

## **LA RECHERCHE D'UNE PLACE DE STATIONNEMENT : STRATEGIES, NUISANCES ASSOCIEES, ENJEUX POUR LA GESTION DU STATIONNEMENT EN FRANCE**

Amélie LEFAUCONNIER et Eric GANTELET, SARECO

*Parmi les participants à la circulation urbaine, les véhicules en quête d'une place de stationnement sur voirie représentent une part que l'on ne peut négliger a priori dans la mobilisation de tous les moyens de nature à réduire les émissions liées aux transports. Aucune étude n'avait jusqu'à présent tenté de quantifier de façon rigoureuse les enjeux de ce phénomène. SARECO, dans le cadre du PREDIT et pour le compte de l'ADEME, s'est ainsi proposé de mener une recherche permettant de préciser les enjeux liés à la recherche d'une place sur voirie.*

### **LA METHODOLOGIE**

La démarche utilisée s'articule en quatre étapes successives :

- Dans un premier temps, l'objectif est d'évaluer de façon précise et exhaustive le temps de recherche cumulé par les automobilistes dans quatre zones d'hypercentre de trois villes françaises : Grenoble (quartier Vaucanson), Lyon (quartier Presqu'île) et Paris (quartiers Commerce et Saint-Germain). Un protocole d'enquêtes regroupant enquêtes de terrain et interviews a été élaboré pour l'occasion.
- Ensuite, le temps perdu dans ces quatre zones a été extrapolé à la France entière pour déterminer un ordre de grandeur du temps global perdu en France en recherche de place.
- L'extrapolation a permis alors d'évaluer de façon quantitative et monétaire l'ampleur des nuisances liées au temps de recherche en France.
- Enfin, les moyens de réduction du temps de recherche et leurs conséquences ont été étudiés.

### **L'IDENTIFICATION DE COMPORTEMENTS RECURRENTS CHEZ LES AUTOMOBILISTES**

Lors de la recherche d'une place de stationnement, l'automobiliste s'insère dans un espace au sein duquel il noue des relations. La stratégie qu'il adoptera au cours de sa recherche dépend à la fois du contexte urbain dans lequel s'effectue la recherche et des caractères individuels de l'automobiliste, que ce soient le motif du déplacement ou d'autres facteurs plus personnels comme la perception subjective des différents types de stationnement : parking et voirie, autorisée ou interdite, gratuite ou payante...

### **LA SPIRALE DU STATIONNEMENT**

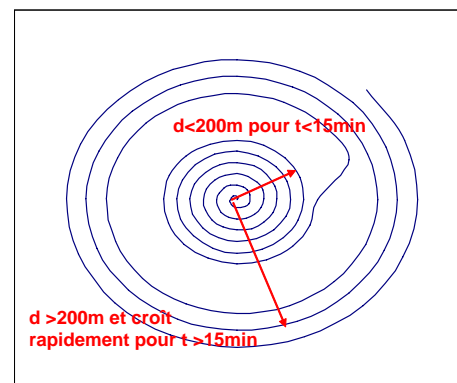


Figure 1 : Modélisation de la spirale de recherche

Au fur et à mesure qu'il cherche une place, l'automobiliste élargit progressivement son cercle de recherche. En deçà de 15 minutes de recherche, la distance au lieu de destination est en moyenne inférieure à 200 mètres. Lorsque le temps de recherche dépasse 15 minutes, la distance croît plus rapidement et peut parfois être supérieure à 500 mètres (550 mètres en moyenne à Lyon pour un temps de recherche de 45 minutes).

La méthodologie de l'enquête « Temps de recherche d'une place de stationnement » du CERTU qui préconise un périmètre de 250 mètres maximum pour la recherche mériterait donc d'être réactualisée.

### LE BASCULEMENT

Lors de la recherche d'une place de stationnement, l'automobiliste va prendre plusieurs décisions qui vont constituer sa stratégie de recherche. On appellera ces décisions des **basculements**. En effet, au bout d'un certain temps de recherche d'une place autorisée (qui peut éventuellement être nul si l'automobiliste sait à l'avance que cette recherche est vaine, ou qu'il est sensible aux temps de recherche importants) l'automobiliste peut basculer et changer l'objectif de sa recherche vers :

- **La recherche d'une place payante** s'il cherchait initialement une place gratuite
- **La recherche d'une place interdite.**

	Part des visiteurs stationnés en interdit
Lyon quartier Presqu'île	6%
Grenoble quartier Vaucanson	1%
Paris quartier Commerce	28%
Paris quartier Saint-Germain	62%

Figure 2 : Part des stationnements en interdit dans les 4 zones d'étude

Il apparaît que le basculement vers l'interdit est généralement immédiat : il y a ceux qui décident de stationner en interdit presque immédiatement et ceux qui ne basculeront pas. A Paris, les usagers décident de se reporter en stationnement interdit beaucoup plus souvent que dans les autres villes étudiées.

- **La recherche d'une place dans un parking en ouvrage.**

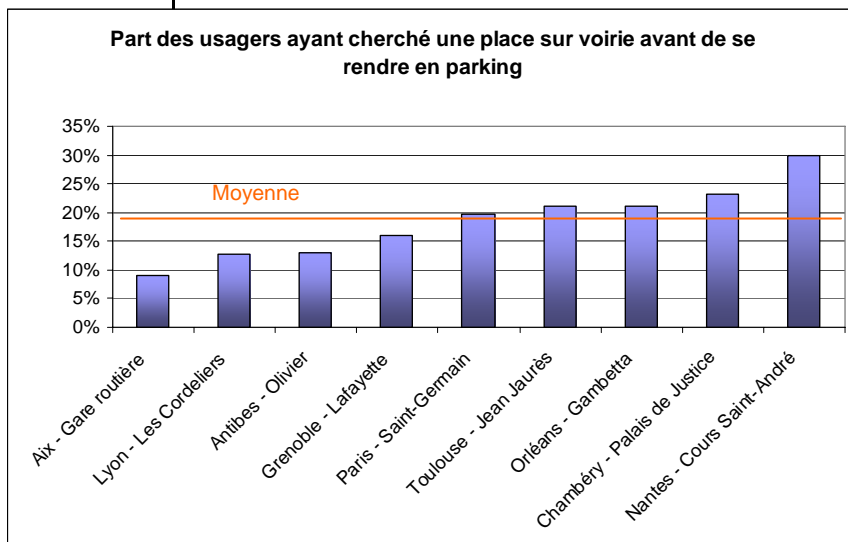


Figure 3 : Part des automobilistes stationnant en parking et ayant cherché une place sur voirie au préalable, dans des parkings de centre ville de plusieurs villes françaises

L'essentiel des usagers des parkings en ouvrage (plus des trois quarts) choisissent de ne pas chercher de place sur voirie et de se rendre directement dans un parc en ouvrage. Quant à ceux qui cherchent d'abord sur le voirie, leur temps de recherche est proche du temps de recherche moyen sur la zone.

- Dans des cas extrêmes, si le changement ne suffit pas pour pouvoir stationner son véhicule, l'automobiliste peut **renoncer à son déplacement**. 64% des résidents interrogés dans les 4 zones étudiées déclarent qu'il leur est déjà arrivé de renoncer à un déplacement après avoir cherché sans succès une place de stationnement. Les disparités entre les zones sont fortes, ce chiffre est de 48% à Grenoble, de 67% à Lyon et de 100% dans les deux

zones parisiennes. Le phénomène du renoncement pourrait peser sur le dynamisme du quartier et de ses commerces, surtout si une offre de transports en commun adaptée n'est pas disponible.

## L'AMPLEUR DES NUISANCES LIEES AU TEMPS DE RECHERCHE

### UNE PANOPLIE DE NUISANCES ASSOCIEES

La recherche d'une place de stationnement induit des nuisances de façon directe puisque l'automobiliste cherchant une place effectue une activité par nature improductive. Pour chacune des 4 zones d'étude, le temps perdu au cours de la journée est de l'ordre de la centaine d'heures. Le temps moyen perdu par usager est de **3.3 minutes dans la zone d'étude de Grenoble, 11.8 minutes dans la zone d'étude de Lyon, 10.0 minutes dans la zone de Paris quartier Commerce et 7.7 minutes dans la zone de Paris quartier Saint-Germain.**

	Temps total perdu	Temps perdu par hectare	Temps perdu par place autorisée
Lyon quartier Presqu'île	434h	14h 14min	41min
Grenoble quartier Vaucanson	157h	6h 21min	14min
Paris quartier Commerce	462h	9h 57 min	20min
Paris quartier Saint-Germain	294h	13h 40 min	42min

**Figure 4 : Temps perdu par jour dans chacune des 4 zones d'étude**

L'essentiel du temps perdu est lié aux visiteurs car ils représentent le plus grand nombre de véhicules, toutefois ce sont les résidents qui en moyenne perdent le plus de temps. L'extrapolation à la France entière de ce temps perdu dans les 4 zones d'études donne un ordre de grandeur en fourchette basse d'environ **70 millions d'heures perdues par an**, ce qui représente une perte d'environ 600 millions d'euros chaque année.

Par ailleurs, la recherche d'une place de stationnement induit les mêmes externalités négatives que la circulation automobile : bruit,

insécurité, pollution atmosphérique, pollution par effet de serre, congestion. Hors congestion et effet de serre, les externalités liées au temps de recherche ont un coût évalué en fourchette basse à 70 millions d'euros par an. En ce qui concerne la congestion, **la part de la circulation urbaine engendrée par les véhicules en recherche de stationnement se situerait entre 5 et 10%.**



**Figure 5 : Encombres à un carrefour Parisien**

### L'ENJEU « CIRCULATION » : DE L'ORDRE DES OBJECTIFS PDU

En effet, pour chacune des trois villes étudiées, l'enjeu de la suppression du temps de recherche en matière de circulation est le suivant :

- Pour la ville de **Grenoble**, la suppression du temps de recherche devrait générer la moitié de la baisse de circulation découlant des transferts de part modale de la voiture vers les TC ou les modes doux préconisés par le PDU de l'Agglomération Grenobloise.

- Pour la ville de **Lyon**, la seule suppression du temps de recherche suffirait pour atteindre le volume de circulation obtenu si les transferts de part modale de la voiture vers les TC ou les modes doux préconisés par le PDU du Grand Lyon sont réalisés.

- Pour la ville de **Paris**, la seule suppression du temps de recherche permettrait d'atteindre et même de dépasser l'objectif de réduction de 5% de la circulation dans Paris énoncé par le PDU d'Ile-de-France.

### LA SUPPRESSION DU TEMPS DE RECHERCHE : UN OBJECTIF REALISABLE, UNE METHODE QUI A FAIT SES PREUVES

#### LA PARADE CONTRE LE TEMPS DE RECHERCHE : LE PEAGE SURVEILLE

Les moyens pour réduire le temps de recherche d'une place de stationnement sur voirie sont connus a priori : il s'agit d'instaurer un péage contrôlé efficacement.

- Pour que le péage fonctionne, il doit être nécessairement surveillé, afin d'éviter les phénomènes de *fraude*.
- Une montée des tarifs en surface devra ensuite se faire jusqu'à atteindre localement un équilibre offre/demande tel que le taux d'occupation soit de 85% environ, ce qui correspond à un temps de recherche très court. D'ailleurs, il ne sera pas forcément nécessaire d'augmenter les tarifs, si l'action de la surveillance sur les usagers de longue durée tels que les migrants permet de faire baisser suffisamment le taux d'occupation.

#### DES CAS DE PEAGE EFFICACE EN FRANCE OU A L'ETRANGER

Au cours de la recherche, trois cas de péage efficaces ont été étudiés :

- Sur le **site des agents encaisseurs à Dijon**, le temps de recherche a été réduit de façon notable.
- **A Londres, dans le quartier de Westminster**, le temps de recherche sur voirie a été supprimé totalement grâce à une très forte

surveillance associée à une répression sévère (le prix des amendes varie entre 80 et 100 livres, soit environ 130 euros, alors qu'il est de 11 euros à Paris !). Parallèlement, le tarif a été augmenté jusqu'à atteindre un taux d'occupation inférieur à 85%. Actuellement le tarif sur voirie est de 4 livres à l'heure pour les visiteurs, soit environ 6 euros.



Figure 6 : Places vides dans le quartier de Westminster en cours de journée

- Enfin, à **Rio de Janeiro** et à **Casablanca**, est pratiquée une forme originale de péage que l'on appelle le « stationnement informel ». Des particuliers, qui reversent une redevance à la collectivité, jouent le rôle d'agents encaisseurs et fixent eux-mêmes le prix du stationnement sur l'espace de voirie qu'ils gèrent, permettant ainsi l'adoption d'un tarif très proche du tarif d'équilibre entre offre et demande de stationnement.

#### DES EFFETS PERVERS A LONG TERME ?

De par son caractère élitiste, le péage s'inscrit dans un système de mobilité ségrégatif, et peut ainsi présenter des effets pervers à long terme. L'instauration d'un péage au centre fait partie du mécanisme de pression foncière grandissante. Si parallèlement une offre de transport alternative à la voiture n'est pas mise en place pour desservir les banlieues les plus éloignées, le centre pourrait devenir un ghetto habité et fréquenté uniquement par les plus riches.

*LES EFFETS COLLATERAUX D'UN STATIONNEMENT FLUIDE SUR VOIRIE : UN ENJEU QUI DEPASSE LE TEMPS DE RECHERCHE ?*

La suppression du temps de recherche pourra également avoir d'autres effets collatéraux positifs, notamment par des retombées financières dont l'importance peut être énorme.

- La surveillance provoquera une **baisse de la circulation** aux heures de pointe notamment par le transfert modal des migrants et du nombre de véhicules en stationnement nuisable et gênant.
- Si le stationnement payant est correctement respecté, les recettes pour les villes seront

plus importantes et **l'exploitation du stationnement sur voirie deviendra systématiquement très bénéficiaire**, ce qui est loin d'être le cas aujourd'hui.

- Si on compte que pour compenser les places de stationnement sur voirie gaspillées par des usagers qui ne respectent pas le stationnement payant il est nécessaire de construire des places en parking, **le non-respect du stationnement engendre l'immobilisation improductive d'un patrimoine de l'ordre de 8 milliards d'euros.**

## CONCLUSION

La présente recherche a tout d'abord permis l'élaboration d'une méthode performante pour estimer le temps perdu en recherche de place de stationnement dans une zone donnée. Par ailleurs, l'enjeu essentiel de la suppression du temps de recherche, en plus des retombées financières potentiellement énormes liées au respect du stationnement payant, réside dans la réduction de la circulation automobile. Alors que la mise en œuvre effective du protocole de Kyoto est intervenue il y a peu, cet enjeu prend d'autant plus d'importance qu'en France un quart des émissions de gaz à effet de serre proviennent du transport automobile.

L'enjeu de la réduction du temps de recherche, de l'ordre du milliard d'euros par an, mériterait

donc de se donner les moyens de combattre le temps de recherche par une politique de stationnement adaptée. En France, avec un taux de respect moyen de l'ordre de 30%, la gestion du stationnement sur voirie est très inefficace et il pourrait être intéressant de prendre exemple sur certains de nos voisins européens.

Afin d'affiner les enjeux du temps de recherche et de mieux adapter les politiques de stationnement visant à le réduire, un certain nombre de sujets encore mal connus mériteraient d'être creusés comme le phénomène du renoncement, les effets pervers à long terme du temps de recherche ou les éventuels dangers du péage en matière de mobilité.