

Les politiques de Stationnement et la gestion de l'espace public

Jean-Laurent DIRX

Président de la Fédération Nationale des Métiers du Stationnement

1

La place de la voiture en centre ville et son évolution



Beaubourg 1970



Place Vendôme 1965



Palais Royal 1980



Le Louvre 1958



Place de la Concorde 1958

Espace public et stationnement à Paris

Taille de l'espace public

2 770 ha



Stationnement sur voirie
(80% du linéaire des voies)

197 ha

Stationnement payant sur voirie
140 000 places

129 ha

Parkings de logements
480 000 places

1 150 ha

Parking Commerciaux
80 660 places

201 ha

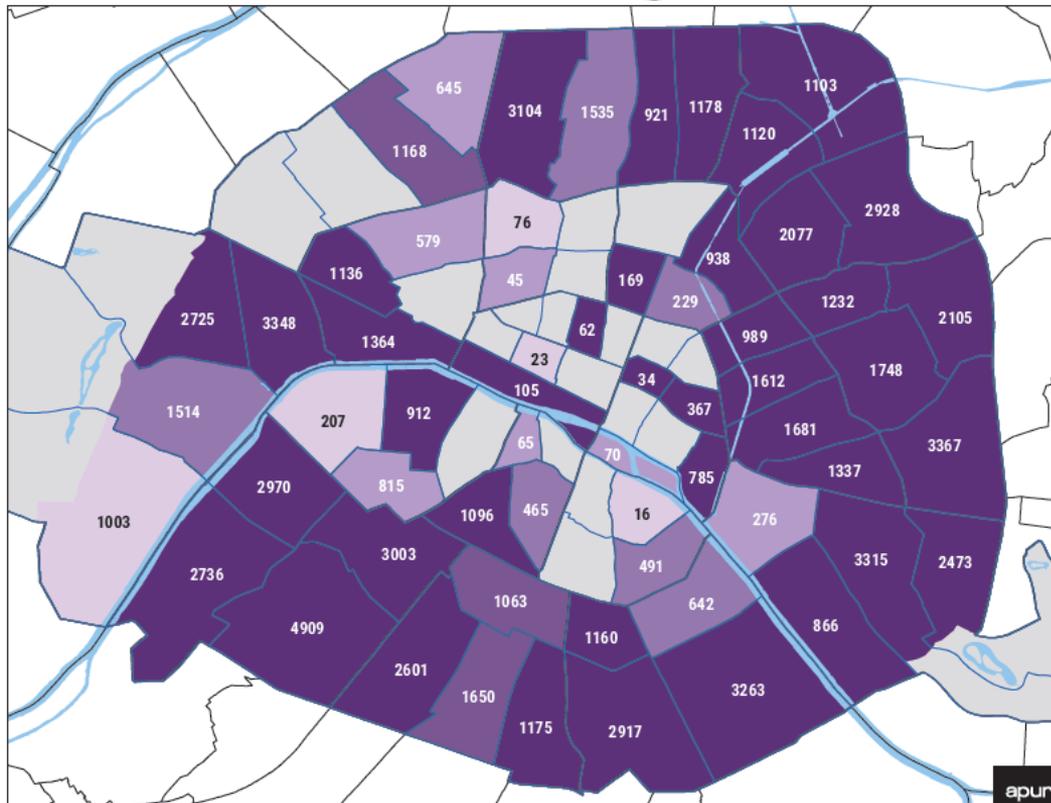
Parkings concédés
70 540 places

176 ha

771 000 places, 1 656 ha

Source APUR – juin 2019

Une offre mal répartie et un potentiel de réaffectation hétérogène



Part des places de stationnement résidentiel de surface pouvant être réaffectées

- < 20 %
- Entre 20 et 40 %
- Entre 40 et 60 %
- Entre 60 et 80 %
- > 80 %

Aucune réaffectation possible de stationnement résidentiel en surface

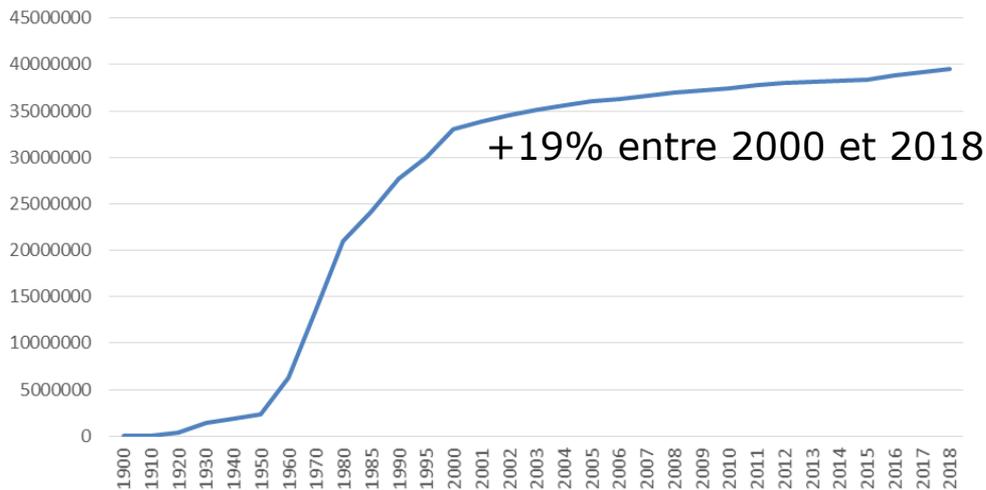
220 : nombre de places résidentielles théoriques estimées excédentaires ou déficitaires

Cette carte découle de l'analyse de l'équilibre entre l'offre de stationnement résidentiel en ouvrage et sur voirie et la demande de stationnement des résidents par quartier. Elle détaille pour chacun des quartiers la part des places de stationnement résidentiel de surface pouvant potentiellement être affectée à d'autres usages

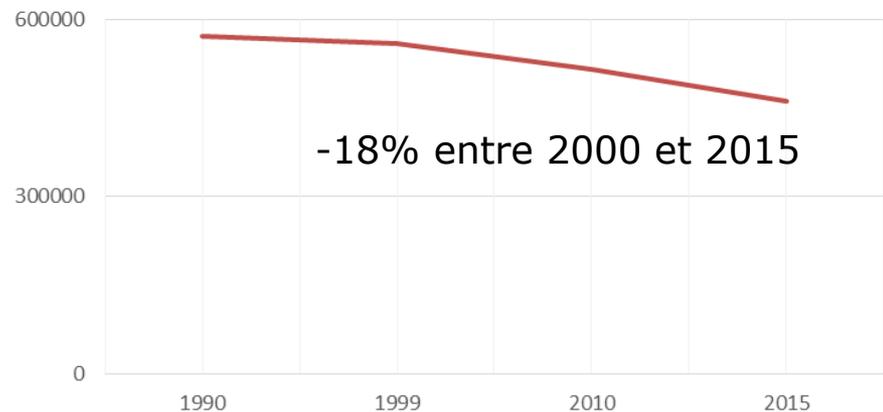
Sources : Insee 2015, DGFIP 2017, DVD, Apur

L'évolution de la demande automobile

Evolution du parc automobile en France



Evolution du parc automobile des résidents à Paris



2

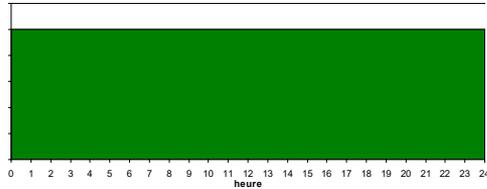
Les politiques de
stationnement

*Comment adapter la
demande à l'offre?*

Les différents visages de la demande

Fixe

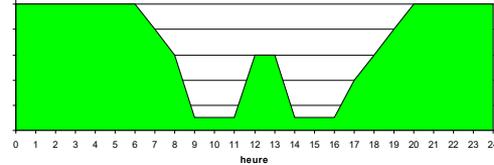
Ne déplace pas son véhicule en journée



Résident

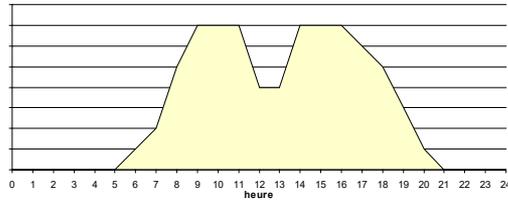
Dynamique

Utilise son véhicule entre son domicile et son lieu de travail



Fixe

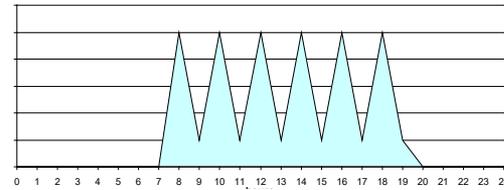
Utilise son véhicule entre son domicile et son lieu de travail



Pendulaire

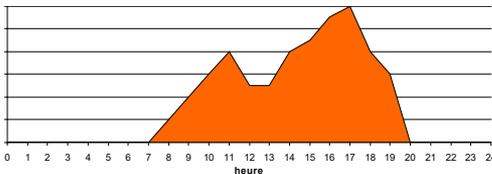
Dynamique

Utilise son véhicule dans un cadre professionnel



Diurne

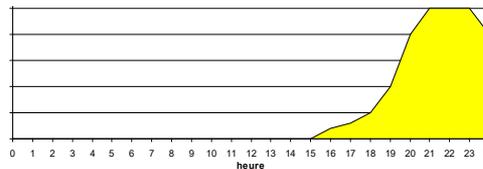
Commerce, administration, loisirs...



Visiteur

Nocturne

Loisirs

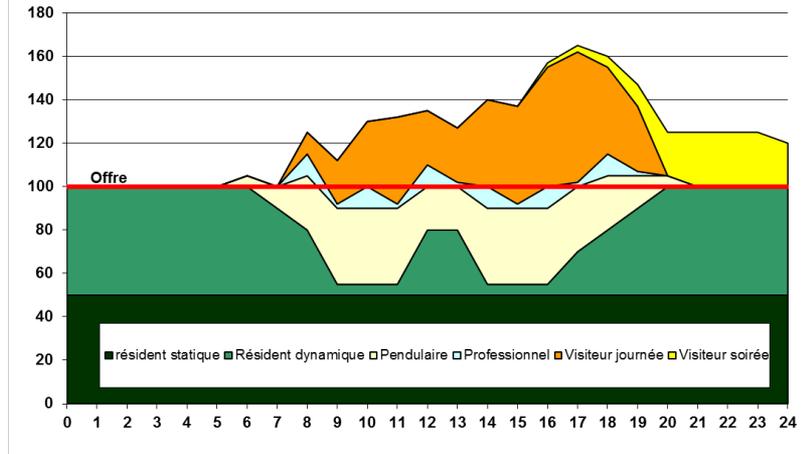


Laisser faire ou gérer la demande?

Conflit d'intérêts entre les usagers...



La demande cumulée dépasse l'offre



Que choisir?

Avant 8 h



8 h – 18 h



Après 18h

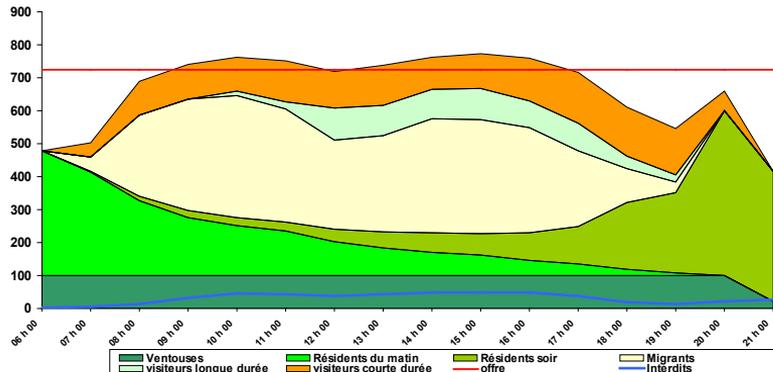


source : «Liège prend le taureau par les cornes» Namur MET,2001 © Pierre Kroll

Le stationnement du gratuit au payant

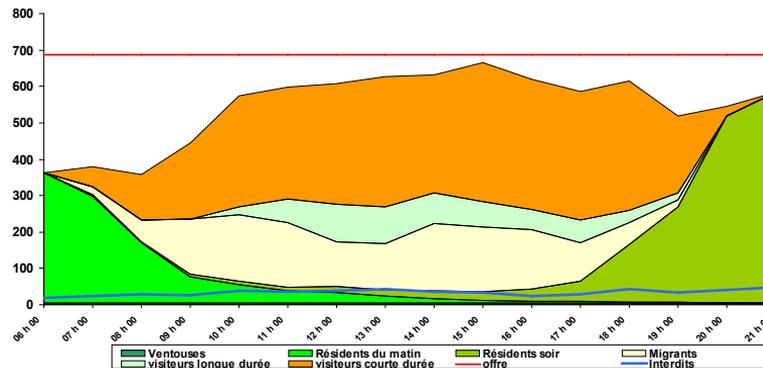
Stationnement gratuit

Demande selon la catégorie d'usagers



Stationnement payant courte durée

Demande selon la catégorie d'usagers



Supprimer des places de stationnement pour aménager l'espace public

Aménagement des berges du Rhône à Lyon



Nancy va étendre les zones piétonnes au centre-ville et réduire la place de la voiture

La ville de Nancy a présenté un plan de transition écologique. Parmi les mesures : doubler le plateau piétonnier du centre-ville et réduire la place de la voiture.

Publié le 29 jan 19 à 13:47



L'une des rue commerçante du centre-ville de Nancy rendue aux piétons lors de la « journée sans voitures », en septembre 2016. (CVille de Nancy)

Place Libération à Annemasse



Vers un usage mutualisé et dynamique de l'offre de stationnement



Parking mutualisé de la cartoucherie à Toulouse



Applications pour gestion de l'offre privée (ex : LPA & Co)

3

La décentralisation du
stationnement

*De nouveaux outils pour
mieux gérer l'espace public*

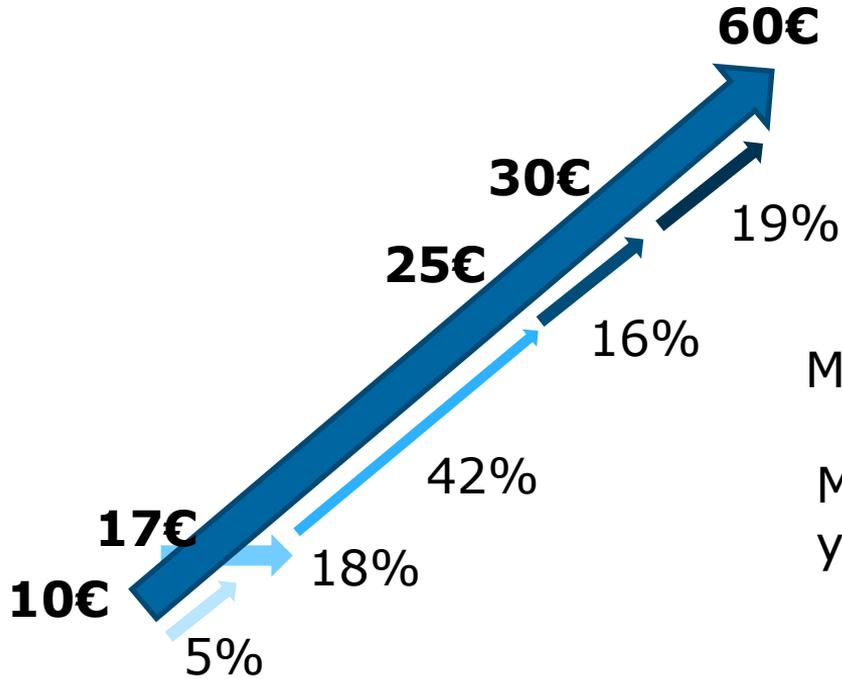
Avant 1970 de la légalisation à la réglementation ...

- ▶ Avant l'arrivée de l'automobile, le stationnement est interdit
- ▶ La réglementation s'assouplit pour accompagner la croissance de l'industrie automobile
- ▶ En 1928, autorisation de réaliser des parcs au sol
- ▶ Sur voirie les feux de position doivent rester allumés...
- ▶ ... jusqu'en 1948 à Paris et en 1954 dans les autres villes
- ▶ 1960 : premier dispositif réglementaire permettant de limiter la durée de stationnement : La zone bleue

Depuis 1970 le stationnement payant...

- ▶ 1968 le stationnement devient payant à Montpellier, Nice, Saint Raphael et Menton...
- ▶ 1969 le conseil d'Etat valide le principe
- ▶ 1980 la LOTI (Loi d'orientation sur les transports intérieurs) instaure les PDU et **préconise** une utilisation plus rationnelle de l'automobile
- ▶ 1996 la LAURE (Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie) affirme le rôle du PDU comme un outil pour réduire le trafic automobile en centre ville
- ▶ 2000 Loi SRU (solidarité et renouvellement urbain) « légalise » le principe de discrimination des usagers, notamment des résidents
- ▶ 2014 Loi MAPTAM : la décentralisation du stationnement payant

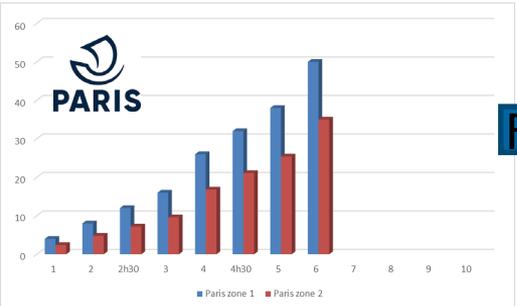
Le montant du FPS



Montant moyen du FPS : 25€

Montant moyen du FPS : 22€
y compris minoré

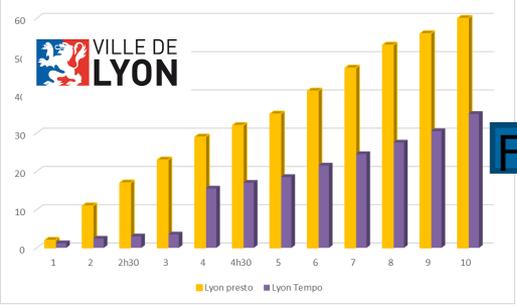
3 exemples de gestion différente



50 ou 35
Minoré
35 ou 24,5

Gestion déléguée du contrôle
Prestation de service

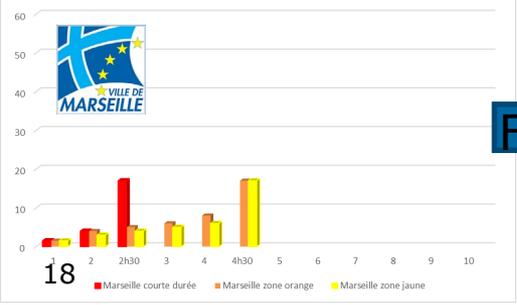
Contrôle à Pied
LAPI en précontrôle



60 ou 35

Gestion interne du contrôle

Contrôle à Pied



17

Gestion déléguée du contrôle
DSP

Contrôle LAPI
+ FPS à distance

Des difficultés à régler



Elargir le champ du stationnement payant pour une gestion plus efficace de l'espace public



