



Le stationnement, un levier majeur des politiques de déplacements

Les voitures à disposition des ménages franciliens ne circulent en moyenne que pendant une courte période de la journée, environ une heure en semaine tout comme le week-end, et sont donc garées 95 % du temps.

L'offre et la tarification du stationnement ont un impact important sur le choix du mode de déplacement et l'occupation de l'espace public, et cela même dans des contextes où l'offre de déplacements par les modes alternatifs à la voiture est développée.

La disponibilité d'un emplacement réservé au domicile contribue fortement à la motorisation. La mise à disposition d'un emplacement par l'employeur conduit à un usage beaucoup plus élevé de la voiture pour se rendre au travail, y compris dans les secteurs bien desservis par les transports collectifs. Les parkings de centres commerciaux et grandes surfaces sont plébiscités pour les déplacements liés aux achats.

La voirie est aussi très fortement sollicitée par le stationnement, en particulier pour les achats en petit commerce, les loisirs et les visites. À ces motifs, s'ajoute aussi une part non négligeable de stationnement au domicile lorsque les ménages ne disposent pas d'emplacements réservés (ou possèdent plus de voitures que d'emplacements).

Ces constats renforcent ainsi la nécessité de mettre en place les **actions inscrites au Plan de déplacements urbains d'Île-de-France 2010-2020 en matière de politique de stationnement** :

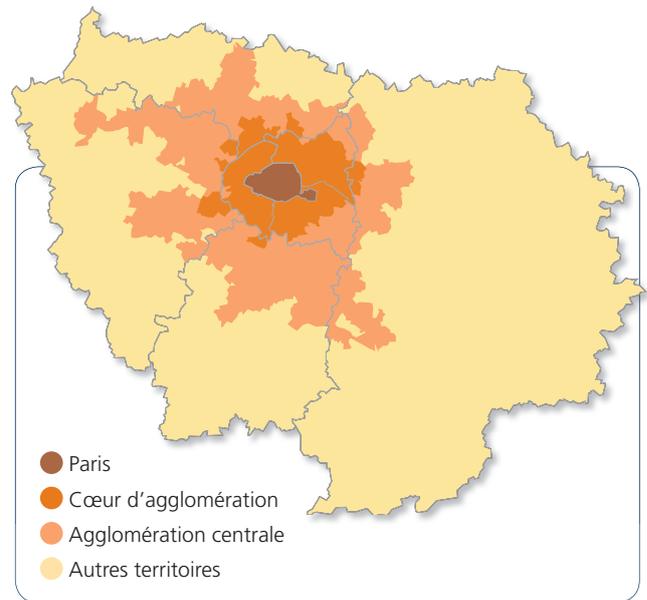
- La fixation de normes planchers adaptées pour la construction d'immeubles de logements permettra de ne pas inciter la motorisation par une suroffre de places.
- La limitation du nombre de places de stationnement à construire dans les nouveaux immeubles de bureaux selon la qualité de la desserte en transports collectifs est de nature à favoriser l'usage des modes alternatifs à la voiture.
- Les politiques de stationnement sur voirie doivent viser à limiter l'occupation de l'espace public dans les secteurs les plus contraints.
- Enfin, le développement des usages partagés de la voiture pourra conduire à diminuer la demande de stationnement et à optimiser l'usage d'un même véhicule (plutôt qu'à le laisser garé la quasi-totalité du temps).

Clés de lecture

Champ de l'analyse

L'analyse porte sur les caractéristiques du stationnement du parc automobile à disposition des ménages franciliens un jour de semaine (hors vacances scolaires et jours fériés), le samedi et le dimanche. Sont pris en compte les véhicules possédés par les ménages et les véhicules mis à disposition par les employeurs.

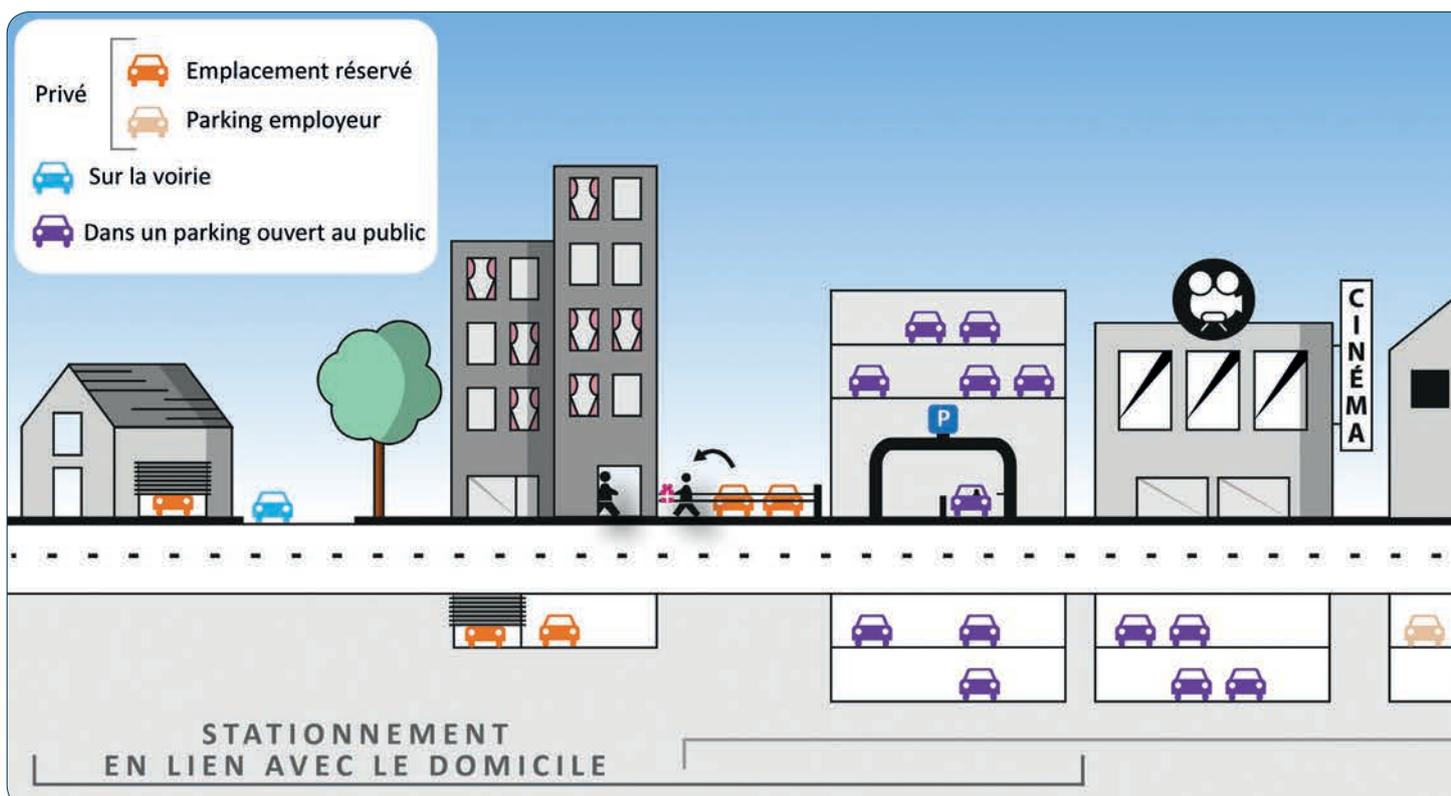
En 2010, le parc automobile à disposition des ménages s'élève à 4,9 millions de véhicules. Un ménage francilien possède en moyenne un véhicule.



Source : IAU ÎDF - Réalisation : DDAE-EG-JD © STIF.

	Nombre de voitures	Nombre de voitures par ménage
Paris	0,6 million	0,5
Cœur de métropole	1,8 million	0,9
Agglomération centrale	1,7 million	1,3
Autres territoires	0,8 million	1,6
Île-de-France	4,9 millions	1

L'analyse s'appuie sur les résultats de l'**Enquête Globale Transport 2010** et ponctuellement sur le recensement de la population **Insee 2010** (dans ce cas, la source est indiquée).

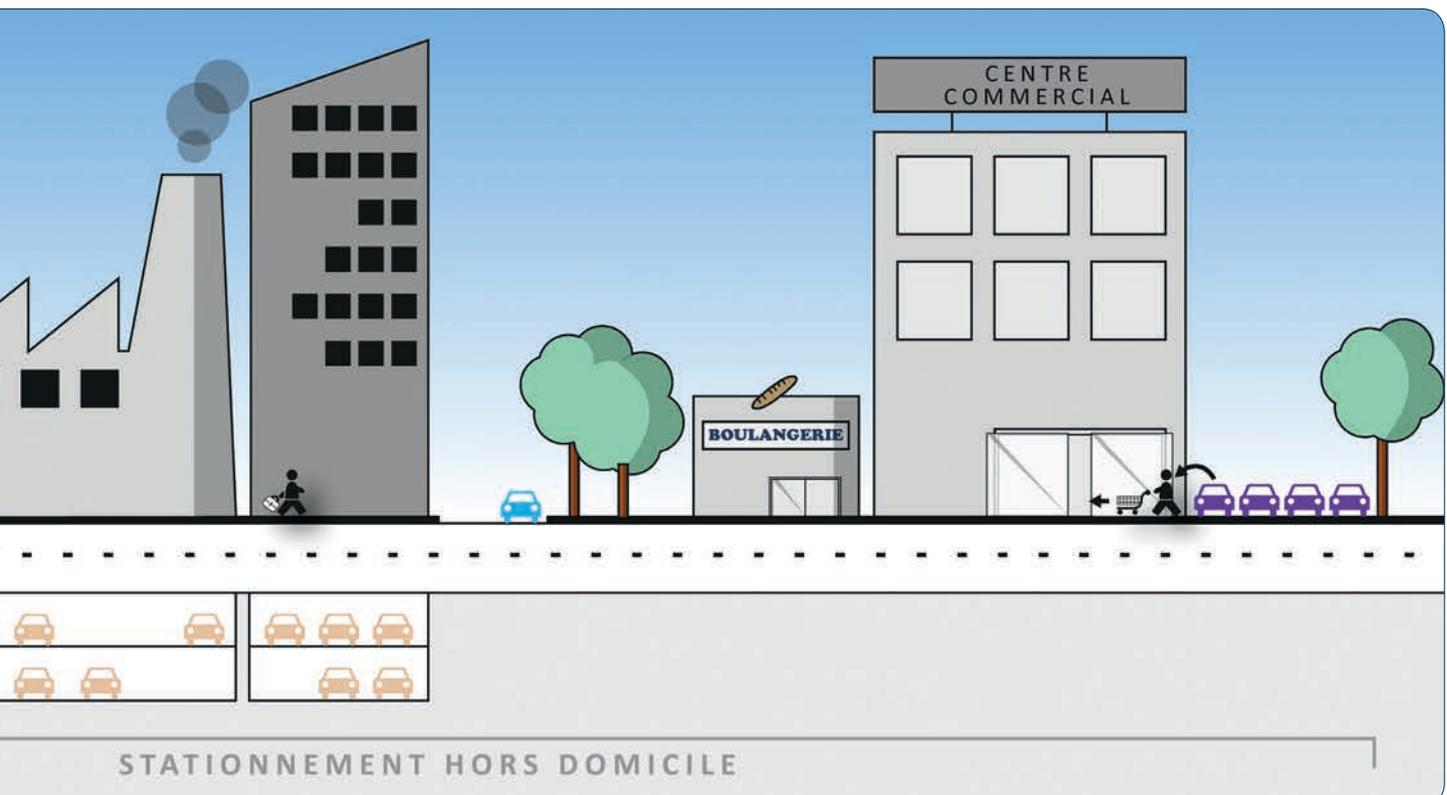




Catégories de stationnement

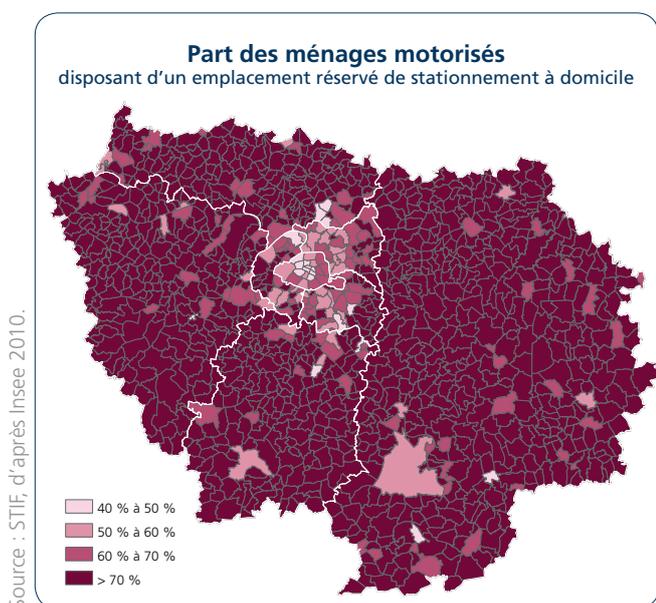
On distingue :

- les **emplacements privés**, qui peuvent être de deux types :
 -  les **emplacements réservés de stationnement aux domiciles** (garage, box ou place de parking) ; ces emplacements sont utilisés par les ménages de jour ou de nuit ; ils peuvent aussi être utilisés pour les visites aux ménages ;
 -  les **parkings employeurs** ;
-  les **emplacements sur la voirie**, gratuits ou payants, avec ou sans restriction de durée ;
-  les **emplacements dans les parkings ouverts au public**, gratuits ou payants, qu'ils soient gérés par les collectivités publiques ou par des gestionnaires privés.



Les conditions de stationnement au domicile influent sur la possession et l'usage des voitures par les ménages

La disponibilité d'emplacements réservés varie selon les tissus urbains



En moyenne, près de deux ménages motorisés sur trois ont accès à un emplacement réservé à domicile (source : Insee 2010). Toutefois, cette part est très variable d'une commune à l'autre, en lien notamment avec la nature des tissus urbains.

Les tissus anciens comme ceux du centre de Paris en sont moins dotés. L'offre est nettement plus forte dans les quartiers pavillonnaires : 80 % des logements individuels sont pourvus d'un ou plusieurs emplacements réservés, contre seulement 43 % des logements collectifs. Par ailleurs, seul un ménage sur trois résidant en logement collectif de type HLM dispose d'un emplacement réservé, contre près de la moitié des ménages résidant dans les autres logements collectifs.

Disposer d'un emplacement de stationnement à domicile favorise la motorisation des ménages

Les ménages disposant d'un emplacement de stationnement sont en moyenne deux fois plus motorisés que les autres. Dans la zone dense de l'Île-de-France, c'est une condition majeure de la motorisation des ménages. Ainsi, à Paris, les ménages disposant d'un emplacement réservé sont 3,5 fois plus motorisés que les autres.

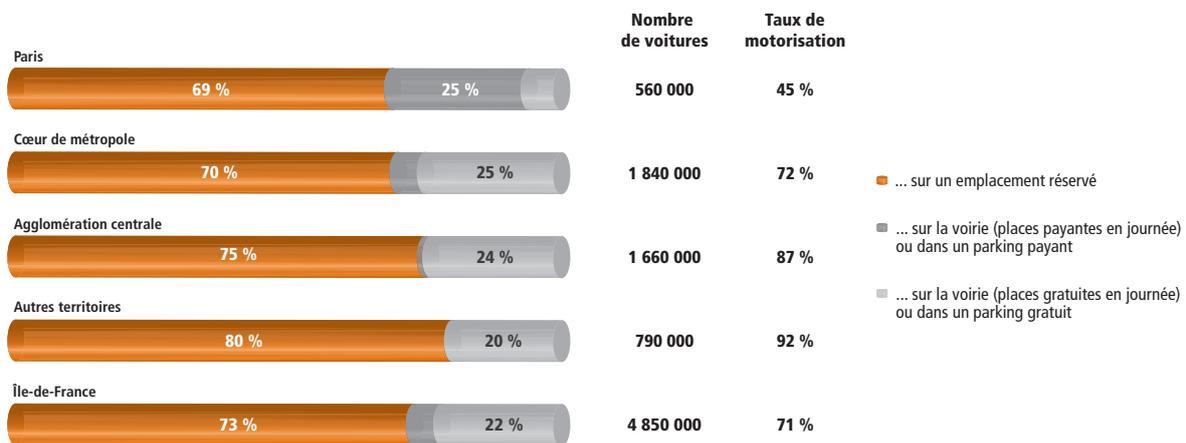
	Taux de motorisation des ménages	
	Emplacement(s) disponible(s)	Pas d'emplacement disponible
Paris	81 %	23 %
Cœur de métropole	86 %	47 %
Agglomération centrale	92 %	66 %
Autres territoires	94 %	73 %
Île-de-France	88 %	43 %

Source : Insee 2010.



La nuit, les voitures occupent le plus souvent des emplacements réservés

La nuit, les voitures stationnent...



La nuit, les trois quarts des véhicules sont garés sur des emplacements réservés (garage, box ou place de parking).

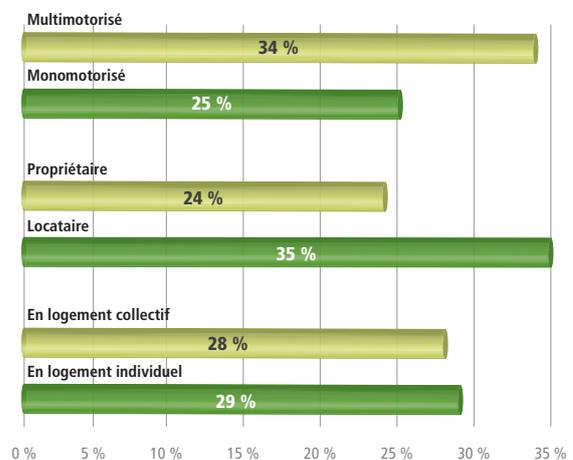
La proportion de ceux qui occupent la voirie est un peu plus élevée dans la zone dense de l'Île-de-France, sans que cette tendance soit marquée. Les places sur voirie occupées la nuit sont très souvent gratuites en journée, sauf à Paris.

Les parkings ouverts au public n'accueillent qu'une part très faible du stationnement nocturne, de l'ordre de 2 % à l'échelle régionale et de 4 % à Paris.

Les ménages locataires et ceux qui sont multimotorisés sont ceux qui se garent le plus sur la voirie.

Le fait de résider dans un logement individuel ou collectif n'a en revanche pas d'incidence sur la nature du stationnement au domicile.

Part des ménages motorisés garant une voiture ou plus sur la voirie la nuit

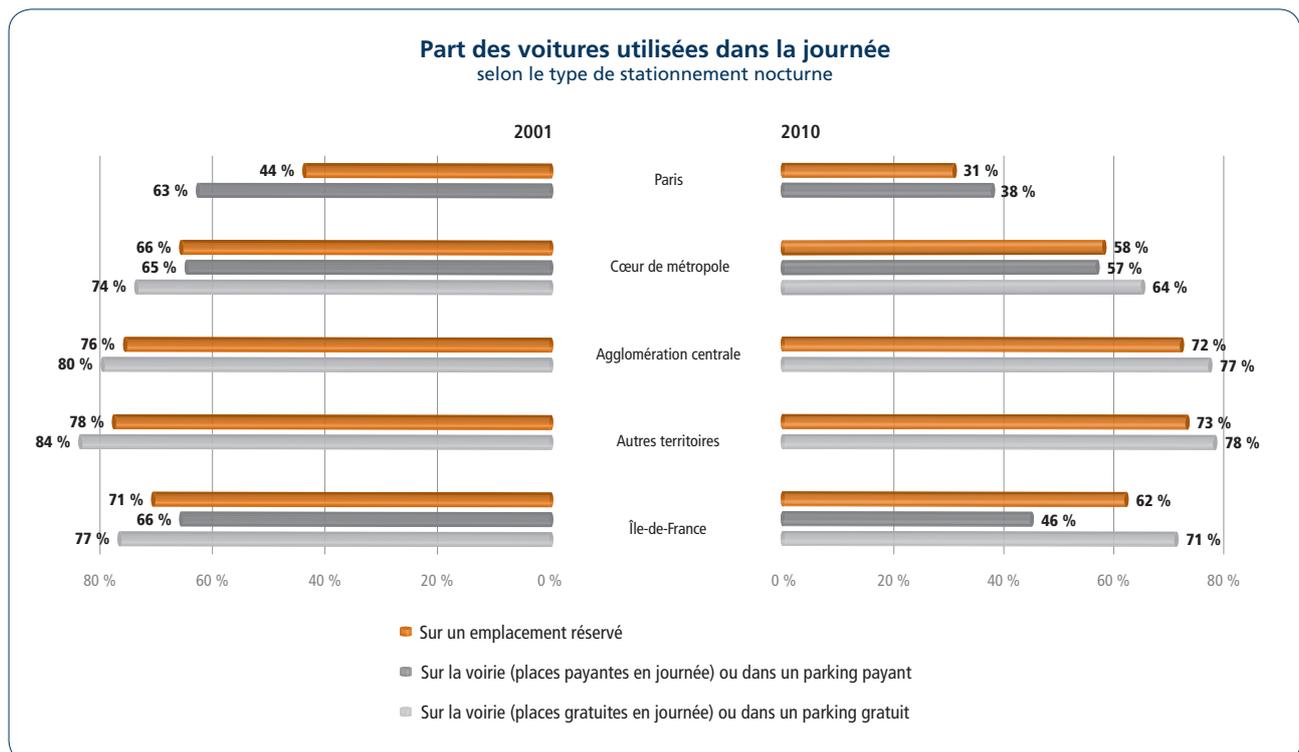




Les voitures garées sur un emplacement réservé la nuit sont un peu moins utilisées en journée

Six voitures sur dix garées la nuit sur un emplacement réservé sont utilisées dans la journée en 2010 (sept sur dix en 2001). Celles qui sont garées sur d'autres types d'emplacements circulent un peu plus.

À Paris, en 2001, les tarifs élevés du stationnement sur la voirie incitaient les résidents à ne pas laisser leur voiture toute la journée sur un emplacement payant, donc à l'utiliser. En 2010, le taux d'utilisation des voitures stationnées la nuit sur la voirie diminue fortement, sous l'effet notamment de la mise en place de tarifs avantageux en faveur du stationnement résidentiel.



Nota : seuls les chiffres significatifs sont présentés sur ces graphiques.

En dehors du domicile, les pratiques de stationnement reflètent les activités des Franciliens

Le travail est l'activité qui consomme le plus de capacité de stationnement

Hors stationnement au domicile, le stationnement au lieu de travail habituel est celui qui consomme le plus de temps et d'espace de stationnement (plus de 50 % des places x heures un jour de semaine) car :

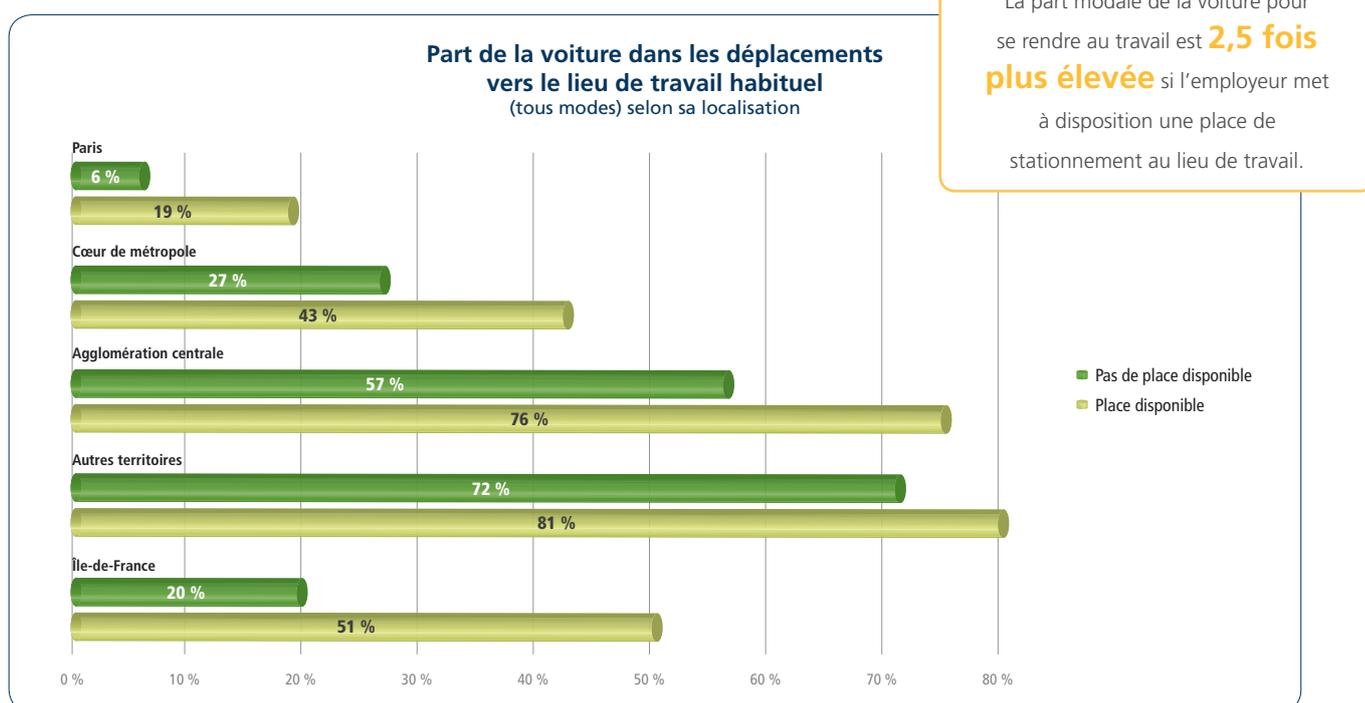
- sa durée moyenne est longue, environ 6h30 ; elle dépend des activités professionnelles de la journée (réunions, déplacements), de l'organisation du temps de travail (temps partiel, RTT) et des éventuels retours à domicile le midi ;
- il concerne un grand nombre de voitures (1,6 million un jour de semaine).

Sur leur lieu de travail, les employés occupent majoritairement les parkings privés de leur employeur. La mise à disposition d'une place de stationnement au lieu de travail est ainsi un facteur incitatif fort à l'usage de la voiture, y compris

dans les secteurs les mieux desservis par les transports collectifs. Pour se rendre au travail à Paris, la part modale de la voiture est trois fois plus forte pour les actifs qui disposent d'une place de stationnement à destination. L'impact est en revanche moins marqué dans les territoires moins denses où l'offre de stationnement sur voirie est moins contrainte.

Les activités professionnelles ne génèrent pas seulement du stationnement au lieu de travail. Environ 15 % des Franciliens qui empruntent le train ou le RER hors de Paris le matin pour se rendre au travail vont à la gare en voiture et stationnent leur véhicule à proximité.

Plus de la moitié d'entre eux garent leur véhicule dans un parking ouvert au public (Parcs Relais labellisés par le STIF ou autres), les autres ont recours aux emplacements gratuits et non réglementés sur la voirie à proximité des gares.



Les parkings de centres commerciaux et de grandes surfaces jouent un rôle majeur dans leur attractivité

Les achats constituent un motif important de stationnement. C'est une activité pratiquée de manière privilégiée le samedi. Ce jour-là, ils concernent plus de déplacements en voiture



que le travail au lieu habituel en semaine (2 millions contre 1,6 million). Toutefois, les achats sont une activité relativement courte – 1 heure pour les achats en grandes surfaces et centres commerciaux, moins de 30 minutes pour le petit commerce – donc moins consommatrice d'espace-temps de stationnement que le travail.

Les achats réalisés en voiture se font pour une très grande majorité dans les centres commerciaux et les grandes surfaces où la clientèle dispose le plus souvent de parkings dédiés pour se garer. L'utilisation de ces parkings est particulièrement importante le samedi, qui constitue ainsi le jour de dimensionnement de la capacité à offrir.

Pour les achats dans le petit commerce, c'est la voirie qui est privilégiée. Elle est sollicitée de manière à peu près identique selon les jours de la semaine. Le samedi, les parcs de stationnement – publics, dans ce cas – sont aussi utilisés en complément des capacités de stationnement sur voirie.

Pour les loisirs, le stationnement se fait sur la voirie ou dans les parkings selon la disponibilité

Les activités de loisirs concernent principalement les activités culturelles (cinéma, musée, théâtre...), les activités sportives ou les sorties au restaurant. Elles se pratiquent dans des lieux de natures diverses (centres-villes en tissu urbain dense ou pas, secteurs périphériques...).

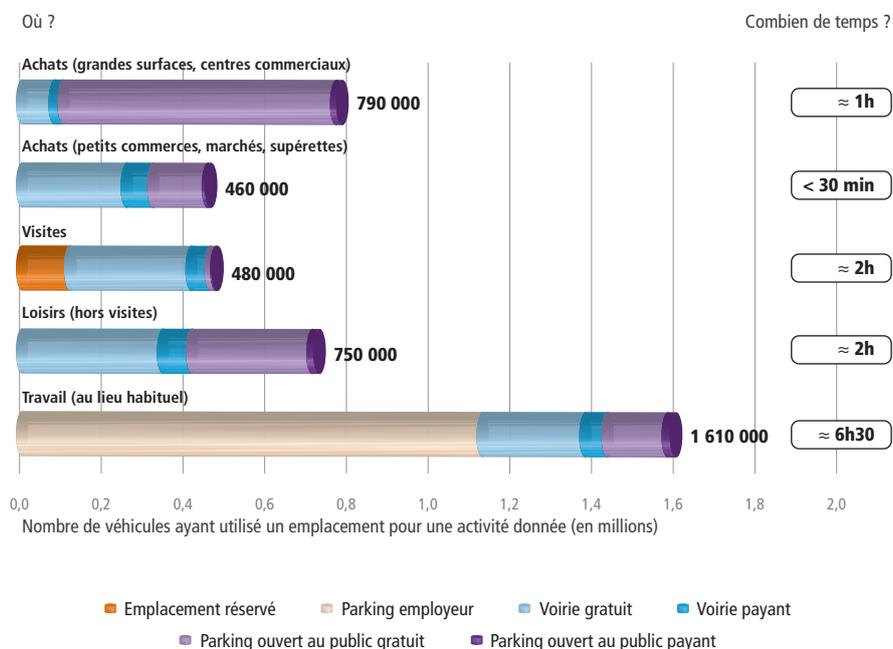
Le stationnement sur voirie est globalement celui qui est le plus choisi, mais les parkings destinés à la clientèle de l'établissement visité, sous gestion publique ou privée, sont aussi utilisés.

Pour les visites, la voirie est le lieu privilégié de stationnement

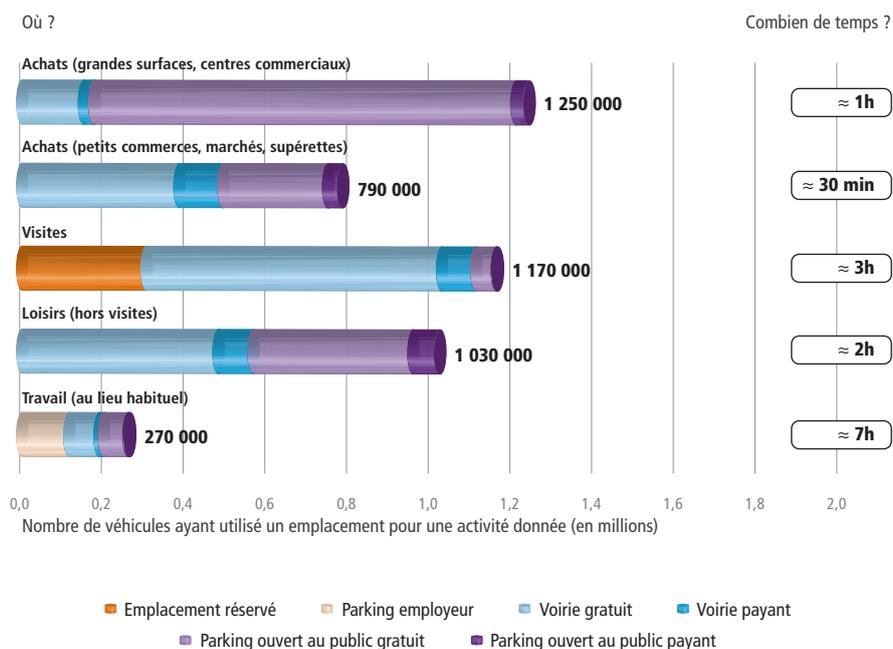
Les visites en voiture, à la famille ou aux amis, sont surtout pratiquées le week-end. Si une part des voitures concernées par cette activité se garent sur des emplacements réservés au lieu de destination, la majorité occupent la voirie. Elles

viennent ainsi s'ajouter aux véhicules garés habituellement et constituent une pression supplémentaire sur la demande de stationnement, d'autant plus que les visites durent en moyenne 2 à 3 heures.

Pratiques de stationnement un jour de semaine pour les activités en dehors du domicile

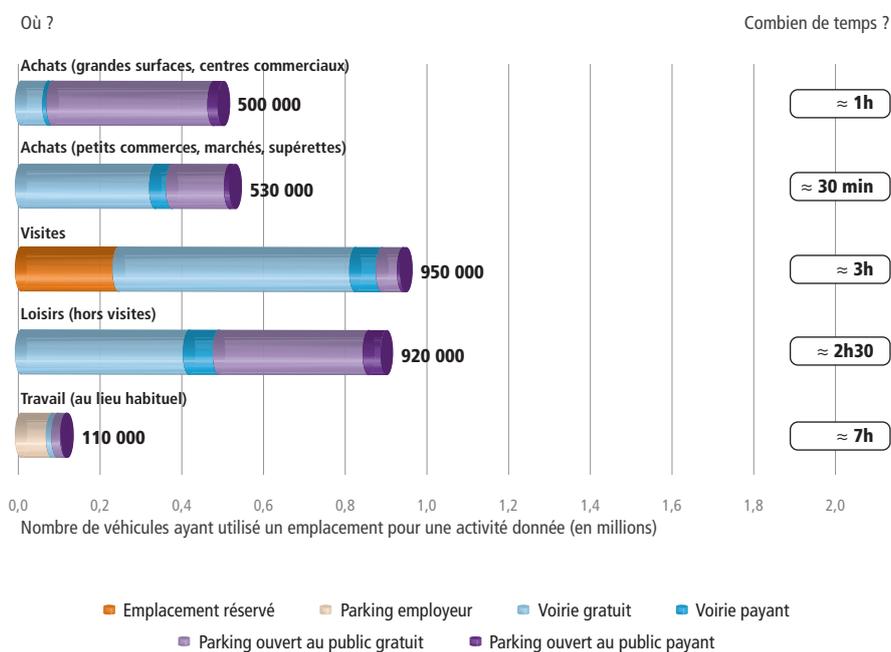


Pratiques de stationnement le samedi pour les activités en dehors du domicile



Nota : les caractéristiques du stationnement sont appréciées à partir des activités du conducteur de la voiture. Les déplacements combinant un trajet en voiture et un trajet en transports collectifs ne sont pas pris en compte.

Pratiques de stationnement le dimanche pour les activités en dehors du domicile



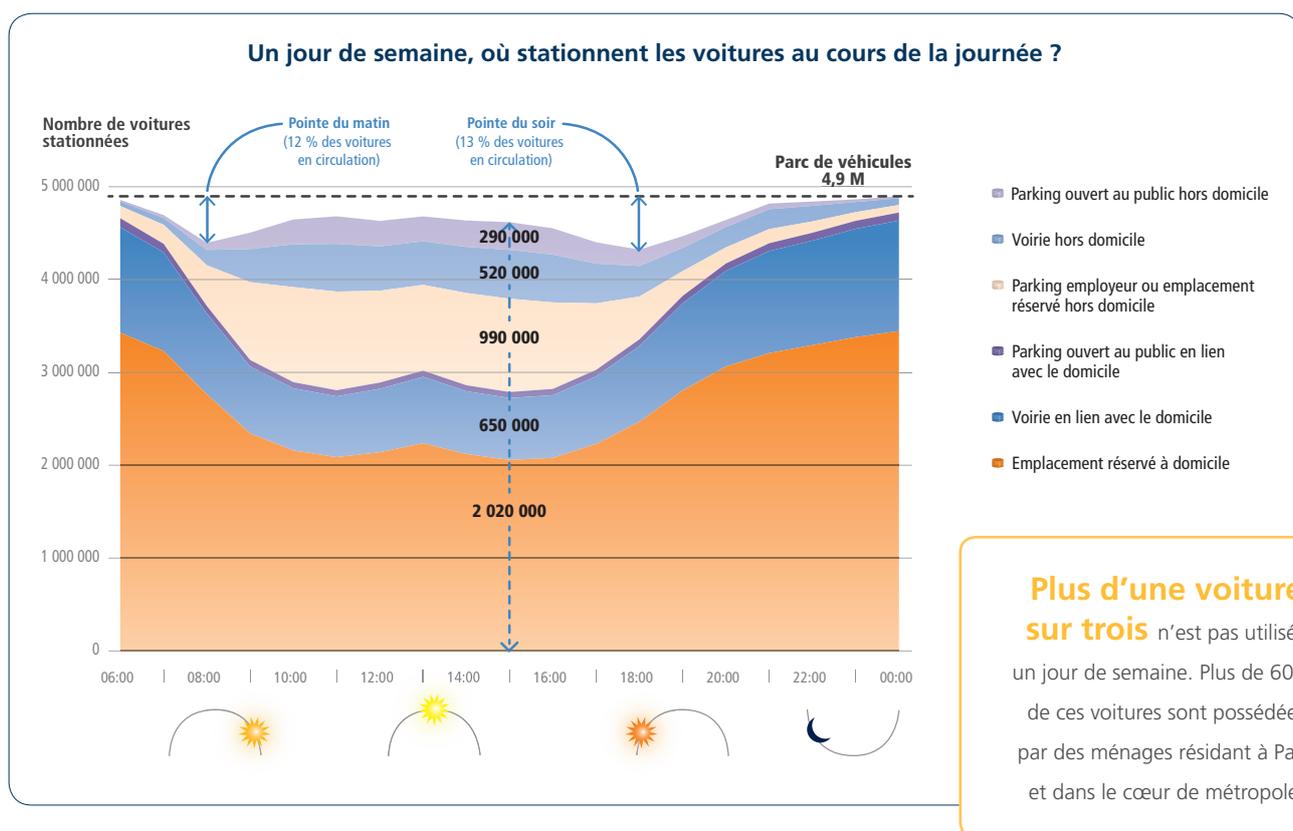
Le stationnement payant sur la voirie et dans les parkings ouverts au public

À l'échelle régionale, sur l'ensemble des places occupées sur la voirie et dans les parkings ouverts au public pour les activités pratiquées en dehors du domicile, la part de celles qui sont payantes est faible. Un jour de semaine et le samedi, elle est comprise entre 10 et 20 % pour l'ensemble des activités, à l'exception des achats en grandes surfaces et centres commerciaux, pour lesquels elle est de l'ordre de 5 %. Cette part est encore plus faible le dimanche.

Si le stationnement payant est globalement largement minoritaire en Île-de-France, Paris fait figure d'exception puisque la quasi-totalité de l'offre sur voirie et dans les parkings ouverts au public y est payante, y compris pour les grandes surfaces et centres commerciaux.

Où sont les voitures au cours de la journée ?

Un jour de semaine, plus d'une voiture sur deux hors du domicile est dans un parking employeur



L'utilisation de l'offre de stationnement évolue selon la localisation des voitures, en lien avec les activités pratiquées au cours de la journée :

 06:00	<p>Les voitures sont au domicile. Une sur quatre est sur la voirie, les autres sur des emplacements réservés. Les places dans les secteurs d'emplois ou les zones commerciales sont le plus souvent inoccupées.</p>
 10:00	<p>De nombreux Franciliens quittent leur domicile pour leur lieu de travail. 12 % des voitures sont en circulation au plus fort de la pointe.</p>
 17:00	<p>Près de 40 % des voitures sont garées hors du domicile, principalement dans les parkings employeurs. Ce sont ainsi près d'un million de places qui ne sont utilisées qu'en journée. La demande de stationnement sur voirie s'étant reportée vers les secteurs d'emplois, de nombreuses places sont laissées vacantes dans les secteurs résidentiels.</p>
 20:00	<p>Les retours du travail vers le domicile sont plus étalés que les allers le matin. S'y ajoutent des déplacements pour d'autres motifs. 13 % des voitures sont en circulation au plus fort de la pointe. Une part croissante du stationnement hors du domicile est liée aux loisirs et visites.</p>
 20:00	<p>La plupart des voitures sont rentrées au domicile. Les autres sont le plus souvent sur la voirie pour les loisirs et visites. Parmi elles, une sur trois est à Paris, qui concentre de nombreux lieux de vie nocturne.</p>

Le week-end, la majorité des voitures hors du domicile stationnent sur la voirie

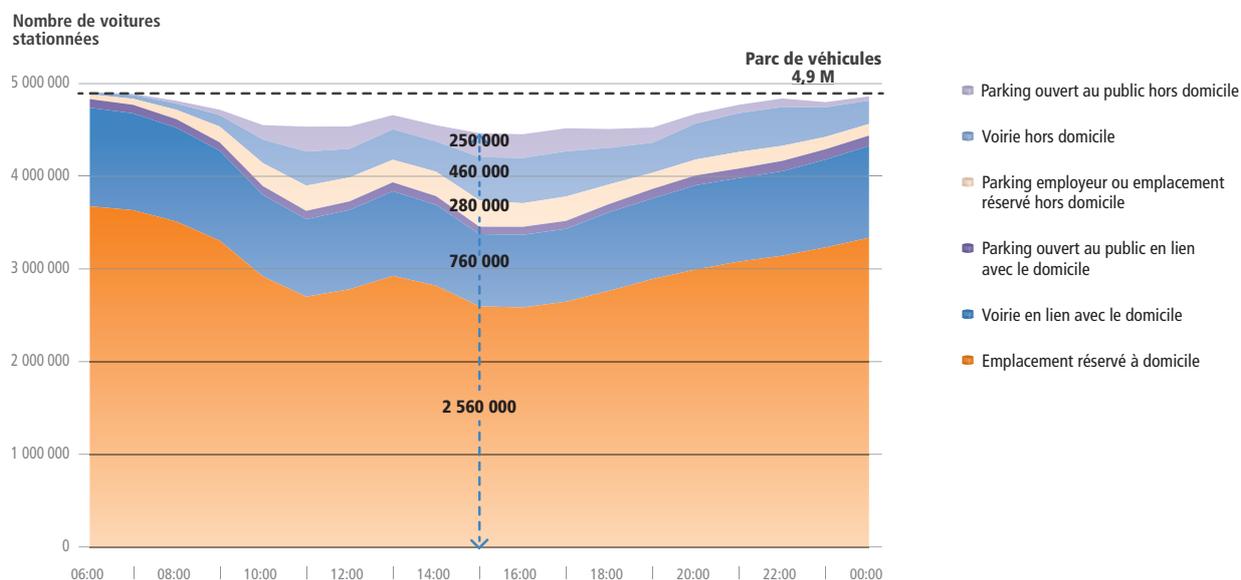
Le samedi, entre 10 heures et 16 heures, le nombre de voitures garées hors du domicile est globalement deux fois plus faible qu'un jour de semaine. Les parkings employeurs sont peu occupés. En revanche, en cours d'après-midi, il y a presque autant de voitures garées sur la voirie et dans les parkings ouverts au public qu'un jour de semaine, en lien avec les fréquentes activités d'achats, de loisirs et les visites.

En cours de matinée et d'après-midi, les parkings de centres commerciaux et de grandes surfaces regroupent entre 100 000 et 150 000 voitures. Une grande partie de ces places sont inoccupées le reste de la semaine : environ la moitié un jour de semaine, la totalité en période nocturne.

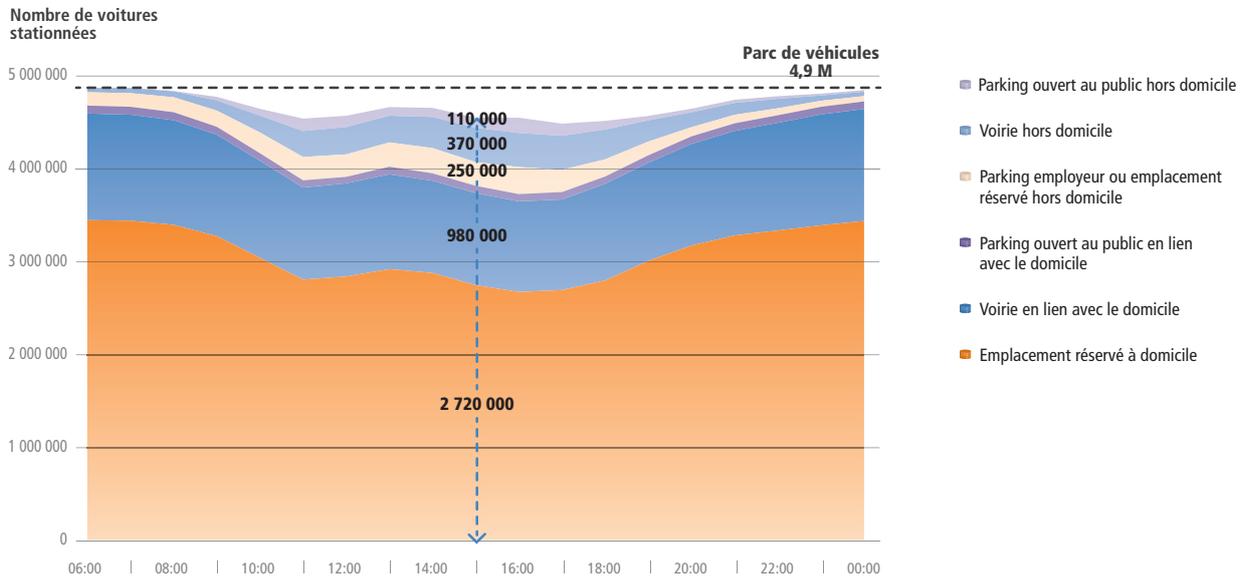
La soirée est une période particulièrement propice aux activités de loisirs et aux visites, ce qui conduit à un nombre élevé de voitures garées sur la voirie hors du domicile. Dans les zones résidentielles, ces voitures s'ajoutent à celles des riverains et renforcent ainsi localement la pression exercée sur la voirie.

Environ **40 %** des voitures ne sont pas utilisées le samedi.

Le samedi, où stationnent les voitures au cours de la journée ?



Le dimanche, où stationnent les voitures au cours de la journée ?



La **moitié** des voitures ne sont pas utilisées le dimanche.

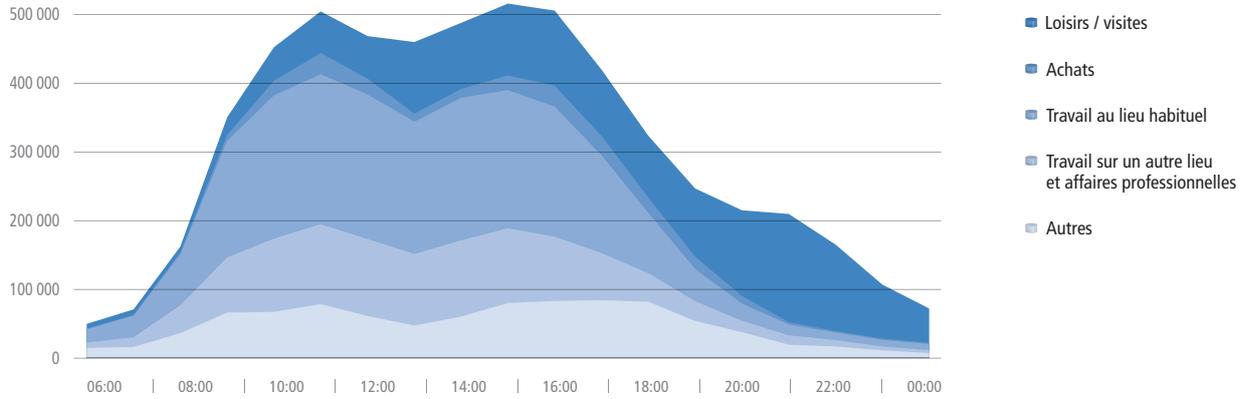
Le dimanche, la propension des Franciliens à se déplacer est plus faible. Les emplacements réservés au domicile ou sur voirie en lien avec le domicile sont donc largement occupés tout au long de la journée.

Pour autant, près d'une voiture sur cinq est stationnée en dehors du domicile en cours d'après-midi, le plus souvent sur la voirie en lien avec des activités de loisirs et des visites. Dans certains quartiers, ces voitures s'ajoutent à celles des riverains et accroissent la pression exercée sur la voirie.

De nombreuses places sont inoccupées dans les parkings employeurs – l'occupation de ces derniers représente globalement moins de 10 % de l'occupation constatée un jour de semaine – et dans les parkings de centres commerciaux et grandes surfaces, l'offre commerciale étant restreinte ce jour.

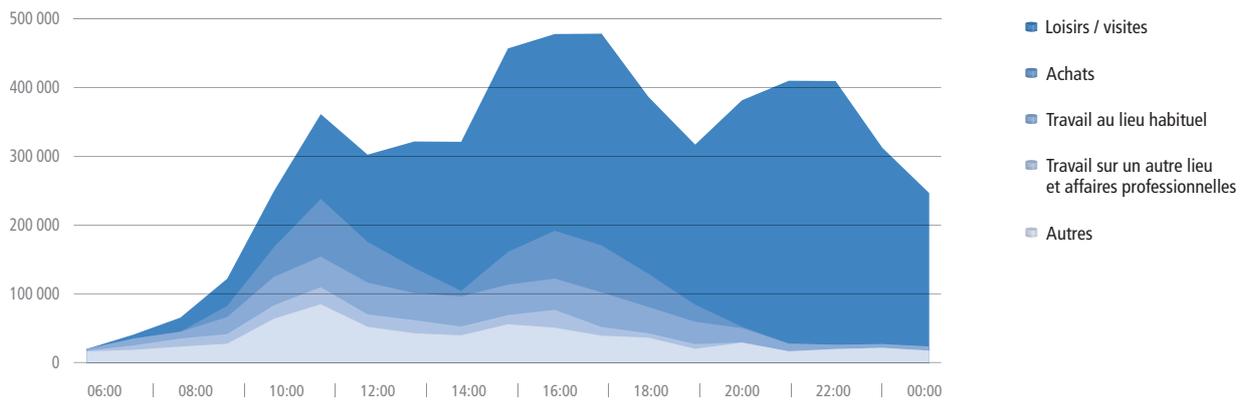
Un jour de semaine, pour quels motifs les voitures stationnent-elles sur la voirie en dehors du domicile ?

Voitures stationnées sur la voirie



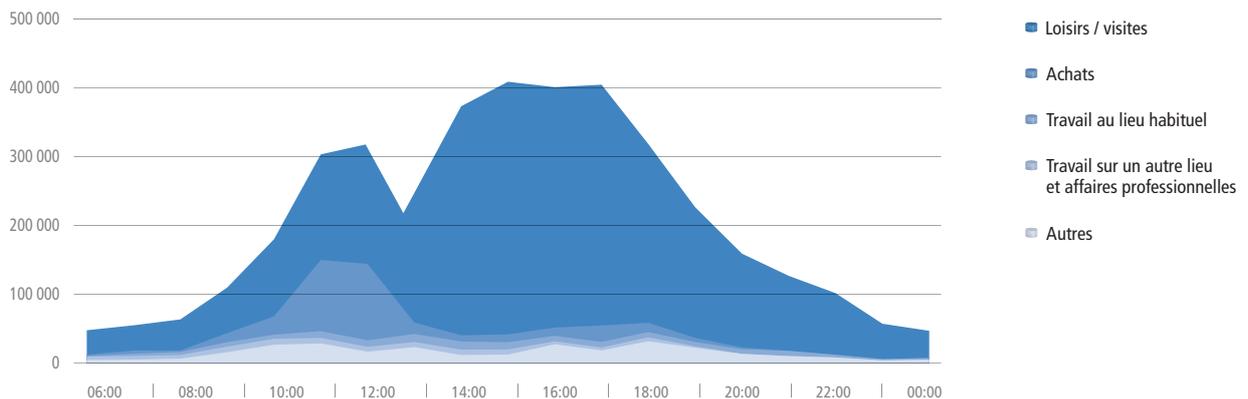
Le samedi, pour quels motifs les voitures stationnent-elles sur la voirie en dehors du domicile ?

Voitures stationnées sur la voirie



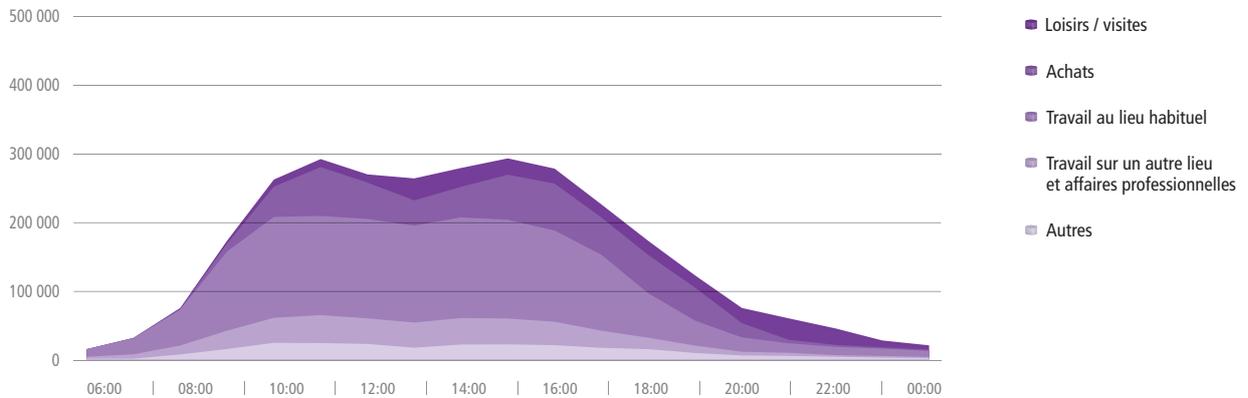
Le dimanche, pour quels motifs les voitures stationnent-elles sur la voirie en dehors du domicile ?

Voitures stationnées sur la voirie



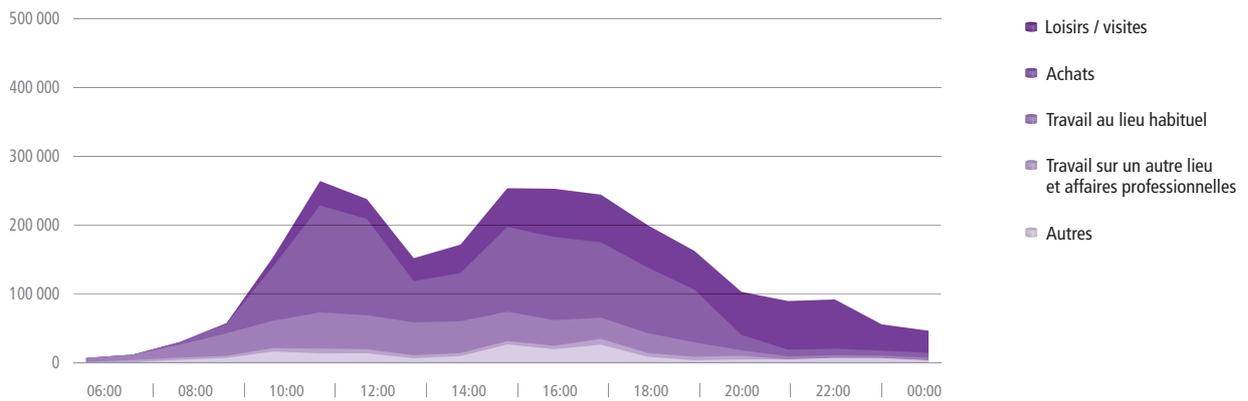
Un jour de semaine, pour quels motifs les voitures stationnent-elles dans un parking ouvert au public en dehors du domicile ?

Voitures stationnées dans un parking ouvert au public



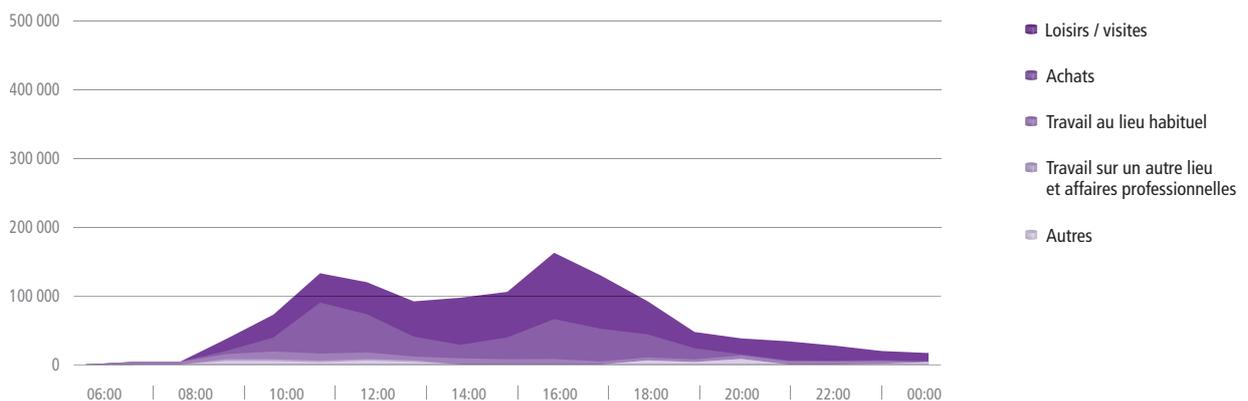
Le samedi, pour quels motifs les voitures stationnent-elles dans un parking ouvert au public en dehors du domicile ?

Voitures stationnées dans un parking ouvert au public



Le dimanche, pour quels motifs les voitures stationnent-elles dans un parking ouvert au public en dehors du domicile ?

Voitures stationnées dans un parking ouvert au public





Une voiture est garée 95 % du temps

Une voiture est en général garée une très grande partie de la journée, la plupart du temps au domicile ou en lien avec le domicile, et le plus souvent sur un emplacement réservé. Elle ne passe ainsi que très peu de temps en circulation, environ une heure en semaine comme le week-end.

Ainsi, en moyenne, une voiture...

... est garée au domicile ou en lien avec le domicile

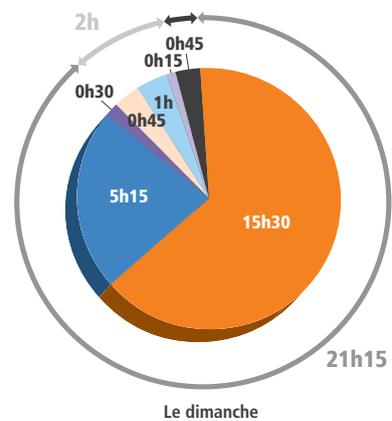
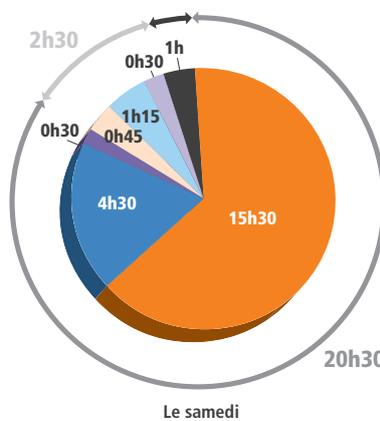
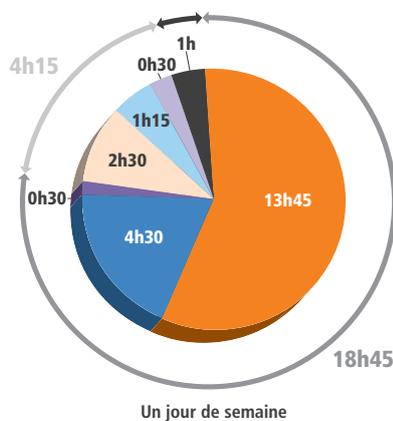
- Emplacement réservé
- Voirie
- Parking ouvert au public

... est garée hors domicile

- Parking employeur ou emplacement réservé
- Voirie
- Parking ouvert au public

... circule

- non stationnée



Cette publication de l'Observatoire de la mobilité en Île-de-France (Omnif) a été élaborée par le STIF. L'analyse s'appuie sur les résultats de l'Enquête Globale Transport 2010 qui a permis d'interroger 18 000 ménages (soit près de 43 000 personnes).