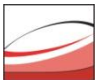


Le stationnement des véhicules particuliers en ville

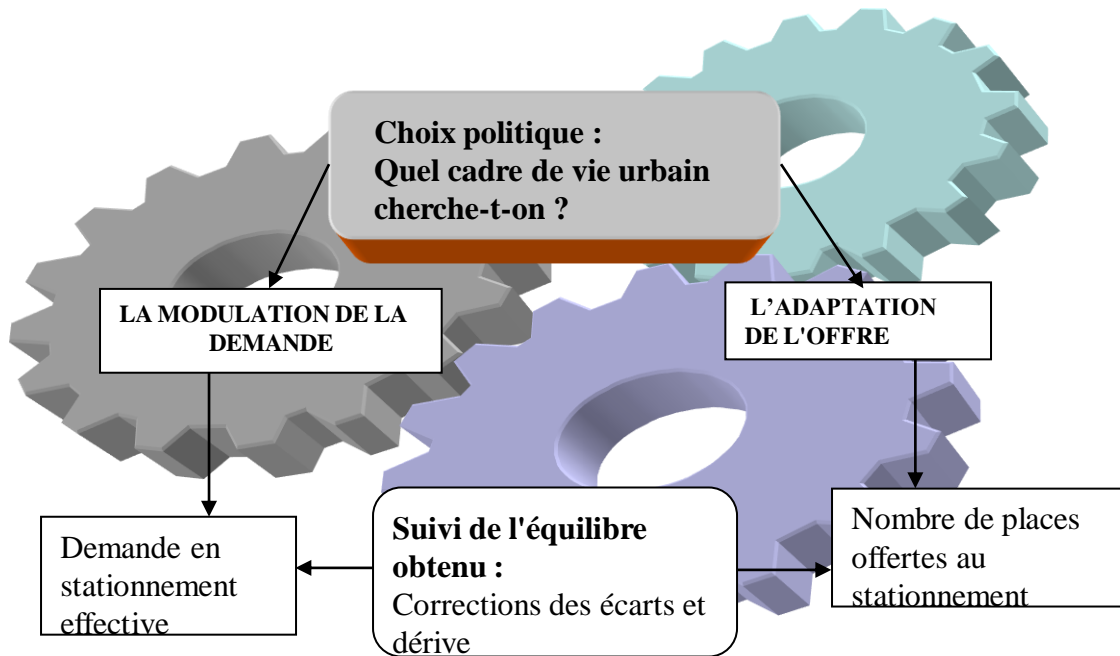


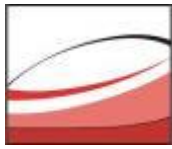


Problématique du stationnement en zone urbaine

Générateurs de demande


Offre constatée de stationnement







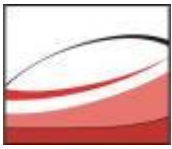
Les catégories d'usagers

Les automobilistes peuvent être classés en catégories homogènes au niveau des comportements en face des conditions de stationnement qu'ils rencontrent

-  **Les Résidents** : Ces automobilistes laissent leur voiture près de leur domicile:
 - Ils peuvent être à leur logement,
 - Ils peuvent avoir quitté leur logement: à pieds, en autobus, métro,...

-  **Les Migrants** : Ces automobilistes vont habituellement à leur travail en voiture


-  **Les Visiteurs** : Ils ne sont ni migrants ni résidents.
 - Leur motif peut être: achat, affaire personnelle, loisir,....



Les Résidents

Pourquoi posséder une voiture?

- Répondre à un désir de liberté,
- Se forger une identité

 **Rigidité forte en France:** 0,5 véh/ménage à Paris et 2véh/ménage en périurbain

 **Marche à pied:** Jusqu'à 500 m à Paris

 **Parc construit:** Bien accepté: La place numéroté ou le box servent de convention de localisation du véhicule


 **Péage:** Bien accepté mais dépend du tarif: une division par 2 des abonnements a multiplié par 4 les abonnés.




Les Migrants

Pourquoi aller travailler en voiture?

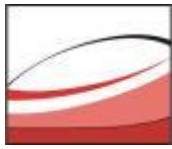
- perception du temps de travail: La voiture, extension du logement
- Rapidité du trajet (pour les petites villes seulement (200 000 hab))

 **Comportement souple;** Constat: 5% - 95% des employés motorisés.
L'aide des employeurs est déterminante: 50% d'augmentation si place offerte par l'employeur

 **Marche à pied :** Maxi: 700m – 1000m (en rabattement) en Ile de France

 **Parc construit:** place non affectée bien acceptée,

 **Péage:** **Sensible au tarif à partir d'un certain seuil,**



Les Visiteurs

- **Pourquoi la voiture:** Objectivement plus efficace
Transport de paquets, Itinéraire souple et modifiable en temps réel

- **Rigidité forte:** « **No Parking, No business** »?
On peut changer de destination...

- **Marche à pied:** a priori faible (moins de 300m) mais évolue,
 - Qualité du cheminement,
 - Effet de porte : marches de 300 m à 1000 m
 - Largeur des places...

- **Parc construit:** Rejet: peur, marche à pied, tarif souvent plus élevé

- **Péage:** **Sensibilité au-delà d'un seuil**



La modulation de la demande

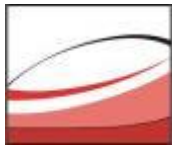
- **Les substituts de la voiture:** Marche à pied, TC, 2 roues, Taxis, Autopartage...et essayer de les rendre plus attractifs que la voiture

- **Les privilèges:** Tarifs, réservations,...

- **Le péage:**

- **Le laisser faire**

- **L'adhésion des acteurs**
 - Quels acteurs: Décideurs, riverains, commerçants, usagers
 - Les niveaux d'adhésion: savoir, comprendre, **adhérer**



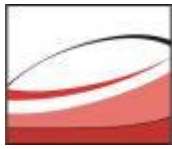
L'offre en stationnement

Principales catégories

- Le stationnement sur voirie: réglementé ou non
- Les parcs publics hors voirie: au sol, en élévation, en souterrain,
- Les garages privés desservant les immeubles

L'adaptation de la capacité offerte

- Le PLU: Normes, **Mutualisation**,
- Construction de parcs de stationnement
- Les suppressions de places: essentiellement sur voirie



Premières conclusions

- La tarification du stationnement est un outil **très efficace** pour limiter la circulation automobile:
 - Les tarifs supérieurs aux seuils de sensibilité des visiteurs et des migrants réduisent mécaniquement la demande de circulation
 - Ces tarifs ne sont pas perçus par les ménages non motorisés,
 - Un développement des modes alternatifs est indispensable pour accompagner des tarifs de stationnement élevés

- La tarification du stationnement des visiteurs et migrants n'entrave pas directement le désir des ménages de posséder une voiture

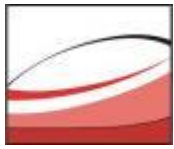
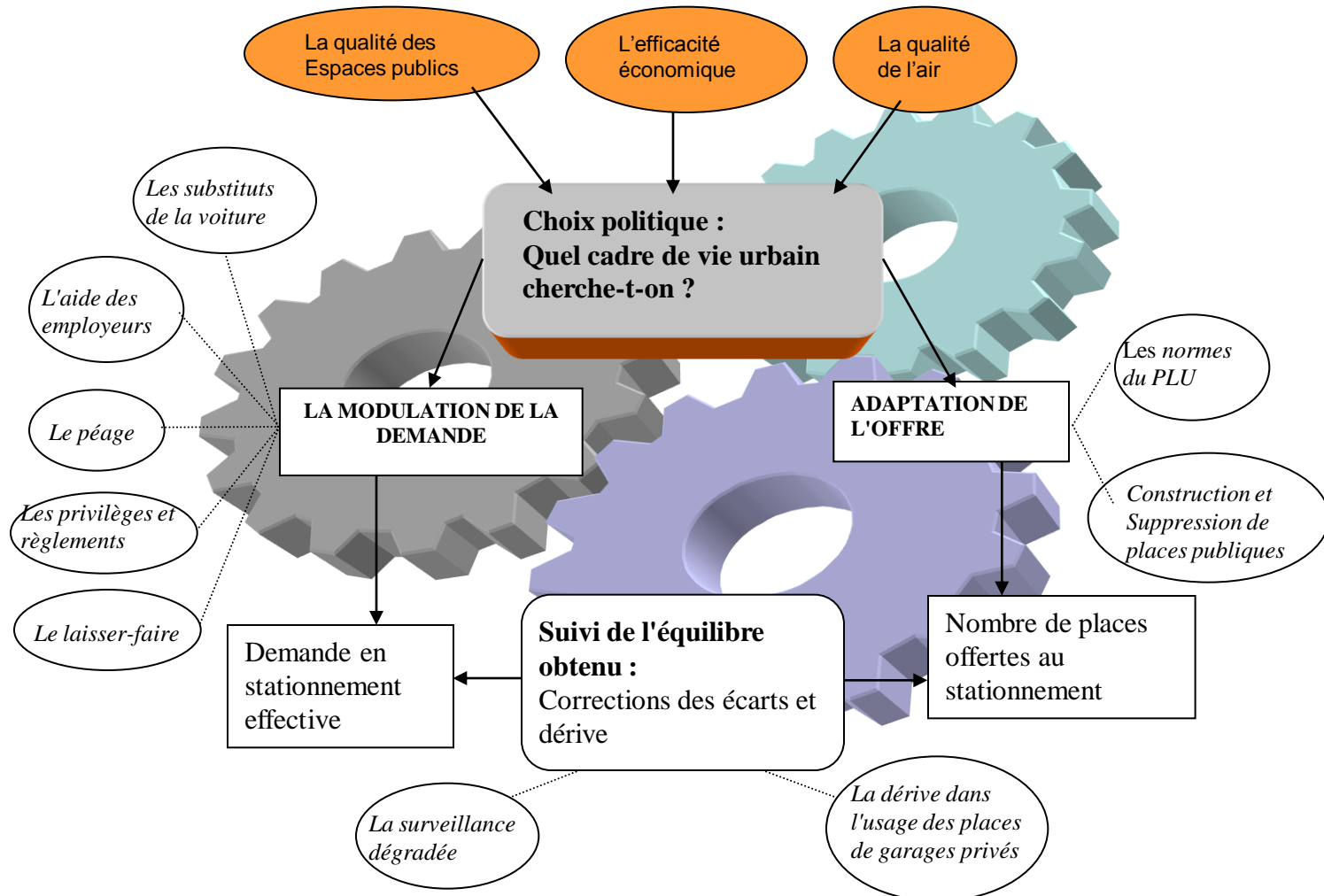


Schéma de synthèse

Générateurs de demande

Offre constatée de stationnement





Application: Une Politique possible pour Shanghai

Stationnement: Politique volontariste dans les pôles d'activités

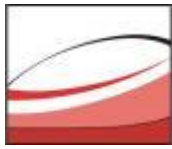
- Tarifs élevés pour Migrants et Visiteurs, aucune gratuité
- Tarifs plutôt modérés pour Résidents
- Suivi attentif des capacités des garages privés (approche plutôt restrictive)

Développement des modes alternatifs:






- Objectif: Couvrir l'essentiel de la croissance des déplacements,
- Moyens: Transports publics (ferrés et bus), deux roues, autopartage,...

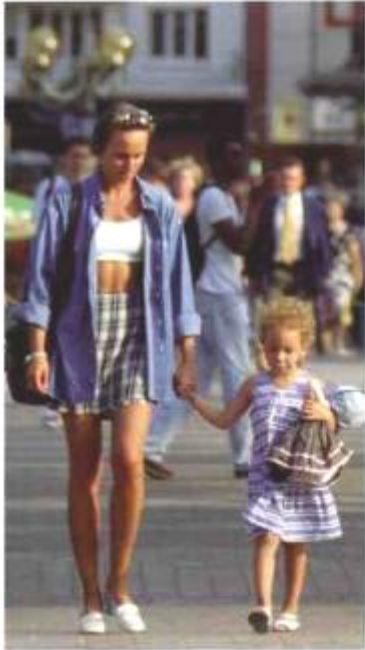
Campagnes de communication auprès des automobilistes

- Informer, expliquer, faire adhérer



Avantages d'une telle politique

-  **Réduction très importante des Investissements (milliards d'euros)**
Le déplacement d'un même flux à la pointe coûte 5 à 10 fois moins d'investissement en transports publics qu'en Autoroutes urbaines et parking
-  **La possession d'une voiture n'est pas diabolisée**
C'est l'usage et non la possession qui est pénalisé; compte tenu de la faible motorisation, la pression tarifaire concernera moins de monde
-  **Forte rentabilité du stationnement payant sur voirie**
-  **Nuisances évitées: effet de serre, poussières, accidents, temps perdu..**
-  **Emplois créés: Possibilité de contrôler par agents encaisseurs**



Nous vous
remercions pour
votre attention



www.sareco.fr
pcarles@sareco.fr