



# “LES GRANDES VILLES ET LEUR POLITIQUE DE STATIONNEMENT”

Juin 2011

---

**AMGVF** : ASSOCIATION DES MAIRES DE GRANDES VILLES DE FRANCE

---

**FNMS** FEDERATION NATIONALE DES METIERS DU STATIONNEMENT

---

**PARKOPOLIS**

**10 EMES RENCONTRES INTERNATIONALES DU STATIONNEMENT, 15 ET 16  
JUN 2011, PARIS**

---

## SOMMAIRE

Remarques préliminaires .....	p 3
1. Les objectifs de l'enquête .....	p 3
2. Les caractéristiques de l'enquête .....	p 3
<b>1<sup>re</sup> partie</b>	
Identification des compétences et des responsables, élus et dirigeants territoriaux .....	p 4
1. Compétence des collectivités locales.....	p 5
2. Liste des collectivités locales avec leurs compétences.....	p 6
<b>2<sup>e</sup> partie</b>	
Enquête et analyse des réponses .....	p 9
L'offre de stationnement des collectivités territoriales .....	p 10
Le pilotage de la politique de stationnement .....	p 11
Les modes de gestion du stationnement .....	p 12
L'appréciation du parc de stationnement.....	p 14
Le rôle des parcs relais dans le stationnement.....	p 15
Les critères d'amélioration du stationnement.....	p 18
Le stationnement et le développement des véhicules électriques.....	p 22
La tarification du stationnement comme instrument de gestion des flux d'automobilistes .....	p 26
Le respect du stationnement payant sur voirie .....	p 28
⇒ Conclusion .....	p 30
Verbatim. L'opinion des responsables de stationnement des grandes villes, leurs préoccupations et leurs priorités.....	p 31
<b>Annexe</b>	
Questionnaire de l'enquête .....	p 39

## REMARQUES PRELIMINAIRES

### 1. Objectifs de l'enquête

Dans le cadre des débats sur le stationnement à l'occasion des Rencontres Parkopolis, 10<sup>es</sup> Rencontres internationales du stationnement et de la mobilité, une étude a été menée auprès des 96 collectivités, communes centres, communautés urbaines et communautés d'agglomération, membres de l'AMGVF (Association des Maires des Grandes Villes de France), avec pour objectifs :

- analyser les pratiques des grandes villes dans la gestion des parcs de stationnement de centres ville et notamment identifier les compétences du stationnement dans ces collectivités.
- dégager les tendances qui marqueront à l'avenir, le stationnement des grandes villes de France.
- au delà de la gestion du stationnement, repérer le degré d'adhésion des responsables du stationnement sur les nouveaux concepts de mobilité, et notamment le développement des véhicules électriques.
- mesurer des évolutions par rapport à une précédente enquête Axe Image menée dans les mêmes conditions auprès des collectivités membres de l'Association des Maires des Grandes Villes de France, en mai 2007, à l'occasion de Parkopolis, 8<sup>es</sup> Rencontres internationales du stationnement et de la mobilité.

### 2. Caractéristiques et fiche technique de l'enquête

L'étude, confiée à la société Axe Image, a été réalisée par téléphone et emailing du 16 mai au 3 juin 2007. Cette enquête, compte tenu de ses objectifs et des informations recueillies a été menée auprès d'un nombre de personnes suffisamment conséquent pour constituer un échantillon significatif et donner lieu à des pourcentages fiables et à des graphes.

Parmi les 96 collectivités, communes et communautés, membres de l'AMGVF (Association des Maires de Grandes Villes de France), 59 ont répondu à l'enquête, soit 61,4 % de participation, assurant un fort taux de représentativité, compte tenu de la diversité des collectivités répondantes (taille démographique, situation géographique, dynamisme économique, organisation administrative et sensibilité politique).

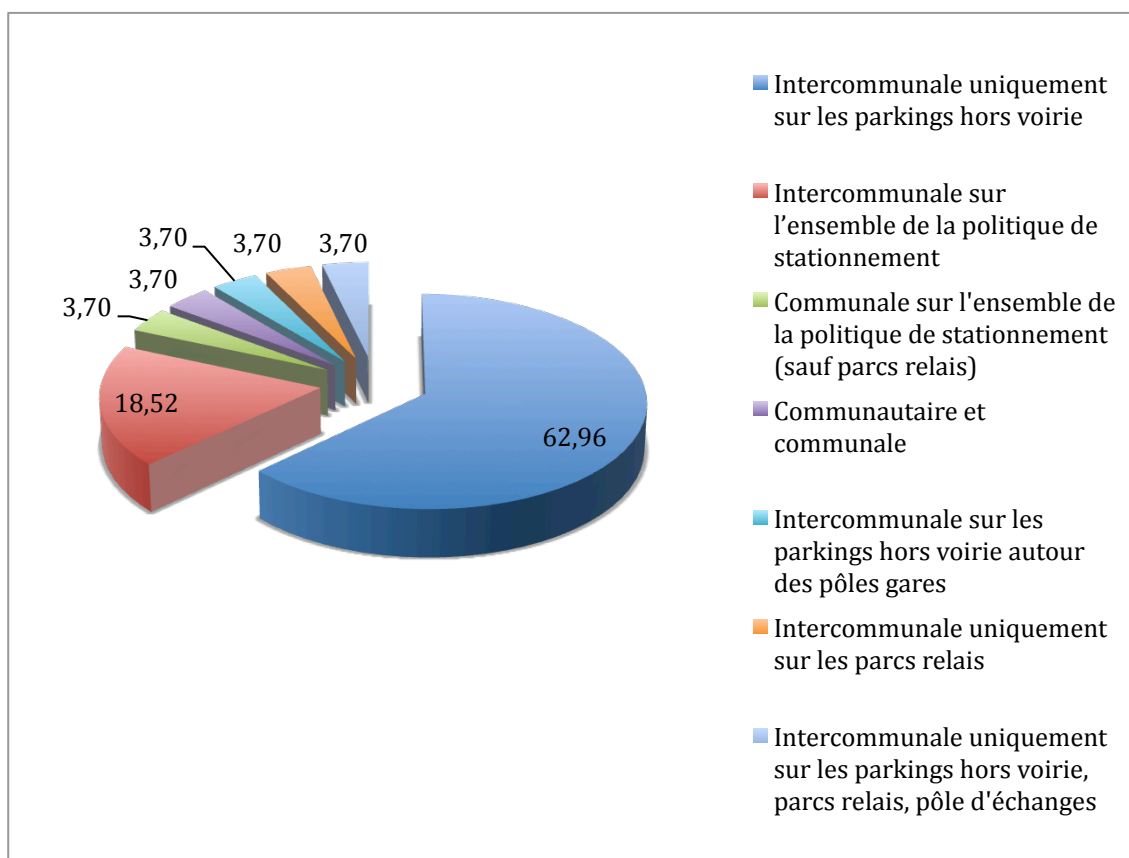
**1<sup>RE</sup> PARTIE :**  
**IDENTIFICATION DES COMPETENCES ET DES RESPONSABLES,**  
**ELUS ET DIRIGEANTS TERRITORIAUX**

## 1. COMPETENCE DES COLLECTIVITES LOCALES

Le stationnement apparaît clairement comme une compétence partagée entre les communes et les établissements publics de coopération intercommunale, communautés urbaines et communautés d'agglomération. La compétence stationnement est revendiquée par toutes les villes centres, sans exclusive, elle est partagée avec l'intercommunalité sauf à Strasbourg et à Pau.

Cette répartition commune-intercommunalité varie selon les villes :

- Intercommunale uniquement sur les parkings hors voirie (IHV) 62,96 %
- Intercommunale sur l'ensemble de la politique de stationnement (I) 18,52 %
- Communale sur l'ensemble de la politique de stationnement (sauf parcs relais) (CHPR) 3,70 %
- Communautaire et communale (IC) 3,70 %
- Intercommunale sur les parkings hors voirie autour des pôles gares (IHVPG) 3,70 %
- Intercommunale uniquement sur les parcs relais (IPR) 3,70 %
- Intercommunale uniquement sur les parkings hors voirie, parcs relais, pôle d'échanges (IHVPRPE) 3,70 %



On observe sur de nombreux territoires urbains une répartition entre des villes centres qui gèrent le stationnement sur voirie et les communautés le stationnement hors voirie. Il convient toutefois de pondérer cette observation : les parcs relais sont presque toujours du ressort des communautés qui portent les lourds investissements comme les métros ou les tramways, et les parcs relais qui vont avec. Le clivage “ville stationnement sur voirie” et “communauté stationnement hors voirie” n’est pas pour autant systématique, car de nombreuses villes gardent la main sur leur stationnement en ouvrage (les délégations de service public “sur” et “hors” voirie sont souvent confiées au même opérateur).

### Liste des collectivités locales avec leurs compétences

Aix-en-Provence	C
Angers	C
Avignon	C
Besançon	C
Caen	C
Cannes	C
Clermont-Ferrand	C
Dijon	C
Dunkerque	C
Grenoble	C
Le Havre	C
Metz	C
Montpellier	C
Montreuil	C
Nîmes	C
Orléans	C
Paris	C
Pau	C
C.A de Pau Pyrénées	C
Perpignan	C
Reims	C
Rennes	C
Roubaix	C
Rouen	C
Saint-Denis de la Réunion	C
Saint-Étienne	C
Strasbourg	C
C.U de Strasbourg	C
Toulon	C
Tours	C
Versailles	C
Villeurbanne	C

C.A du Pays d'Aix	IHV
Bordeaux	IHV
C.U de Bordeaux Métropole	IHV
C.A Evry Centre Essonne	IHV
Lille	IHV
Lyon	IHV
C.U Le Grand Lyon	IHV
C.A Orléans Val de Loire	IHV
Nantes	IHV
C.U Nantes Métropole	IHV
Nice	IHV
C.U Nice Côte d'Azur	IHV
C.A Rennes Métropole	IHV
Saint-Denis	IHV
C.A de Plaine Commune	IHV
C.A Saint-Quentin en Yvelines	IHV
SAN de Sénart	IHV
C.U Brest Métropole Océane	I
C.U Le Mans Métropole	I
C.U Lille Métropole	I
Grand Paris Seine Ouest	I
Toulouse	I
Mulhouse	CHPR
Nancy	IC
C.A de Cergy-Pontoise	IHVPG
C.A Clermont Communauté	IPR
C.A Toulon Provence Méditerranée	IHVPRPE

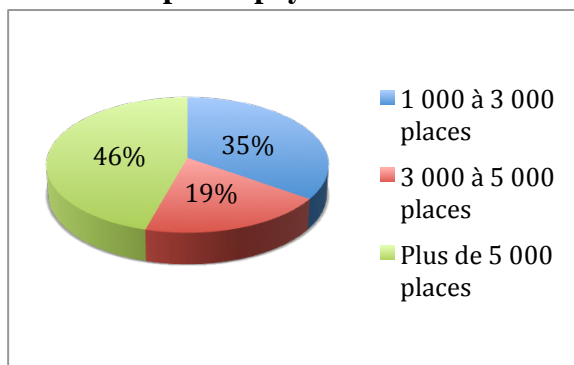
**2<sup>E</sup> PARTIE :**  
**ENQUETE ET ANALYSE DES REPONSES**



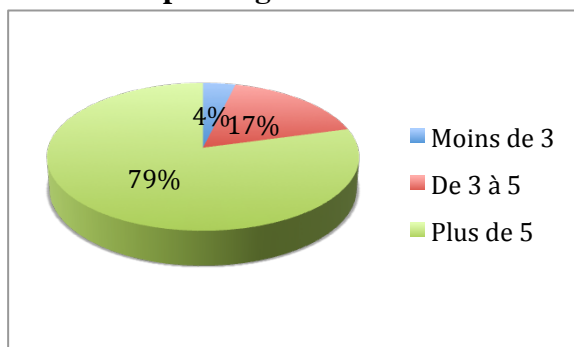
## 1. OFFRE DE STATIONNEMENT DES COLLECTIVITES TERRITORIALES

*Q1. Quelle est l'offre de stationnement public de votre ville ou de votre structure intercommunale ?*

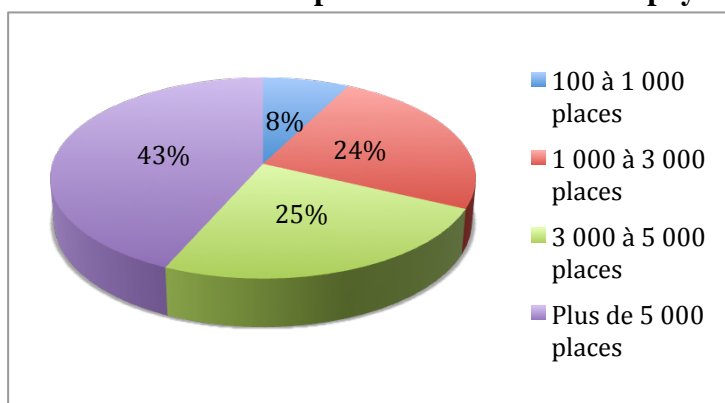
### Nombre de places payantes sur voirie



### Nombre de parkings hors voirie



### Nombre de places de stationnement payantes hors voirie



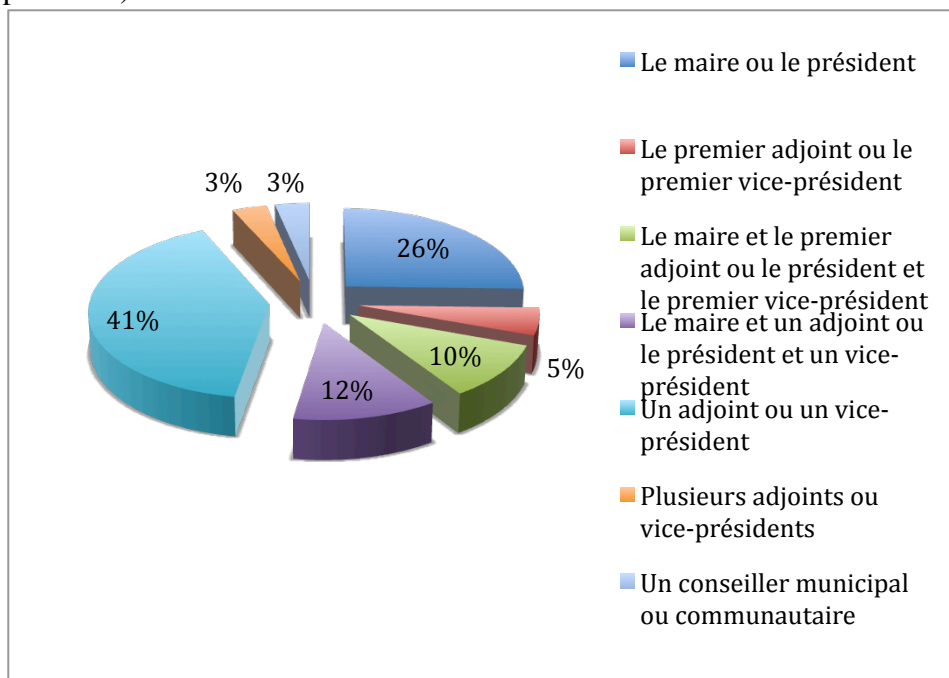
Les parkings pris en compte dans les réponses à ses questions sont les parkings dont la gestion est placée sous l'autorité de la collectivité territoriale, en régie, concession ou affermage, quel que soit le gestionnaire.

## 2. PILOTAGE DE LA POLITIQUE DE STATIONNEMENT

### Q3.1. Qui pilote la politique du stationnement sur le plan politique ?

- Le maire, le président ?
- Un adjoint, un vice-président ?
- Un conseiller municipal ou intercommunal ?
- Autre ?

Pour les élus des grandes villes, la politique de stationnement est un domaine important dans la gestion de la ville ou du groupement de communes. Dans plus d'un quart des collectivités (26 %), elle dépend directement du maire ou du président, dans 10 % des collectivités c'est une compétence partagée entre le maire (ou le président) et son premier adjoint (ou premier vice-président), ou une compétence partagée entre le maire (ou le président) et un adjoint (ou vice-président) à 12 %.



#### **Evolution 2007-2011**

Depuis notre précédente enquête de 2007, on observe une prise en main du dossier stationnement par le chef de l'exécutif, maire ou président, même quand la responsabilité est partagée avec un adjoint ou un vice-président.

Entre les enquêtes 2007 et 2011, des élections municipales ont eu lieu en 2008 qui ont sensiblement modifié l'organisation politique des collectivités locales. Les nouveaux exécutifs ont intégré le stationnement dans un pilotage au meilleur niveau (en 2007, seulement 19 % de maires ou présidents pilotaient directement le stationnement). Il faut observer que le stationnement est devenu désormais un volet reconnu des politiques de mobilité urbaine au même titre que les transports publics

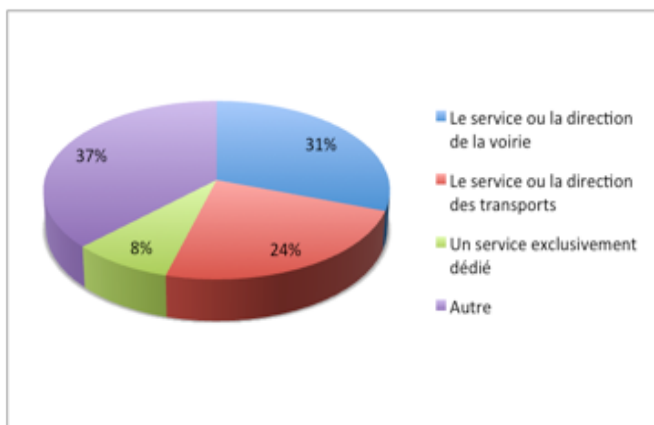
## 2. PILOTAGE ADMINISTRATIF DU STATIONNEMENT

### *Q3.2. Qui pilote la politique du stationnement sur le plan administratif ?*

- *Le service ou la direction des transports ?*
- *Le service ou la direction de la voirie ?*
- *Un service dédié ?*
- *Autre ?*

Sur le plan administratif, les responsabilités en matière de stationnement sont assez variées. Seules 8 % des collectivités ont un service dédié. Pour 31 % les activités stationnement sont rattachées à la direction (ou au service) voirie. Pour 24 % ; elles dépendent de la direction (ou du service) transports. 37 % des villes sont une organisation différente avec un rattachement à une autre direction (direction des services techniques, service des déplacements, de l'espace public, direction des infrastructures ou du patrimoine, direction des affaires juridiques...)

Parfois les compétences sont réparties entre plusieurs services : affaires juridiques pour l'administration des délégations de service public et déplacement pour la gestion de la politique de stationnement.



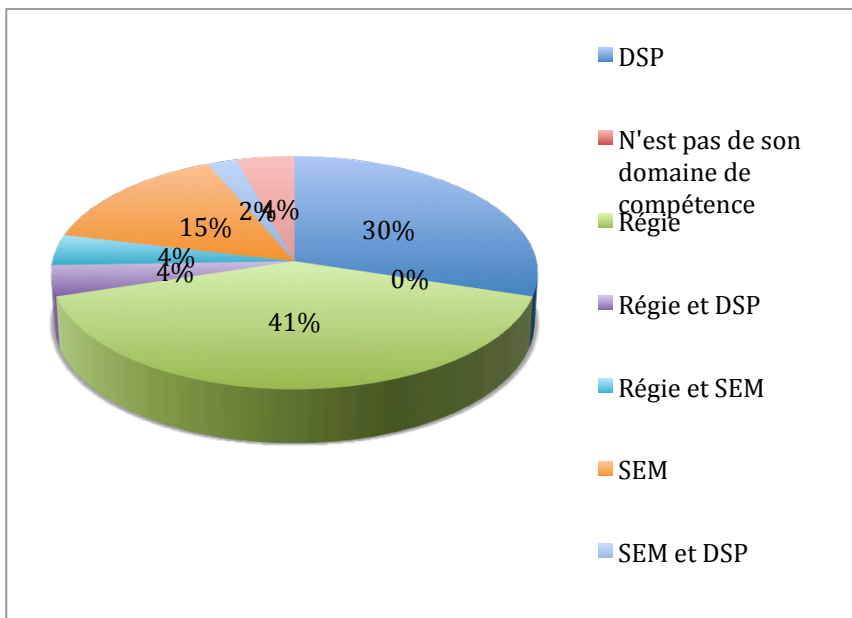
### **Evolution 2007-2011**

Depuis notre précédente enquête de 2007, les services dédiés au stationnement passent de 5 % à 8 %. Mais l'évolution la plus importante concerne l'émergence de nouveaux services alliant mobilité, transport et mobilité avec des appellations qui indiquent clairement leur positionnement : direction générale des déplacements, des transports et des infrastructures, mobilité, de la voirie et des déplacements, direction des transports et de la mobilité durable, pôle mobilité stationnement, direction générale des déplacements. Derrière ces appellations nouvelles, on perçoit une approche différente de la gestion du stationnement, liée aux nouvelles formes de mobilité urbaine dans une perspective de développement durable des grandes villes.

### 3. MODE DE GESTION DU STATIONNEMENT

**Q 4.1. Quel est le mode de gestion du stationnement sur voirie dans votre ville ou dans votre structure intercommunale ?**

- Régie ?
  - SEM ?
  - Délégation à une entreprise privée ?
  - Autre ?
- 
- Le stationnement sur voirie est majoritairement géré en régie intégrée (41%). Le matériel, tels les horodateurs, et son entretien pouvant parallèlement être sous-traité sous forme de marchés de service.
  - La délégation de service public (DSP) représente près du tiers (30%) du stationnement sur voirie.
  - Les SEM (Sociétés d'économie mixte) gèrent que 15 % de celui-ci.
  - À noter que les collectivités ont aussi recours à des formules mixtes : régie et DSP (4 %), régie et SEM (4 %), SEM et DSP (2 %)



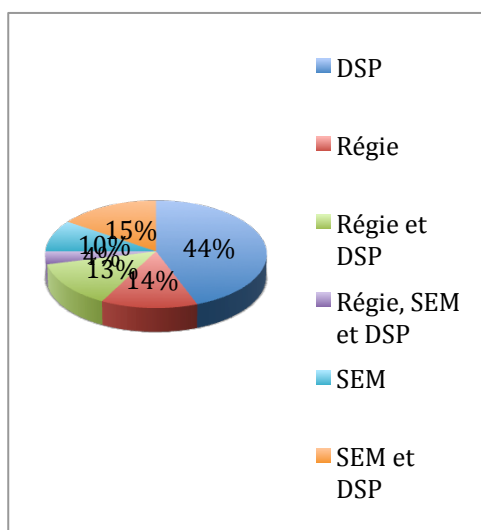
#### **Evolution 2007-2011**

Depuis notre précédente enquête de 2007, on observe une évolution sensible dans les modes de gestion du stationnement sur voirie.

Les régies ont baissé (47,2 % en 2007, 41 % en 2011) principalement au profit de formules mixtes (5 % en 2007, 10 % en 2011) et des SEM.

**Q 4.2. Quel est le mode de gestion du stationnement hors voirie dans votre ville ou dans votre structure intercommunale ?**

- Régie ?
- SEM ?
- Délégation à une entreprise privée ?
- Autre ?



Pour stationnement hors voirie, le mode de gestion est plus différencié.

- La délégation de service public des parkings arrive en tête avec 44 % des collectivités territoriales interrogées et 14 % supplémentaires dans une solution mixte incluant d'autres modes de gestion à l'intérieur de la même collectivité.
- La régie ne représente plus que 14% de gestion des parkings en choix unique de la collectivité et 17 % supplémentaire en solution mixte incluant d'autres modes de gestion à l'intérieur de la même collectivité.
- Les SEM représentent une part importante du mode de gestion, 10 % et 19 % supplémentaires en solution mixte incluant d'autres modes de gestion à l'intérieur de la même collectivité.

**Evolution 2007-2011**

Depuis notre précédente enquête de 2007, on observe une évolution importante au profit de formules mixtes, les collectivités faisant le choix d'avoir sur leur territoire différents modes de gestion de leurs équipements hors voirie.

Les régies ont baissé (47,2 % en 2007, 41 % en 2011) principalement au profit de formules mixtes (5 % en 2007, 10 % en 2011) et des SEM (8 % en 2007, 15 % en 2011)

#### 4. APPRECIATION DU PARC DE STATIONNEMENT

##### *Q 5.1. L'équipement des parcs centraux de votre ville ou de votre structure intercommunale vous paraît-il :*

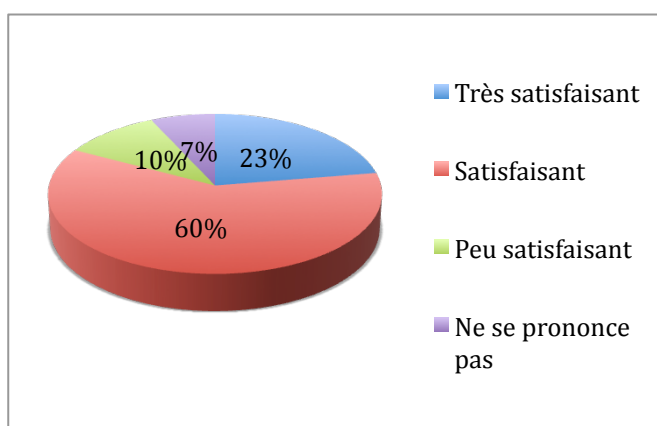
*Très satisfaisant ?*

*Satisfaisant ?*

*Peu satisfaisant ?*

*Pas satisfaisant du tout ?*

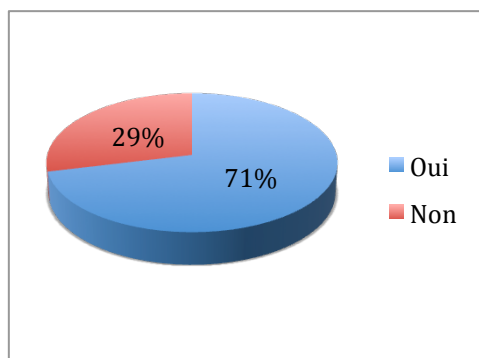
- Pour une grande majorité des collectivités territoriales interrogées, les parcs centraux sont satisfaisants (60%) et très satisfaisants (23%). En additionnant ces deux items, le taux de satisfaction s'élève à 83% tant sur le plan du nombre de places mises à disposition en centre ville que sur celui de la qualité de réalisation ou de gestion des parkings.
- A contrario, le nombre de « peu satisfaisant » (10%) révèle un taux d'insatisfaction concernant pour l'essentiel d'anciens parkings qui demandent à être rénovés pour être mis au niveau des services publics attendus actuellement.



##### **Evolution 2007-2011**

Depuis notre précédente enquête de 2007, on observe une évolution sensible dans l'appréciation des responsables de stationnement, le niveau de très satisfaisant passant de 18 à 23 %. Les appréciations peu satisfaisantes baissent de 13,6 % à 10 %.

**Q 5.2. Votre collectivité est-elle équipée de parcs relais ?**



Près de 30 % des grandes villes ne sont pas concernées par les parcs relais (villes de moindre taille principalement)

**Q 5.3. L'équipement des parcs relais de votre ville ou de votre structure intercommunale vous paraît-il :**

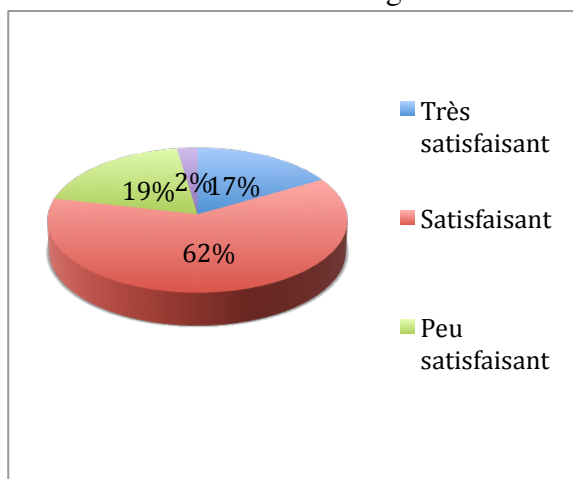
*Très satisfaisant ?*

*Satisfaisant ?*

*Peu satisfaisant ?*

*Pas satisfaisant du tout ?*

- Le degré de satisfaction de l'équipement des parcs relais est moins unanime: avec 62% de « satisfaisant » mais seulement 17% de « très satisfaisant », le taux de satisfaction global s'élève encore à 79% des collectivités territoriales interrogées.
- Mais le nombre de « peu satisfaisant » 19% et celui des « pas satisfaisant du tout » 2% monte le taux d'insatisfaction non négligeable des collectivités territoriales interrogées.



**Evolution 2007-2011**

Très nette amélioration depuis notre précédente enquête de 2007. On observe une importante augmentation des opinions positives : 17 % en 2011 contre 3,8% de très satisfait en 2007, avec 62% en 2011 et 61,5% de satisfait en 2007. Les peu satisfaisant passent de 30,7% en 2007 à 19 % en 2011.



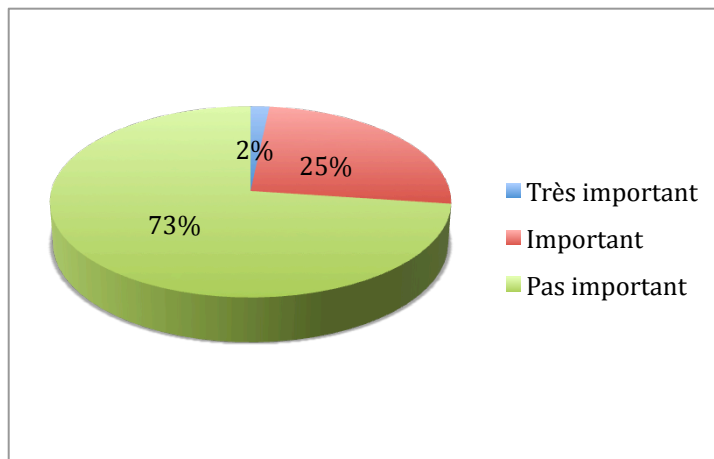
## 6. CRITERES D'AMELIORATION DU STATIONNEMENT

**Q 6. Pour vous l'amélioration du stationnement doit-elle passer par :**

**Q 6.1. L'accroissement de l'offre de stationnement en centre ville ?**

*Pas important, important, très important ?*

- Pour près des trois quarts (73%) des collectivités territoriales interrogées, l'amélioration du stationnement ne passe pas par l'accroissement de l'offre de stationnement en centre ville.
- Toutefois, 25% des collectivités territoriales interrogées estiment ce critère « important » et 2% « très important ».

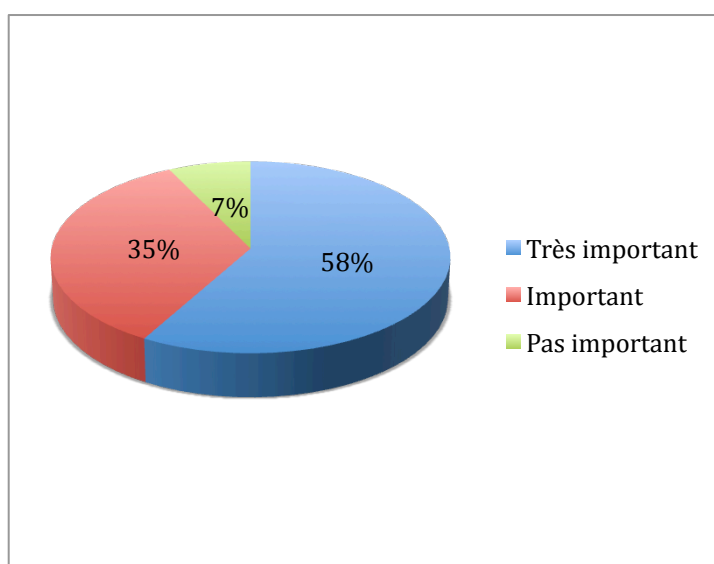


**Q 6. Pour vous l'amélioration du stationnement doit-elle passer par :**

**Q 6.2. La création de parcs relais ?**

*Pas important, important, très important ?*

89% des collectivités territoriales interrogées estiment que l'amélioration du stationnement passe par la création de parcs relais : 58% jugeant ce critère « très important » et 35% « important ».



**Evolution 2007-2011**

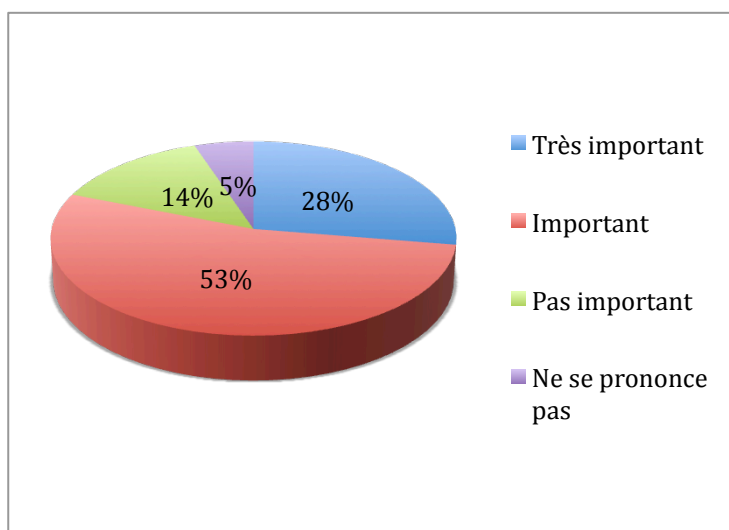
À noter qu'en 2007, la priorité apportée aux parcs relais était encore plus forte. 52,5% de très important et 45% d'important en 2007, soit globalement 97,5%. Les efforts accomplis depuis 2007 expliquent peut-être la baisse enregistrée.

**Q 6. Pour vous l'amélioration du stationnement doit-elle passer par :**

**Q 6.3. La création ou l'augmentation de l'offre d'auto partage ?**

*Pas important, important, très important ?*

- La création ou l'augmentation de l'offre d'auto partage est un critère adopté également par une forte majorité (81%) des collectivités territoriales interrogées : 53% l'estiment « important » et 28% « très important ».
- Toutefois 14% des personnes interrogées répondent que ce critère n'est « pas important ». 5% des responsables ne se prononcent pas.



**Evolution 2007-2011**

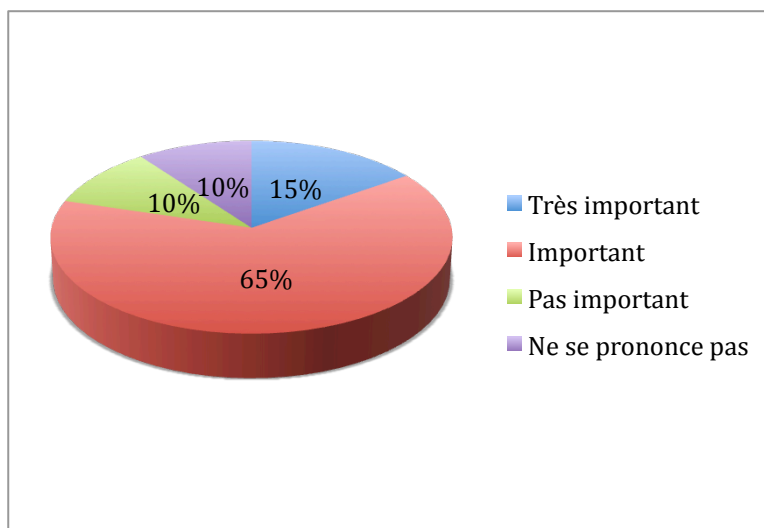
Évolutions des opinions sur l'autopartage : en 2007 les résultats étaient les suivants : 67,5% important, 12,5% très important. Le taux de très important a plus que doublé.

**Q 6. Pour vous l'amélioration du stationnement doit-elle passer par :**

**Q 6.4. La création de centrales de mobilité dans les parkings ?**

*Pas important, important, très important ?*

- Une importante majorité (80%) des responsables du stationnement sont favorables à la création de centrales de mobilité dans les parkings : 65% estimant ce critère « important » et 15% « très important ».
- 10% des personnes interrogées répondent que ce critère n'est « pas important ».
- Enfin, certaines personnes interrogées ne comprennent toujours pas le terme « centrale de mobilité », ce qui peut expliquer le taux plus important (10%) de NSP.



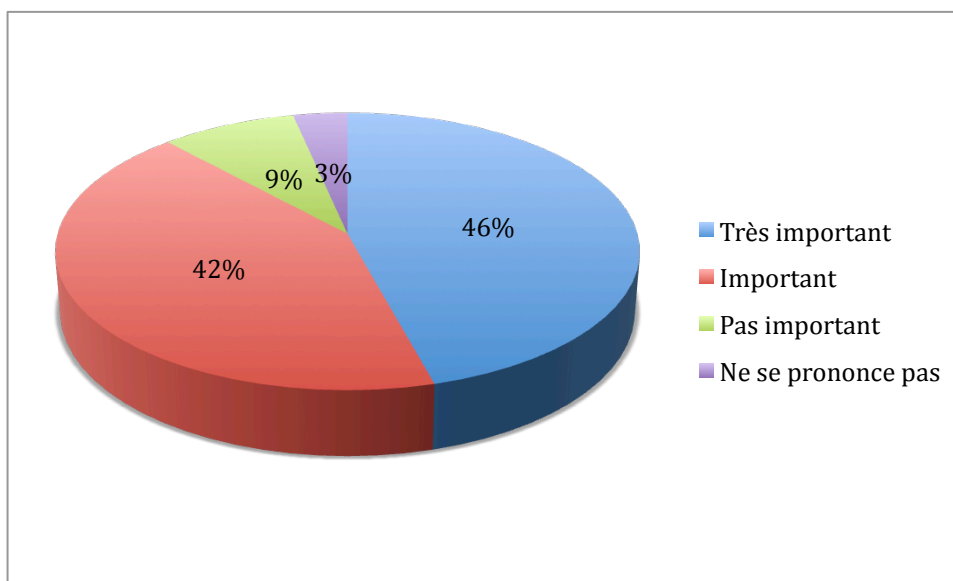
**Evolution 2007-2011**

Évolutions des opinions sur les centrales de mobilité : en 2007 les résultats étaient les suivants : 55% important, 17,5% très important. Le taux d'important a monté de 10 points.

**Q 6. Pour vous l'amélioration du stationnement doit-elle passer par :**  
**Q 6.4. La création d'une tarification combinée parkings / transports en commun ?**

*Pas important, important, très important ?*

- Comme pour la création des parcs relais la réponse à la tarification combinée parkings / transports en commun reste très élevée : 46% estimant ce critère « très important » et 42% « important » pour l'amélioration du stationnement.

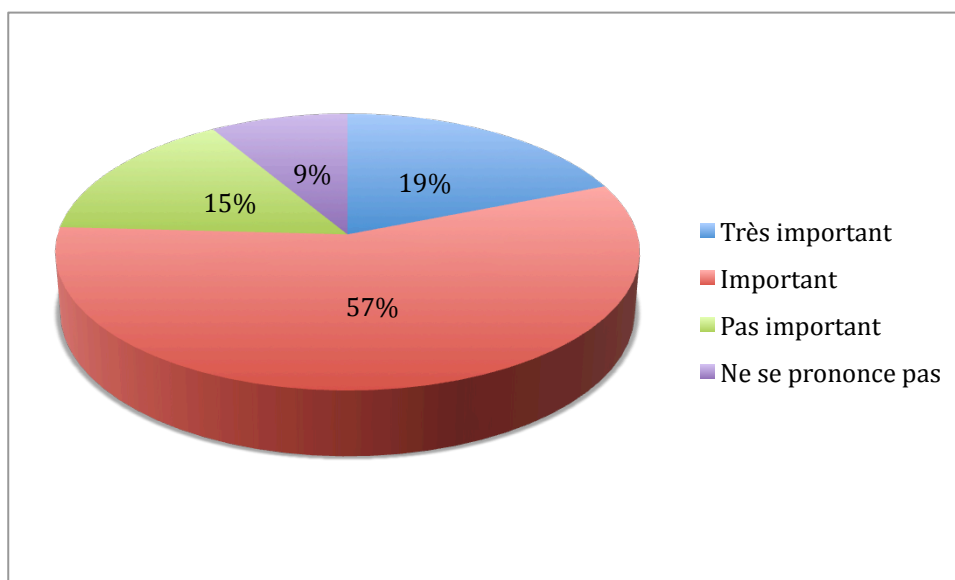


## 7. LE STATIONNEMENT ET LE DEVELOPPEMENT DES VEHICULES ELECTRIQUES

### *Q7.1. La prise en compte du développement à venir des véhicules électriques est-elle ?*

- *Pas importante*
- *Importante*

- La prise en compte du développement des véhicules électriques progresse très vite dans les grandes collectivités territoriales interrogées : 57% l'estiment « importante » et 19% « très importante ».
- Toutefois 15% des personnes interrogées répondent que cela n'est « pas important ». 9% des responsables restent dans l'expectative et ne se prononcent pas.



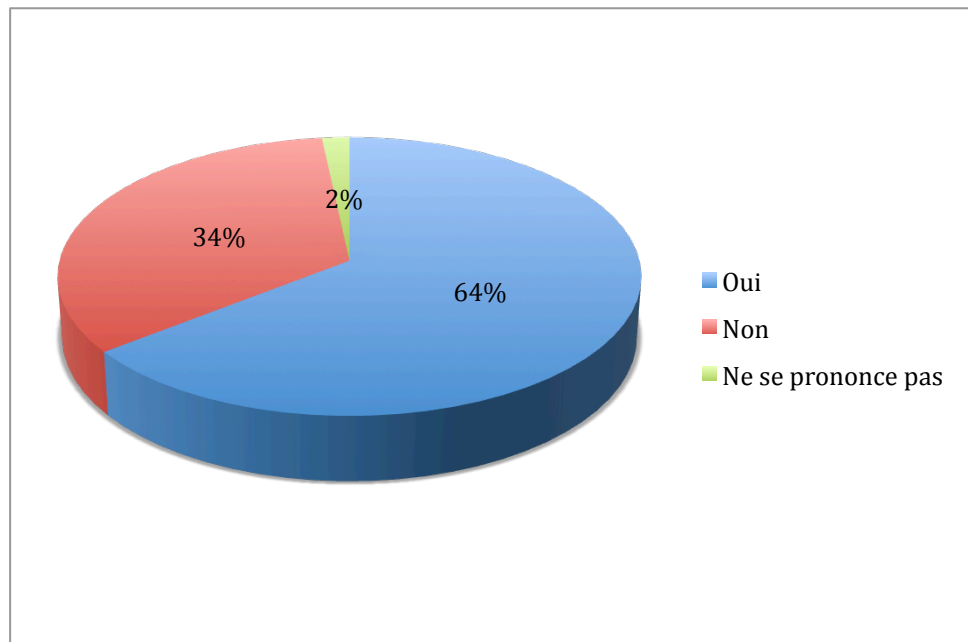
### **Evolution 2007-2011**

Cette série de questions sur le véhicule électrique ne figurait pas dans l'étude 2007

**Q7.2. Votre collectivité prépare-t-elle la mise en place de bornes de recharge pour les véhicules électriques ?**

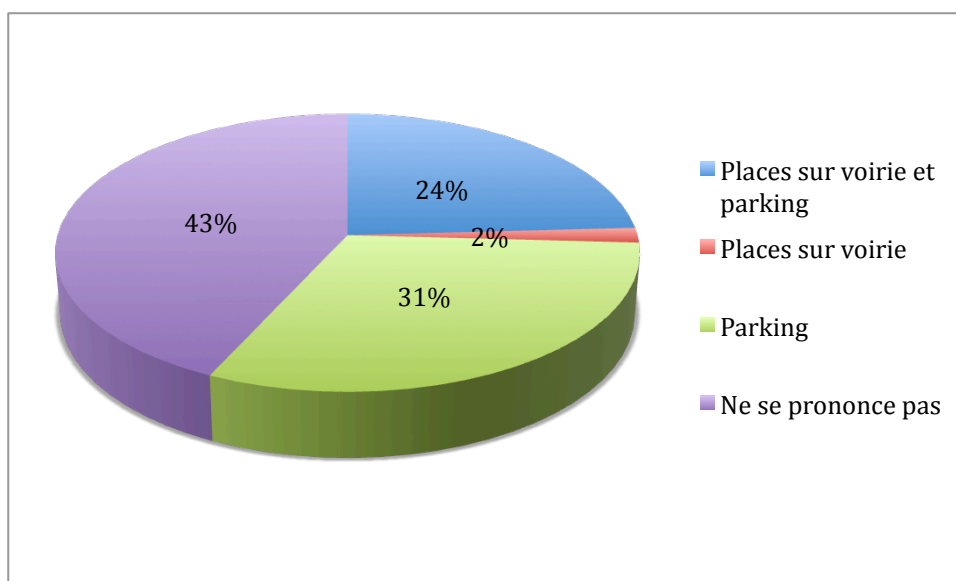
- *Oui*
- *Non*

- Près des deux tiers (64 %) des grandes collectivités territoriales françaises préparent la mise en place de bornes de recharge pour les véhicules électriques, preuve de la prise de conscience des responsables territoriaux et de leur engagement pour le développement des véhicules décarbonés.



**Q7.3. Sur quels emplacements l'installation des bornes est-elle envisagée ?**

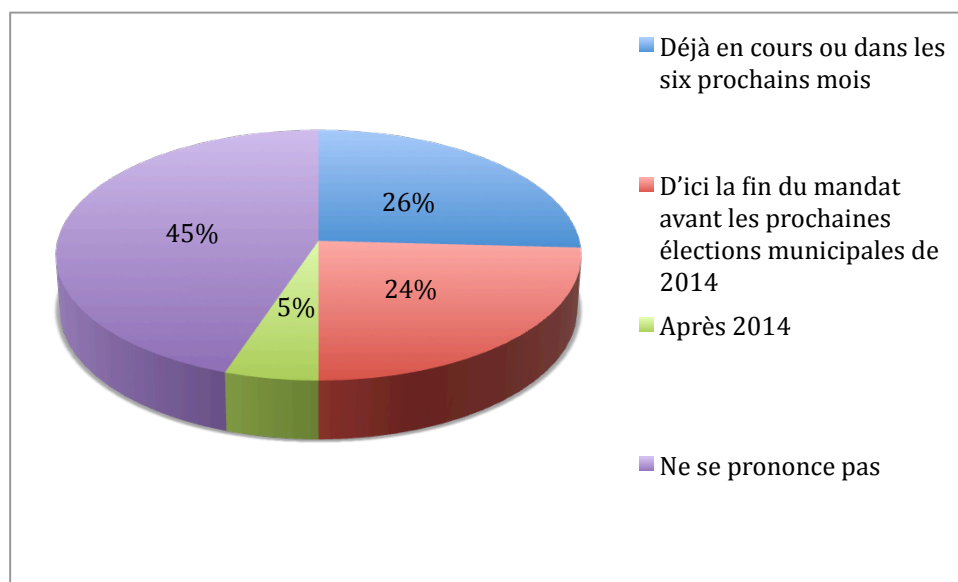
- Places sur voirie
  - Parking
  - Places sur voirie et parking
- 
- Les bornes seront prioritairement installées dans les parkings (31%) et dans tous les lieux de stationnement, voirie et parking (24 %).
  - 43% des collectivités interrogées n'ont pas encore arbitré et ne se prononcent pas.





**Q7.4. À quelle échéance l'installation des bornes est-elle envisagée ?**

- *Déjà en cours ou dans les six prochains mois*
  - *D'ici la fin du mandat avant les prochaines élections municipales de 2014*
  - *Après 2014*
- 
- Plus d'un quart des collectivités territoriales interrogées ont déjà commencé l'installation des bornes (26%) et 24 % ont prévu l'équipement avant les prochaines élections locales de 2014.
  - Toutefois 5% envisagent un développement après 2014 et 45% ne se prononcent pas.
  -



**8. LES PRIORITES ACTUELLES DES RESPONSABLES TERRITORIAUX.**

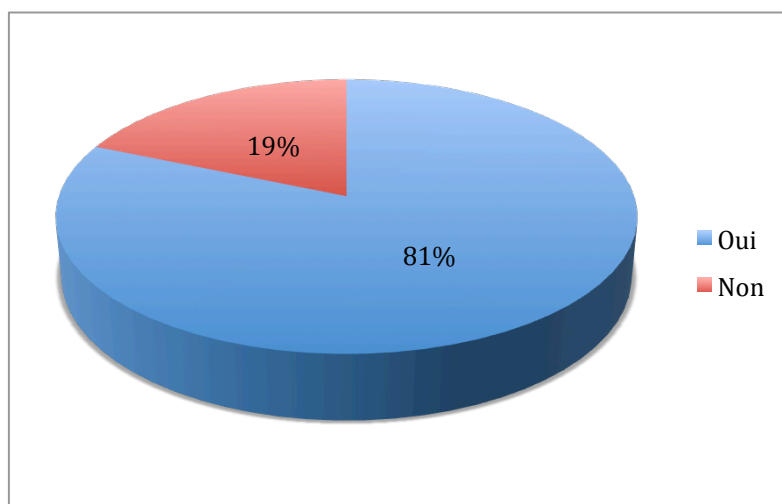
**QUESTION OUVERTE :**

**« Quel est actuellement le principal sujet ou la principale préoccupation concernant le stationnement dans votre collectivité ? »**

(Lire l'ensemble des réponses des responsables de stationnement page 31 et suivantes)

## 9. LA TARIFICATION DU STATIONNEMENT COMME INSTRUMENT DE GESTION DES FLUX D'AUTOMOBILISTES

*Q9.1. Utilisez-vous la tarification du stationnement comme un instrument de gestion des flux d'automobilistes ?*



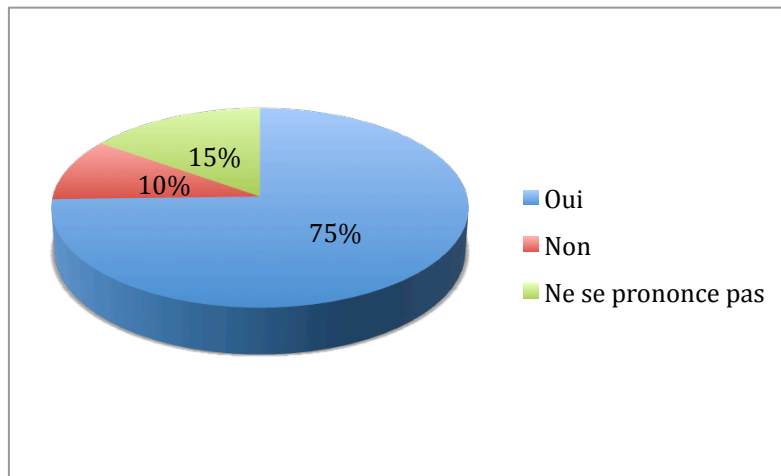
La tarification du stationnement est utilisée comme instrument de gestion des flux d'automobilistes par 81% des collectivités territoriales interrogées.

### **Evolution 2007-2011**

Progression de la prise de conscience importante en quatre ans. Les responsables de stationnement des grandes villes étaient 67,8% à considérer la tarification du stationnement comme un instrument de gestion des flux automobiles en 2007. Ils sont 81 % en 2011.

***Q9.2. Si oui, pensez-vous que cet instrument soit efficace ?***

Parmi elles, 75% jugent cet instrument efficace, 10% non et 15% ne se prononcent pas.



**Evolution 2007-2011**

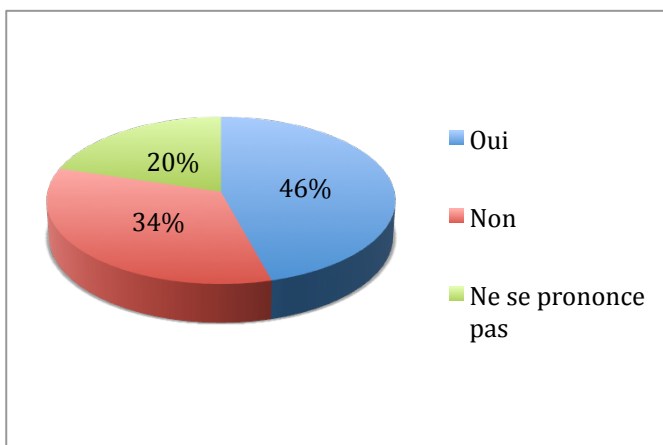
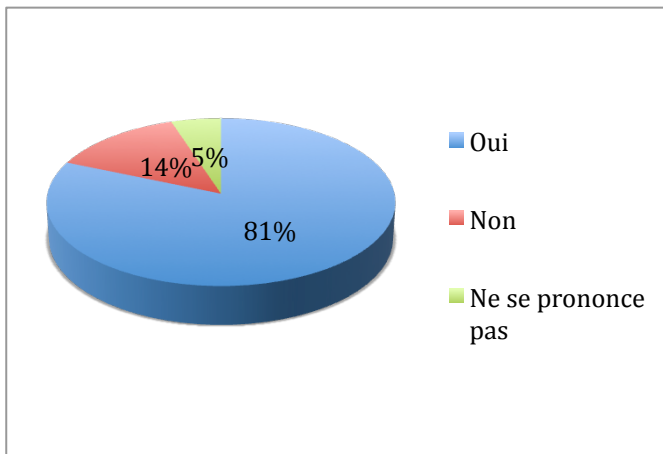
S'ils sont plus nombreux qu'en 2007 à penser que la tarification est un instrument de gestion de la mobilité automobile, les responsables des grandes villes sont en revanche plus dubitatifs sur les effets de leur politique. L'efficacité l'emporte pour 75% des répondants en 2011 contre 85,7% en 2007.

## 10. LE RESPECT DU STATIONNEMENT PAYANT SUR VOIRIE

*Q 10. 1. Dans de nombreuses agglomérations le non-respect du stationnement payant sur voirie (absence ou insuffisance de paiement) est une préoccupation importante des collectivités. Est-ce le cas pour vous ?*

*Q 10. 2. Si oui, pensez-vous que la dépenalisation du stationnement payant sur voirie constitue un remède efficace à cette insuffisance ?*

- Le non-respect du stationnement payant sur voirie est une préoccupation importante pour 81% des collectivités territoriales interrogées.
- Parmi elles, 46% se prononcent en faveur de la dépenalisation. 34% ont un avis négatif et 20% ne se prononcent pas



### **Evolution 2007-2011**

Changements significatifs depuis 2007 en forme de constat d'impuissance. Pour 81% des responsables de grandes villes, le non-respect du stationnement payant sur voirie est une préoccupation importante. Ils étaient 72,5% à partager ce sentiment en 2007.

Sur la dépenalisation-décentralisation du stationnement, en revanche, ils sont moins nombreux à adhérer. Signe d'un découragement face à une réforme espérée et toujours différée, ils étaient 62% favorable à la dépenalisation-décentralisation en 2007 et ne sont plus que 46% en 2011, 20% ne se prononçant pas sur cette question.

## **Conclusions**

### **Le stationnement un axe fort des politiques locales de mobilité**

⇒ La politique de stationnement constitue un enjeu stratégique des grandes villes, souvent partagé entre villes centres et structures intercommunales. Le pilotage politique est de plus en plus assumé au plus haut niveau de l'exécutif local, dans le cadre des politiques de mobilité (Cf. Q3).

⇒ Les modes de gestion du stationnement sur voirie et hors voirie sont de plus en plus variés. Pour les équipements hors-voirie, la délégation de service public (DSP) arrive en tête mais il apparaît que les grandes villes utilisent des solutions mixtes sur un même territoire, recourant à la fois à la régie directe, à la DSP ou aux SEM. (Cf. Q4)

⇒ Par rapport à une précédente étude menée en 2007, l'opinion des responsables des grandes villes sur l'état de leurs équipements, parcs centraux et parcs relais progresse très positivement avec un taux de satisfait et très satisfait de 83% pour les parcs centraux et de 79% pour les parcs relais.

### **La montée en puissance des nouveaux services et l'arrivée des véhicules électriques**

⇒ Les responsables des grandes villes ont pris conscience de la nécessité de créer de nouveaux services liés au stationnement (Cf. Q6). Ainsi la création de centrales de mobilité dans les parkings est jugée importante et très importante par 80% des répondants. De même le développement de l'autopartage à 81 %.

⇒ 76 % des responsables des grandes villes jugent le développement à venir des véhicules électriques important ou très important. Près des deux tiers (64%) préparent la mise en place de bornes de recharge pour les véhicules électriques, principalement dans les parkings. Dans plus de la moitié des grandes villes, l'installation des bornes sera effective d'ici la fin du mandat municipal en 2014. (Cf. Q7)

### **La tarification du stationnement, instrument de la gestion des flux mais désillusion sur la dépenalisation – décentralisation du stationnement (Q 10)**

⇒ La politique tarifaire du stationnement est considérée à 81% comme un instrument de gestion des flux des automobiles (Cf. Q9) mais 25% ne se prononcent pas ou doutent de son efficacité. Le non-respect du stationnement est une préoccupation de plus en plus importante (81% en 2011 vs 72,5% en 2007 (Cf Q10)). Les responsables de grandes villes ne croient plus à la dépenalisation-décentralisation du stationnement payant sur voirie. Ils se sont plus que 46% contre 62% à espérer cette réforme trop longtemps différée, comme remède au non-respect du stationnement payant sur voirie.

## Verbatim

### **L'opinion des responsables de stationnement des grandes villes, leurs préoccupations et leurs priorités**

Le questionnaire de l'étude comprenait une question ouverte permettant l'expression des responsables de stationnement, élus locaux et cadres de direction :

*« Quel est actuellement le principal sujet ou la principale préoccupation concernant le stationnement dans votre collectivité ? »*

Les réponses ci-dessous révèlent les préoccupations des responsables des grandes villes. Plus que jamais, l'organisation du stationnement est liée à l'évolution de l'offre de transports publics. Les aménagements de transports publics en site propre obligent notamment à repenser le stationnement et redonnent la priorité au parcs-relais. Le bon dimensionnement des installations, l'adaptation de la tarification et l'articulation entre les compétences communales et les projets intercommunaux constituent les thèmes de réflexion prioritaires des responsables.

*« Notre principale préoccupation reste de supprimer le plus de places sur voirie dans le centre historique, d'augmenter l'offre en parcs relais et de développer une politique de transports en commun en site propre. Optimiser les transports électriques tels que les Diablins 4 places et les minibus 20 places qui sont déjà en fonctionnement ».*

**Le conseiller municipal en charge du stationnement d'une grande ville**

*« Notre préoccupation est de compléter le maillage des parcs relais autour de la ville centre en le couplant avec une offre de transport en commun efficace ».*

**Un responsable du stationnement à la direction générale des déplacements, des transports et des infrastructures d'une communauté d'agglomération**

*« Avec l'arrivée du tramway, nous sommes dans la nécessité de revoir entièrement notre politique de stationnement. Par ailleurs nous installons des bornes clignotantes sur les emplacements minute que nous favorisons pour infléchir l'offre de places sur voirie beaucoup trop importante, je pense au centre historique envahi par les voitures ».*

**La première adjointe au maire d'une grande ville, en charge de la mobilité, de la voirie et des déplacements**

*« Nos préoccupations actuelles sont liées au stationnement sauvage, à la surveillance, à la rotation des véhicules et à la bonne gestion des parkings relais ».*

**Le maire adjoint délégué aux finances, domaine public et administration générale, la propreté, cadre de vie, environnement, urbanisme, travaux et circulation, d'une grande ville**

*« Nous allons vers une mutation progressive du stationnement gratuit au stationnement payant en accompagnement du projet du tramway qui verra le jour en 2015. Pour ce faire, trois parkings enclos sont en projet pour mettre une offre relais en face des places supprimées ».*

**La maire adjointe déléguée à la voirie et aux déplacements urbains d'une grande ville**

*« Le taux des ménages aujourd'hui est tel que nous ne répondons pas à la demande sur le résidentiel. Nous sommes donc dans une phase d'extension du stationnement payant avec des tarifs préférentiels ».*

**Le maire adjoint délégué à la vie urbaine et à la proximité d'une grande ville**

*« Notre préoccupation : la mutualisation. Il s'agit de mieux gérer les parcs automobiles afin d'économiser 20 % de places en développant les services de mobilité. Notre réflexion porte sur l'offre électrique et la mise en place des bornes dans les parkings ».*

**Le responsable de la mobilité alternative et du stationnement à la Direction des transports et de la mobilité durable d'une communauté urbaine**

*« Nous sommes en phase de révision des PADD, PDU, PLU et PLH, et à cette occasion nous allons revoir de façon approfondie la politique de stationnement ».*

**Le vice-président en charge des déplacements d'une communauté urbaine**

*« La gestion du stationnement constituant l'un des outils essentiels pour dynamiser l'activité commerciale du centre-ville et mieux organiser les déplacements, une étude a été lancée afin de dégager les pistes d'optimisation de l'organisation actuelle du stationnement. C'est une vaste réflexion qui est engagée en parallèle avec divers projets d'aménagement : piétonisation, nouveaux aménagements cyclables, agencement d'une des places les plus emblématiques de la ville... ».*

**La maire adjointe à la voirie, aux travaux et à l'espace public d'une grande ville**

*« Le problème majeur réside dans l'utilisation à bon escient des emplacements banalisés (payants normaux) ou réservés : stationnement ventouse sur places*



*banalisées ou sur places PMR, livraison, abribus ou arrêts minutes, emplacements 2 roues, etc. Un second problème reste le souhait de “pseudo privatisation ” du stationnement, à des fins de stationnement privé ou de terrasses de café ».*

**Le maire adjoint délégué aux bâtiments, travaux, voirie, circulation et stationnement d'une grande ville touristique**

*« Nous travaillons sur la coordination entre les politiques de stationnement conduites par les différentes villes de la communauté ainsi que sur la répartition des compétences. La configuration des collectivités change et il serait souhaitable que les pouvoirs de police soient transférés à l'agglomération ».*

**La directrice du pôle mobilité stationnement d'une communauté d'agglomération**

*« Notre difficulté est là où il n'y a pas de stationnement payant, car les commerçants réclament des places de stationnement et les résidents une tarification avantageuse là où le stationnement reste payant ».*

**Le premier maire adjoint en charge des travaux de voirie et de la circulation d'une grande ville**

*« Notre priorité est d'optimiser les parcs relais à des endroits cohérents en termes de développement économique et en termes de programmes locaux d'habitat. Un troisième parking tramway est en projet ».*

**Le responsable du service transports et déplacements d'une communauté d'agglomération**

*« Nous sommes en révision du PDU au niveau de la circulation dans le centre-ville. Avec la future mise en route du tramway et la mise en œuvre des parcs relais dont la compétence relève de l'agglomération nous entendons bien répondre à cette problématique. En réduisant le nombre de places sur le parcours du tramway nous allons revoir le stationnement payant à la hausse ».*

**Le maire adjoint délégué à l'équipement urbain, le déplacement et la circulation d'une grande ville**

*« Notre préoccupation, faire évoluer la politique du centre-ville car le cœur de l'agglomération est en lien étroit avec le projet urbain pour le cœur de l'agglomération (densification en termes de logements, commerces et services, amélioration du cadre de vie).*

*Le plan d'action pour faire évoluer la politique du stationnement en lien avec la mobilité vers le centre-ville est basé sur des mesures classiques. Zonage du stationnement, tarification, abonnements, communication, création de parkings d'entrée*

*de ville combinés à une navette et création de parkings en ouvrage sont incontournables ».*

**Le directeur général adjoint des services d'une grande ville**

*« Il nous faut répondre le plus largement possible aux demandes des habitants et des entreprises qui englobent un public très divers, composé d'étudiants, de personnes âgées, mais aussi de personnes à mobilité réduites, de famille, etc. Une réponse qui vaut tant pour les équipements que pour les modes d'accessibilité ».*

**Le premier vice-président d'une communauté d'agglomération, en charge des transports**

*« Nous nous devons de répondre à une problématique de suppression de places en voirie en raison de projets d'aménagement, d'où la nécessité de se reporter sur les ouvrages qui offrent des capacités ».*

**Le maire adjoint aux déplacements d'une grande ville**

*« Il nous faut éviter des afflux trop importants près des centres-villes, et donc avoir des parcs relais très attractifs. Quand une voiture sort du Mans, sept autres rentrent dans le même temps... sachant que nous sommes la première ville de moins de 200 000 habitants à être équipée du tramway ».*

**Le vice-président délégué à la politique des transports d'une communauté urbaine**

*« Il y a un manque de maîtrise de gestion de l'espace public, j'entends une sous-utilisation du stationnement sur voirie, je pense au stationnement des résidentiels sur la voirie qu'il nous faut développer ».*

**Le maire adjoint en charge du stationnement, aménagement de voirie et déplacements, d'une grande ville**

*« Plus de 10 000 places de stationnement payant ont été créées en début de mandat, et 3 000 à 4 000 places sont prévues en deuxième partie de mandat. Au-delà, les investissements consacrés à la régulation des déplacements urbains sont considérables : 1 milliard d'euros par mandat pour l'accroissement de l'offre de transports en commun et 19 millions d'euros pour le développement du plan structurel modes doux... ».*

**Le directeur de cabinet du premier adjoint au maire d'une grande ville**

*« Notre préoccupation principale est la mise en place d'un transport en commun en site propre avec création de parcs relais ».*

**Le maire adjoint en charge du stationnement d'une grande ville**

*« Mise en place actuellement d'un Plan Local de Déplacements dont le stationnement constitue l'un des trois volets. La politique de stationnement est revue : extension et différenciation des zones payantes selon la durée et le secteur de ville, prise en compte du stationnement résident et des autres motifs, lutte contre le non paiement et réflexions sur la facilité de paiement, diversification de l'offre par les abonnements ».*

**Le maire adjoint délégué à l'espace public, à la voirie, au stationnement, à la mobilité durable, d'une grande ville**

*« Nous sommes confrontés à une occupation croissante de l'espace public et une difficulté à faire respecter les espaces piétons (trottoirs, passages piétons, places) et une sous utilisation des parkings en ouvrage ».*

**La maire adjointe déléguée à l'espace public et aux déplacements d'une grande ville**

*« Deux sujets de préoccupation actuellement. Le premier est récurrent : comment compenser les places de stationnement supprimées à cause des travaux ? Le second demande une réflexion plus globale : comment lutter contre les voitures ventouse qui squattent le début des zones gratuites au détriment des riverains ? »*

**Le maire adjoint à la tranquillité publique d'une grande ville**

*« Nos préoccupations : faire accepter localement les suppressions de places de stationnement liées aux aménagements des couloirs de bus, de stationnement vélo et de continuité cyclable. Gérer le "bourrelet" constitué en limite de périmètre gratuit. Intégrer des normes plafonds dans les PLU pour le stationnement VP dans les bureaux ».*

**Le responsable chargé de mission coordination à la direction générale des déplacements d'une communauté urbaine**

*« Dans le cadre de notre projet global de ville, fin 2011, nous expérimenterons une première tranche de stationnement intelligent : les automobilistes pourront immédiatement savoir si des places sont disponibles grâce à leur téléphone portable ! ».*

**Le premier maire adjoint d'une grande ville**

*« Le PDU communautaire met en évidence la nécessité d'aménager des espaces de rabattement le long des principaux axes de circulation afin d'inciter les automobilistes à y laisser leurs voitures pour utiliser les transports en commun. Dans ce cadre, un abonnement départemental et communautaire permet d'utiliser les transports en commun pour 1 euro sur tous les modes de transports : bus, tram, auto partage, vélo et bientôt TER ».*

**Le directeur de la voirie et de la circulation d'une communauté urbaine**

*« Une étude est en cours qui nous permettra de mettre en évidence des propositions pour dynamiser les transports en commun et s'intégrer dans le Grenelle, en limitant le recours au stationnement en surface. Nous pourrions alors créer un Observatoire du stationnement pour appliquer une autre politique de stationnement et de déplacement ».*

**La directrice de la voirie d'une grande ville**

*« Un centre-ville ne doit pas être qu'une zone commerciale. Nous devons tout faire pour qu'il conserve ses habitants, et mettre en œuvre une politique de circulation et de stationnement adaptée ».*

**La maire adjointe aux transports et aux déplacements d'une grande ville**

*« Nous devons concevoir le stationnement en parcs relais comme une véritable offre d'accessibilité aux différents centres-villes »*

**La vice-présidente aux déplacements d'une communauté d'agglomération**

*« Un plan de stationnement est en cours d'élaboration, l'objectif étant de favoriser le stationnement des résidents et des chalands, mais également d'offrir d'autres modes de déplacements aux pendulaires. Pour les élus, l'enjeu est de convaincre les usagers que nous devons agir sur le stationnement pour qu'ils puissent bénéficier d'un meilleur cadre de vie et de conditions de déplacement plus sereines et plus durables ».*

**La responsable Pôle mutualisé aménagement de l'espace d'une grande ville**

*« Notre principale préoccupation est de limiter la part modale des véhicules dans l'hypercentre afin de développer les transports en commun et l'usage du vélo ».*

**Le conseiller municipal en charge de la mobilité et des déplacements d'une grande ville**

*« L'extension du stationnement payant doit intégrer la problématique des résidents. Nous souhaitons favoriser le stationnement de courte durée et développer une tarification pour les résidents, que ce soit sur voirie ou en ouvrage ».*

**Le maire adjoint délégué aux transports, à la voirie et à la circulation d'une grande ville**

*« Après dix ans d'exploitation, le succès des parcs relais nous conduit à redévelopper notre offre. La mise en service d'une nouvelle ligne de métro verra donc la création de plusieurs parcs de 800 places chacun ».*

**Le responsable métro et investissements transports d'une communauté d'agglomération**

*« Le PDU élaboré au niveau de l'agglomération prévoit la réalisation d'une étude ciblée sur le stationnement dans notre ville. Elle devrait nous permettre d'avoir une vision plus fine et d'orienter notre stratégie en centre-ville, notamment sur les tarifs et l'étendue des différentes zones de stationnement ».*

**Le responsable du service circulation d'une grande ville**

*« Nous voulons augmenter la rotation des véhicules. Mais il faut trouver un équilibre. Une étude en cours nous permettra d'avoir une image crédible pour orienter notre politique et améliorer notre bilan financier. De cette étude sortiront nos orientations à partir de 2012 ».*

**Le responsable du bureau d'études déplacements d'une grande ville**

*« Notre principale préoccupation, c'est le développement des zones réglementées et le travail en commun avec les bailleurs pour reconquérir les parcs en ouvrage dans les cités et les sécuriser afin d'accroître leur taux d'occupation pour libérer des places en surface ».*

**Le conseiller communautaire délégué à la voirie, à la circulation et au stationnement d'une communauté d'agglomération**

*« L'offre de transports en commun est insuffisante, ce qui explique le trop grand nombre de véhicules. Nous voulons développer les transports en commun en site propre, mais cette compétence est communautaire ».*

**Le maire adjoint en charge du stationnement d'une grande ville**

*« Quantitativement, notre offre de parcs relais répond à la demande. L'évolution peut se faire par contre à travers la qualité du service : la propreté, la sécurité, les services associés ».*

**Le responsable chargé de gestion transports en commun et stationnement d'une communauté d'agglomération**

*« Nous travaillons sur les moyens de parvenir à harmoniser la tarification dans nos différents parcs relais ».*

**Le responsable la direction transports d'un syndicat d'agglomération nouvelle**

*« Le stationnement réglementé payant est une réponse adaptée pour réduire le stationnement de longue durée lié aux déplacements domicile travail. Cette solution favorise la rotation des véhicules, notamment dans les secteurs très attractifs comme le centre-ville et les quartiers commerçants ».*

**Le directeur de la mobilité et des transports d'une grande ville**

*« L'augmentation du nombre de places de stationnement pour les deux roues doit permettre de répondre à l'accroissement du parc. Pour encourager l'utilisation des vélos, nous développons des zones de stationnement en vidéo protection ».*

**Le directeur de la voirie d'une grande ville**

*« Les investissements transports et stationnement sont très élevés. Nous devons donc gérer au plus près le ratio entre ce que cela nous coûte et ce que cela nous rapporte ».*

**Le directeur adjoint à l'aménagement d'une communauté d'agglomération**

*« Nous avons étendu le plan de stationnement résidents et nous cherchons à mieux gérer notre offre de stationnement de longue durée pour ces usagers. En effet, l'arrivée du tramway va supprimer des places et nous devons reformater notre offre de stationnement résidents ».*

**Le maire adjoint à la mobilité, à la circulation et au stationnement d'une grande ville**

*« Nous développons l'offre de transports en commun pour limiter le nombre de voitures en stationnement. Actuellement, chaque jour, 18 000 voitures stationnent en ville, ce qui représente 18 ha de voirie occupée par les véhicules particuliers. Actuellement en chantier, le tramway devrait être terminé en 2013 et verra l'offre de parcs relais passer de 2 à 6 ».*

**Le maire adjoint à la politique de déplacement, la circulation et la sécurité routière d'une grande ville**

*« Nous souhaitons créer plusieurs parkings de dissuasion à l'extérieur de la ville et proposer, aux automobilistes qui feront le choix d'y stationner toute une palette de services comme, par exemple, la livraison gratuite de leurs courses ».*

**Le maire adjoint à la voirie, aux déplacements urbains et à la sécurité d'une grande ville**

*« L'étude sur le stationnement qui doit être livrée par la communauté urbaine doit nous permettre de construire différents scénarios et de doter la ville d'une véritable stratégie de stationnement, en tenant compte des flux de circulation à l'échelle de l'agglomération ».*

**Le chargé de mission déplacements urbains d'une grande ville**

**ANNEXE:**  
**QUESTIONNAIRE DE L'ENQUETE**

## Questionnaire enquête stationnement et grandes villes 2011

<b>Q1. Quelle est l'offre de stationnement public de votre ville.</b> Ne sont à prendre en compte que les parkings dont la gestion est placée sous l'autorité de la collectivité, en régie, concession ou affermage, quel que soit le gestionnaire.	<b>OUI =1 / NON = 0</b>
Nombre de places payantes sur voirie	
Nombre de parkings hors voirie	
Nombre de places de stationnement payantes hors voirie	
<b>Q2. La politique du stationnement est-elle communale ou intercommunale ?</b>	<b>OUI =1 / NON = 0</b>
• intercommunale sur l'ensemble de la politique de stationnement ?	
• communale sur l'ensemble de la politique de stationnement ?	
• intercommunale uniquement sur les parkings hors voirie ?	
• autre ? Préciser ...	
<b>Q3.1. Qui pilote la politique du stationnement sur le plan politique ?</b>	<b>OUI =1 / NON = 0</b>
• Le maire ou le président ?	
• Un adjoint ou un vice-président ; quel est son titre ?	
• Un adjoint ou un vice-président quel est son titre ?	
• Un conseiller communautaire ou municipal ?	
• Autre, préciser	
<b>Q3.2. Qui pilote la politique du stationnement sur le plan administratif ?</b>	<b>OUI =1 / NON = 0</b>
• Le service ou la direction des transports ?	
• Le service ou la direction de la voirie ?	
• Un service dédié, préciser le nom	
• Autre, préciser	
<b>Q 4.1. Quel est le mode de gestion du stationnement <u>sur</u> voirie dans votre collectivité</b>	<b>OUI =1 / NON = 0</b>
• Régie	
• S.E.M	
• Délégation à une entreprise privée	
• Autre, préciser	
<b>Q 4.2. Quel est le mode de gestion du stationnement <u>hors</u> voirie dans votre collectivité</b>	<b>OUI =1 / NON = 0</b>
• Régie	



	• S.E.M	
	• Délégation à une entreprise privée	
	• Autre, préciser	
<b>Q 5.1. L'équipement des parcs centraux de votre ville vous paraît-il</b>		<b>OUI =1 / NON = 0</b>
	Très satisfaisant	
	Satisfaisant	
	Peu satisfaisant	
	Pas satisfaisant du tout	
<b>Q 5.2. L'équipement des parcs relais de votre ville vous paraît-il :</b>		<b>OUI =1 / NON = 0</b>
	Très satisfaisant	
	Satisfaisant	
	Peu satisfaisant	
	Pas satisfaisant du tout	

<b>Q 6. Pour vous l'amélioration du stationnement doit-elle passer par :</b>		
<b>Q 6.1. L'accroissement de l'offre de stationnement en centre ville ?</b>		<b>OUI =1 / NON = 0</b>
	Pas important	
	Important	
	Très important	
<b>Q 6.2. La création de parcs relais ?</b>		<b>OUI =1 / NON = 0</b>
	Pas important	
	Important	
	Très important	
<b>Q 6.3. La création ou l'augmentation de l'offre d'auto partage ?</b>		<b>OUI =1 / NON = 0</b>
	Pas important	
	Important	
	Très important	
<b>Q 6.4. La création de centrales de mobilité dans les parkings ?</b>		<b>OUI =1 / NON = 0</b>
	Pas important	
	Important	
	Très important	
<b>Q 6.5. La création d'une tarification combinée parkings / transports en commun ?</b>		<b>OUI =1 / NON = 0</b>
	Pas important	
	Important	
	Très important	
<b>Q 7.1. la prise en compte du développement à venir des véhicules électriques</b>		<b>OUI =1 / NON = 0</b>
	Pas important	
	Important	

	Très important	
<b>Q 7.2. Votre collectivité prépare-t-elle la mise en place de bornes de recharge pour les véhicules électriques ?</b>		<b>OUI = 1 / NON = 0</b>
	Oui	
	Non	
<b>Q 7.3 Sur quels emplacements l'installation des bornes est-elle envisagée ?</b>		
	Places sur voirie	
	Parking	
	Places sur voirie et parking	
<b>Q 7.4 À quelle échéance l'installation des bornes est-elle envisagée ?</b>		
	Déjà en cours ou dans les six prochains mois	
	D'ici la fin du mandat avant les prochaines élections municipales de 2014	
	Après 2014	
<b>Q 8. Question ouverte : Quel est actuellement le principal sujet ou la principale préoccupation concernant le stationnement dans votre collectivité ?</b>		

<b>Q9.1. Utilisez-vous la tarification du stationnement comme un instrument de gestion des flux d'automobilistes ?</b>		<b>OUI = 1 / NON = 0</b>
<b>Q9.2. Si oui, pensez-vous que cet instrument soit efficace ?</b>		<b>OUI = 1 / NON = 0</b>
<b>Q 10. 1. Dans de nombreuses agglomérations le non-respect du stationnement payant sur voirie (absence ou insuffisance de paiement) est une préoccupation importante des collectivités.</b>		<b>OUI = 1 / NON = 0</b>
	Est-ce le cas pour vous ?	
<b>Q 10. 2. Si oui, pensez-vous que la dépénalisation du stationnement payant sur voirie constitue un remède efficace à cette insuffisance ?</b>		<b>OUI = 1 / NON = 0</b>