



Evaluation de la mise en œuvre des recommandations du Plan de déplacements urbains en Île-de-France (PDUIF) concernant le **stationnement payant et réglementé sur voirie**

Le PDUIF formule des recommandations pour une **politique de stationnement cohérente sur l'ensemble de l'Île-de-France**, qui permette d'atteindre **les objectifs de report modal à 2020** avec moins de déplacements en voiture individuelle. Le STIF a mené en 2015 une enquête auprès des communes qui fait suite à celle déjà réalisée en 2012. Elle avait pour but d'apprécier l'évolution des politiques de stationnement pendant ces trois années et de constituer un point de référence avant la mise en œuvre de la réforme du stationnement payant.

Le constat fait par cette nouvelle enquête reste identique à celui fait en 2012 : si la régulation du stationnement est bien répandue dans les communes du cœur d'agglomération, il convient de **renforcer le recours au stationnement payant sur voirie avec le développement de l'offre en transports collectifs**. Cette note repère présente les principaux enseignements de cette deuxième enquête.

Le PDUIF préconise la mise en place d'une réglementation du stationnement en fonction des territoires et de la qualité de la desserte en transports en commun.

Les politiques de stationnement doivent jouer un rôle régulateur de l'usage des modes individuels motorisés (voitures particulières et deux-roues motorisés) lorsque des alternatives existent. Les principes retenus par le PDUIF en la matière sont les suivants :

- permettre le stationnement des véhicules au domicile,
- limiter l'usage de la voiture pour les déplacements domicile-travail en fonction de la qualité de la desserte en transports collectifs,
- limiter l'occupation de l'espace public par les véhicules en stationnement, notamment les deux-roues motorisés sur les trottoirs.

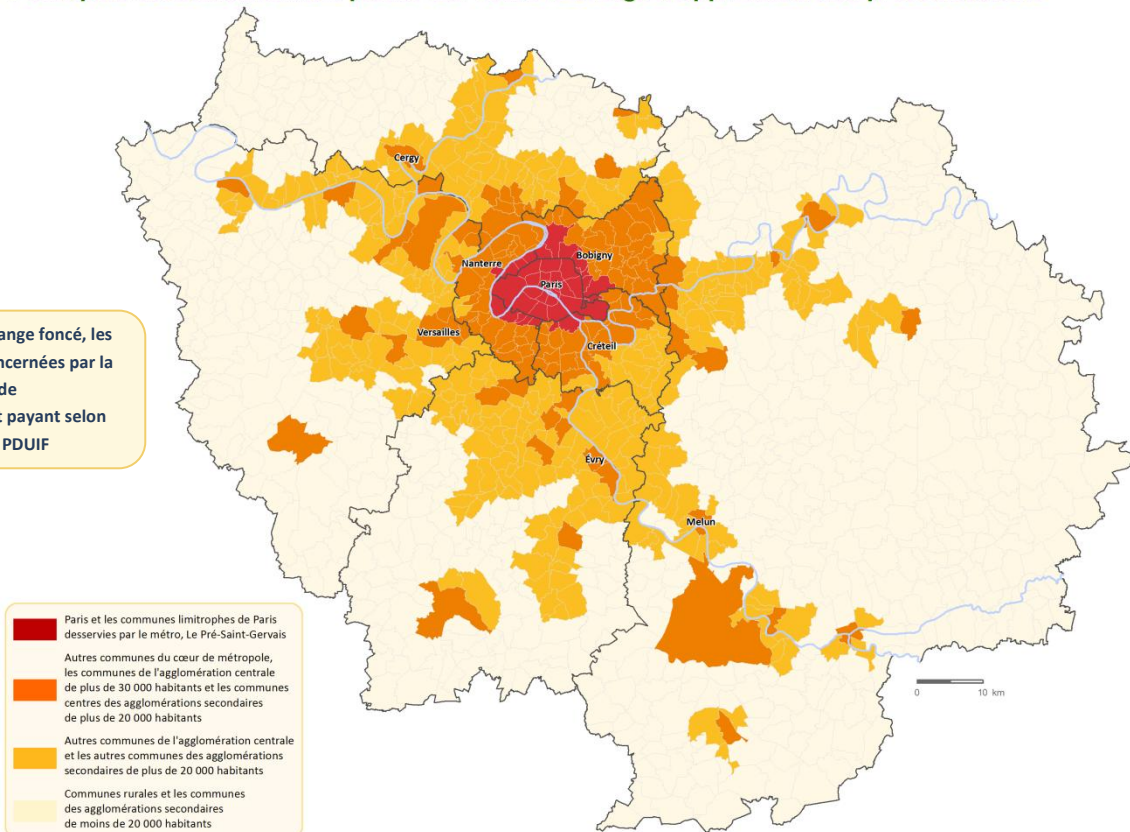
La plus ou moins grande facilité à garer son véhicule joue un rôle clé dans le choix du mode de transport. En agissant

sur la disponibilité et le tarif des places publiques, les politiques de stationnement sont un levier essentiel pour favoriser les changements de comportement en faveur des modes alternatifs à la voiture.

L'action 5.2 du PDUIF « Mettre en œuvre des politiques de stationnement public au service d'une mobilité durable » préconise ainsi la mise en place d'une réglementation du stationnement sur voirie en fonction de la morphologie des communes et de la qualité de la desserte en transports collectifs. Elle identifie 152 communes pour lesquelles un stationnement payant sur voirie doit être instauré dans les secteurs commerciaux, les centres-villes, les secteurs gare ou les secteurs mixtes résidentiel / activités.

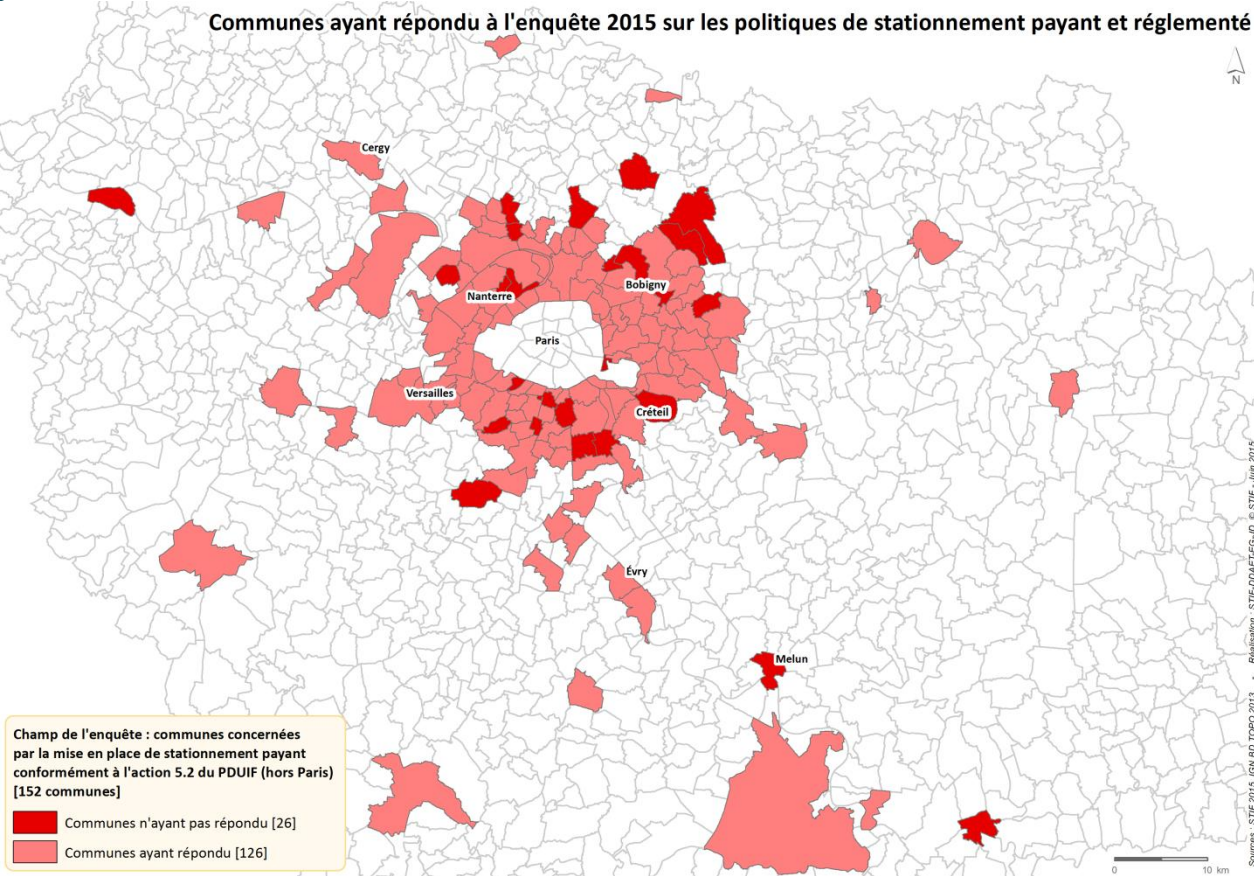
Politiques de stationnement public sur voirie : Zonage d'application des préconisations

En rouge et orange foncé, les communes concernées par la mise en place de stationnement payant selon l'action 5.2 du PDUIF



Sources : STIF 2013, SDRIIF 2010, IGN BD TOPO 2009 - Réalisation : STIF-ODAEFEG-JD © STIF - 2013

Communes ayant répondu à l'enquête 2015 sur les politiques de stationnement payant et réglementé



Sources : STIF 2015, IGN BD TOPO 2013 - Réalisation : STIF-ODAEFEG-JD © STIF - Juin 2015

La méthode d'évaluation : une enquête menée auprès des communes

Le STIF a mené une enquête auprès des 152 communes franciliennes (hors Paris) concernées par la mise en place de stationnement automobile payant sur la voirie publique selon l'action 5.2 du PDUIF.

Le questionnaire portait sur :

- l'existence ou non de stationnement réglementé ou payant sur voirie ;
- le nombre de places payantes et réglementées sur voirie ;
- le tarif de la première heure payante.

Les données à renseigner correspondent à la situation au 1er janvier 2015.

126 communes ont répondu, soit un taux de réponse de 83%. On compte 8% de réponses supplémentaires par rapport à la précédente enquête de 2012. Pour les 26 communes qui n'ont pas répondu, l'information a pu être partiellement obtenue par le biais des sites internet, de la police municipale ou des services techniques des communes concernées.

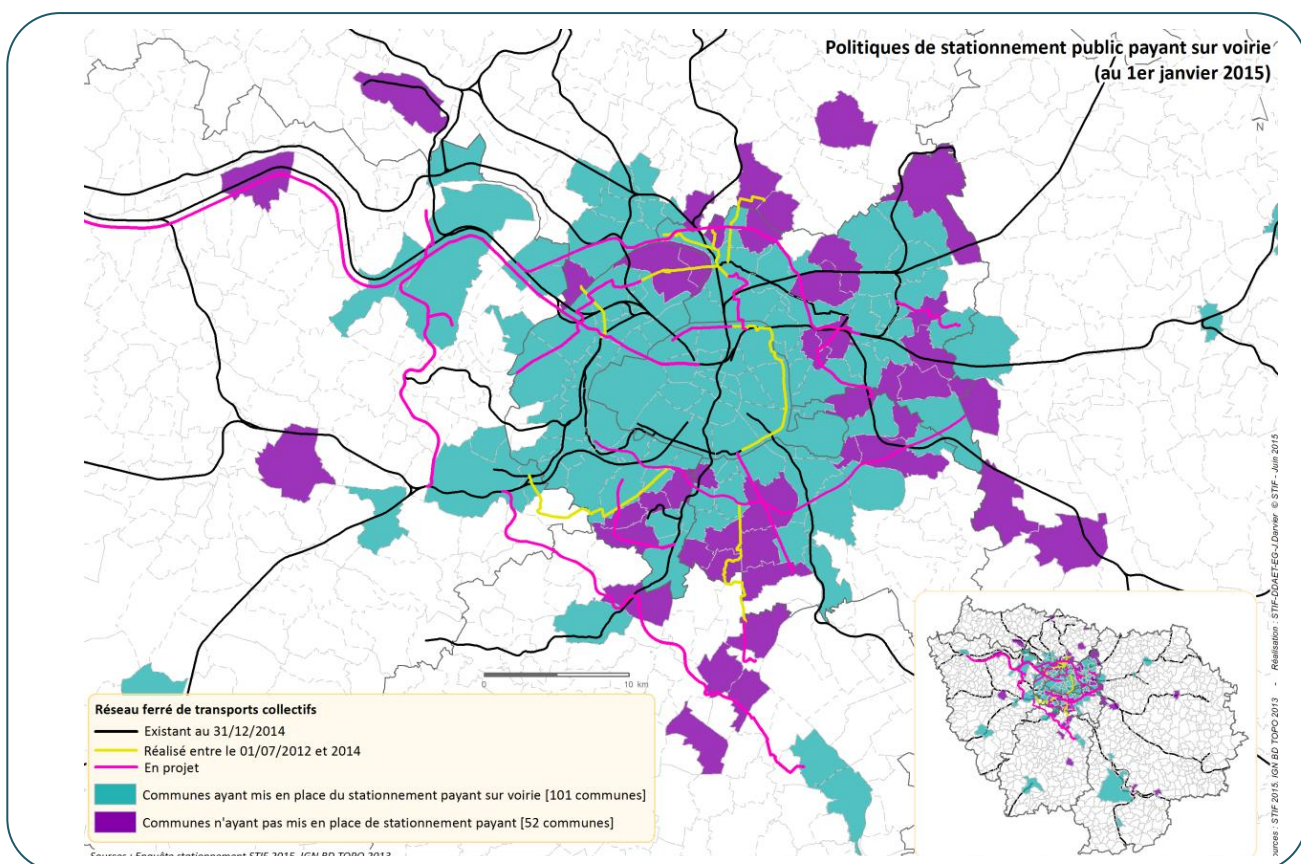
Les deux-tiers des communes concernées ont déjà instauré des zones de stationnement payant sur voirie.

Ce sont 101 communes sur 153 (Paris inclus) qui ont mis en place du stationnement payant, soit deux tiers des communes concernées par l'action 5.2 du PDUIF. Ce nombre a peu augmenté par rapport à la précédente enquête de 2012 : seule une ville enquêtée a instauré du stationnement payant en 3 ans.

Parmi les communes qui n'ont pas encore de stationnement payant sur voirie, on trouve des communes éloignées du centre de l'Ile-de-France mais aussi des communes denses du cœur de métropole. Plusieurs de ces communes sont concernées par des

projets de transports collectifs structurants, qu'il s'agisse de tramways, de prolongements de ligne de métro ou de la création de la ligne 15 du métro du Grand Paris. Elles vont connaître grâce à ces projets une amélioration considérable de leur accessibilité.

Plusieurs communes sans politique de stationnement payant viennent d'ailleurs de bénéficiaires de mises en service récentes de lignes de tramway (T1, T2, T5, T6, T7 et T8). Il conviendra d'apprécier l'impact sur la fréquentation de ces lignes de cette absence de stationnement payant.

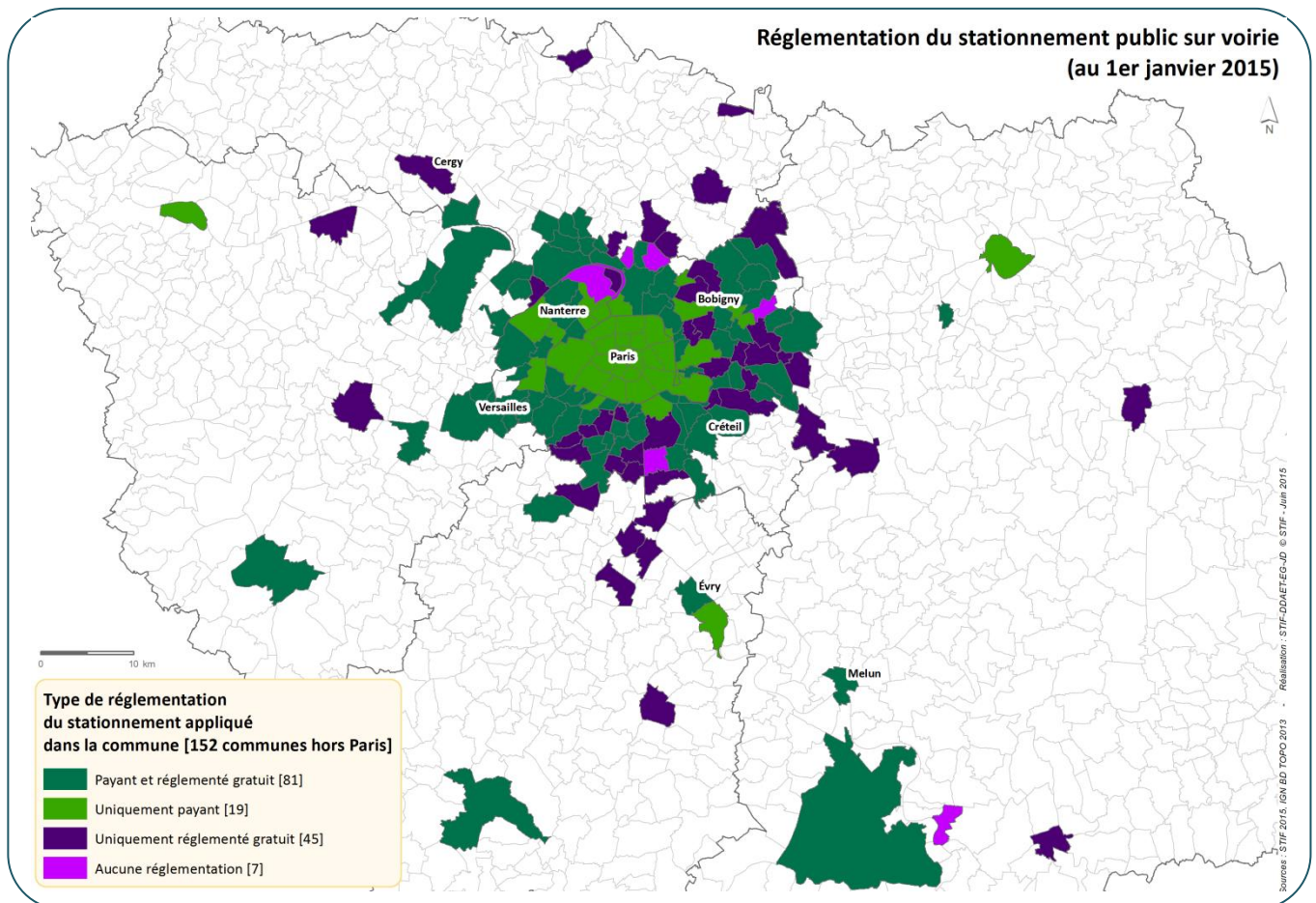




Les communes réglementent leur stationnement de diverses manières

La plupart des communes enquêtées, soit 145 communes (hors Paris), réglementent le stationnement automobile sur voirie : stationnement payant ou gratuit mais limité en durée. Le stationnement réglementé gratuit correspond à des dispositifs de type « zones à

disque européen » (anciennes « zones bleues ») ou arrêt limité dans le temps (par exemple : vingt minutes). Ces différentes pratiques peuvent également coexister au sein d'une même commune pour tenir compte des spécificités de chaque quartier.



La quasi-totalité des communes enquêtées ont mis en place des mesures visant à réglementer le stationnement en ayant recours à une ou plusieurs modalités de réglementation. Seules sept d'entre elles n'appliquent aucune restriction en la matière ; elles étaient déjà dans cette situation en 2012.

Le stationnement gratuit réglementé, combiné ou non à du stationnement payant, est mis en œuvre dans 126 communes, soit 83% des communes enquêtées ; cette proportion est en augmentation par rapport à 2012 (78%). Cette mesure est le plus souvent associée à du stationnement payant sur voirie. En 2015, on observe

ainsi que 45 communes ont recours à une réglementation du stationnement gratuit sans association avec du stationnement payant sur voirie. Cette situation semble stable par rapport à 2012 : parmi les 33 communes identifiées comme telles en 2012, seule une commune (Gentilly) a introduit du stationnement payant en plus du stationnement réglementé gratuit.

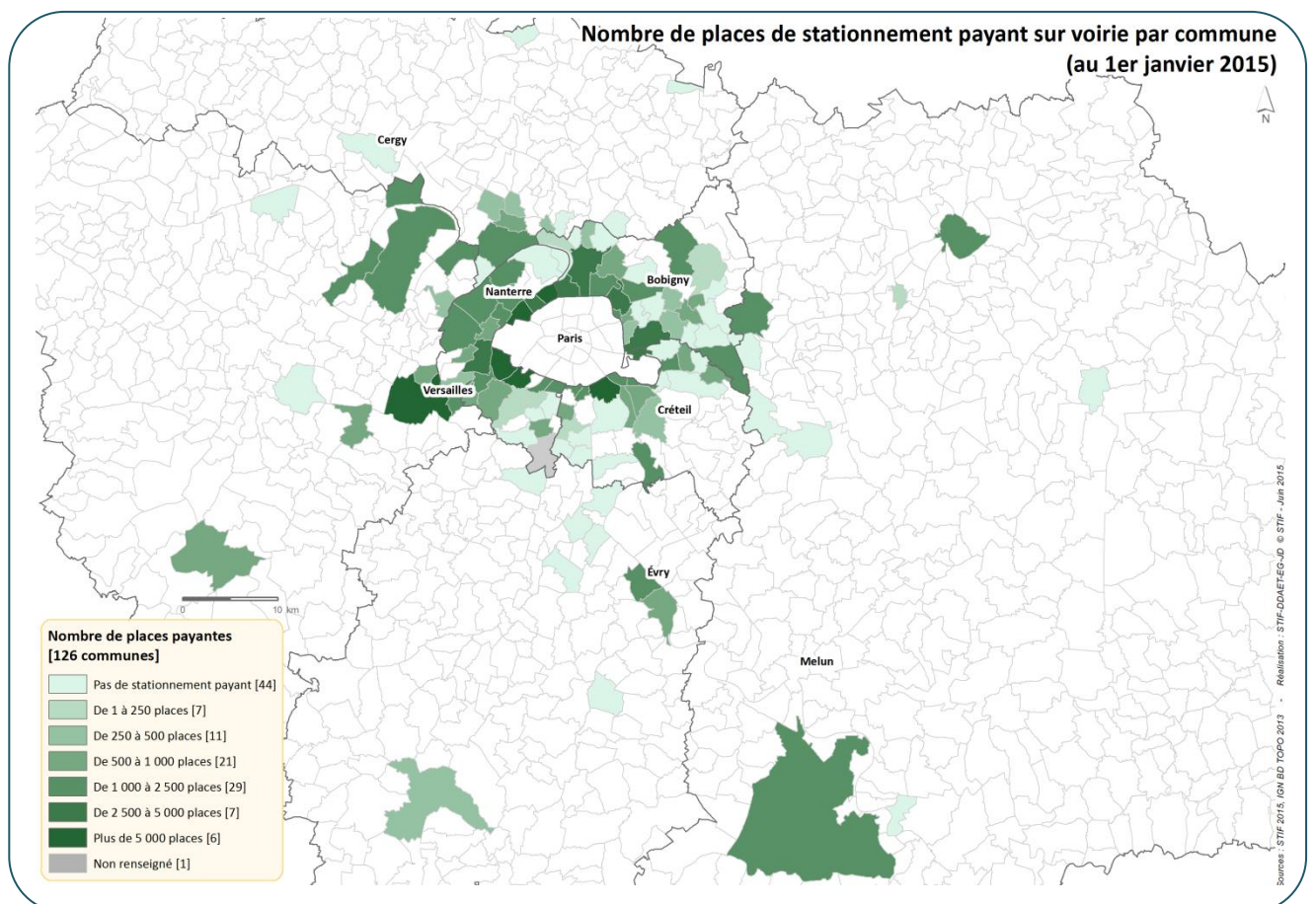
Le recours massif à la réglementation est ainsi la preuve de la nécessité reconnue par les collectivités de devoir gérer au moins à l'échelle d'un quartier la ressource rare qu'est l'espace public.

Un nombre de places en stationnement payant très variable selon les communes

Le volume de l'offre de stationnement payant sur voirie se situe dans une fourchette extrêmement large, similaire à celle observée lors de l'enquête de 2012, allant d'à peine 100 places à 13 000 places. Dans quelques communes, le stationnement payant est donc extrêmement étendu. Il s'agit de communes limitrophes de Paris, Boulogne-Billancourt (13 000 places), Neuilly-sur-Seine (9 000),

Issy-les-Moulineaux (6 000), Clichy (5 000), Ivry-sur-Seine (5 000) et Versailles (9 000).

L'importance du nombre de places payantes s'explique donc en grande partie par la pression sur l'espace public liée à la densité urbaine et à la présence de gros générateurs de déplacements.



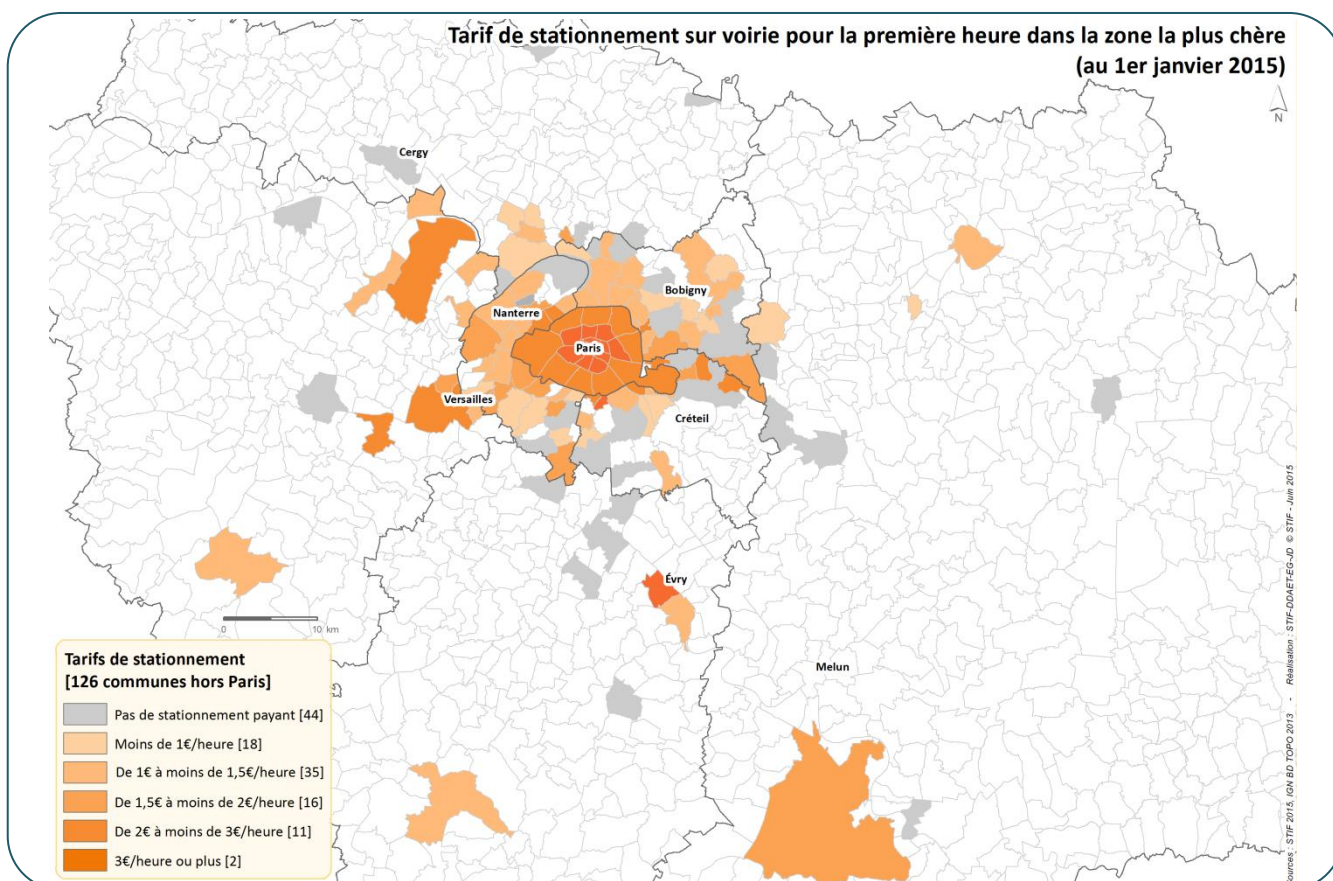


Le prix de l'heure de stationnement sur voirie dans la zone la plus chère des communes interrogées varie de la gratuité de la première heure à 4 € de l'heure (Evry). Hormis ces extrêmes, le tarif horaire de la première heure est dans deux tiers des cas inférieur à 1,5 € par heure.

Par rapport à l'enquête 2012, les tarifs ont plutôt été orientés à la hausse. Il y a en 2015, moins de communes

avec un tarif horaire maximum à moins de 1 € par heure et plus de communes avec un tarif compris entre 1 et 2 € par heure.

On notera que les tarifs sont en général plus élevés dans les communes qui ont un nombre important de places de stationnement payant.



Pour en savoir plus

- www.omnil.fr met en ligne toutes les informations concernant les chiffres de référence et les analyses sur la mobilité en Ile-de-France.
- www.pduif.fr informe et accompagne les acteurs franciliens de la mobilité en fournissant les informations nécessaires sur le PDUIF, ses objectifs et ses actions.