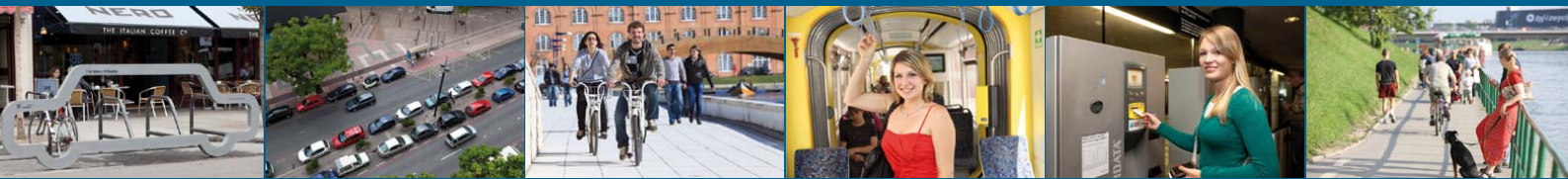




P **PUSH & PULL**



16

Avantages de
la gestion du stationnement

PUSH&PULL - “Gestions du stationnement et incitations, des stratégies avérées et efficaces pour un transport urbain économe en énergie ”

Les principaux objectifs de **PUSH & PULL** sont:

- Economiser l'énergie par le transfert modal de la voiture particulière à des modes de transport durable
- Aider les économies locales en encourageant une approche rationnelle et structurée du stationnement et en aidant les villes à éviter les investissements liés à la construction de nouveaux parcs
- Apporter la connaissance requise pour simplifier les problèmes du stationnement et élaborer la motivation politique pour accompagner les villes souhaitant introduire la gestion du stationnement

Le projet inclut la mise en œuvre de la gestion du stationnement et de la mobilité dans sept villes et une université.

Tous les participants mettront en œuvre le dispositif de financement initial pour utiliser les ressources obtenues pour financer la mobilité durable.

Cette publication fut élaborée grâce aux informations d'études existantes et aux publications de partenaires et de tierces parties.

Nous vous invitons à en utiliser et diffuser le contenu, tout en référant le site push-pull-parking.eu.

Cette publication a été élaborée et rédigée par les personnes suivantes du projet **PUSH&PULL**: Tom Rye, Giuliano Mingardo, Martina Hertel, Jörg Thiemann-Linden, Robert Pressl, Karl Heinz Posch and Marta Carvalho.

Contact:

Robert PRESSL

E-Mail: pressl@fgm.at

Forschungsgesellschaft Mobilität FGM - Austrian Mobility Research AMOR

Edition : Janvier 2015



Les voitures particulières étant utilisées une heure en moyenne par jour, il est facile de comprendre pourquoi les flux de stationnement nécessitent une attention particulière. La construction d'importants parcs de stationnement est onéreuse et contradictoire en termes environnementaux. L'approche pertinente consiste à considérer le stationnement plus efficacement, en le gérant ! Peu de domaines du développement et du transport urbains peuvent autant profiter à la qualité de vie, aux changements de comportements et au transfert modal que la gestion des espaces de stationnement.

Le stationnement est rarement envisagé avec pragmatisme dans le débat public. Ce sont plus souvent les appréciations subjectives des journalistes et des citoyens qui empêchent les décideurs publics de mettre en œuvre une politique de transport urbain pertinente et durable.

Cette publication propose l'indispensable connaissance pour élaborer une argumentation politique afin de réduire les problèmes du stationnement et par conséquent soutenir le transport durable. Elle doit renforcer le positionnement des politiques, des décideurs et des relais d'opinion comme les journalistes, pour l'adoption de mesures, apparemment impopulaires, pourtant rationnelles et durables pour gérer le stationnement en ouvrage et en voirie.

L'argumentation est structurée autour de photos / diagrammes accompagnés d'un texte d'explication facilement compréhensible qui résume brièvement les principes avancés. Pour les problématiques plus complexes, des liens vers des explications détaillées sont indiqués.

Le projet **PUSH&PULL** vise à améliorer la mobilité urbaine dans les villes européennes grâce à la gestion des espaces de stationnement combinée à des mesures de gestion de la mobilité. L'introduction du stationnement payant, l'augmentation du coût du stationnement, la réduction de l'offre de stationnement ou des mesures analogues « pousseront » le conducteur à utiliser des modes de transport plus durable. Par la même, le revenu obtenu de la gestion du stationnement pourra être utilisé pour promouvoir d'autres alternatives, « attirant » les utilisateurs vers les transports publics, la marche, le vélo et d'autres modes durables.

Cette approche est innovante dans plusieurs villes européennes disposant d'un potentiel de transfert plus important que d'autres. Le potentiel d'accroissement des revenus municipaux à partir d'un mécanisme de financement initial – revenus utilisables pour financer des mesures d'incitation à d'autres modes de transport – est important, particulièrement en période de crise économique.

Robert Pressl

Coordinateur de **PUSH&PULL**

1 GERER LA MOBILITE URBAINE!

Comparaison des mesures dissuasives

La gestion du stationnement



- Bien acceptée
- Mise en œuvre rapide
- Peu d'investissements

Tarification routière/ péage urbain



- Politique controversée
- Mise en œuvre à mi-parcours
- Investissements significatifs

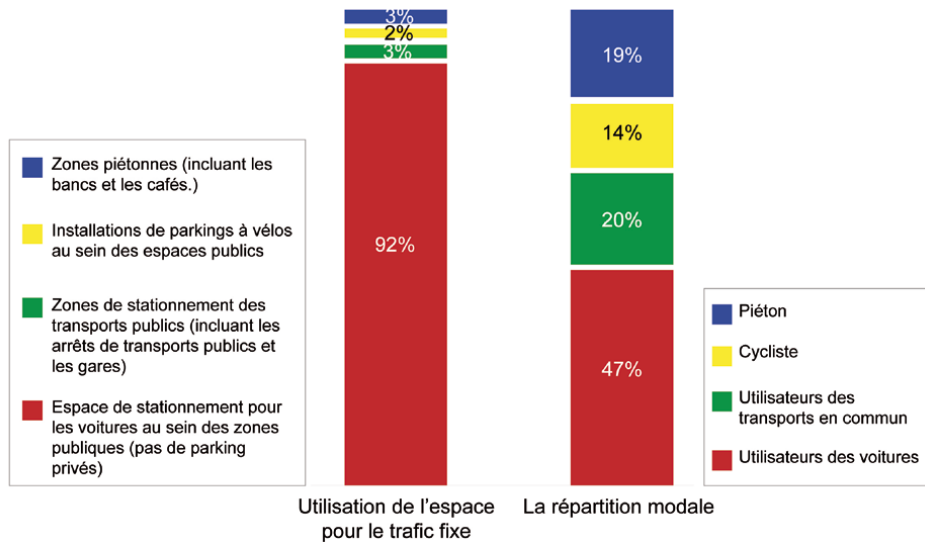
Fait: La gestion de stationnement est la clef de la gestion de la mobilité urbaine.

Tout trajet en voiture est susceptible de se terminer sur une place de stationnement.

En conséquence, la gestion de places de stationnement induit la gestion de la demande d'usage de la voiture et des embouteillages. En comparaison d'autres politiques de transport visant à gérer l'usage de la voiture, le stationnement présente deux avantages évidents :

- La gestion du stationnement ne nécessite généralement pas de gros investissements, comme de nouvelles routes ou l'augmentation de l'offre de transport public ; il peut être réalisé habituellement en peu de temps
- Certaines formes de gestion du stationnement existent dans presque toutes les grandes villes européennes. L'acceptabilité de la gestion du stationnement est ainsi plus importante que de nouvelles approches de la gestion de l'usage de la voiture, comme par exemple un dispositif fiscal lié aux embouteillages.

Utilisation de l'espace pour le trafic fixe et la répartition modale à Graz, en Autriche



Fait : L'espace public a une valeur élevée et doit donc être rémunéré pour son utilisation pour le stationnement.

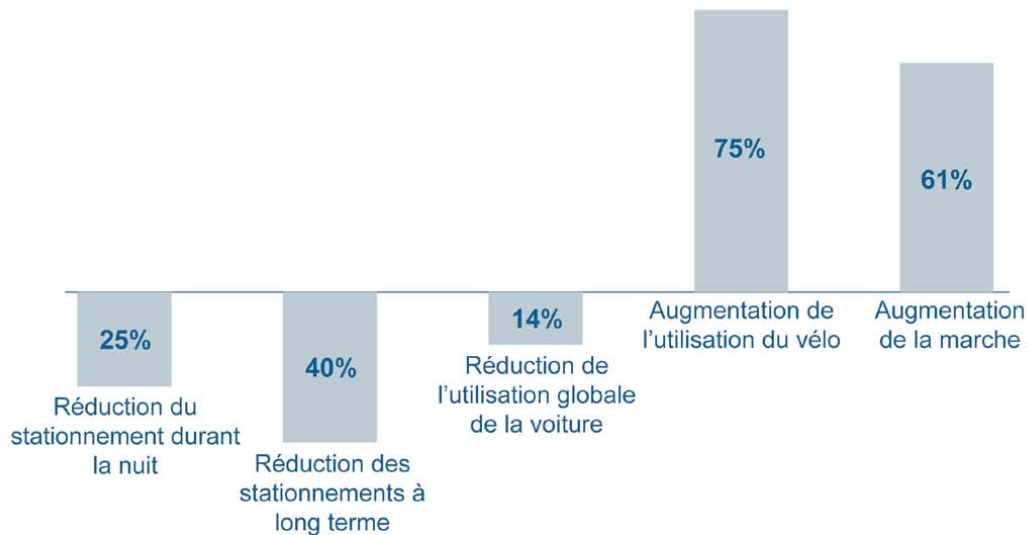
Chaque espace de stationnement utilise de 15m² à 30m² et l'automobiliste moyen utilise 2 à 5 différentes places de stationnement chaque jour. Dans les villes européennes denses, de plus en plus de citoyens se demandent s'il est pertinent d'un point de vue social de consacrer un espace public contraint au stationnement automobile et d'encourager la construction de nouveaux immeubles pour construire de nouvelles places de stationnement (Kodransky et Hermann, 2011, ITDP).

L'espace public dans les zones de construction denses a une valeur plus élevée du point de vue social, économique et environnemental, s'il est utilisé pour autre chose que pour le stationnement gratuit des voitures. Comme beaucoup d'autres biens collectifs rares, cet espace devrait être géré en fonction de sa valeur. Selon des recherches, par exemple, un espace vert aurait un impact positif plus important sur la valeur d'une maison de ville qu'une place de stationnement. Donc, en général, les espaces publics ne devraient pas être occupés pour le stationnement gratuit de véhicules dans les centres villes.

Une enquête réalisée dans la ville de Graz, Autriche, sur l'utilisation de l'espace public, montre que 92% de celui-ci sont utilisés pour le stationnement des voitures (hors parkings privés et garages). Seulement 2% de l'espace public sont utilisés pour le stationnement des vélos, 3% pour des aires considérées comme piétonnes (incluant les bancs, les cafés, etc.) et enfin, 3% sont consacrés aux transports en commun (incluant arrêts de transport publics et gares). Cette étude montre l'incroyable privilège de l'utilisation de l'espace public pour le stationnement des voitures par rapport à la part modale réelle.

Voir aussi : Etude de cas sur « The Historical Compromise – The parking supply cap in Zurich, Switzerland » a http://push-pull-parking.eu/docs/file/cs07_push_measures_supplycapzurich.pdf

Résultats de la gestion active du stationnement à Munich.



Source: Kodransky et Hermann, 2011, ITDP

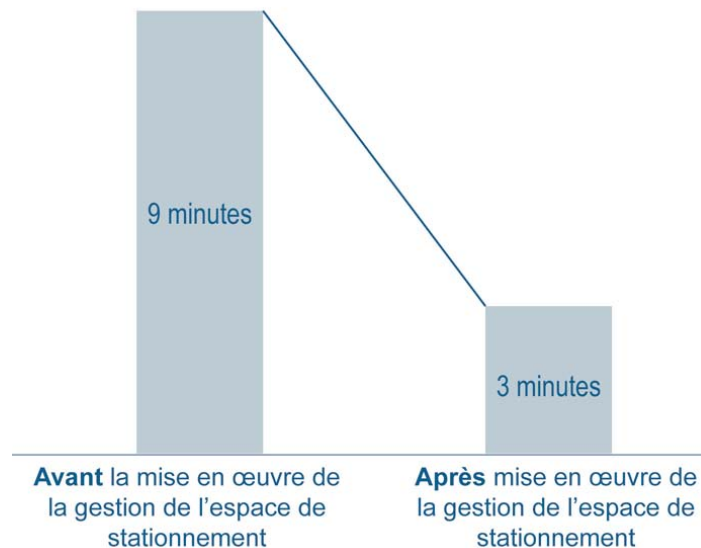
Fait: La gestion du stationnement contribue à un meilleur choix modal et donc contribue à l'amélioration de la qualité de la vie.

Une politique d'offre de stationnement excessive contribue à l'encombrement du trafic et entrave l'accessibilité pour tous : piétons, cyclistes, usagers des transports publics ou des automobilistes. Malgré l'augmentation de l'offre dans les villes pendant de nombreuses années, les embouteillages se sont aggravés ; cela démontre clairement la nécessité d'une gestion du stationnement. Les stratégies de gestion du stationnement efficaces constituent une façon pertinente pour répondre à l'accessibilité limitée et à la rareté de l'espace public.

Dans le début des années 90, Munich (Allemagne) commença à se préoccuper de la gestion du stationnement comme un moyen de réduire l'utilisation de la voiture dans le centre-ville. A cette époque, les embouteillages et les voitures ventouses à long terme ont été reconnus comme des éléments clés affectant la qualité de vie. Plusieurs mesures ont été introduites ; deux quartiers résidentiels notamment ont été sélectionnés pour réduire la « chasse à la place » (circulation liée à la recherche d'une place de stationnement). Après avoir étudié attentivement l'équilibre pertinent entre stationnement résidentiel et horaire, la gestion active du stationnement a été introduite. Un an plus tard, les résultats ont été étonnants : une réduction de 25% du stationnement de nuit, une réduction de 40% du stationnement de longue durée, tandis que la « chasse à la place » et le stationnement illégal ont pratiquement été éradiqués. En 2008, après presque une décennie de gestion active du stationnement, dans l'ensemble, l'utilisation de la voiture en centre-ville a été réduite de 14%, l'utilisation du vélo a augmenté de 75% et la marche de 61% (Kodransky et Hermann, 2011, ITDP).

Temps moyen pour trouver une place de parking

Vienne, districts 6-9



Source: COST 342, 2005

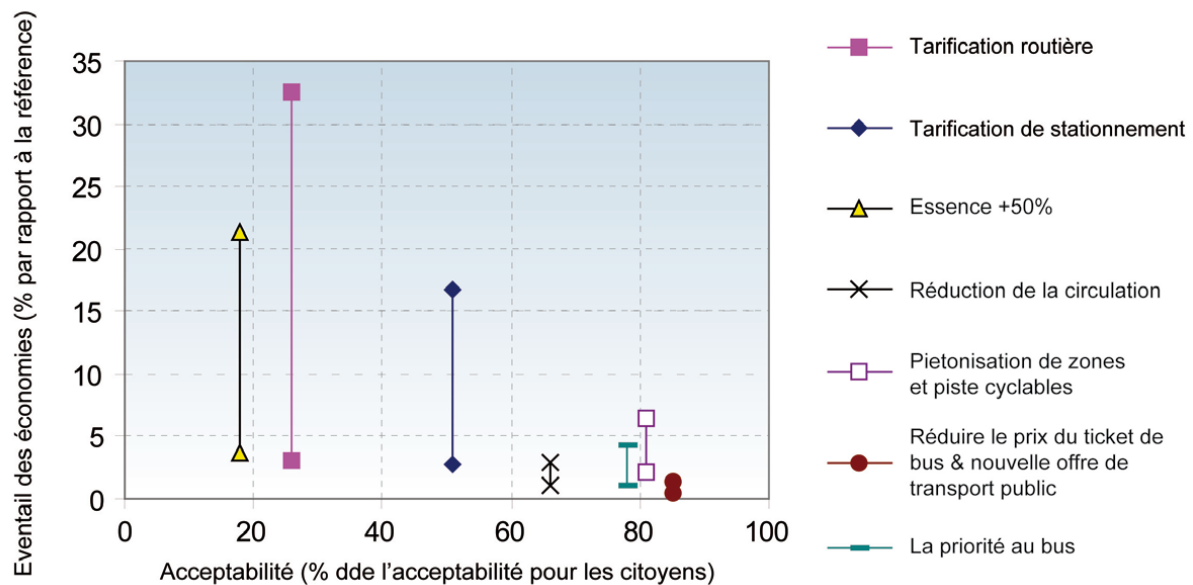
Fait : la gestion de parking entraine une réduction du temps de recherche d'une place de parking.

La « chasse à la place » (temps de recherche d'une place de stationnement) n'engendre pas seulement des coûts additionnels pour les conducteurs (temps supplémentaire et essence) mais aussi des externalités négatives pour la société comme l'augmentation de la pollution, du bruit et des accidents. Kodransky et Hermann, 2011, ITDP, estiment que 50 % des embouteillages sont causés par des conducteurs recherchant des places de parking à des prix abordables. Cette indication suggère que la gestion efficace du stationnement avec des mécanismes économiques harmonise le prix du stationnement en voirie et en ouvrage pouvant réduire considérablement la recherche d'une place.

Une évaluation « avant-après » dans le district 6-9 de Vienne montre une diminution du temps de recherche pour une place de parking de 10 millions de passagers/km/ans à 3.3 millions de km, soit les 2/3. Avant l'introduction de la gestion de parking, la recherche d'une place de stationnement représentait 25 % du volume de trafic total, pour seulement 10 % aujourd'hui. Il a été démontré que le temps moyen pour trouver une place de stationnement, dans les districts 6 à 9, a été réduit de 9 à 3 minutes après la mise en œuvre de la gestion du stationnement (COST 342, 2005).

Voir aussi l'argumentation « Striking the right balance is what brings success ! »

Economie de carburant vs. acceptabilité des mesures par le public



Source: EU-project: PORTAL 2003

Fait: la gestion du stationnement a un bon ratio impact / acceptabilité !

Le stationnement acquitté, une composante capitale de la gestion de l'espace de stationnement, a le meilleur impact, ratio d'acceptabilité, que d'autres mesures visant à réduire la consommation énergétique du transport et économiser le carburant.

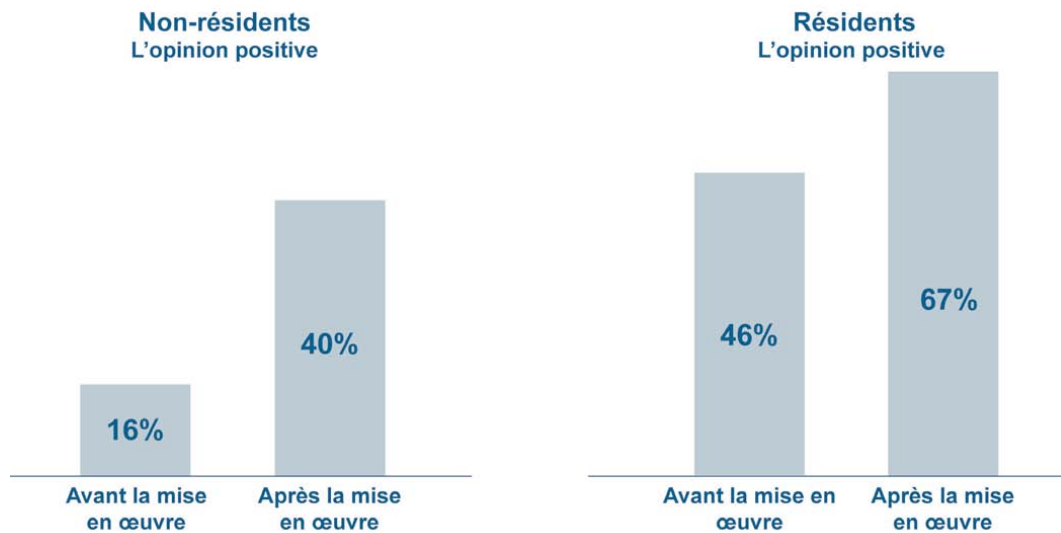
Par exemple, bien que le doublement du prix de l'essence ou la tarification routière/péage urbain aient des impacts plus importants, leur acceptabilité pour les citoyens et les parties prenantes est limitée. Les tarifs réduits dans les transports en commun, voire leur gratuité, sont acceptables mais leur impact sur l'énergie économisée ou sur la réduction de l'utilisation de la voiture est très bas puisque cette tarification a pour conséquence principale de convertir les cyclistes et les piétons en usagers des transports en commun.

En comparaison, le paiement du stationnement est hautement efficace et modérément acceptable.

Une autre enquête sur les effets de ce genre de mesures montre que le doublement du prix du stationnement réduit l'usage de la voiture particulière de 20 % tandis que la même augmentation sur la fréquence des transports publics était considéré comme pouvant ne réduire l'usage de la voiture de 1 à 2% (Kodransky et Hermann, 2011, ITDP).

L'acceptabilité de la gestion de l'espace de stationnement

Vienne, districts 6-9



Source: COST 342, 2005

Fait : En général, les automobilistes se plaignaient avant l'introduction de la nouvelle gestion du stationnement mais l'opposition initiale se transforma en soutien quand ils réalisèrent son impact.

La gestion du stationnement améliore la qualité de vie dans les villes, et bien que les citoyens puissent être critiques avant son introduction, ils l'apprécieront après. Les villes comme Amsterdam, Copenhague, Munich, Londres, Gand, Zurich, Strasbourg, Barcelone, et d'autres, ont une longue tradition de la mise en œuvre de la gestion de stationnement et les citoyens bénéficient de cette politique.

« Les impacts de ces politiques de stationnement ont été impressionnants : les centres villes revitalisés et prospères ; une réduction significative du nombre de trajet en voiture ; une réduction de la pollution de l'air ; et généralement une amélioration de la qualité de vie » (Kodransky et Hermann, 2011, ITDP). Cette citation – de chercheurs américains étudiant l'approche européenne de la gestion de stationnement - résume parfaitement le potentiel de la gestion de parking pour créer des meilleures villes. A Vienne, une enquête « avant-après » montre les différences d'attitudes avant et après l'instauration de la gestion de parking. En résumé, l'acceptabilité après la mise en œuvre était considérablement plus élevée qu'avant. Parmi les non-résidents, la proportion des réticents a diminué de 68 % à 54 %, tandis que celle des satisfaits a augmentés de 16% à 40%. Après la mise en œuvre, la satisfaction des résidents a augmenté jusqu' à 67 % (de 46% avant), même si les réticents ont diminués de 34% à 30% (COST 342, 2005).

Que voulez-vous pour votre ville ?



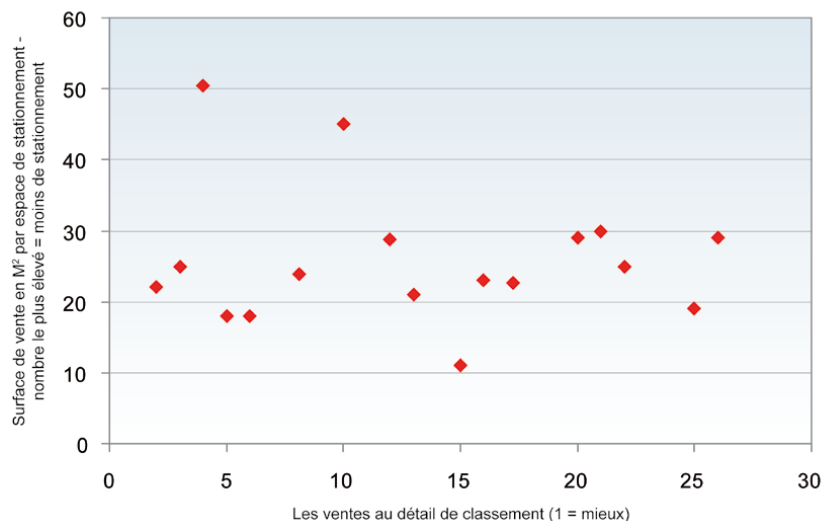
Source de la photo : la ville de Gent.

Fait : la gestion du stationnement préserve les villes historiques européennes du raz de marée des voitures stationnées.

Les vieux centres villes ne sont pas seulement importants pour attirer les touristes, mais sont aussi la clé de l'identité locale et de la fierté des citoyens. Aucune des villes européennes denses n'a été construite pour faire face à un nombre élevé de voitures stationnées. En plus des restrictions d'accès, des réglementations claires concernant le stationnement des véhicules autorisés, la durée et le coût constituent des éléments essentiels pour préserver les centres villes historiques de l'invasion des voitures, au même titre que pour rationaliser l'usage des infrastructures dans un espace public urbain de qualité. Dans le cadre de son renouvellement urbain, la Ville de Barcelone visa à renforcer les activités commerciales, économiques et les loisirs dans le centre-ville grâce à la mise en œuvre d'un concept intégré de l'espace public. Le stationnement sur voirie a été réduit de 24 %, libérant ainsi l'espace public. La réduction de l'offre de stationnement n'a pas d'influence sur l'activité touristique, laquelle sur la période de 2003 à 2007 a augmenté : 27% pour l'hôtellerie et 13% pour les activités de tourisme et de loisirs (restaurants, agences de voyages ...)

A partir du milieu des années 90, la ville de Gent supprima le stationnement sur voirie et les espaces publics dans le centre-ville historique, créant une zone piétonne de 35 hectares. Entre 1999 et 2008, le déclin de la population de la ville s'est inversé tandis que l'investissement par habitant était de 20% supérieur à la moyenne régionale et la croissance dans les nouvelles entreprises était de 25% supérieure à la moyenne régionale. Ce succès économique ne peut pas seulement être attribué à l'amélioration de la qualité de vie qui découle de la transformation des places en voirie en espace public, mais ces changements ont joué un rôle important pour permettre ces avancées économiques.

Surface de vente par place de stationnement en voirie en fonction des ventes au détail dans des centres-villes en Grande Bretagne



Source: la ville de Edinburgh, 2005

Fait: La gestion du stationnement ne condamnera pas vos artères principales - il supportera votre économie locale.

Le stationnement dans une ville attractive est moins essentiel aux commerces que leurs propriétaires ne le pensent.

Les gens décident où faire leurs courses en fonction de la variété et de la qualité des produits ainsi que de l'atmosphère du magasin. Le stationnement joue en effet un rôle mais ce n'est pas le principal facteur. Les recherches ont montrées qu'il n'y avait aucune relation entre le volume de l'offre de stationnement et le succès de votre centre commercial.

Les piétons, les cyclistes et les usagers de transports publics passent plus de temps dans les magasins que les automobilistes. Si le stationnement n'est pas réglementé, les clients et les visiteurs auront peut-être plus du mal à trouver une place près de l'endroit où ils aimeraient se rendre. Quand il n'y pas de gestion du stationnement, les places de stationnement en face des magasins sont plus souvent occupées pour du stationnement de longue durée (par les commerçants eux-mêmes) au lieu d'être disponibles pour les clients. Henley est l'une des nombreuses villes en Grande-Bretagne où le stationnement pose problème, « il y aurait un meilleur usage de cette ressource si nous disposions de stationnement réglementé dans l'objectif d'ouvrir à un plus grand nombre d'utilisateurs » suggère le responsable du centre-ville à propos de quelques unes de ces places de stationnement dans la rue principale. (Henley Standard, 2013)

Qualité des routes piétonnes entre les parcs de stationnement et les quartiers commerçants



Source de la photo : Harry Schiffer - Eltis

FAIT : les zones de stationnement facile d'utilisation se situant près des zones clés sont acceptables !

L'augmentation du nombre de voitures dans la plupart des villes européennes donne déjà l'impression qu'il n'y a jamais assez de places de stationnement. Les usagers aimeraient se garer devant les magasins. Avoir un équilibre entre les besoins en stationnement et l'espace libre dans les quartiers commerçants, qui se situe à distance raisonnable à pied du parking, est la clé des solutions efficaces. Les enquêtes montrent bien qu'un itinéraire bien conçu entre les parcs de stationnement et le centre-ville sont très bien acceptés. Le défi est donc de changer la mentalité des conducteurs qui surestiment toujours ce trajet. Les plans et les panneaux indicateurs constituent des supports efficaces.

Copenhague est un bon exemple de ville qui a réduit les espaces de stationnement dans le centre-ville par centaines et qui a en même temps investi dans un réseau piétonnier de qualité et des pistes cyclables.

Utilisation intelligente des ressources immobilières d'une entreprise



Source de la photo : FGM-AMOR

Fait : La gestion du stationnement ne va pas mettre un terme aux investissements des entreprises dans votre ville !

Depuis les années 90, la ville d'Amsterdam a réduit le nombre de places de stationnement dans le centre ville et propose les tarifs les plus élevés d'Europe. En dépit de cela, Amsterdam est encore et toujours, pour les PDG des plus grandes entreprises européennes, une des villes les plus attractives (Cushman & Wakefield, 2012).

Selon un sondage relatif au climat économique des 30 plus grandes villes des Pays-Bas, commandé par le ministère des Affaires Economiques hollandais, aucune indication ne montre que les entreprises relocalisent en raison d'une insuffisance de places de stationnement (Ecorys, 2005).

En 1973, la ville d'Oxford (Angleterre), a cessé d'autoriser le stationnement rattaché à de nouveaux immeubles dans le centre-ville. Cependant, Oxford reste, d'un point de vue économique, très prospère (Oxfordshire County Council, 2005).

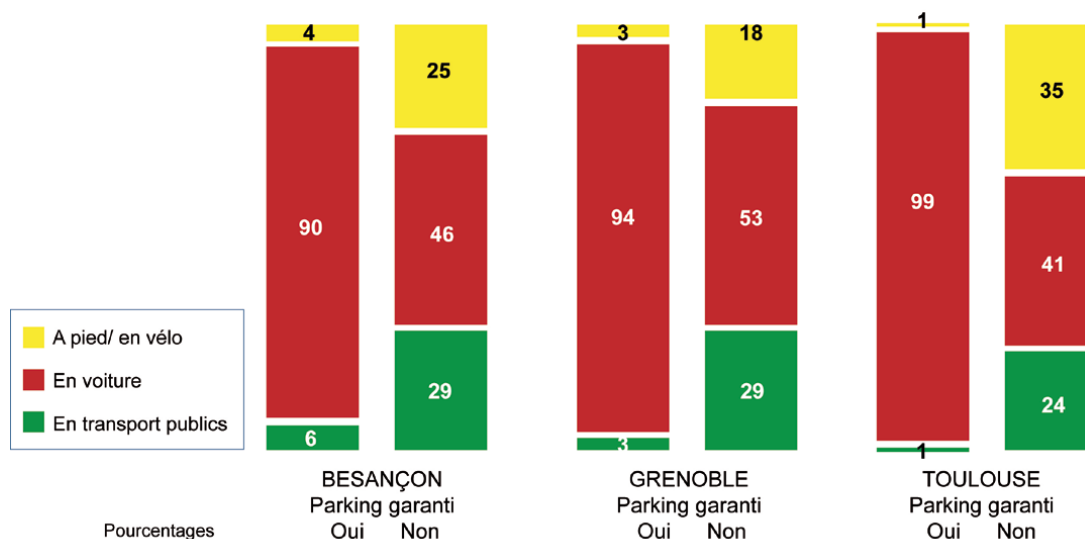
Les investissements réalisés pour transformer des places pour voitures en places pour vélos ont permis aux employés de disposer d'une plus grande capacité de stationnement, en utilisant autant voire moins d'espace. Cela amène à une utilisation intelligente du foncier restreint des entreprises.

Voir aussi l'étude de cas sur les taxes sur le parking au travail de Nottingham à http://push-pull-parking.eu/docs/file/cs02_push_measures_nottinghamwpl.pdf

Voir aussi l'étude de cas sur Le Système de la Gestion des Parkings à l'Université Technique à Graz à http://push-pull-parking.eu/docs/file/cs05_push_measures_tugraz.pdf

L'influence de la migration pendulaire !

Les employés avec/sans places de stationnement garanties en France



Source : Citadins face à l'automobilité - a compared analysis of the local communities of Besançon, Grenoble, Toulouse, Berne, Geneva and Lausanne, 1998.

Fait : la garantie de places de stationnement au travail influence les choix modaux de manière significative.

Au début du trajet, lors de la décision du moyen de transport utilisé (la plupart du temps à la maison) la disponibilité (attendue) d'une place de parking à l'arrivée est un facteur majeur de prise de décision. La garantie de disposer d'une place de parking au travail, est, par exemple, un facteur crucial de décision pour les employés de réaliser ou non le trajet domicile-travail en voiture. Des sondages dans différentes villes françaises et suisses montrent que les employés ayant la garantie d'avoir une place de parking au travail utilisent bien plus leur voiture, pour s'y rendre, que ceux qui n'ont pas ou que peu de stationnement disponible.

La limitation de gratuité pour le stationnement, la mise en place de stationnement payant ou toute autre méthode de gestion des espaces de stationnement introduiront un changement significatif dans le comportement des utilisateurs de voitures.

Les voitures en stationnement aussi à l'origine de risques !



Source de la photo : Robert Pressl

Fait : La gestion du stationnement contribue à la sécurité routière !

En raison de leur petite taille, les enfants sont plus susceptibles d'avoir des accidents aux intersections ou sur les passages piétons où les véhicules sont garés trop près – même à petite vitesse dans les zones résidentielles, avec des emplacements de stationnement de chaque côtés de la route. La gestion du stationnement, et plus particulièrement les réglementations qui y sont liées, contribuent fortement à la sécurité routière, en assurant aux piétons une bonne visibilité aux passages piétons et à tous les usagers de la route aux carrefours. Dans les quartiers résidentiels à forte densité à la fin du XX^e siècle, où beaucoup trop de voitures stationnent, mêmes les sapeurs pompiers demandent le contrôle et la verbalisation des véhicules pour garantir leur accès en cas d'incendie.

Une infraction au stationnement n'est pas une infraction anodine !



Source de la photo : Foto Wolf

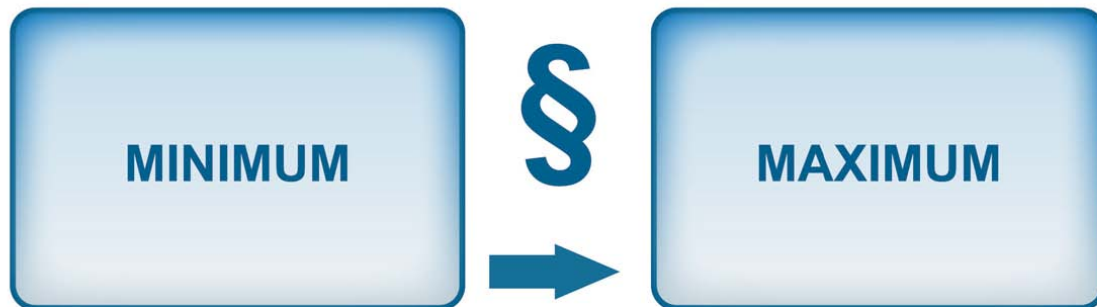
Fait: la verbalisation du stationnement interdit est nécessaire, pas le harcèlement des automobilistes

La verbalisation du stationnement par du personnel, ce qui créera des emplois, ou par des caméras est indispensable pour éviter le stationnement abusif ou dangereux et simplement pour garantir l'efficacité de la gestion du stationnement.

Ces mesures bénéficieront aussi aux utilisateurs des autres moyens de transport –véhicules d'intervention d'urgence et de livraisons, mais aussi cyclistes, personnes à mobilité réduite, ou encore les mères et leurs poussettes. Des réglementations pour la protection de la société contre les violations des lois sur le stationnement sont acceptées par les citoyens. La mise en place d'obstacles physiques (des bornes par exemple) afin d'empêcher les infractions au stationnement est la seconde mesure à adopter car cela réduit l'espace public. En effet, l'absence d'obstacle pourrait être interprétée comme des « parkings gratuits ».

La verbalisation du stationnement est nécessaires pour garantir que les automobilistes respectent bien les réglementations mises en place par les municipalités. Dans le passé, la police était supposée réaliser ces contrôles mais l'expérience montre que de meilleurs résultats sont obtenus en sous-traitant cette activité à des entreprises privées, que ces contrôles soient réalisés par des agents ou par des moyens plus sophistiqués tels que le scan des plaques d'immatriculations.

Les standards des parkings



Fait : Les normes des parkings peuvent avoir un effet positif sur les logements et d'autres projets immobiliers.

Les prix de construction d'une place en ouvrage en infrastructure varient habituellement entre 20 000€ et 40 000€. Les parkings jouent un rôle important dans de nombreux projet de développement ou de redéveloppement urbain, particulièrement du point de vue de la possibilité ou non, pour raison financière, de réaliser le projet. Les exigences que les parkings doivent satisfaire – aussi connues comme les standards ou normes des parkings – sont un problème fondamental pour les agents immobiliers et sont la clé pour sécuriser le lien entre la rénovation urbaine et la mobilité viable. Un maximum de normes pour les zones de stationnement devrait être mises en place, au lieu du minimum, en particulier dans les zones où les contrôles en voirie sont efficaces.

Les normes pour les parkings peuvent être liées à la possibilité d'accès à une zone, au moins par l'utilisation des transports publics. Si une zone est très bien desservie par les transports publics, alors le nombre de personnes utilisant leur voiture pour s'y rendre diminuera. Les exigences minima auxquelles les parkings sont soumis peuvent également être supprimées, dans le but de stimuler une croissance durable. Mesure dernièrement prise par la ville de Sao Paulo (ITDP, 2014) à l'instar d'Amsterdam, de Zurich, de quelques quartiers de Paris ou dans une grande partie du Royaume-Uni, qui fonctionnent de cette manière depuis plusieurs années déjà.

Les tarifs dépendent de la politique en vigueur et de ses objectifs



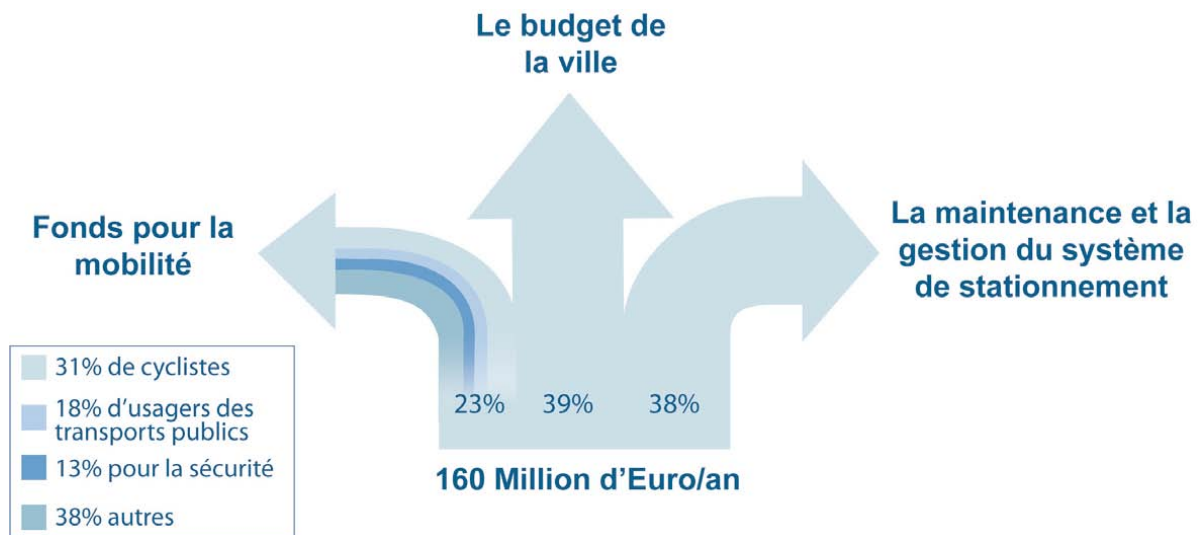
Source de la photo: ©iStock.com/faberfoto_it

FAIT: des taux, prix et amendes cohérents sont les clés du succès de la gestion du stationnement.

Les investissements sur le long terme pour les parcs de stationnement – qu'ils soient privés ou publics – sont, dans la plupart des cas, l'aspect central de politiques de stationnement dans de nombreuses zones. En théorie, la tarification du stationnement en ouvrage devrait être cohérente avec la tarification en voirie. Cependant, cette cohérence n'est pas la même dans toutes les villes. Certaines villes appliquent des prix plus importants pour le stationnement en voirie ; d'autres le font pour le stationnement en ouvrage. D'une manière générale, une tarification sur voirie plus coûteuse qu'en ouvrage réduit le temps de recherche de place sur voirie et rend le stationnement en ouvrage plus compétitif. C'est une stratégie très importante lorsqu'il s'agit de négocier avec des investisseurs privés pour la construction de nouveaux parcs.

Voir aussi l'argumentaire « Reducing parking search traffic ».

L'utilisation des recettes du stationnement à Amsterdam



Source: The Amsterdam Mobility Fund, 2014

Fait : la gestion du stationnement permet d'accroître les ressources financières des collectivités mobilisables pour encourager la mobilité durable

Très souvent, une grosse partie du budget des villes dépend du gouvernement. Depuis quelques années, une grande partie des villes ont subi une réduction de ces budgets. La taxe foncière est, dans beaucoup de villes, une des principales sources locales de ressources. A l'exception d'un petit nombre de villes, la valeur immobilière a, en général, baissé en Europe, ce qui a eu pour impact la diminution des revenus locaux. La gestion du stationnement ou d'une manière plus appropriée, l'approche de PUSH&PULL peut contribuer à redresser le revenu municipal sans augmenter – ni même réduire – la pression fiscale sur les résidents et en même temps améliorer la qualité des alternatives à l'utilisation des voitures. Ces revenus devraient (au moins partiellement) être alloués au financement de la mobilité durable.

Par exemple, à Amsterdam, en 2012, le revenu brut du stationnement payant s'est élevé à environ 160 millions d'euros. 38% de ce total ont été alloués à la gestion et la maintenance de la politique de stationnement, 39% ont été affectés au budget général de la ville et 23% ont été attribués à la mobilité (31% pour les cyclistes, 18% pour les transports publics, 13% pour les améliorations pour la sécurité, etc). Cela a financé la politique de mobilité d'Amsterdam. D'autres villes ont suivi cette approche : Gent, Barcelone, Graz, Nottingham (avec la taxe sur le stationnement au bureau).

Plus d'informations sur le projet PUSH&PULL sont disponibles sur le site www.push-pull-parking.eu



Cofinancé par le programme Énergie
intelligente-Europe de l'Union européenne

Le contenu de cette publication n'engage que la responsabilité de son auteur et ne représente pas nécessairement l'opinion de l'Union européenne. Ni l'EASME ni la Commission européenne ne sont responsables de l'usage qui pourrait être fait des informations qui y figurent.