

Pourquoi tarifer le stationnement ?

Transport Environnement Circulation, n° 218, juin 2013

Frédéric Héran – maître de conférences en économie à l'Université de Lille 1
chercheur au CLERSE (Centre lillois d'études et de recherches
sociologiques et économiques), UMR 8019 du CNRS
frederic.heran@univ-lille1.fr

Et si on prenait le temps de poser cette question simple : « Pourquoi tarifer le stationnement ? », sans se contenter d'une réponse docte et lapidaire du genre : « Parce que l'espace est un bien rare en milieu urbain. » ? Une réponse qui certes n'est pas fautive, mais qu'il est tout de même difficile d'opposer à un contradicteur en réunion publique... L'enjeu n'est pas mince : il s'agit d'abord de comprendre quel est le problème à traiter, pour mieux savoir ensuite où aller et comment s'y prendre. L'idée est d'établir calmement le diagnostic, plutôt que de se précipiter sur les solutions. C'est alors seulement qu'une régulation par les prix apparaîtra souvent utile. Rendre le stationnement progressivement payant est, en effet, inévitable et même indispensable, partout où l'on tient à éviter que l'espace public se retrouve à la fois saturé, privatisé, stérilisé et dévalorisé sous la pression du stationnement.

Les dépenses consacrées au stationnement sont considérables

Une question préliminaire pour commencer : quel est, en France, le montant des dépenses annuelles totales consacrées au stationnement ? Pour en avoir une idée, il faut partir des coûts unitaires d'investissement et d'exploitation des diverses solutions de stationnement. Or ces coûts sont souvent sous-estimés, à cause de la multiplicité des financeurs et des exploitants. En compilant de nombreuses sources et en ramenant l'ensemble de ces coûts à l'année, on peut cependant parvenir à les estimer (voir tableau 1). Ainsi, une place dans un parc public souterrain coûte environ 2000 € par an tout compris : amortissement de l'investissement et frais d'exploitation. On comprend qu'avec les tarifs actuellement pratiqués, la plupart de ces parkings parviennent à peine à couvrir leurs coûts d'exploitation (le « petit équilibre »)¹.

¹ Ce raisonnement repose sur des valeurs moyennes qui masquent, bien entendu, d'importants écarts, tant au niveau des recettes que des dépenses.

Tableau 1. Ordre de grandeur du coût total annuel (investissement et exploitation) d'une place de stationnement, hors terrain, en € HT 2012

	Solution	Coût
Vélo	– Arceau posé	10
	– Parc vélos couvert, fermé et accessible avec badge	75
	– Box individuel	100
Automobile	– Place gratuite le long du trottoir	280
	– Place payante le long du trottoir	830
	– Place dans un garage privé ou collectif	900
	– Parc au sol	200
	– Parc en élévation	1400
	– Parc souterrain privé	900
	– Parc souterrain public	2050

Synthèse de multiples sources.

De ces données de base et de quelques autres portant sur le nombre et la diversité des places de stationnement nécessaires au parc automobile français, on peut déduire que cette dépense nationale annuelle totale consacrée au stationnement est au moins de 50 milliards d'Euros par an, soit autant que l'impôt sur le revenu (voir une estimation similaire pour les États-Unis dans Shoup, 2005). Mais tous les acteurs s'efforcent de rendre ce coût quasi-invisible : les promoteurs vendent des maisons avec garages ou des immeubles avec box ou parking, sans isoler le coût du stationnement, et les pouvoirs publics offrent des places gratuites, ou au mieux tarifées sans tenir compte des coûts d'amortissement. Quoi qu'il en soit, de telles dépenses méritent un effort de rationalisation.

La voiture consomme un énorme espace à l'arrêt

Il convient d'abord de prendre la juste mesure de l'espace consommé par les automobiles en stationnement. Chacun sait qu'une voiture passe, en moyenne, 95 % de son temps à l'arrêt. Mais il lui faut, en outre, 2 à 3 places de stationnement : en général une au domicile et une autre au travail, des places qui ne servent le plus souvent qu'à une seule voiture dans la journée, et d'autres places encore ailleurs – au centre commercial, aux lieux de loisir, devant les services... – mais qui servent successivement à plusieurs usagers.

Concrètement, cela se traduit par l'existence de nombreux parkings sous-utilisés. Certains espaces sont, en effet, très convoités parce que facilement accessibles et utilisables par différents types d'usagers tout au long de la journée et de la nuit, comme les places le long du trottoir en centre-ville. D'autres ne sont utilisées que certains jours de la semaine, à certaines heures et par certains types d'usagers et sont donc presque toujours vides. Si bien que le taux d'occupation annuel des divers types de places de stationnement est extrêmement variable (voir le tableau 2), avec un taux d'occupation annuel moyen, toutes places confondues de l'ordre de 40 %.

Tableau 2. Estimation du taux d'occupation annuel de quelques types de stationnement

Place de stationnement	Taux d'occupation
dans la rue des zones denses et multifonctionnelles	98 %
au domicile si l'usager utilise son garage	60 %
au lieu de travail si chaque salarié a sa place	18 %
au centre commercial	14 %
à l'hypermarché	10 %
au parc de loisir	10 %
à une grande surface spécialisée	8 %
au grand stade	5 %

Source : synthèse de nombreux travaux.

En comparant la demande d'espace de stationnement des divers modes de déplacement par personne transportée, des écarts considérables apparaissent. Se rendre au travail en voiture nécessite, par exemple, 28 fois plus d'espace qu'à vélo et 10 000 fois plus qu'en bus. Pour le motif achat, les écarts sont un peu moindres mais restent énormes (voir le tableau 3).

Tableau 3. La demande d'espace de stationnement selon les modes et les motifs

Motif	Mode	Durée de stationnement (h)	Espace de stationnement ¹ par véh. (m ²)	Taux d'occupation (pers./véh.)	Espace de stationnement ¹ par pers. (m ² .h)
Travail	Voiture dans un parking	9	25,*	01,1	205,00
	Vélo à un arceau	9	00,8	01,0	007,20
	Transport collectif**	2 x 0,01	30,0	30,0	000,02
Achat	Voiture dans un parking	2	25,*	01,5	033,00
	Vélo à un arceau	2	00,8	01,0	001,60
	Transport collectif**	2 x 0,01	30,0	15,0	000,04

* Y compris, les espaces de dégagement pour manœuvrer et entrer / sortir du parking.

** En considérant que le bus occupe 30 m² pendant 36 s à l'aller puis au retour.

Dès les années 50, les premiers spécialistes de la mobilité se sont alarmés de cette situation : les grandes villes étaient incapables d'offrir les espaces de stationnement nécessaires à un parc automobile qui croissait au rythme moyen de 10 % par an². Toutes les places, les trottoirs, les terre-pleins, les pelouses, les berges, les terrains vagues ont été rapidement envahis de voitures et le phénomène s'est peu à peu étendu aux quartiers périphériques et aux villes moyennes et petites. Cet envahissement s'est fait au détriment des places et des trottoirs, mais aussi des aménagements cyclables, des plantations, des terrasses, des parcs et des terrains à bâtir³.

Une autre façon d'en prendre conscience est de mesurer la part du stationnement dans les différents types d'espace urbanisé. Hors du centre bien desservi en transports publics, cette part est déjà de 25 % dans les lotissements et monte à 70 % pour certains types d'équipements collectifs (voir le tableau 4).

² « Si tous ceux qui viennent à New York en transports en commun s'y rendaient en voiture, toute la partie de Manhattan située au sud de la 50^e rue devrait être transformée en parcs à étages. » expliquaient, par exemple, deux architectes-urbanistes américains réputés (Baker et Funaro, 1958, p. 18). Voir aussi le rapport Buchanan (1963).

³ Une récente étude montre que, dans le centre d'Amiens, les espaces de stationnement sont beaucoup plus nombreux que les terrains à bâtir, alors même que la ville cherche de tels terrains.

Tableau 4. Part de l'espace occupé par la voirie et les parkings

Lieu	Ordre de grandeur
Lotissements	25 %
Grands ensembles d'habitat collectif	50 %
Bureaux en périphérie	60 %
Centres commerciaux	60 %
Hypermarchés	67 %
Autres équipements (campus universitaires, centres hospitaliers, sites industriels, technopôles, pôles d'échanges, aéroports...)	40 à 70 %

Source : synthèse de nombreux travaux.

En conséquence, force est de constater qu'il est impossible d'accorder à la voiture toute la place qu'elle réclame sans distendre fortement la ville. Les nécessités du stationnement saturent l'espace de véhicules et intercalent des parkings au milieu du tissu urbain, provoquant un encombrement et des discontinuités qui dégradent l'environnement et perturbent les relations de voisinage.

Le stationnement est une source majeure de conflits d'usage

La voirie n'est pas qu'un espace de circulation et de stationnement, comme on l'affirme d'ordinaire. C'est fondamentalement un espace public, qui par conséquent appartient à tous et non seulement à la voiture. Cela signifie que la voirie joue un triple rôle. Elle est d'abord un lieu de déplacement des usagers qui doivent pouvoir y circuler parfois en voiture, mais aussi à pied, à bicyclette, voire en bus. Elle est aussi un lieu de séjour qui peut accueillir du stationnement, mais aussi des plantations, du mobilier urbain tel que des bancs ou des kiosques, des terrasses de café ou de restaurant, des étals de commerce, ou même des jeux d'enfants. Elle est enfin un lieu de rencontre entre passants qui s'y croisent et entre passants et riverains (habitants, commerçants, employés...) (Conseil national des transports, 2005).

Présentée ainsi, la voirie apparaît comme un lieu multifonctionnel où le stationnement n'est qu'un des nombreux usages possibles. Qu'il occupe à lui seul jusqu'à 50 % de l'espace disponible dans certaines rues résidentielles ou commerçantes pose problème, car cet accaparement de l'espace se fait évidemment au détriment des autres usages de la rue.

Dès que les densités s'élèvent un peu, le stationnement exerce une énorme pression sur les espaces publics. On comprend, dans ces conditions, que tous les élus se plaignent des innombrables conflits d'usage que cela suscite et qui saturent rapidement toutes les réunions publiques, quel que soit leur objet. Le moindre projet entraînant la suppression de places de stationnement – même illicites – est aussitôt âprement combattu : le réaménagement d'une place, l'extension d'une terrasse de restaurant, la plantation d'arbres, l'élargissement d'un trottoir, la création d'un aménagement cyclable, l'installation de stations de vélos en libre service, etc. Les riverains et les commerçants exigent, soit le statu quo et l'abandon des projets, soit des solutions, souvent coûteuses, qui fassent plus que compenser la perte des quelques places. Même les projets d'activité temporaire occupant certaines places quelques heures (manifestation, repas de quartier, braderie, marché...) sont contestés et les autorisations finalement déliées avec parcimonie.

L'espace public est ainsi stérilisé, parce qu'aucun autre usage de la voirie n'est possible sur les emplacements de stationnement. Il se retrouve en outre morcelé et encombré, car il devient difficile de disposer d'espaces dégagés, suffisamment larges ou d'un seul tenant. Pour libérer ces espaces, de coûteux parkings souterrains ou en élévation doivent être construits.

L'espace public est enfin privatisé, parce que les espaces utilisés par le stationnement sont de fait accaparés par certains usagers au détriment de tous les autres. Ce qui revient « à allouer une partie de l'espace public à une catégorie particulière d'usagers » (CERTU, 2009, p. 4). Occuper un espace qui appartient à tous pendant des heures, pour y stationner une voiture, est bien une appropriation privée de l'espace public, qui empêche les autres usagers de la voirie de s'en servir à d'autres fins. En cela, la consommation (excessive) d'espace est bien une nuisance.

Espace public et espace bâti ont la même valeur

La valeur d'un espace public dépend de ses qualités intrinsèques : son aménagement, son urbanité..., mais aussi de l'environnement bâti : l'esthétique des constructions, la densité de la population qui y vit ou y travaille, l'équilibre entre les diverses activités... Symétriquement, la valeur d'un logement ou d'un lieu de travail dépend, bien sûr, de ses caractéristiques intrinsèques, mais aussi de son environnement : une vue dégagée et agréable, une bonne exposition, pas trop de nuisances alentour et surtout une bonne accessibilité... En conséquence, il existe une étroite complémentarité entre espace public et espace bâti. Leurs existences sont intimement liées : la voirie apporte l'accessibilité nécessaire aux immeubles et les immeubles apportent la densité humaine justifiant la voirie.

De plus, comme le bâti, la voirie est un patrimoine (Le Gal, 2003). Il va de soi qu'un immeuble doit être régulièrement entretenu (ravalement, réfection du toit, des tuyauteries...) et amélioré (installation d'un ascenseur, mise aux normes, fleurissement...). Il en est de même pour la voirie qui doit être entretenue (nettoyage, réfection du revêtement...) et améliorée en fonction de l'évolution des usages (plantations, bancs, éclairage, redistribution des espaces...).

De ces considérations découle un résultat fondamental : espace public et espace bâti ont la même valeur. Du fait des très étroites relations entre ces deux types d'espaces, on peut considérer, en effet, que le prix du foncier est le même qu'il s'agisse d'immeubles ou de voirie, que les voiries soit nouvelles ou anciennes. De nombreux auteurs sont arrivés à cette conclusion. On peut citer, par exemple, le « rapport Boiteux » réalisé pour le Commissariat général du Plan par un groupe d'experts qui a travaillé sur le coût des nuisances des transports : « Si l'on suppose que le foncier est complètement fongible à long terme entre ses différentes utilisations (voirie, bâti, espace récréatif, etc.), on peut considérer que le prix du foncier révèle le prix de l'espace en ville quelle que soit son affectation. » (Boiteux, 2001, p. 71)

Pour avoir une idée plus concrète de cette équivalence, il suffit de constater que de nombreux automobilistes préfèrent stationner leur véhicule dans la rue en permanence plutôt que dans leur garage, pour pouvoir utiliser ce dernier à d'autres fins, comme pièce supplémentaire de leur logement : débarras, atelier, salle de jeux, séjour, chambre... Pour qu'un tel arbitrage soit envisageable, il doit être assez facile de trouver des places dans la rue et qu'elles y soient gratuites ou à un tarif résidentiel peu élevé. Il faut aussi ne pas craindre de détérioration ou de vol du véhicule (ce qui dépend beaucoup des quartiers). Dans certaines communes où les prix immobiliers sont élevés, les habitants n'hésitent pas à transformer leur garage en studio à louer. Ces transformations sont bien sûr interdites sans autorisation, car elles modifient l'assiette de la taxe d'habitation.

Ces derniers temps, il est même devenu tendance d'« Aménager son garage en pièce à vivre », comme l'affirme, par exemple, le site www.marieclairemaison.com. Les magazines de presse écrite ou audio-visuelle rivalisent de conseils dans ce domaine. La société *Homegarage*, créée en 2011 en copiant un concept américain, s'est même spécialisée dans l'« Aménagement de garages pour particuliers » et multiplie l'ouverture de magasins.

Le coût réel d'une place gratuite de 10 m² dans la rue est donc au minimum équivalent au coût d'un garage, soit plusieurs centaines d'Euros par an, bien plus que le tarif résident habituel. L'espace public est de fait dévalorisé, parce que bradé à des tarifs dérisoires, très éloignés de ce qu'il coûte vraiment, ce qui n'incite pas à le respecter.

Encadré 1. Le tarif résident est-il justifié ?

Depuis 40 ans, les politiques de stationnement recommandent de ménager les habitants en leur proposant un tarif très avantageux. Toutes les grandes villes françaises (Paris, Lyon, Marseille, Lille, Bordeaux...) proposent ainsi un tarif résident en centre-ville entre 14 et 18 € par mois, soit 150 à 200 € par an, alors que le coût réel de cet espace est environ 5 à 10 fois plus élevé. Pour justifier ces tarifs, l'argument est de « Faciliter le stationnement des résidents pour éviter qu'ils n'utilisent leur voiture pour "fuir" le stationnement payant. » (CERTU, 2009, p. 2) Ce raisonnement est aujourd'hui largement partagé. Il mérite pourtant qu'on s'interroge sur son bien-fondé.

D'abord il n'est pas du tout certain que les résidents ont forcément intérêt à utiliser leur voiture pour fuir le stationnement payant. Même si le coût annuel du stationnement résidentiel était 5 fois plus élevé qu'aujourd'hui, soit de l'ordre de 800 €, un tel montant resterait raisonnable, si l'on considère qu'en centre-ville l'efficacité des transports publics peut souvent permettre à un ménage de renoncer à une deuxième voiture. Et même sans cet argument, il est le plus souvent moins coûteux de laisser une voiture en stationnement même en payant 800 € par an que de l'utiliser pour aller travailler (à 0,30 €/km, il suffit d'avoir un travail à plus de 5 km du domicile).

Ensuite, cette mesure encourage, de fait, la possession d'une voiture en centre-ville, alors même que l'on cherche en même temps à décourager cette possession en développant l'autopartage. Le tarif résident est aussi un avantage en nature qui représente au moins 600 € par an.

Enfin, les parcs en ouvrage payants sont délaissés et leur équilibre économique est menacé. En particulier, de nombreux parcs de bailleurs sociaux se retrouvent peu occupés, leur déficit étant indirectement à la charge des locataires. De plus, ce manque de rentabilité des parcs en ouvrage ne pousse pas les investisseurs à en réaliser.

Force est d'en conclure que le tarif résident est une rationalisation *a posteriori* de la difficulté à faire accepter aux habitants électeurs la tarification du stationnement. Le pendulaire, lui, ne vote pas dans la commune.

La tarification correspond à une redevance et non à une taxe

Il est parfaitement normal qu'un espace public qui serve à tout le monde soit gratuit. C'est ce qu'on appelle « un bien commun », qui échappe, par définition, à la propriété individuelle et au secteur marchand. Il est financé par la collectivité – c'est-à-dire les contribuables – et géré de façon collective. En conséquence, si une municipalité autorise un usage privé et ponctuel d'une parcelle de ce bien commun, il lui incombe d'exiger en échange une rétribution.

Ainsi, quand un commerçant utilise l'espace public pour ses activités commerciales, c'est-à-dire à des fins privées – par exemple en réalisant une terrasse ou en installant un étal –, il paye ce que l'on appelle « une redevance d'occupation de l'espace public ». Si son activité déborde un peu trop sur le trottoir et gêne les piétons, il est logique qu'il puisse être sanctionné. Il devrait être tout aussi normal qu'un usager qui stationne son véhicule sur l'espace public à des fins privées paye une redevance qui dédommage la collectivité de son impossibi-

lité d'utiliser cet espace à d'autres fins. La tarification du stationnement correspond donc, non pas à une taxe, mais à une redevance, et n'est donc pas une imposition supplémentaire.

Pourtant, les Français n'ont le sentiment de payer leur place de stationnement que dans moins de 1 % des cas (tout comme d'ailleurs aux Etats-Unis, cf. Shoup, 2005). Quand l'automobiliste possède une place de parking ou un garage, il considère qu'il y stationne gratuitement. Quand il se rend à son travail, dans un commerce ou un service, les places sont rarement payantes, sauf dans le centre des grandes villes (voir le tableau 5). Et quand les places sont payantes, il lui arrive souvent de ne pas payer, ou s'il est verbalisé de ne pas payer l'amende, tant les contrôles sont rares et les sanctions dérisoires. Le développement du procès-verbal électronique devrait toutefois réduire fortement cette dérive.

Le prix du procès-verbal pour stationnement est cependant resté bloqué pendant 25 ans à seulement 11 €. Il a même baissé de 3,8 % en 2002, lors du passage à l'Euro (de 75 F à 11 €). Et sa réévaluation, le 1^{er} août 2011, à 17 € (+ 55 %) n'a pas permis de retrouver sa valeur initiale, compte tenu d'une évolution du pouvoir d'achat nominal (c'est-à-dire sans tenir compte de l'inflation) de plus de 60 % sur cette même période (source INSEE). La France est encore loin du prix moyen de l'amende en Europe qui est de 24 € (source CERTU).

Tableau 5. Le stationnement à destination des déplacements en voiture, un jour de semaine, dans un rayon de 80 km autour du domicile

Lieu	%
Sur la voie publique - stationnement gratuit	28,8
Sur un parking public ou commercial gratuit	16,5
Sur un emplacement privé	48,0
Sur la voie publique - stationnement payant	1,3
Sur un parking public ou commercial payant	0,8
Autre	0,2
Pas de stationnement	2,8
Non déclaré	1,4
Ensemble	100,0

Source : ENTD, 2008.

La gratuité du stationnement entraine un énorme gaspillage

L'espace public n'est pas gratuit, certes, mais les Français payent des impôts et notamment des impôts locaux : ne serait-il pas normal qu'ils puissent utiliser un peu d'espace public pour leurs voitures ? C'est là un argument souvent entendu, mais qui ne résiste pas à l'analyse.

Jadis, dans une société où tout le monde aspirait à rouler en voiture, accorder gratuitement de l'espace à chaque automobiliste pouvait paraître justifié. Aujourd'hui, certains choisissent, au contraire, de ne pas utiliser de voiture pour se déplacer, un choix vertueux de plus en plus fréquent, encouragé même par les autorités. Pourquoi dès lors une partie de leurs impôts servirait-elle à faciliter la vie des automobilistes, à leur fournir un important avantage en nature, surtout si ces facilités privent les usagers des modes alternatifs d'une utilisation des espaces de stationnement à d'autres fins ? Se pose là un problème de cohérence et de justice dans la politique de déplacement.

Plus grave : si le stationnement est gratuit (ou sous-tarifé), pourquoi ne pas exiger toujours plus de places et toujours plus près du lieu de destination ? C'est ainsi que la tendance est de réclamer d'abord une place pour chaque usage : au domicile, au travail ou au parc relais, devant chaque commerce et service, à l'entrée de chaque lieu de loisir..., puis d'exiger une

place pour chaque personne, notamment au domicile et au travail, et même finalement pour chaque voiture comme c'est déjà le cas au domicile.

L'abondance d'espace engendre toujours une demande accrue. Le « trafic induit par les infrastructures » est une réalité qui a fini par être admise en Europe au cours des années 90 (CEMT, 1998). La « mobilité induite par le stationnement gratuit au lieu de travail » est une réalité similaire admise en France au cours de cette même décennie (CETUR, 1994). Il existe aussi, à l'évidence, une mobilité induite par tout type de stationnement gratuit ou sous-tarifé, mais qui est encore loin d'être reconnue en France (voir l'encadré 1). Cela signifie que dès qu'une place de stationnement gratuite est assurée à proximité immédiate de n'importe quel lieu de destination (domicile, travail, commerce, loisir...), l'automobiliste a tendance à utiliser sa voiture. Si, par exemple, il est possible de stationner son véhicule juste devant chez soi comme devant la boulangerie située à 300 m, il est tentant de s'y rendre en voiture, même si le moteur froid polluera énormément.

Dès lors, s'instaure un cercle vicieux : l'offre de stationnement quasi-gratuite entraîne une mobilité induite qui encourage une demande de stationnement toujours plus forte que l'on satisfait par une offre encore accrue. Cette spirale incontrôlée favorise l'incivisme. Les espaces dévolus au stationnement ne peuvent être que considérés comme insuffisants, jamais assez proches ou forcément trop coûteux. Le stationnement illicite devient l'expression naturelle d'une demande toujours insatisfaite.

Cette fuite en avant aboutit à un surinvestissement chronique. Les normes de stationnement étaient, encore il y a peu, définies si largement, que l'offre de stationnement est devenue peu à peu pléthorique, mais elle est rarement située exactement où le souhaitent les usagers qui continuent à penser que les places manquent. Résultat : les garages et les parkings souterrains comme les parkings un peu à l'écart sont largement vides, mais les places sur voirie situées à proximité immédiate sont saturées et le stationnement illicite fréquent. Contrairement à l'opinion commune, il y a bien souvent une offre excessive par rapport à la demande, y compris dans les centres-villes, pour peu que l'automobiliste accepte de parcourir quelques dizaines ou centaines de mètres à pied.

À Paris, par exemple, le tarif résidentiel est si bas – 150 € par an contre 200 € à Marseille – que les habitants sont prêts à tourner une heure dans leur quartier pour trouver une place libre plutôt que de louer ou d'acheter une place dans un parking souterrain, non sans accroître la congestion (Lefauconnier et Gantelet, 2005). À La Défense, sur les 40 000 places de parking existantes, 18 000 sont vides en permanence, soit 270 millions d'Euros d'investissement inutile (données de 2006, cf. Héran et Ravalet, 2008). En Île-de-France, plusieurs parcs relais en ouvrage sont vides car gratuits et donc non surveillés et vandalisés, comme le parc relais d'Épinay-sur-Seine qui comprend 360 places sur 2 niveaux. De nombreux bailleurs sociaux ont des parkings souterrains délaissés, car les locataires préfèrent stationner gratuitement dans la rue et réclament en conséquence une réduction de leur loyer.

Sous-tarifcation et surinvestissement engendrent un énorme gaspillage qui est supporté finalement par la collectivité et donc par les contribuables. Et ce sont ceux qui ont les logements les plus exigus qui souffrent le plus de l'insuffisance des espaces publics, parce que ces espaces sont privatisés par les voitures en stationnement.

* * *

Pour éviter les effets pervers engendrés par la gratuité du stationnement, la tarification est une solution pragmatique et finalement très économique. Elle permet de limiter la demande à ce qui est juste nécessaire et d'ajuster au mieux l'offre, en évitant ainsi le surinvestissement et le gaspillage, qu'il s'agisse du stationnement résidentiel ou sur le lieu de travail.

Concrètement, elle permet de remplir les parkings en ouvrage et de mieux les rentabiliser. Elle libère les espaces publics au profit d'autres usages socialement beaucoup plus enrichissants : rencontres, terrasses et étals, plantations, jeux, trottoirs élargis, aménagements cyclables... Elle favorise au besoin l'investissement dans des parkings en ouvrage. Elle facilite la mutualisation des places de stationnement. Elle réduit la circulation liée à la recherche de places de stationnement et aux petits déplacements. Pour la société, la facture globale est nettement moindre. Tous ces avantages ne sont pas spontanément compréhensibles et méritent d'être expliqués lors des réunions publiques.

Une telle politique doit être pensée autant que possible à l'échelle de l'agglomération, puis appliquée au niveau de chaque quartier ou lotissement, et non immeuble par immeuble (Prochasson, 2001). Elle doit reposer sur un diagnostic précis de l'offre disponible, publique et privée, qu'elle soit dans la rue, en parking ou en garage, et cela sur un large périmètre. La mise en œuvre doit être progressive, se faire sans brûler les étapes et dans la concertation. C'est à ces conditions que les habitants finissent par y adhérer (voir l'encadré 2).

Encadré 2. La politique de tarification du stationnement résidentiel à Ivry-sur-Seine

Cette ville de 57 000 habitants en limite sud-est de Paris a élaboré une politique de stationnement pour les résidents particulièrement intéressante, concernant les places sur voirie et les 2400 places des 23 parcs souterrains de l'Office public d'habitat (OPH), le bailleur social de la ville. Il existe en outre un parc public souterrain de 330 places près de la station de métro qui a ses propres tarifs, un parc de 2600 places gratuites propre à un centre commercial et un parc payant sous un multiplexe. Le stationnement illicite est à peu près maîtrisé mais la ville n'a pas de police municipale.

L'objectif est de rendre le stationnement résidentiel en ouvrage moins cher que sur voirie, afin de réduire le taux de vacance des parcs souterrains de l'OPH et faciliter la recherche de place. Ainsi, depuis 2003, le coût mensuel du stationnement sur voirie a été progressivement relevé à 28 € par mois (sachant qu'à Paris, le tarif résident est de 15 € seulement) et le coût mensuel du stationnement en ouvrage a été abaissé à 30 € par mois + charges variables selon les parkings et devrait encore baisser jusqu'à 25 € charges comprises pour tous les parkings. D'ores et déjà le taux de vacance est passé de 50 à 25 %, soit 600 places supplémentaires utilisées. Les habitants ont d'abord protesté, mais ils ont vite constaté qu'ils parviennent désormais à trouver bien plus facilement des places. Aussi, d'autres quartiers réclament maintenant le stationnement payant.

Références

- BAKER Geoffrey, FUNARO Bruno, 1958. *Parking*, New York: Reinhold Publishing Co. 202 p.
- BOITEUX Marcel (dir.), 2001. *Transports : choix des investissements et coût des nuisances*, rapport pour le Commissariat général du Plan, rapporteur Luc BAUMSTARK. Paris : La documentation française. 325 p.
- CEMT, 1998. *La mobilité induite par les infrastructures*. Rapport de la 105^e table ronde d'économie des transports, Paris : CEMT, OCDE. 333 p.
- CERTU, 2009, *Vingt ans de politiques de stationnement public dans les villes centres des agglomérations françaises*, Lyon : CERTU, 8 p.
- CETUR, 1994. *Le stationnement privé au lieu de travail, facteur d'évolution de la mobilité et de la structure urbaine ?* Bagnex : CETUR. 137 p.
- CONSEIL NATIONAL DES TRANSPORTS, 2005. *Une voirie pour tous. Sécurité et cohabitation sur la voie publique au-delà des conflits d'usage*. Paris : CNT. 2 tomes.
- HERAN Frédéric (dir.), RAVALET Emmanuel, 2008. *La consommation d'espace-temps des divers modes de déplacement en milieu urbain. Application au cas de l'Île de France*. Rapport pour le PREDIT 3, lettre de commande 06 MT E012. 189 p.
- LE GAL Yan, CHALEROUX Ludovic, MEUGNIOT François-Régis, LAROCHE Christian, 2002. *La voirie urbaine : un patrimoine à réhabiliter. Enseignements de Nantes*, rapport pour le PREDIT 2, Ministère de l'équipement, direction de la recherche et des affaires scientifiques et techniques. 85 p.
- LEFAUCONNIER Amélie, GANTELET Eric, 2005. La recherche d'une place de stationnement : stratégies, nuisances associées, enjeux pour la gestion du stationnement en France. *Transport, Environnement, Circulation*, n° 187.
- PROCHASSON François, 2001. Une gestion territoriale. In Jacques FRENAIS (dir.), 2001. *Le stationnement résidentiel*. Paris : PUCA, pp. 123-149.
- SHOUP Donald, 2005. *The High Cost of Free Parking*, Chicago: American Planning Association. 576 p.