking, perméable/imperméable, végétalisé/minéralisé, couvert/à ciel ouvert...).

Cependant, ces règles ne s'appliquent qu'aux projets faisant l'objet d'une autorisation de construire (constructions neuves, extensions et réhabilitations) et se positionnent sur un temps long, nécessitant d'anticiper l'équipement automobile des ménages de demain.

Des outils pour gérer l'occupation des espaces et agir sur l'utilisation de la voiture

La **réglementation du stationnement public** revêt différentes formes :

- La zone bleue permet de limiter la durée de stationnement pour favoriser la rotation des véhicules notamment aux abords des commerces,
- Le stationnement payant permet de dissuader un usager d'utiliser sa voiture et améliore la rotation des véhicules,
- Le stationnement public en ouvrage vient compléter le règlement du stationnement payant.

La **dépénalisation et décentralisation du stationnement** qui entre en vigueur au 1^{er} janvier 2018 constitue un nouvel outil à disposition des collectivités pour réglementer le stationnement. Transférant le non-paiement du stationnement du domaine pénal vers le champ domanial, la dépénalisation du stationnement va permettre aux collectivités de mettre en place des grilles tarifaires plus en lien avec les réalités locales. Concrètement, l'amende pour non-paiement (de 17€) est remplacée par le Forfait Post Stationnement dont le montant sera défini par chaque exécutif local.

La **mutualisation du stationnement** consiste à permettre à une même place de stationnement d'être utilisée par différents usagers. Cette pratique que l'on retrouve sur la voirie peut être favorisée dans les parkings en ouvrage publics et privés. Pour les parkings neufs, le PLU constitue un outil efficace pour favoriser ces pratiques. Pour les parkings existants, la collectivité a un rôle à jouer pour mettre en relation différents acteurs et faciliter l'ouverture de ces équipements.

La **dématérialisation du paiement du stationnement** sur voirie constitue un levier de modernisation de la politique de stationnement en la rendant plus efficace. En effet, en facilitant le paiement du stationnement, cette évolution technologique augmente le paiement spontané et limite les incivilités.



→ CE QU'IL FAUT RETENIR

→ **Le stationnement est consommateur d'espace** : le cumul des 470 000 voitures des habitants de la grande région grenobloise représente une emprise de près de 500 ha (espaces publics et privés confondus). Le stationnement sur voirie et en parc aérien est particulièrement consommateur de foncier, au détriment notamment des espaces publics d'agrément ou pour les mobilités actives. Par exemple, sur la seule commune de Grenoble, le stationnement sur voirie occupe une surface équivalente à deux fois le parc Paul Mistral.

→ **Certains parkings sont largement sous-utilisés**. Les espaces de stationnement des grandes surfaces ou de certains équipements sportifs, par exemple, sont utilisés moins de 10 % du temps.

→ **Le temps pendant lequel une voiture est utilisée est très limité** : en moyenne, une voiture est stationnée 95 % de son temps. En outre, un jour donné, un tiers des voitures ne bougent pas. Ce phénomène s'accroît d'ailleurs avec la densité urbaine, et touche également les zones de stationnement payant.

→ **La disponibilité d'une place de stationnement à destination détermine le choix modal, notamment pour les trajets domicile-travail**. Dès lors qu'un actif dispose d'une place réservée sur son lieu de travail, il utilise la voiture pour s'y rendre neuf fois sur dix.

→ LES ENJEUX AUJOURD'HUI

→ **Limiter l'occupation de l'espace public par le stationnement des véhicules pour le réaffecter à d'autres usages en :**

- recherchant des solutions de stationnement en dehors de la voirie, notamment pour les résidents,
- développant la mutualisation des espaces de stationnement, afin de limiter la consommation foncière et d'optimiser les coûts.

→ **Inciter au report modal en limitant l'offre de stationnement pour les pendulaires, en priorité là où des offres alternatives en transports collectifs et modes actifs existent.**

→ **Maintenir l'attractivité des centres villes en favorisant la rotation sur les places de stationnement situées à proximité des pôles de commerces, d'activités économiques et de services, et des administrations.**

→ **Développer les services d'autopartage, et de location de véhicules, afin de diminuer les besoins de stationnement.**

décembre 2017

Définitions

Déplacement action, pour une personne, de se rendre d'un lieu (origine) à un autre lieu (destination) pour réaliser une activité, en utilisant un ou plusieurs modes de transports sur la voie publique.

Autopartage système de partage de véhicules mis à disposition par un opérateur privé, public ou associatif.

Taux de rotation rapport entre le nombre de véhicules relevés en stationnement sur places autorisées, sur une période donnée, et le nombre de places autorisées.

Parc mutualisé parc de stationnement répondant aux besoins de plusieurs générateurs de déplacements situés dans une même zone.

Parc privé de stationnement parc de stationnement affecté exclusivement à un générateur ou à un groupe de générateurs spécifique (centre commercial, entreprise, hôpital, etc.).

Parc public de stationnement espace à accès contrôlé destiné au stationnement, non affecté exclusivement à un générateur spécifique.

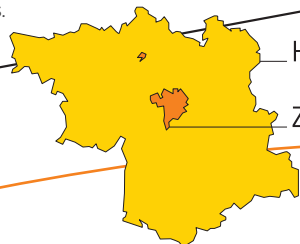
Méthodologie

Typologie de territoire Pôle urbain/Hors pôle urbain
La typologie de territoire utilisée dans les analyses est issue des travaux menés dans le recalage du modèle de déplacements. Celle-ci a été établie par une analyse statistique multivariée intégrant des critères de deux natures :

- > Critère territorial : densité de population ;
- > Critères relatifs à la mobilité : distance moyenne de déplacement, part modale, motorisation.

Bibliographie

- > CERTU, 2007, Trois vecteurs de performance pour le commerce de proximité : transports en site propre, stationnement, livraisons.
- > CERTU, 2009, Vingt ans de politiques de stationnement public dans les villes centres des agglomérations françaises.
- > Frédéric Héran, 2013, Pourquoi tarifier le stationnement ?, Transport Environnement Circulation n° 218.
- > 6-t, 2016, Enquête nationale sur l'autopartage en France.
- > République et canton de Genève, 2012, Guide du stationnement à l'attention des communes genevoises.



Hors zones urbaines denses

Zones urbaines denses

CLUB **emd**

PARTENAIRES DE L'ENQUÊTE MÉNAGES-DÉPLACEMENTS RÉGION GRENOBLOISE

Source SMTC-Enquête Ménages-Déplacements 2010
Grande région grenobloise

CONTACT
Isabelle Reynaud : isabelle.reynaud@aurg.asso.fr

Crédit photos : Agence d'urbanisme, SMTC



L'AGENCE
D'URBANISME DE LA RÉGION GRENOBLOISE

21, rue Lesdiguières
38000 Grenoble

www.aurg.org