



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. Une **enquête menée en 2012 par le STIF auprès des communes** montre que 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**.

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 matière de politique de stationnement sont de :

- 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.

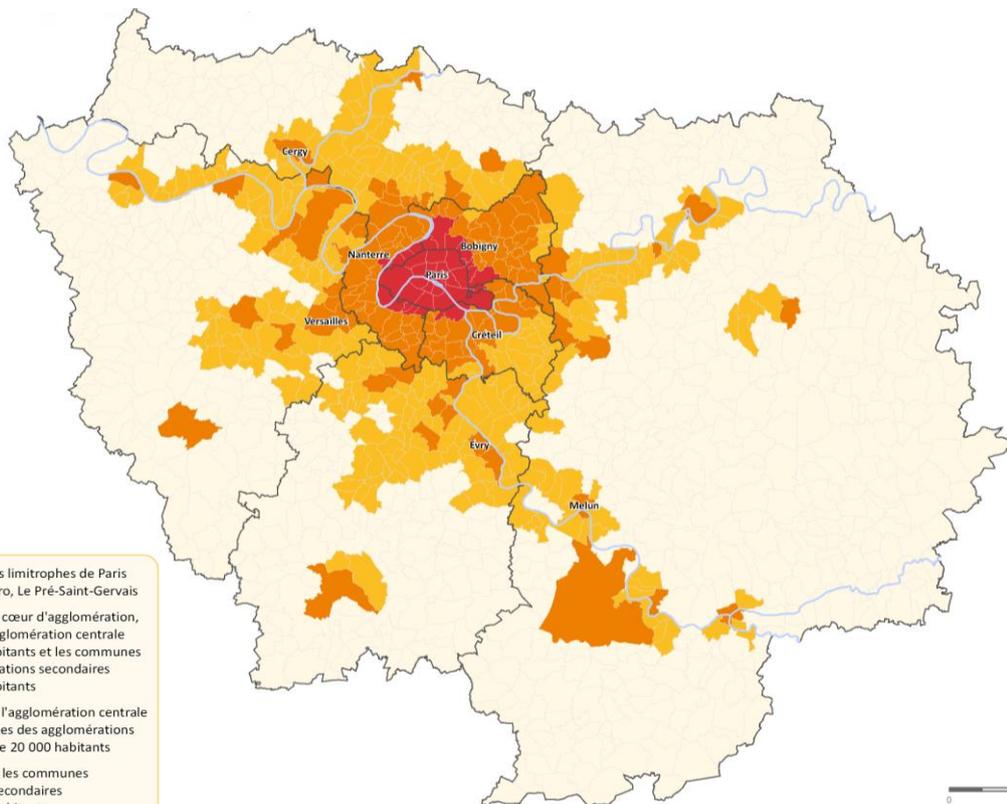
La plus ou moins grande facilité à garer son véhicule joue un rôle clé dans le choix du mode de transport. En agissant sur la disponibilité et le tarif des places publiques, les politiques de stationnement sont un levier essentiel pour favoriser les changements de comportement en faveur des modes alternatifs 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 les 151 communes du cœur de métropole 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 (Carte issue du projet PDUIF à la date du 1^{er} juillet 2012)

- Paris et les communes limitrophes de Paris desservies par le métro, Le Pré-Saint-Gervais
- Autres communes du cœur d'agglomération, les communes de l'agglomération centrale de plus de 30 000 habitants et les communes centres des agglomérations secondaires de plus de 20 000 habitants
- Autres communes de l'agglomération centrale et les autres communes des agglomérations secondaires de plus de 20 000 habitants
- Communes rurales et les communes des agglomérations secondaires de moins de 20 000 habitants

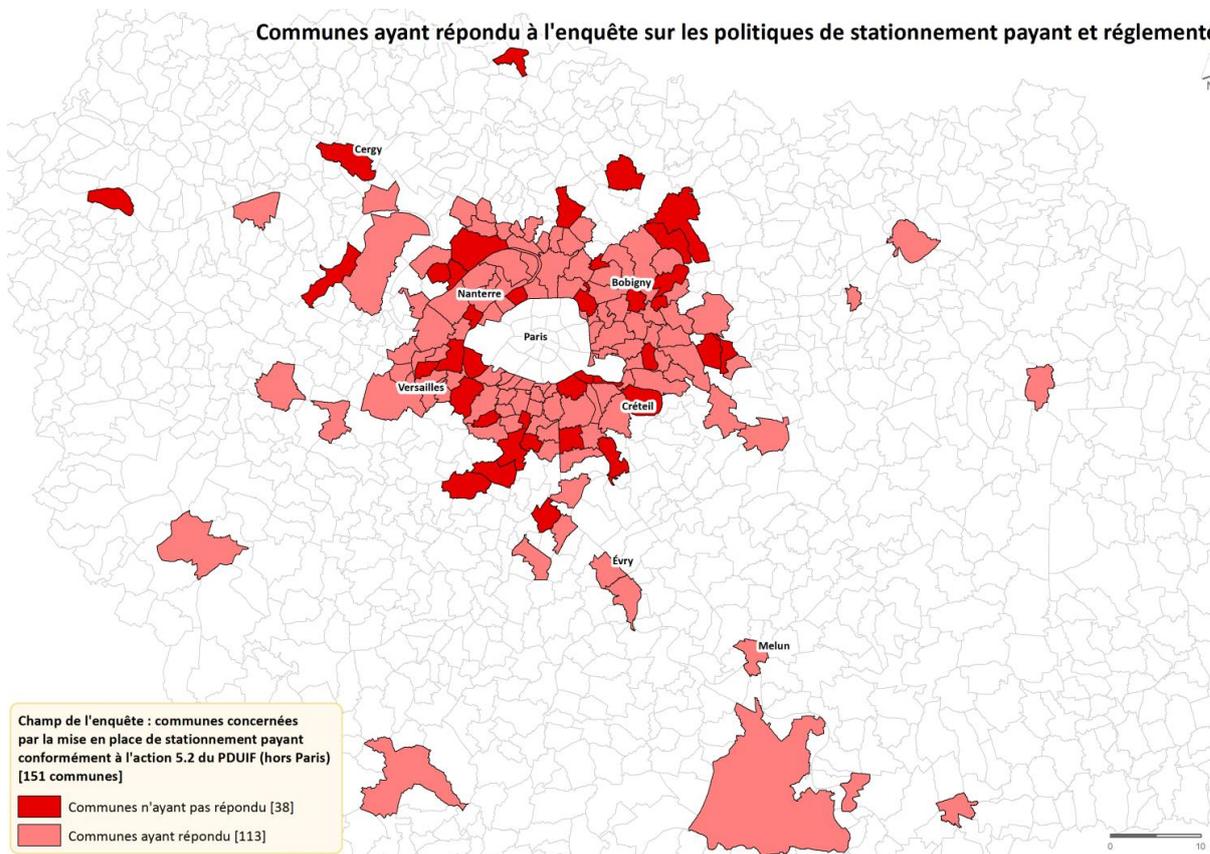


Sources : STIF-2010, SDRIF-2010, IGN BD TOPO 2009 - Réalisation : STIF-DDAET-EG-MV © STIF - 2011

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

Champ de l'enquête : communes concernées par la mise en place de stationnement payant conformément à l'action 5.2 du PDUIF (hors Paris) [151 communes]

- Communes n'ayant pas répondu [38]
- Communes ayant répondu [113]



Sources : STIF-2013, IGN BD TOPO 2012 - Réalisation : STIF-DDAET-EG-JD © STIF - 2013

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

Le STIF a mené une enquête auprès des 151 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 sur voirie
- le tarif de la première heure payante

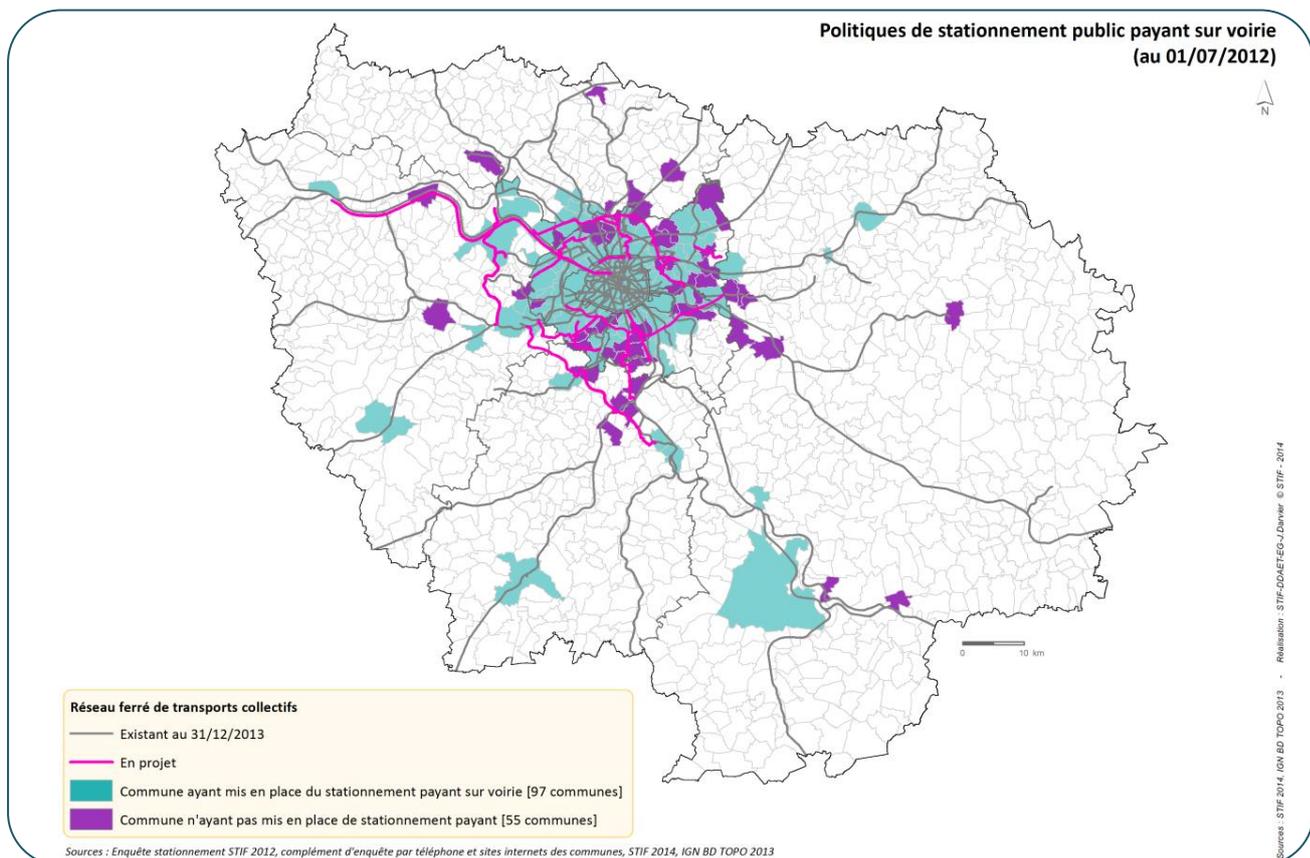
113 communes ont répondu, soit un taux de réponse de l'ordre de 75%. Pour les 38 communes qui n'ont pas répondu, l'information a pu être partiellement obtenue par le biais des sites internet ou des services techniques des communes concernées.

Les données à renseigner étaient celles en vigueur au 1er juillet 2012. L'enquête constitue un point de référence pour l'évaluation en continu du PDUIF.

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

Quatre-vingt-dix-sept communes sur 151 ont mis en place du stationnement payant, soit près des deux tiers des communes concernées par l'action 5.2 du PDUIF. Parmi les communes qui n'ont pas instauré de stationnement payant sur voirie, on trouve des communes éloignées du cœur de l'Île-de-France mais aussi des communes denses du cœur de métropole. Plusieurs de ces communes sont concernées par des

projets de transports collectifs structurants inscrits au PDUIF, qu'il s'agisse de tramways, de prolongements de ligne de métro ou de la création de la ligne 15 du Grand Paris Express. Elles vont connaître grâce à ces projets une amélioration considérable de leur accessibilité. Il conviendra de suivre l'évolution des politiques de stationnement au fur et à mesure de la mise en service de ces projets.

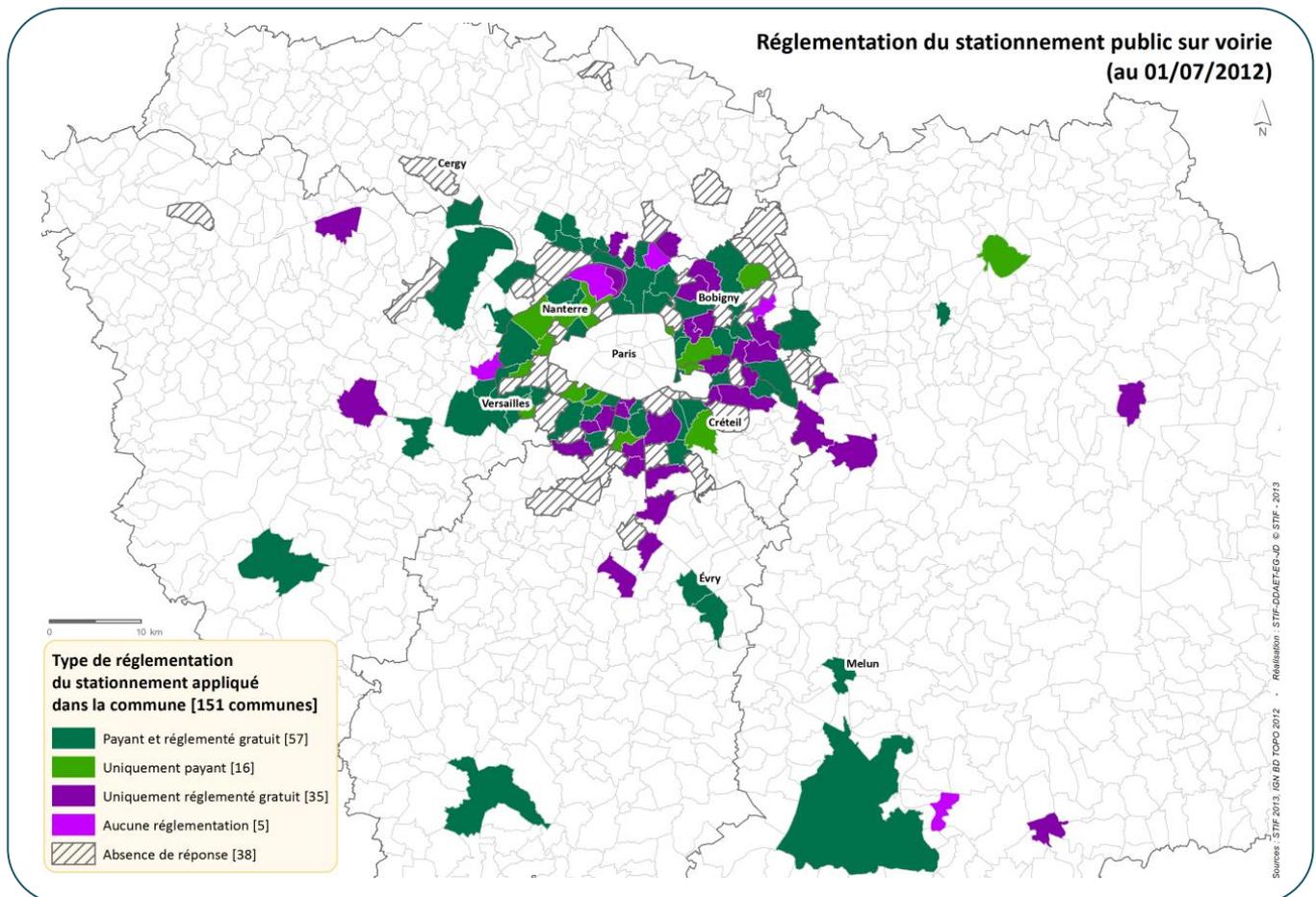




Les communes réglementent leur stationnement de diverses manières

La plupart des communes enquêtées (108 sur les 113 réponses) 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 »). Ces différentes pratiques peuvent également coexister au sein d'une même commune pour tenir compte des spécificités de chaque quartier.



Si l'on prend en compte l'ensemble des mesures visant à réglementer le stationnement, la quasi-totalité des communes ayant répondu à l'enquête ont mis en place des mesures visant à réglementer le stationnement. Seules cinq d'entre elles n'appliquent aucune restriction en la matière.

Le stationnement gratuit réglementé est mis en œuvre dans 92 communes soit plus de 80% des communes

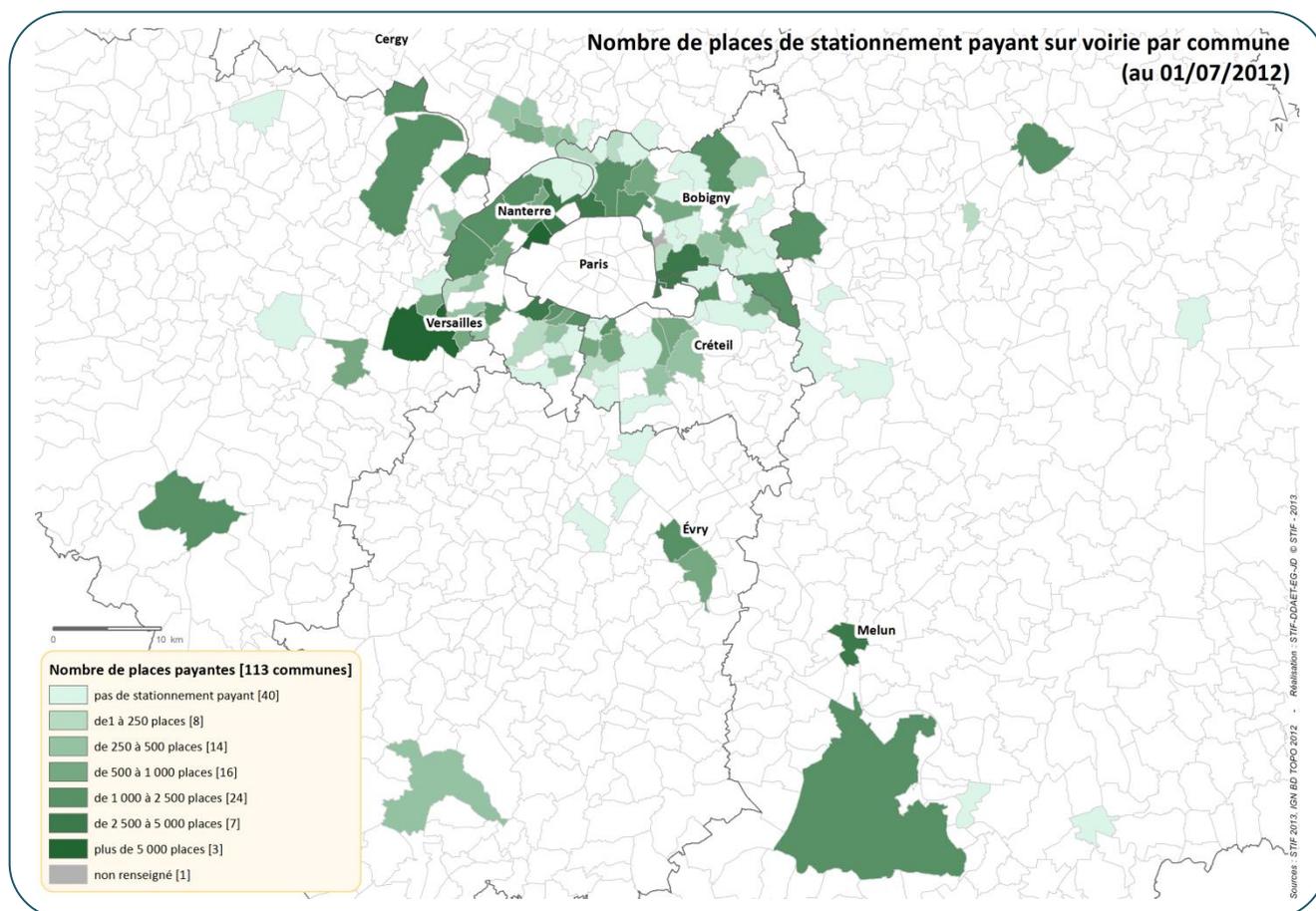
ayant répondu à l'enquête. Il est le plus souvent associé à du stationnement payant sur voirie.

Dans 35 communes, il est utilisé seul, sans association avec du stationnement payant sur voirie. C'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 évolue dans une fourchette extrêmement large, allant de quelques dizaines de places à plus de 9 500 places.

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

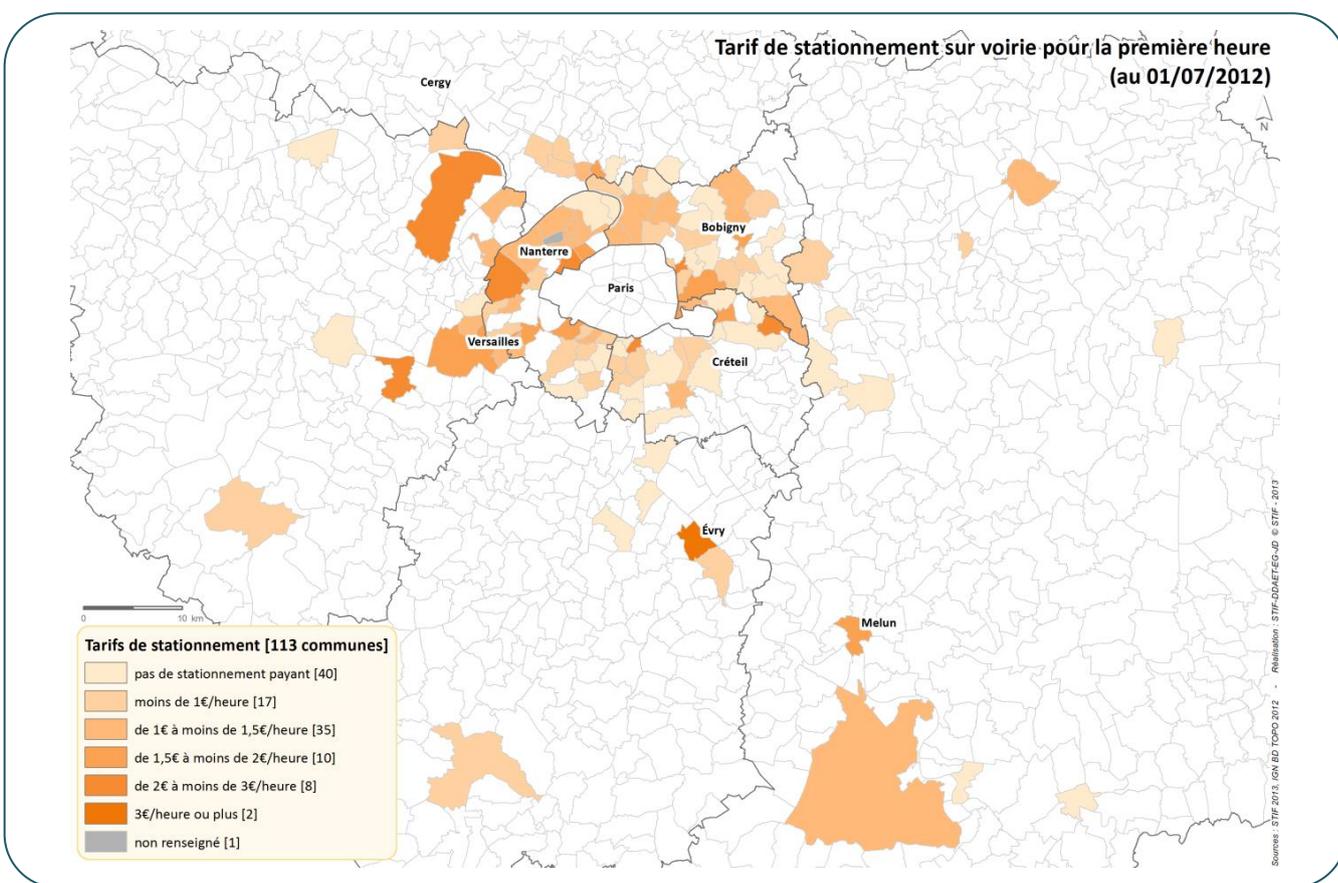




Le prix de l'heure de stationnement sur voirie dans la zone la plus chère des communes interrogées varie de la gratuité de la première heure à 4 € de l'heure (Evry, Essonne). Hormis ces extrêmes, pour près des trois quarts des communes (54 communes) ayant répondu à l'enquête, le

tarif horaire le plus élevé est inférieur ou égal à 1,5 € 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.