

Politique de stationnement

RECOMMANDATIONS DE L'UITP

- Optimiser l'usage du stationnement et faire respecter la réglementation:
 - supprimer le stationnement sur voirie des navetteurs par la limitation horaire (zones " bleues ") au profit du stationnement résidentiel ;
 - décourager les comportements " rationnels " des automobilistes à l'esprit civique peu développé : le montant de l'amende multiplié par la probabilité d'être verbalisé doit être très supérieur au tarif demandé ;
 - fixer la tarification des parcs publics hors voirie de façon à favoriser les stationnements résidentiel et de courte durée et à décourager le stationnement des navetteurs.
- La création de parcs relais (P + R) est recommandée lorsqu'elle permet d'augmenter la clientèle des transports publics. La politique de parcs relais doit être cohérente avec les mesures de restriction du stationnement dans le centre (par exemple : à toute place de parking créée dans un parc relais doit correspondre une place supprimée en centre-ville) :
 - ces parcs relais, pour voitures et deux roues, doivent être situés en amont des zones congestionnées, dans les quartiers périphériques peu denses ;
 - ces parcs relais doivent être en connexion avec des transports publics fréquents, rapides et confortables ;
 - la signalétique d'accès au parc doit être claire et l'information sur les horaires performante (si possible en temps réel) ;
 - les parcs relais doivent être surveillés et le voyageur doit bénéficier de conditions transfert et d'attente confortables et de la présence de services d'usage quotidiens ;
 - pour rentabiliser les parcs relais et réserver leur usage aux clients du transport public, il est recommandé de leur appliquer une tarification intégrée (parc + transport public) et de confier leur gestion aux entreprises de transport public.

Cette prise de position de l'UITP a été approuvée par le Conseil de Direction de l'UITP et préparée par la commission générale "Transport et Ville" présidée par Herbert Felz.

FOCUS

PRISE DE POSITION DE L'UITP

Politique de stationnement

Les automobiles sont immobiles pendant 95 % du temps, contrairement aux véhicules de transport public qui, pendant la journée, circulent beaucoup plus souvent qu'ils ne stationnent. Le stationnement des automobiles occupe une part importante de l'espace urbain qui pourrait accueillir des activités plus productives ou plus conviviales.

- Trop de villes souffrent d'un stationnement envahissant et anarchique qui défigure le paysage urbain et gêne la circulation des autobus, des vélos et des piétons. La réglementation du stationnement est régulièrement bafouée lorsque la surveillance est insuffisante comme c'est souvent le cas.
- Le coût du garage à domicile est considéré comme faisant partie de celui du logement. Le stationnement à la destination des déplacements est souvent gratuit et presque toujours sous-tarifé. Il en résulte une demande toujours plus pressante pour la construction de nouveaux emplacements.
- Il est bien connu qu'un citoyen en situation de choix entre l'automobile et le transport public, choisit le plus souvent l'automobile s'il dispose d'une place de stationnement gratuite proche de sa destination. Le stationnement gratuit offert par l'employeur ou par le centre commercial est donc le principal responsable de la congestion due à l'usage excessif de l'automobile en ville.



Un stationnement illicite provoque des perturbations

- L'abondance de places de stationnement sur voirie ou la construction de nombreux parcs publics hors voirie ont le même effet d'entraînement sur le trafic automobile. Trop de villes ont beaucoup investi pour améliorer leur réseau de transport public sans pour autant

Ceci est une prise de position de l'UITP, l'Union Internationale des Transports Publics. L'UITP comprend 2 000 membres appartenant à 80 pays du monde et représente les intérêts des principaux acteurs du secteur des transports publics. Ses membres sont des entreprises de transport collectif, publiques ou privées, des autorités organisatrices de transport et des fournisseurs de matériel roulant et d'équipement. L'UITP s'intéresse à tous les aspects du transport public, économiques, techniques, organisationnels et managériaux, ainsi qu'aux politiques de mobilité dans le monde entier.

Stationnement gratuit au lieu de travail et choix du mode de transport pour les navettes domicile-travail vers le centre-ville (cas des villes françaises)

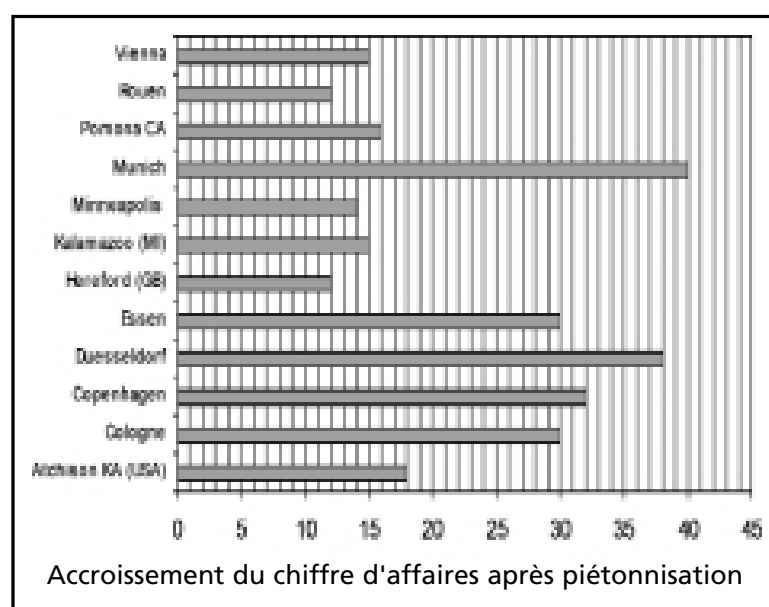
	Automobile	Transport public	Vélo ou marche
Région parisienne			
Parking gratuit mis à disposition par l'employeur	48%	35%	17%
Sans parking "employeur"	18%	66%	16%
Villes de province			
Parking gratuit mis à disposition par l'employeur	66%	15%	19%
Sans parking "employeur"	44%	36%	20%



La disponibilité d'une place de parking gratuite sur le lieu de travail encourage abusivement l'usage de l'automobile.

augmenter sa part du marché, parce que dans le même temps elles construisaient trop d'emplacements de stationnement.

- Pourtant, il ne manque pas d'exemples de " bonnes pratiques " illustrées par des villes qui ont su maîtriser l'offre publique de stationnement et relancer l'activité économique et culturelle de leur centre par la reconquête de la voirie en faveur des transports publics et des piétons. Le développement des parcs relais et de l'intermodalité est aussi largement répandu : il permet de réduire la congestion dans le centre des villes et de renforcer la productivité des réseaux de transport public.



L'expérience a montré que la priorité aux piétons et au transport public dans le centre des villes est favorable à l'activité commerciale.

Politique de stationnement

Consciente que le développement d'une mobilité urbaine durable et que l'avenir de la profession dépendent entre autres, des réponses qui seront apportées à la question du stationnement, l'UITP formule les recommandations suivantes.

RECOMMANDATIONS DE L'UITP

La mobilité durable est fondée sur une répartition équilibrée entre les modes de transport – marche, vélo, automobile et transport public – où chaque mode trouve sa place selon ses performances et les circonstances des déplacements. La politique de stationnement est un instrument particulièrement efficace de gestion de la mobilité urbaine. Les propositions de l'UITP concernent les différents aspects de cette politique.

- Intégrer le stationnement sous tous ses aspects (consommation d'espace, investissement, tarification, gestion et surveillance) dans les politiques d'aménagement urbain et de transport.
- Limiter la création de places de stationnement dans les constructions neuves de bureaux des centre-villes en substituant aux normes minimales, des normes " plafond ", fixées en fonction du niveau du service offert par les transports publics. Dans le cas où des normes " plancher " subsistent, autoriser les promoteurs à se dispenser de cette obligation contre le versement de fonds affectés au financement des transports publics et des parcs relais (" P + R ").
- Dissuader le stationnement gratuit sur le lieu de travail :
 - en encourageant les entreprises à adopter des " plans de mobilité " pour leurs salariés et à réduire le nombre de places de stationnement qu'elles mettent à leur disposition (en échange par exemple d'une contribution au paiement des abonnements au transport public) ;
 - en supprimant les dispositions fiscales qui encouragent l'usage des voitures de société ;
 - en instaurant le stationnement payant pour les employés et les visiteurs des équipements publics.
- Limiter la capacité de stationnement dans les centres et améliorer la qualité des espaces publics :
 - reconquérir la voirie occupé par le stationnement abusif au profit d'usages plus efficaces (sites propres pour les transports publics, emplacements pour les livraisons) ou plus conviviaux (espaces de détente, zones réservées aux piétons..) ;
 - assurer aux commerces centraux une accessibilité maximale en transport public et améliorer les conditions de transport des voyageurs accompagnés de voitures d'enfants et de caddies.



La surveillance est un point essentiel dans la politique de stationnement