

POLITIQUE DE STATIONNEMENT EN REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

BENCHMARK INTERNATIONAL, BONNES PRATIQUES ET PISTES D'ACTION

Phase 1 : Benchmark et analyse comparative



Monographies
Avril 2020



stratec 

 **sareco**
mobilité et stationnement

 **bureau de recherche**

Avenue Adolphe Lacomblé 69-71 bte 8
1030 Bruxelles – Belgique
T. +32 2 735 09 95
F. +32 2 735 49 17
stratec@stratec.be

221 rue La Fayette – 75010 PARIS
Tél +33 (0)1 42 46 22 66
sareco.france@sareco.fr
www.sareco.fr

58 rue Corvisart 75013 PARIS
Tél.: +33 1 53 09 26 36
Fax : +33 1 53 09 26 46
www.6t.fr - info@6t.fr



> TABLE DES MATIERES

CHAPITRE 1: Amsterdam	8
CHAPITRE 2: Anvers	29
CHAPITRE 3: Barcelone	47
CHAPITRE 4: Berlin	64
CHAPITRE 5: Copenhague	76
CHAPITRE 6: Genève	95
CHAPITRE 7: Lyon	115
CHAPITRE 8: Montréal	138
CHAPITRE 9: Paris	161
CHAPITRE 10: Stockholm	184
CHAPITRE 11: Bruxelles	199



> CONTEXTE ET DÉROULÉ DE L'ÉTUDE

L'objectif principal du Plan Régional de Politique du stationnement (PRPS, 2013) est l'harmonisation et la simplification des règles de stationnement en RBC, dans un but d'amélioration de la mobilité de chaque usager de la route.

Plus généralement, les objectifs de mobilité sont en Région de Bruxelles-Capitale conçus à l'échelle régionale pour les plans IRIS 2 et Good Move.

En vue de l'évaluation et de la révision du PRPS, parking.brussels a confié au groupement Sareco – 6T – Stratec la réalisation d'un « benchmark » international, dans le but d'identifier les bonnes pratiques et pistes d'action en matière de politique de stationnement.

Cette étude se découpe en 3 phases :

- Phase 1 – Benchmark et analyse comparative
- Phase 2 – Analyses thématiques autour de 6 sujets : politique de rabattement, activité économique, pauvreté, compensation des suppressions de places, MAAS et mobilité partagée.
- Phase 3 – Recommandation et pistes d'action



➤ PHASE 1 : CONTENU ET MÉTHODOLOGIE.

Le benchmark se constitue de l'étude de 10 villes ayant des caractéristiques proches de la RBC, afin de produire une monographie et un tableau d'indicateurs permettant de comparer les différentes villes avec la situation de la RBC.



Cette étude se fonde également sur la distinction pour chaque ville de 5 quartiers correspondant à la typologie rencontrée en RBC :

- Hypercentre
- Résidentiel dense
- Quartier commerçant hors hypercentre
- Quartier d'affaires
- Quartier résidentiel d'urbanisation lâche

Pour chacun de ces quartiers, une partie des indicateurs identifiés à l'échelle de la ville ont été rassemblés. Ce tableau permet une comparaison des différentes villes à l'échelle du quartier.

Le présent document rassemble les monographies des 10 villes étudiées, selon un plan commun présenté page suivante.



STRUCTURE DES MONOGRAPHIES

Synthèse

1. Indicateurs clés

2. Contexte

2.1. Organisation urbaine et institutionnelle

2.2. Gestion du stationnement

3. Politique de mobilité et de stationnement

3.1. Politique de mobilité

3.2. Politique de stationnement

3.2.1. L'autopartage

3.2.2. Compensation

3.2.3. MaaS

3.2.x. Autre

4. Modalités opérationnelles de gestion du stationnement

4.1. Stationnement sur voirie

4.1.1. Les zones tarifaires

4.1.2. Les permis de stationnement

4.2. Stationnement hors voirie

4.2.1. Parkings publics

4.2.2. Offre privée

4.2.3. Normes d'urbanisme

4.2.4. Parkings relais

4.2.5. Mutualisation du stationnement

4.3. Stationnement des deux-roues

4.3.1. Stationnement des vélos

4.3.2. Stationnement des deux roues motorisées

5. Politique par quartier

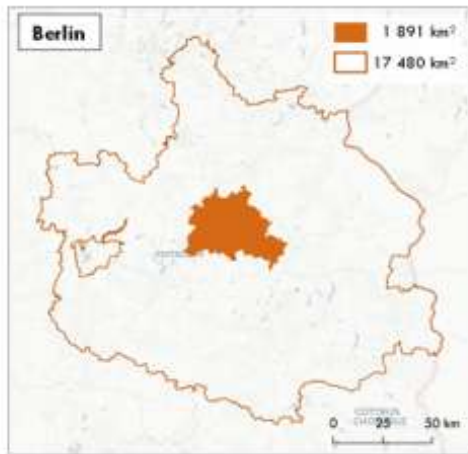
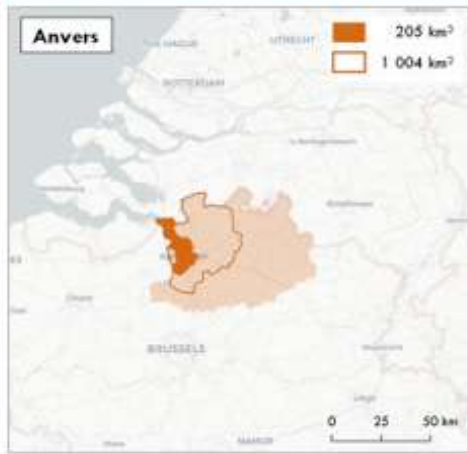
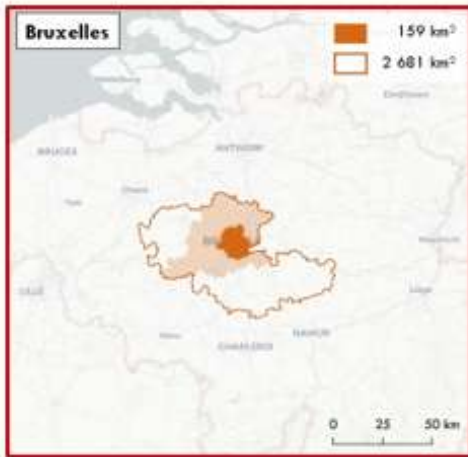
6. Que retenir ?

7. Sources



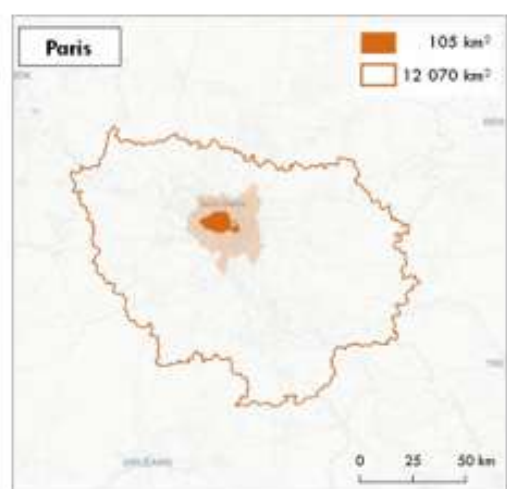
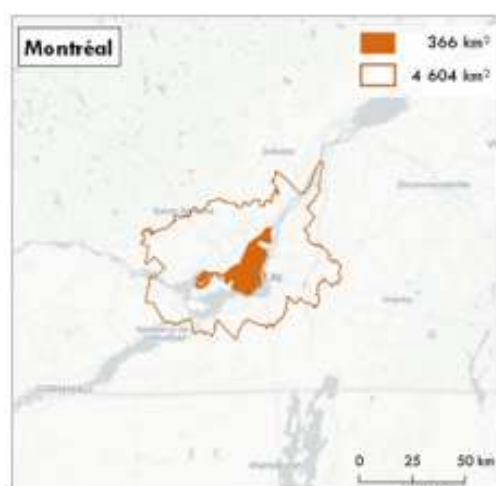
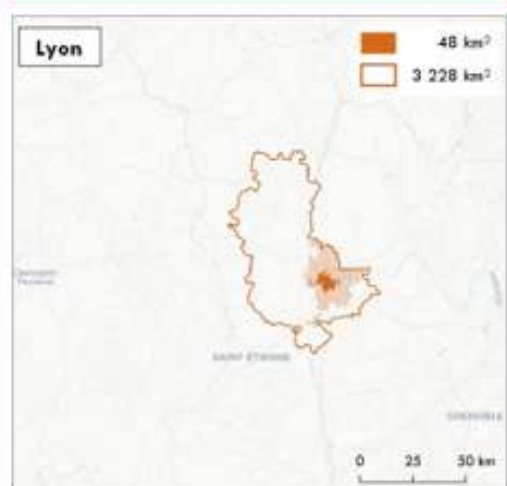
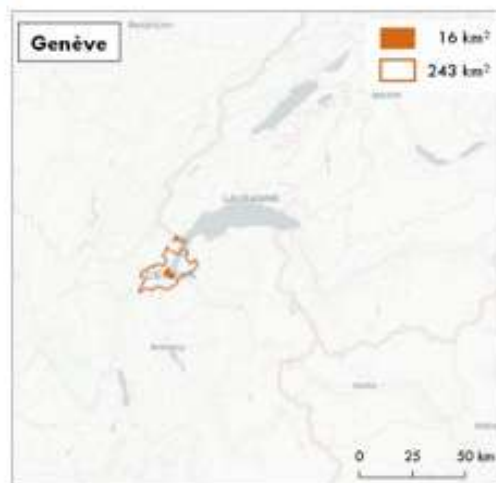
COMPARAISON DES SUPERFICIES DES ENTITES ADMINISTRATIVES ET STATISTIQUES DES 11 VILLES DU PANEL

■ Ville-centre ■ Echelon intercommunal □ Aire Métropolitaine d'après EUROSTAT





■ Ville-centre ■ Echelon intercommunal □ Aire Métropolitaine d'après EUROSTAT





CHAPITRE 1: AMSTERDAM





> AMSTERDAM

Spécificités de la ville et de sa politique de mobilité

La place du vélo dans les déplacements est très élevée, du fait d'une politique étatique menée dès les années 1970. Fort enjeu de partage de l'espace public entre les différents modes, en particulier dans le centre.

Politique de stationnement

L'objectif central est de libérer de l'espace public pour d'autres modes, au départ au moyen d'une politique tarifaire, et de nouveaux objectifs de suppression de places sur voirie.

Stationnement sur voirie

- Tarifs horaires très élevés (7,5 €/h dans le centre)
- Une minorité de places réglementées en zone bleue
- Permis résidents restrictifs : nombre limité par zone et prix variable selon la zone, particulièrement élevés dans le centre

Stationnement hors voirie

- Tarifs horaires moins élevés que sur voirie
- Seule une partie des parkings appartient à la municipalité
- Normes d'urbanisme restrictives

Particularités des quartiers

- Tarifs sur voirie (horaire et permis) variable selon les quartiers
- Hypercentre, quartier d'affaires et commerçant hors centre sont les quartiers les plus chers
- Résidentiel lâche réglementé (2,5 €/h)





1. INDICATEURS CLES

	VILLE-CENTRE	RÉGION MÉTROPOLITAINE
Population	854 000	3 242 825
Surface	219 km ²	7 729 km ²
Densité de population	2 559 hab./km ²	547 hab./km ²
Part modale de la voiture	27 %	/
Nombre de places sur voirie/hab.	0,31	/

2. CONTEXTE

2.1. Organisation urbaine et institutionnelle

La municipalité d'Amsterdam s'inscrit au sein de trois entités territoriales supérieures :

La province d'Hollande du Nord (Noord-Holland) :

elle couvre un territoire de 4 092 km² pour 2 775 617 habitants, dont 47 communes. Les communes sont réparties selon 9 regroupements de communes qui constituent chacun des pouvoirs administratifs. Amsterdam représente à elle-seule un de ces regroupements.

Les principales compétences de la province sont le développement urbain, l'environnement (énergie, climat, espaces naturels, eau), les transports régionaux, l'économie et les infrastructures culturelles.

La Région métropolitaine d'Amsterdam (Metropoolregio Amsterdam) :

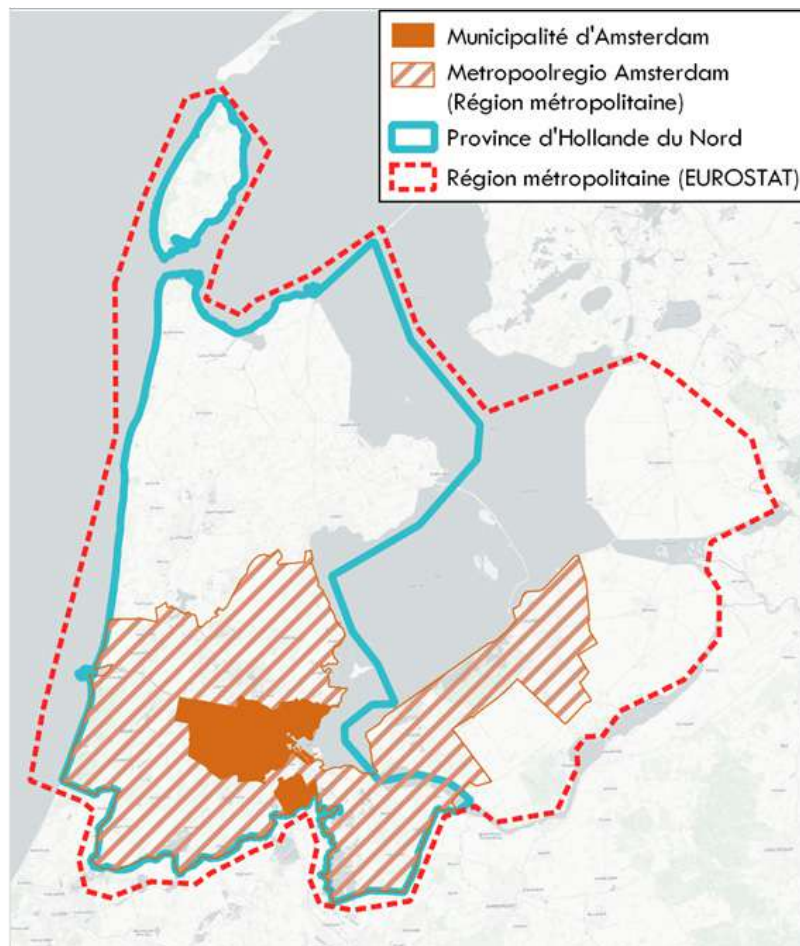
regroupe 32 municipalités et deux provinces (Hollande du Nord et de Flevoland) et la Région des transports d'Amsterdam (Vervoerregio Amsterdam, voir ci-dessous). Ses principales compétences sont le développement économique, le logement et la mobilité. Elle ne dispose pas de compétences spécifiques sur le stationnement.

La Région des transports d'Amsterdam (Vervoerregio Amsterdam) :

qui s'occupe de la gestion des transports urbains et regroupe 15 municipalités. Elle constitue le client pour les transports en commun (bus, tramway et métro) en accordant des concessions aux entreprises de transport et réalise des investissements pour développer de nouveau tramways et métro. Plus généralement, elle participe à l'amélioration des infrastructures pour les autres modes de transport (voiture, vélo...) et élabore des politiques globales de mobilité. Elle n'a pas de compétence particulière en matière de stationnement.



Figure 1 : Organisation territoriale d'Amsterdam



La ville d'Amsterdam est une ville **monocentrique**, constituée autour du centre ancien (Centrum). Les **quartiers à proximité immédiate du centre sont également densément peuplés**, en particulier la partie Ouest (West). Les secteurs plus en périphéries (Nieuw-West, extrême Zuid, Zuidoost) se caractérise par une forme d'urbanisation plus lâche. La partie Nord (Noord) est moins dense, et coupée du reste de la ville par l'IJ (lac reliquat de l'ancienne baie d'Amsterdam).

La ville comporte une zone d'activités majeure : le secteur des Docks (Westport) qui accueille le Port d'Amsterdam, 4^e port à l'échelle de l'Europe.

2.2. Gestion du stationnement

La compétence en matière de réglementation du stationnement est détenue par la **Municipalité d'Amsterdam** : les zones de stationnement, leur réglementation, le tarif du stationnement et de l'amende, les permis autorisés etc. sont définis à l'échelon communal.

La ville d'Amsterdam a élaboré et adopté plusieurs documents cadres, qui interviennent sur la politique de stationnement et le suivi de sa mise en œuvre :



Le Plan de stationnement d'Amsterdam (Parkeerplan Amsterdam), adopté en 2012, définit les grandes orientations de la politique de stationnement. Depuis la publication de ce document, la politique de stationnement a fortement évolué dans le sens de ces orientations.

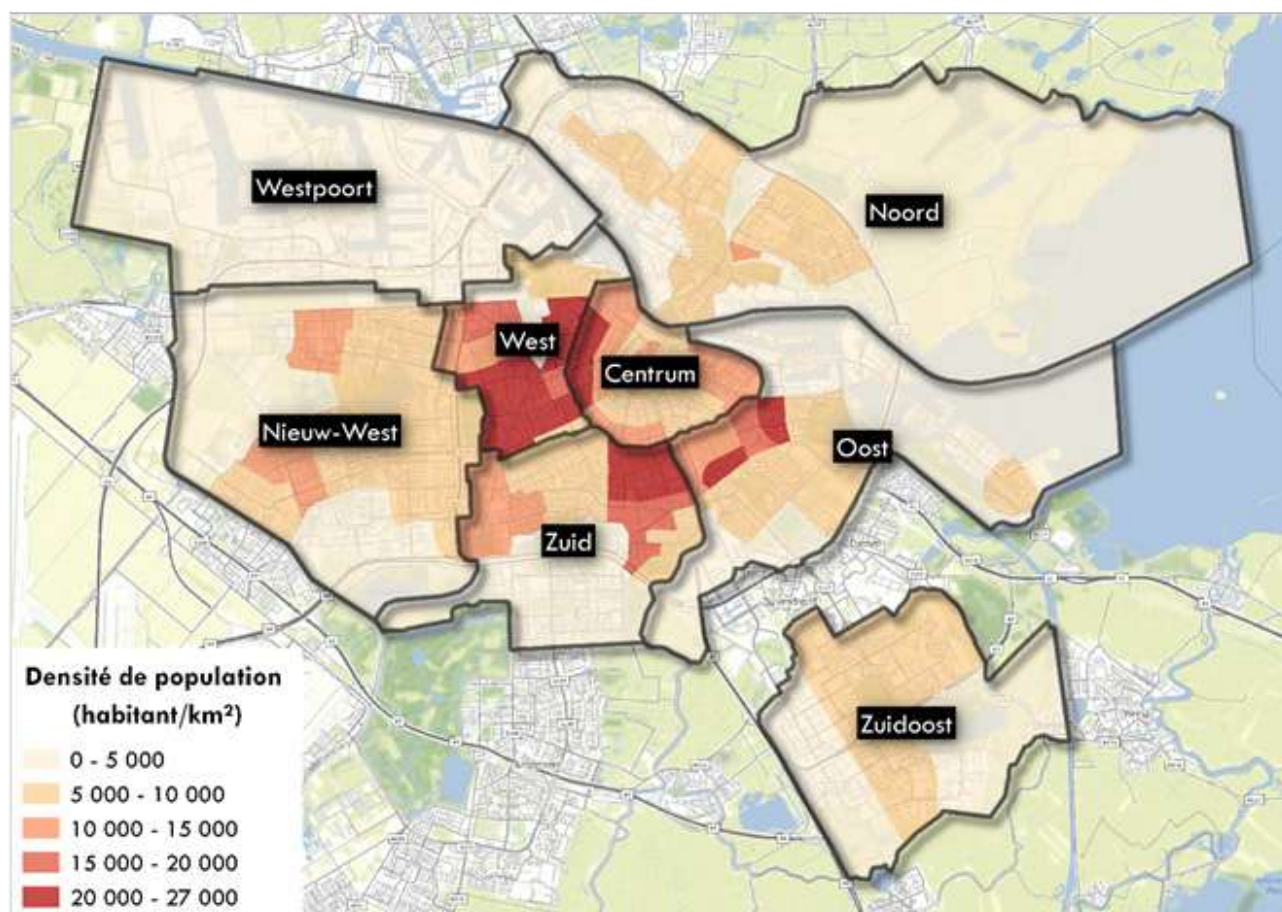
L'approche de la mobilité d'Amsterdam horizon 2030 (Amsterdam Aantrekkelijk Bereikbaar) est un document stratégique de définition des objectifs et de la mobilité à Amsterdam à horizon 2030

L'Agenda de mise en œuvre pour la mobilité (Uitvoeringsagenda Mobiliteit) est le document de mise en œuvre de la politique globale de mobilité

Agenda pour une ville d'Amsterdam sans voiture ou presque (Agenda Amsterdam Autoluw) publié en octobre 2019. C'est le document le plus récent en termes de politique de mobilité et donc de stationnement : il détermine des mesures concrètes et leurs échéances (2022, 2025, 2040). Il définit notamment un objectif de suppression de 10 000 places de stationnement en 2025 (voir thème compensation) ou encore une transformation de la stratégie des P+R.

Le thermomètre de la mobilité (Amsterdamse Thermometer van de Bereikbaarheid) est un baromètre annuel réalisé à partir de données de la ville et d'un questionnaire pour les habitants de l'état d'avancement concernant la mobilité. Il permet de suivre les évolutions des comportements et des perceptions en termes de mobilité

Figure 2 : La densité de population au km² d'Amsterdam





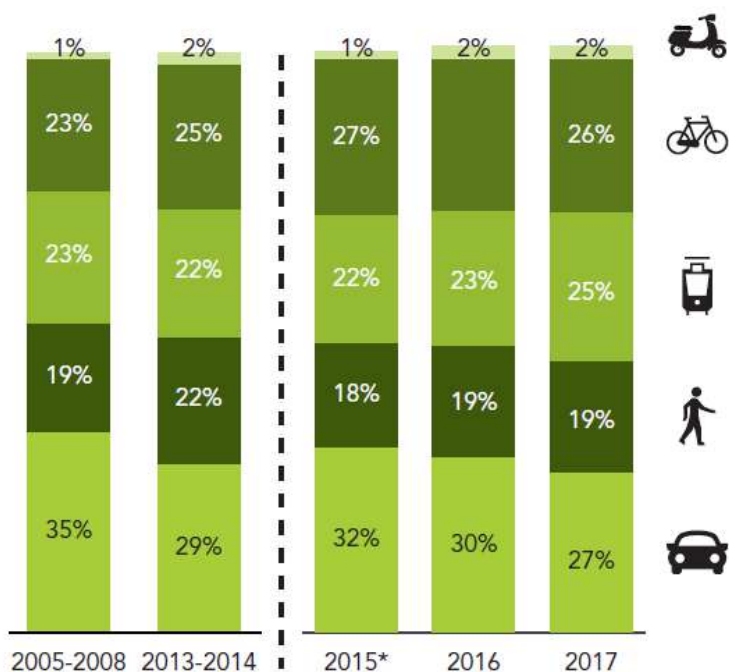
3. POLITIQUE DE MOBILITE ET DE STATIONNEMENT

3.1. Politique de mobilité

En matière de mobilité, la ville d'Amsterdam, et plus généralement les Pays-Bas, se distingue par la **place très importante du vélo** dans les déplacements du quotidien. Le développement de ce mode de transport a été **encouragé à l'échelle nationale dès les années 1970** suite à l'augmentation très importante de l'insécurité routière, et au pic pétrolier de 1973.

Le vélo représente ainsi 26 % des déplacements à Amsterdam, contre 27 % pour la voiture, 25 % pour les transports en commun et 19 % pour la marche à pied. La part des déplacements à vélo pour les résidents d'Amsterdam s'élève même à 35 % contre 19 % pour la voiture. Le taux d'équipement s'élève à 1,98 vélo, contre 0,5 voiture par ménage.

Figure 3 : Parts modales des déplacements à Amsterdam entre 2005 et 2017.



Source : Amsterdamse Thermometer van de Bereikbaarheid 2019

3.1. Stratégie et grandes orientations de la collectivité en matière de stationnement

La problématique du stationnement voitures s'est posée dès le début de la MaaSification de son usage, après la 2^{de} guerre mondiale, du fait d'un **urbanisme très contraint**, en particulier dans les quartiers des canaux. Il a par exemple été envisagé de combler les canaux pour créer des espaces de stationnement supplémentaires, mais le projet a été abandonné suite aux contestations des habitants. Aujourd'hui encore, **l'espace pour le stationnement voiture se fait rare**, en particulier dans le centre de la ville, et cette question constitue l'une des préoccupations centrales dans la politique de mobilité.



Le **stationnement payant** a été introduit dans les années **1960**, mais il n'est devenu un réel **outil de régulation de la demande en stationnement qu'en 1991**, quand il s'est transformé en une taxe municipale. Cette dépenalisation et décentralisation du stationnement a permis de transférer les recettes des amendes aux municipalités, ce qui a permis de générer des excédents budgétaires sur le stationnement pour les municipalités. Les différentes politiques en matière de mobilité ont produit des effets importants sur la mobilité automobile : le nombre de kilomètre parcourus dans le centre-ville d'Amsterdam a chuté de près de 30 % entre 1990 et 2007. Aujourd'hui, 11 % de l'espace public d'Amsterdam est occupé par du stationnement de voitures

La problématique actuelle posée par le stationnement est le temps de recherche d'une place, qui était en moyenne de 12 minutes en 2012 (Enquête O+S, avril 2012). Ce temps important génère un trafic supplémentaire aux heures de pointe qui participe à la congestion automobile du centre-ville : 50 000 km sont ainsi parcourus pour la recherche d'une place de stationnement.

3.1.1. L'autopartage

La ville d'Amsterdam s'est engagée dans une **démarche de développement de l'autopartage**, notamment au travers d'un document stratégie « Agenda pour l'autopartage » (Agenda autodelen) **adopté en février 2019**. En 2019, il y avait **7 251 voitures en autopartage**, soit **3,1 % des voitures possédées** par les habitants de la ville (2019, thermo) et 1 000 places étaient réservées à l'autopartage sur l'espace public. (2015, Agenda, norme de stationnement 2017). Le nombre de voitures en autopartage est en forte progression : plus 1 750 voitures en autopartage entre 2017 et 2018.

3.1.2. Compensation

Il n'y a **pas de règles officiellement** établies concernant une politique de compensation des places supprimées sur voirie. En revanche, la municipalité **a clairement établi des objectifs de suppression de places sur voirie**. Suite à une étude montrant un potentiel de suppression de 11 200 places, les élus ont décidé d'un objectif de **suppression de 7 500 à 10 000 places** sur voirie d'ici à 2025.

Les places seront supprimées en priorité dans le centre ancien, notamment à l'occasion de la rénovation des berges des canaux. « L'agenda pour un Amsterdam sans voiture » ne définit d'objectif clair de compensation des places mais pose le principe d'un examen au cas par cas des projets : les places doivent être compensées lorsque cela est réellement nécessaire.

En complément, **la ville porte un objectif de création de places de parking hors voirie**. Ainsi, en 2018, 935 places supplémentaires ont été construites grâce à l'ouverture de trois nouveaux parkings publics : Albert Cuyppgarage, Asscherkwartiergarage et Pontsteigergarage (source : rapport annuel 2018).

L'objectif central de cette mesure est d'améliorer la qualité de l'espace public et de réduire les conflits d'usage entre les différents modes. **Les suppressions de places doivent donc être justifiées par une amélioration réelle de la qualité de l'espace public**.

3.1.3. MaaS

La ville d'Amsterdam a lancé une démarche de mobilité intelligente, avec un « Programme pour la mobilité intelligente 2019 – 2025 » (Programme Smart Mobility).

En collaboration avec le regroupement des entreprises de Zuidas (le quartier d'affaire d'Amsterdam), la ville d'Amsterdam **subventionne un projet pilote de développement accéléré d'un MaaS**. Ce projet vise les personnes qui viennent en voiture à Zuidas, et prévoit le développement d'une application permettant aux usagers de réserver et payer pour différents moyens de transport. Cette application devra être évolutive et ainsi permettre son extension à d'autres zones d'Amsterdam et de sa région.



4. MODALITES OPERATIONNELLES DE GESTION DU STATIONNEMENT

4.1. Stationnement sur voirie

Le **contrôle du stationnement payant** sur voirie à Amsterdam est assuré par **Egis** depuis 2015, selon un contrat d'une durée de 4 ans, renouvelable 2 fois deux ans. Egis est chargé du développement et de l'exploitation des services de stationnement en voirie de la ville : entretien du matériel (horodateurs), contrôle (voitures scannant les plaques), gestion des permis de stationnement dématérialisés des résidents et autres usagers, etc.

Amsterdam a été l'une des premières villes à mettre en place un contrôle du stationnement automatisé, avec une transition entamée en 2002 et une mise en place d'un stationnement entièrement dématérialisé en 2013. Il repose sur l'association du paiement à une plaque d'immatriculation pour tous les modes de paiement : horodateurs avec saisie de numéro de plaque, application de paiement mobile, permis de stationnement. La surveillance s'effectue grâce à des véhicules et des caméras fixes LAPI (Lecture Automatisée de Plaques d'Immatriculation).

Le paiement du stationnement par mobile est fortement encouragé : 11 opérateurs proposent un paiement par application mobile. En 2013, 42% des paiements de stationnement étaient réglés par mobile, avec pour objectif d'atteindre 90 % de paiement mobile en 2023. De plus, le paiement associé à une plaque d'immatriculation permet de ne pas retourner à sa voiture pour déposer son ticket. Cette politique vise notamment à réduire le nombre d'horodateurs dans la rue. **En 2016, la ville en comptait 2 400, avec pour objectif d'en supprimer les 2/3 d'ici à 2023. La densité d'horodateur serait réduite à 1 horodateur pour 190 places.**

Le contrat passé avec EGIS prévoit une rémunération de **16,6 millions d'euros par ans, soit un coût de 110 €** par place et par an. Ce coût est trois fois inférieur à celui habituellement constaté dans les villes françaises, avec un service pourtant nettement plus efficace. Ainsi, cette politique de contrôle permet un taux de respect important du stationnement sur voirie : **le taux de respect est passé de 81 % en 2016 à 86 % en 2017.** De plus, les recettes du stationnement ont augmenté, grâce à l'augmentation du nombre d'amendes : de 190 millions en 2015 à 216 millions en 2018.

La ville d'Amsterdam a mis en place un **fond pour la mobilité, alimenté notamment par les recettes liées au stationnement des voitures.** Ce fond a pour objectif le **financement de projet de transport**, qui concourent à la mise en œuvre des objectifs de la ville concernant la mobilité. Chacun des 7 districts de la ville possède également son propre fond pour la mobilité. Le budget de ces différents fonds est géré par le conseil municipal d'Amsterdam et par les conseils locaux pour les districts. 39 % des recettes sur le stationnement servent à alimenter ce fond.

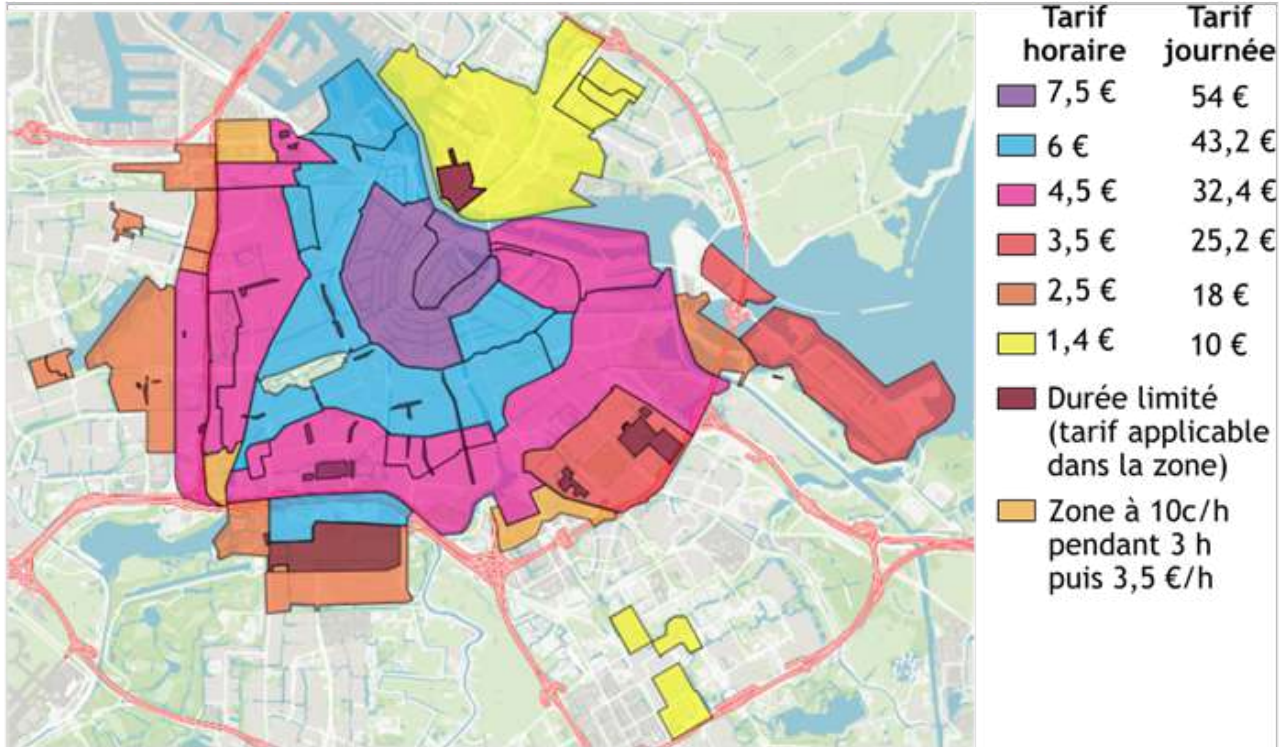
Ce fond est géré de manière assez différente selon le district. Par exemple, le district South, situé le plus à droite de l'échiquier politique, a une politique pro-voiture, et dépense la majeure partie du fond pour la création de places de stationnement.

4.1.1. Le stationnement horaire : les différentes zones

Le découpage du territoire pour la réglementation du stationnement sur voirie est complexe. La commune est divisée en **7 grandes zones tarifaires** : de 0,10 centime à 7,5 € dans le centre. Ces zones sont découpées en **22 sous-zones**, pour lesquelles les horaires d'application de la réglementation varient. Il n'y a **généralement pas de limitation de durée de stationnement, sauf dans quelques zones, souvent limitée à une rue commerçante**, au sein desquelles le stationnement est payant et limité dans le temps. La municipalité propose également des **forfaits de stationnement pour les visiteurs à la journée**, qui permettent de réduire le coût du stationnement.



Figure 4 : Carte des zones de stationnement



A ces zones payantes, s'ajoutent également quelques zones bleues, qui s'étendent sur 15 300 places : le stationnement est gratuit mais limité dans le temps (contrôle par disque).

Cette grille tarifaire fait d'Amsterdam une des villes où le stationnement sur voirie dans le centre est le plus cher en Europe, et l'une des seules où le stationnement sur voirie coûte plus cher que le stationnement en parking. Cette politique vise avant tout à libérer de l'espace public pour d'autres modes que la voiture, notamment du fait d'un espace public particulièrement restreint, propre à l'urbanisme néerlandais.

4.1.2. Permis de stationnement

La Ville d'Amsterdam a mis en place des permis de stationnement pour les résidents, mais également pour d'autres publics tels que les entreprises, associations sportives ou les équipements publics. Le fonctionnement de ces permis est assez complexe, les règles variant fortement en fonction de la nature du demandeur.

Plusieurs conditions encadrent la délivrance des permis :

- Les permis ne sont délivrés qu'aux résidents, personnes ou entités qui ne possédant pas de place privative.
- Les permis de stationnement ne sont pas autorisés pour les véhicules les plus polluants (Diesel avant 2005, autre carburant avant 1992).
- Les permis de stationnement ne sont pas autorisés pour les résidents ou entités domiciliés dans la plupart des programmes de constructions neuves ou de rénovation importante (liste détaillée fixée par la commune).



Pour déterminer les tarifs de ces permis, ainsi que leur zone de validité, le territoire est divisé en 7 districts, eux-mêmes découpés en sous-district pour un total de **87 zones de validité de permis**. La grande majorité des permis ne sont valables que pour le sous-district de délivrance. Des « **permis de débordement** » peuvent être accordés sur demande pour permettre le stationnement dans une autre zone.

Aujourd'hui, environ **170 000 permis** de stationnement sont gérés par EGIS. La ville s'est fixée un **objectif de réduction du nombre de permis** : entre juillet 2019 et juillet 2025, baisse du nombre de permis 1,1 % tous les 6 mois.

A. Permis résident

Dans les secteurs à stationnement payant, la ville d'Amsterdam a mis en place des permis de stationnement pour les résidents. **Le nombre de permis résident pouvant être délivrés par sous-district est limité** : si tous les permis d'une zone ont été attribués, les nouveaux demandeurs doivent s'inscrire sur une liste d'attente. Le temps d'attente estimé par la mairie se situe en moyenne **entre 1 mois et 3 mois** (sauf pour les districts Est 1b, est Ouest 7.1 avec 1 an d'attente et le district Sud-Est avec 8 mois d'attente). **Ces délais d'attente se sont largement améliorés** : ils étaient en moyenne de 23 mois en 2012 (source : plan de stationnement). Pour encourager les détenteurs de permis à ne pas le renouveler et à laisser leur place pour un autre résident, une mesure permet aux résidents ayant annulé leur permis de le récupérer sans être placé sur liste d'attente, dans un délai de 3 ans.

Il existe **7 tarifs** selon les districts pour le permis de stationnement de la première voiture du ménage, qui varient entre 46,8 €/mois dans le centre, 23,1 €/mois dans des quartiers à proximité du centre, et autour de 8,4 € dans des quartiers plus périphériques, voire 2,5 €/mois dans les quartiers les moins chers. **Dans la majorité des districts, un seul permis est autorisé par ménage**. Dans quelques zones, un 2e permis peut être délivré, pour un tarif allant de 3,9 € à 34,8 €.

Dans certaines rues commerçantes, les permis ne sont pas valables du lundi au samedi en journée (à partir de 9 h et jusqu'à 18h, 19h ou 21h). Enfin, pour libérer l'espace public du stationnement voiture, les permis donnent accès à une partie des parkings municipaux en ouvrage depuis 2013, avec un total de 4 100 places accessibles (source : Agenda Amsterdam sans voiture).

B. Autre permis

La ville d'Amsterdam a créé 6 autres types de permis pour répondre aux situations particulières de chacun.



PUBLIC CIBLE	CONDITIONS	TARIF PAR PERMIS ET PAR MOIS		
		MINIMUM (HORS CENTRE)	MAXIMUM (HORS CENTRE)	CENTRE
Entreprises	Le nombre de permis dépend du nombre d'employés, selon un ratio propre à chaque district (de 1 permis/50 ETP dans le centre à 1 permis/ 2 ETP en périphérie). Stationnement autorisé sur la zone d'obtention du permis	4,2 €	46,2 €	74,9 €
Professions médicales	Pour les professionnels médicaux intervenant souvent en urgence ou transportant des équipements encombrants. Autorise à stationner sur toutes les places réglementées.	Tarif unique de 71 €		
Aidants familiaux	Personnes habitant en zone payante et ayant besoin de soins réguliers ou d'aide pour le quotidien par des proches (non professionnels et non rémunérés) Stationnement autorisé sur la zone d'obtention du permis	1,31 €	14,43 €	23,4 €
Institutions sociales	Postes de police, établissement de santé et écoles primaires et secondaires	4,26 €	46,26 €	74,9 €
Clubs sportifs	Bénévoles de clubs sportifs. Nombre de permis en fonction du nombre de membres.	2,5 €	27,5 €	44,6 €
Associations de jardins familiaux	1 permis pour 3 parcelles	Tarif unique de 22,08 €		
PMR	Disposer de la carte européenne de stationnement Possibilité de stationner gratuitement sur l'ensemble des places payantes	Gratuit		

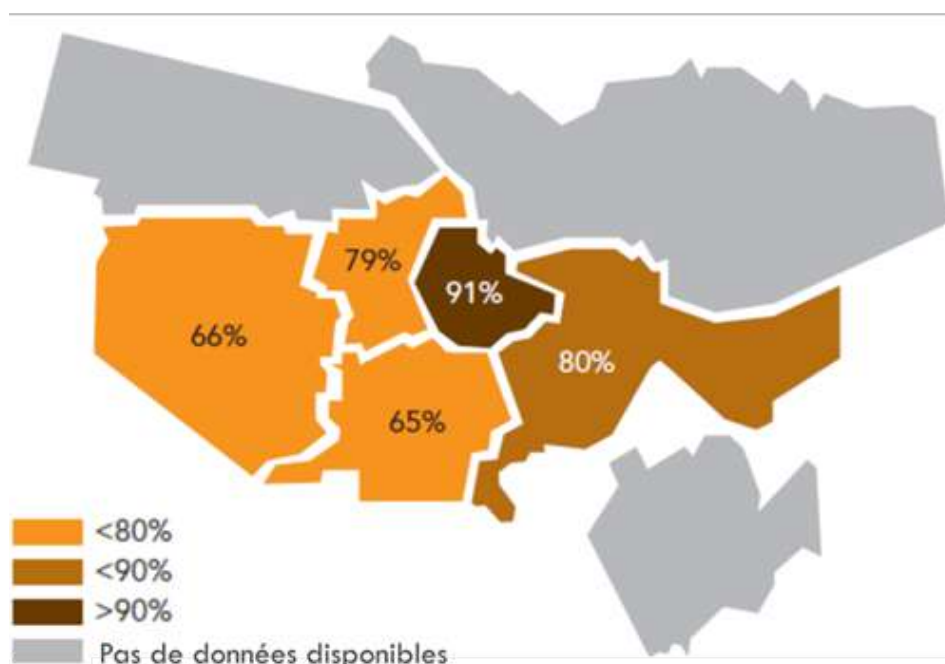


C. Amendes

Le coût de l'amende est de 64,5 € auquel est ajouté à minima le coût d'une heure de stationnement dans la zone. Si la même voiture est contrôlée plusieurs fois dans la même zone au cours d'une journée, elle devra payer en plus des 64,5 €, le nombre d'heure de stationnement constaté par le contrôle.

D. Occupation du stationnement

Figure 5 : Taux d'occupation des places de stationnement en soirée de semaine



Source : Amsterdamsse Thermometer van de Bereikbaarheid 2019 (données de 2016, 2017, 2018)

4.2. Stationnement hors voirie

4.2.1. Parkings publics

La ville d'Amsterdam possède et exploite 21 parkings (hors parking exclusivement P+R), pour un total de 12 597 places de stationnement. Les tarifs horaires et journaliers varient en fonction de l'emplacement du parking.

- Tarifs horaires : ils varient entre 6,3 €/h dans le centre (contre 6 € ou 7,5 € sur voirie), 3-4 € dans les quartiers à proximité du centre et jusqu'à 1,2 € dans les zones plus éloignées du centre.
- Tarifs journaliers : ils varient entre 63 € dans le centre, 30-40 € dans les quartiers à proximité du centre et jusqu'à 14 € dans les zones les plus éloignées.

11 parkings ne proposent aucun type d'abonnement. Pour les 10 autres parkings, plusieurs types d'abonnement sont proposés :

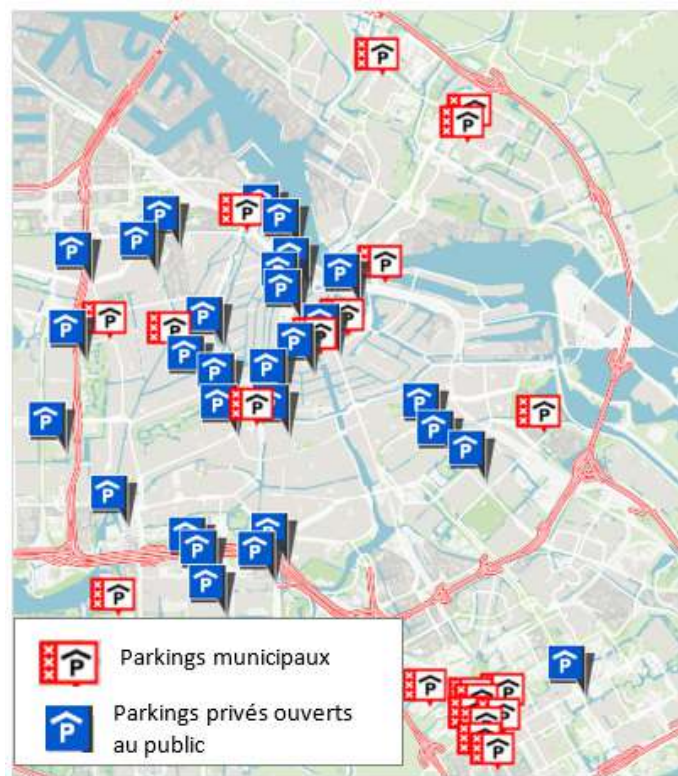


TYPE D'ABONNEMENT	NOMBRE DE PARKINGS	TARIF PAR MOIS		CENTRE
		MINIMUM (HORS CENTRE)	MAXIMUM (HORS CENTRE)	
Classique : 24h/24 et 7j/7	6	196 €	376 €	477 €
24h/24 et 5j/7 (lundi-vendredi)	1	-	-	400 €
Heures de bureau (7h-19h, lundi au vendredi)	10	161 €	301 €	366 €
Heures creuses (autorisé du lundi au vendredi 18 h – 9 h, les week-ends et jours fériés)	3	120 €	145 €	194 €
Abonnement commerçant	4	161 €	316 €	326 €

Néanmoins, la plupart des parkings ouverts au public sont en fait de statut privé : le propriétaire n'est pas la municipalité. Il existe ainsi 30 parkings privés ouverts au public pour un total de 17 550 places.

Il n'existe pas d'abonnement spécifique pour les résidents. En revanche, 4 parkings municipaux et 20 parkings privés mettent à disposition une partie de leur place pour les détenteurs de permis de la zone.

Figure 6 : Situation des parkings ouverts au public





4.2.2. Offre privée

Amsterdam dispose de 167 000 places hors voirie, dont 34 000 places en parking public, et 33 000 places associées à des logements.

4.2.3. Normes d'urbanismes

Les normes d'urbanisme en matière de stationnement sont définies par deux documents :

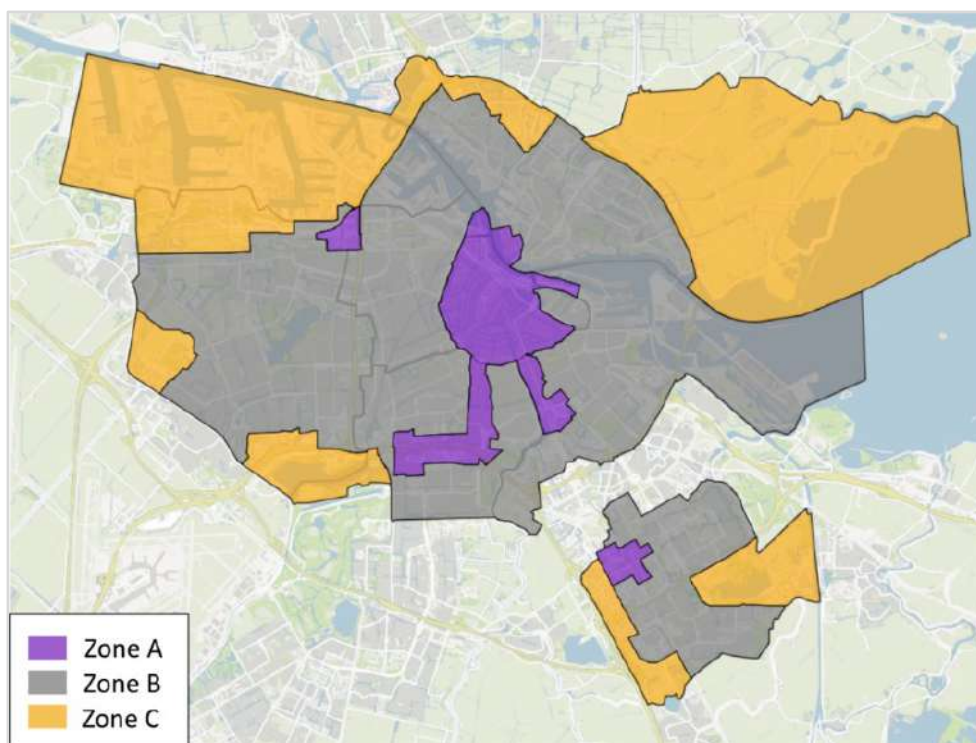
- Voiture : Nota Parkeernormen Auto (29 novembre 2017)
- Vélo et scooters : Nota Parkeernormen Fiets en Scooter (19 mars 2018)

A. Normes voitures

Le territoire est divisé en 3 zones :

- La zone A, à proximité de station de trains régionaux, ou dans des zones très bien desservies
- La zone B sont les secteurs bien desservis par les transports mais sans gare régionale à proximité.
- La zone C, constituée de zone plus éloignée, des Docks et de parcs d'activité, est moins bien desservie par les transports en commun. Pour ces secteurs, les normes sont définies en fonction du projet par la municipalité.

Figure 7 : zones de stationnement à Amsterdam



Source : Ville d'Amsterdam



DESTINATION	TYPE DE NORME	ZONE A	ZONE B	ZONE C
Logements	Norme minimale	Pas de norme	< 30 m ² : 0,1 pl./log. De 30 m ² à 50 m ² : 0,3 pl./log. > 60 m ² : 0,6 pl./log. Logements sociaux : pas de norme	Norme définie en fonction de l'emplacement du projet par la municipalité
	Norme maximale	1pl./log.	1pl./logement	
Bureau	Norme maximale	1 pl./250 m ²	1 pl./125 m ²	
Autres destinations		Pas de normes définies. Pour déterminer le nombre de places, la municipalité s'appuie sur les besoins de stationnement définie par l'institut CROW ¹ , et évalue si les besoins en stationnement doivent être pris en compte sur la parcelle de projet, ou si tout ou partie de ces besoins peuvent être absorbés par le stationnement sur voirie.		

B. Normes vélos

Logements

Le nombre de places minimales par logement est défini en fonction de la taille du logement :

SURFACE DU LOGEMENT	NOMBRE DE PLACES MINIMALES PAR LOGEMENT
< 50 m ²	2
De 50 m ² à 75 m ²	3
De 75 m ² à 100 m ²	4
De 100 m ² à 125 m ²	5
> 125 m ²	6

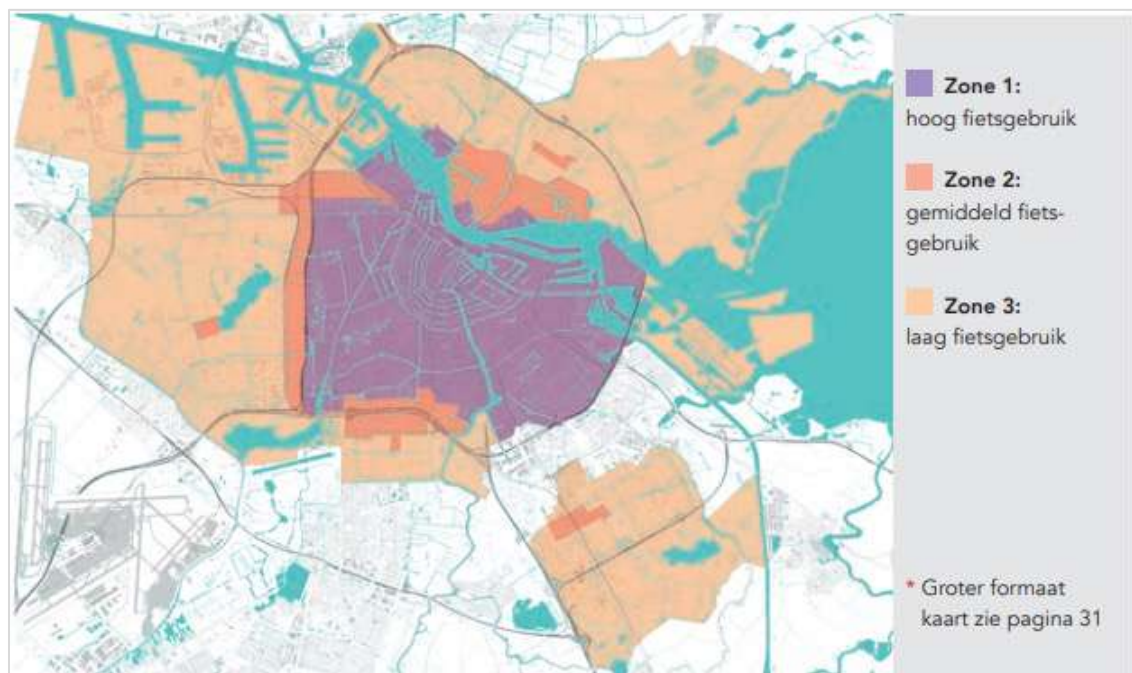
¹ Institut de recherche indépendant néerlandais spécialisé sur les infrastructures et la sécurité routières, les espaces publics, le transport et la gestion du trafic. Elle publie notamment des recommandations et directives sur ces domaines, par exemple sur la conception des infrastructures routières, qui sont largement reprises par les institutions et entreprises concernées



Autres fonctions que le logement

Les normes pour les autres fonctions varient en fonction de l'emplacement : le territoire est divisé en 3 zones, en fonction du taux d'utilisation du vélo.

Figure 8 : Zones des normes d'urbanisme vélo



Les normes sont très détaillées selon la fonction du projet, en particulier concernant les types de commerce et les équipements publics (par exemple restauration rapide, discothèque, bar, bibliothèque, piscine, musée, etc.)

DESTINATION		ZONE 1	ZONE 2	ZONE 3
Bureaux	Pour les employés	2,9 pl./100m ²	2 pl./100m ²	1,45 pl./100m ²
	Pour le public le cas échéant	5 pl./bureau d'accueil	3,5 pl./bureau d'accueil	2,5 pl./bureau d'accueil
Commerces		De 0,4 à 4,3 pl./100 m ²	De 0,3 à 3 pl./100 m ²	De 0,2 à 2,2 pl./100 m ²
Restauration		De 10 à 20 pl./100 m ²	De 7 à 14 pl./100 m ²	De 5 à 10 pl./100 m ²
Hôtellerie		0,4 pl./chambre	0,28 pl./chambre	0,2 pl./chambre
Santé et services sociaux		De 0,7 à 2 pl./100 m ²	De 0,5 à 1,4 pl./100 m ²	De 0,35 à 1 pl./100 m ²
Sport et culture		De 1,4 à 12 pl./100 m ²	De 1 à 8,4 pl./100 m ²	De 0,7 à 3 pl./100 m ²



4.2.4. Parkings relais

Il existe deux niveaux de P+R dans la région d'Amsterdam : ceux situés au sein de la municipalité d'Amsterdam et ceux plus éloignés, situés sur l'ensemble de la région.

A. P+R au sein de la municipalité d'Amsterdam

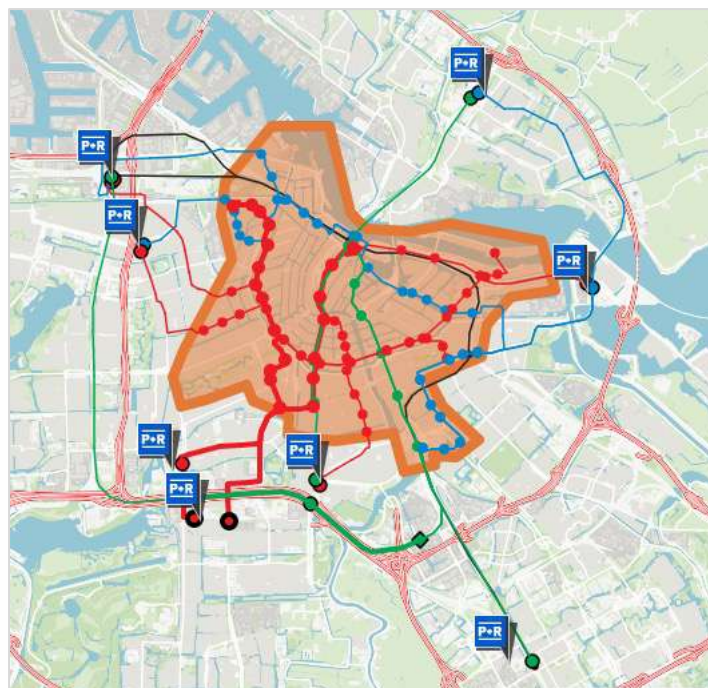
Le premier P+R a ouvert en 1996, à l'Amsterdam Arena. Aujourd'hui, la ville compte 8 P+R pour un total de 3 670 places. Les P+R ont comme public cible les visiteurs occasionnels. En effet il n'y a pas de dispositif d'abonnement pour les pendulaires et les tarifs proposés varient en fonction de l'heure d'arrivée, favorisant une arrivée plus tardive que celle de horaires de bureau :

- Arrivée en semaine avant 10 h : 8 € pour les 1ères 24 h, puis 1 €/jour.
- Arrivée en semaine après 10 h ou le week-end : 1 €/jour

La fréquentation de ces P+R est de 550 000 voitures par an, pour 1 million de personnes au total. Ils sont bien fréquentés les week-ends et les jours fériés, mais souffrent en revanche d'une forte sous-occupation la nuit et en journée de semaine. La municipalité estime ainsi qu'ils ont un effet plutôt limité sur le trafic en centre-ville.

Un projet d'évolution de la politique est à l'étude. Des réflexions sont donc en cours pour ouvrir le P+R à d'autres publics, par exemple aux personnes qui sont détentrices de permis de stationnement.

Figure 9 : Localisation des P+R d'Amsterdam



Source : Amsterdam.nl



B. P+R de la Région Métropolitaine d'Amsterdam

Il y a de nombreux P+R dans la région métropolitaine d'Amsterdam (au sens administratif), mais **sans qu'une politique à l'échelle de ce territoire n'ait été pour le moment mise en place**. Une stratégie globale est en cours d'élaboration, au travers du programme « Construire l'accessibilité ensemble » (Samen Bouwen aan Bereikbaarheid) créé par la Métropole de la Région d'Amsterdam et l'État central.

Le territoire compte, hors commune d'Amsterdam, entre **50 et 55 P+R** (nombre variant en fonction des travaux réalisés) pour un total de **12 000 places environ**. Ces P+R peuvent aussi bien prendre la forme de petits parkings de 30 places que de parkings beaucoup plus importants pouvant aller jusqu'à 1 200 places.

4.2.5. Mutualisation du stationnement

Quelques opérateurs ont développé une offre de stationnement permettant d'ouvrir des places privées non-utilisées comme des hôtels ou des entreprises, à des personnes extérieures, pour une courte durée ou sous forme d'abonnement. **Cette offre est néanmoins assez peu développée.**

- Services de réservation en ligne d'une place privé ou d'une place en parking déjà ouvert au public : Onepark, Parkbee, Neoparking
- Service de voiturier par l'entreprise Weparc : un chauffeur vient chercher la voiture du client et la stationne sur un de leur parking privé. Pour un nombre important d'heures de stationnement, cette offre est plus intéressante qu'un stationnement sur voirie.

4.3. Stationnement des deux-roues

4.3.1. Stationnement des vélos

La politique de stationnement pour les vélos est **très avancée** à Amsterdam, en lien avec la politique de développement du vélo menée depuis le milieu des années 1970. Les habitants d'Amsterdam possèdent au total 847 000 vélos, soit **1,91 vélos par ménage**. Aujourd'hui on trouve **253 000 places pour vélo en parking et sur l'espace public**. En outre, 151 000 vélos qui stationnent sur l'espace public, en dehors des places dédiées au vélo.

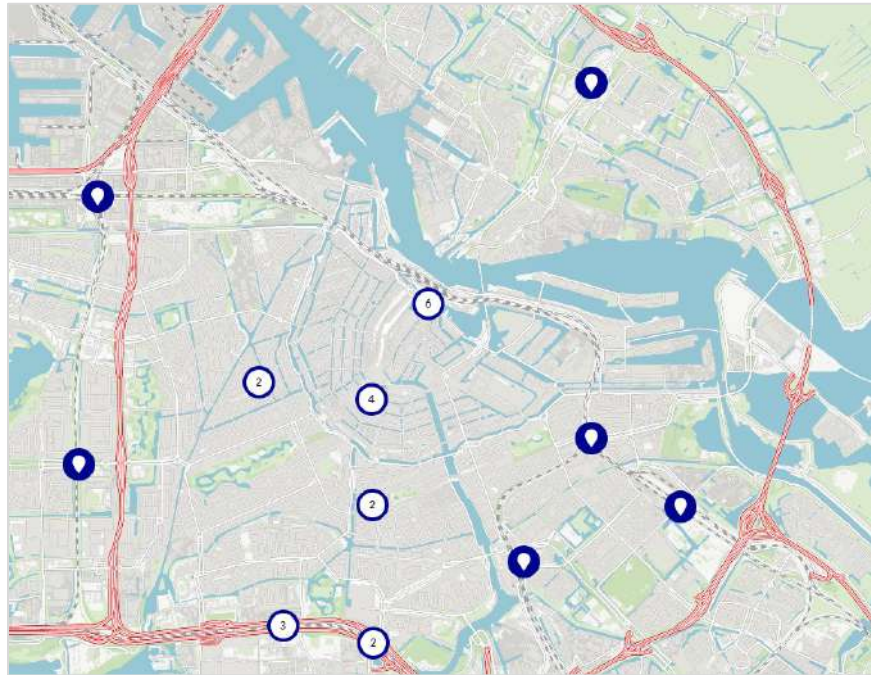
La ville dispose de **plusieurs parkings publics pour vélo**, proposant des tarifs très attractifs : ils sont **gratuits pour les 24 premières heures**, puis coûtent 1,25 €/jour. Il est également possible de prendre un abonnement annuel à 75 €. Des tarifs spécifiques s'appliquent pour les vélos couchés ou les vélos cargo : 2,5 €/jour ou 150 € pour un abonnement annuel. La municipalité possède 17 parkings à vélo auquel s'ajoutent **9 parkings à vélo** sont aménagés dans les principales **gare** de la ville. Enfin, **59 parkings de proximité de statut privé**, dans lesquels il est possible de louer un emplacement pour vélo sont référencés sur le site de la ville.

Un règlement encadre le stationnement des vélos à Amsterdam : ainsi il est interdit de laisser son vélo en stationnement plus de 6 semaines dans la zone intérieure du périphérique A10 (à l'exception du Noord), et dans certaines zones plus centrales, cette limitation est même abaissée à 2 semaines. Des contrôles sont régulièrement effectués et des vélos retirés des stationnement sur voirie.

La ville a un objectif d'augmentation du nombre de places vélos. Ainsi, un plan vélo adopté en 2012 prévoyait la construction de 40 000 places supplémentaires pour vélos dont la moitié en ouvrage. À titre d'exemple, entre 2012 et 2016, 16 000 places pour vélo ont été créées, dont 11 000 dans les gares et 13 000 en 2018.



Figure 10 : Implantation des parkings municipaux et des parkings de gare pour vélo



4.3.2. Stationnement des deux-roues motorisés

D'une manière générale, le stationnement des deux-roues motorisés est autorisé et gratuit sur les trottoirs. Il est interdit sur trottoir sur quelques zones restreintes, autour des principales gares par exemple.

Les usagers peuvent également demander un permis identique à ceux pour voiture pour pouvoir stationner sur des places de stationnement classiques.

Les parkings municipaux tout comme les parkings privés n'accueillent pas les deux-roues motorisés.

5. POLITIQUE PAR QUARTIER

La sélection des différents secteurs est basée sur le découpage statistique des « quartiers » (Wijken) qui découpe la commune d'Amsterdam en 98 sous-quartiers.

D'une manière générale, la réglementation du stationnement est plus restrictive dans l'hypercentre et devient de moins en moins chère au fur et à mesure que l'on s'éloigne du centre. Ainsi, l'**hypercentre** est la zone la plus chère des quartiers étudiés, et celui d'**urbanisation lâche** le moins cher.

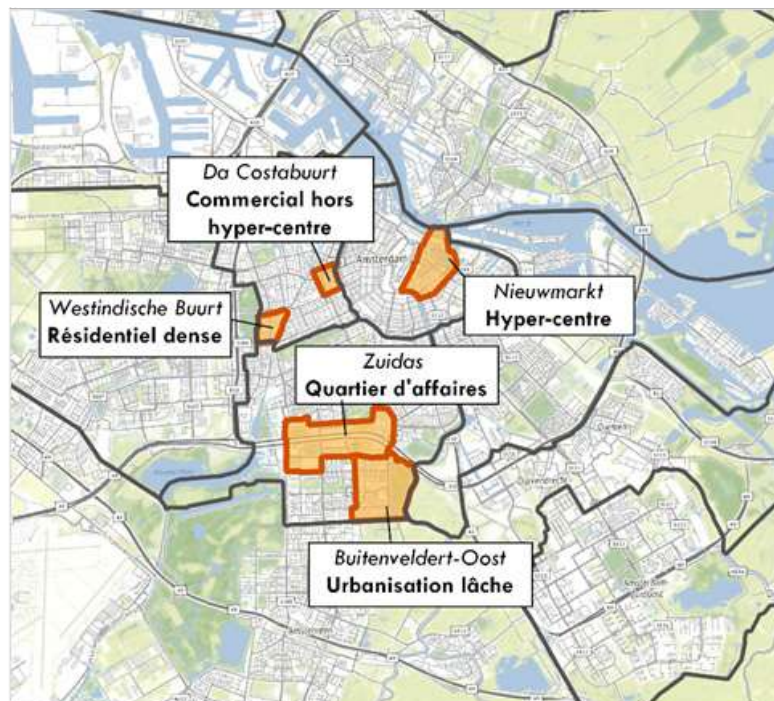
Le **quartier commerçant** présente une particularité : il possède une zone payante à durée limitée pendant les heures d'ouverture des commerces, alors que la durée de stationnement n'est généralement pas réglementée à Amsterdam.

Le **quartier d'affaires** est une exception dans cette dégressivité tarifaire : il est plus cher que le d'autres zones situées plus proches du centre, car il constitue un centre secondaire.

À noter que le **quartier d'urbanisation lâche** a été sélectionné car il était réglementé, malgré une faible densité d'habitants. Néanmoins, il existe aussi beaucoup de quartiers peu denses non réglementés à Amsterdam.



Figure 11 : Les quartiers d'Amsterdam



TYPOLOGIE DE QUARTIERS	QUARTIERS D'AMSTERDAM	TYPE DE ZONE	COÛT D'1H DE STATIONNEMENT EN JOURNÉE	VIGNETTES RÉSIDENTS	VIGNETTES COMMERÇANTS	TARIF HORAIRE PARKINGS PUBLICS
Hypercentre	Nieuwmarkt/ Lastage	7,5 € (Zone très rotative)	7,5 €	280,88 € /6mois	449,4 € /6mois	6,3 €
Résidentiel dense	Westindische Buurt	4,5 € (Transition)	4,5 €	139,13 € /6mois	222,6 € /6mois	3,8 €
Résidentiel d'urbanisation lâche	Buitenveldert-Oost	2,5 € (Zone peu rotative)	2,5 €	50,4 € /6mois	80,64 € /6 mois	7 €
Quartier d'affaires	Zuidas	6 € (zone rotative) 4,5 € (zone de transition)	6 € 4,5 €	50,4 € /6mois	80,64 € /6 mois	8,6 €
Commerçant hors hypercentre	Da Costabuurt	6 € et 6 € à durée limitée (Zone rotative)	6 €	173,25 € /6mois	277,2 € /6mois	5,1 €



6. QUE RETENIR ?

- Amsterdam, et plus généralement les Pays-Bas, s'inscrivent dans un contexte de mobilité particulier, avec une place très importante du vélo (26 % des déplacements à Amsterdam) fortement favorisé au niveau national dès les années 1970.
- La politique de stationnement y est très restrictive : c'est la ville dans laquelle l'heure de stationnement dans le centre la plus chère des villes du panel. Le plan de stationnement est complexe : Découpage en 7 grandes zones tarifaires, elles-mêmes découpées en 22 sous-zones où les horaires réglementés varient.
- La structuration des permis de stationnement est également complexe : 87 zones de stationnement dans lesquels les prix varient, 8 types de permis différents, etc. Il existe une forte volonté politique de baisse du nombre de permis : le nombre de permis résident est limité et est en baisse constante.
- La ville d'Amsterdam ne possède qu'une partie des parkings ouverts au public, la majorité appartenant à des opérateurs privés. Dans le centre et sa périphérie immédiate, il est moins cher de stationner en parking que sur voirie.
- La politique de stationnement vélo est très avancée avec 17 parkings municipaux pour les vélo proposant un stationnement bon marché.
- Amsterdam a développé sur son territoire des P+R à destination des visiteurs, afin de limiter le nombre de voitures en centre-ville. Ces P+R réservés aux visiteurs sont complétés par un réseau à l'échelle de la Métropole de P+R destinés à des pendulaires, mais il n'existe pas encore de politique globale sur ces P+R.
- Amsterdam est engagé dans une politique de réduction du nombre de places sur voirie : l'objectif est de supprimer entre 7 500 places et 10 000 places sur voirie d'ici à 2025.

7. SOURCES

Gameente Amsterdam, Nota Parkeernormen Fiets en Scooter, 19 mars 2018

Gameente Amsterdam, Nota Parkeernormen Auto, 29 novembre 2017

Gameente Amsterdam, Agenda autodelen, 14 février 2019

Gameente Amsterdam, Amsterdam in cijfers 2018, novembre 2018

Gameente Amsterdam, Voor fietsers en een gezonde en bereikbare stad, 2017

Gameente Amsterdam, Parkeerplan Amsterdam, Octobre 2012

Gameente Amsterdam, Amsterdamse Thermometer van de Bereikbaarheid 2019, 2019

Gameente Amsterdam, Uitvoeringsagenda Mobiliteit, 30 septembre 2015

Gameente Amsterdam, Programma Smart Mobility 2019 – 2025, 17 juin 2019

Gameente Amsterdam, Agenda Amsterdam Autoluw, 1 octobre 2019

Somen Bouwen Aan Bereikbaarheid, P+R strategie in de MRA, Rapportage, 6 février 2020

TUB, The Amsterdam Mobility Fund, Septembre 2014

EGIS, La gestion automatisée du stationnement en voirie dans la ville d'Amsterdam, présentation aux Rencontre de la mobilité intelligentes du 26 et 27 janvier 2016

Site de la Municipalité d'Amsterdam : <https://www.amsterdam.nl/>

Het Parool, « Ruim 10.000 parkeerplaatsen verdwijnen voor 2025 », 28 mars 2019

URL : <https://www.parool.nl/amsterdam/ruim-10-000-parkeerplaatsen-verdwijnen-voor-2025-b8496335/>



CHAPITRE 2 : ANVERS





> ANVERS

Spécificités de la ville et de sa politique de mobilité

La ville est tournée vers l'amélioration durable de l'accessibilité de son territoire pour accompagner la croissance démographique qu'elle connaît, notamment via les réseaux TC et l'autopartage. Elle possède également une zone basses émissions.

Stationnement sur voirie

Les tarifs des différentes zones réglementées ont augmenté cette année pour limiter le stationnement longue durée.

Les permis résidents restent toujours gratuits mais leurs zones d'utilisation sont réduites.

Stationnement hors voirie

Anvers bénéficie d'une offre de « parkings de quartier » en plus de ses parkings publics, destinée aux résidents et visant à réduire le nombre de véhicules stationnés en voirie.

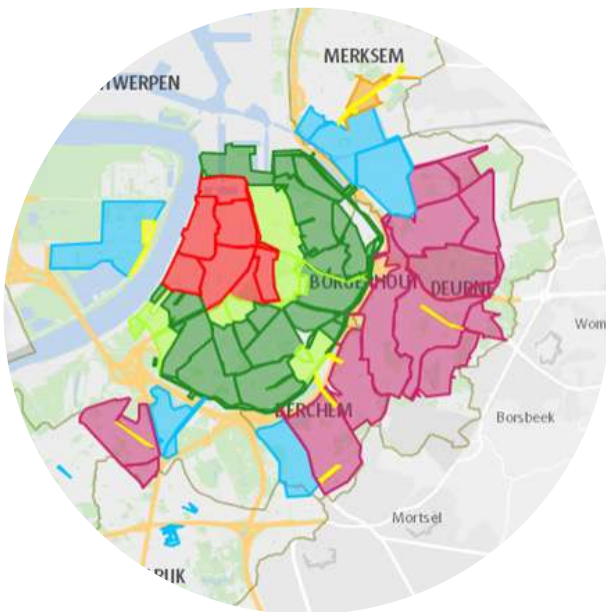
Les normes d'urbanisme encouragent la création de places pour les vélos.

Politique de stationnement

La politique est orientée vers la dissuasion du stationnement longue durée via une tarification adaptée et différenciée suivant la proximité au centre historique. La ville compte aussi sur les P+R pour limiter l'entrée des voitures dans le centre.

Particularités des quartiers

L'hyper-centre et les rues commerciales sont les zones les plus rotatives. La réglementation s'assouplit en dehors des centres urbains et certaines zones éloignées ne sont pas réglementées.





1. INDICATEURS CLES

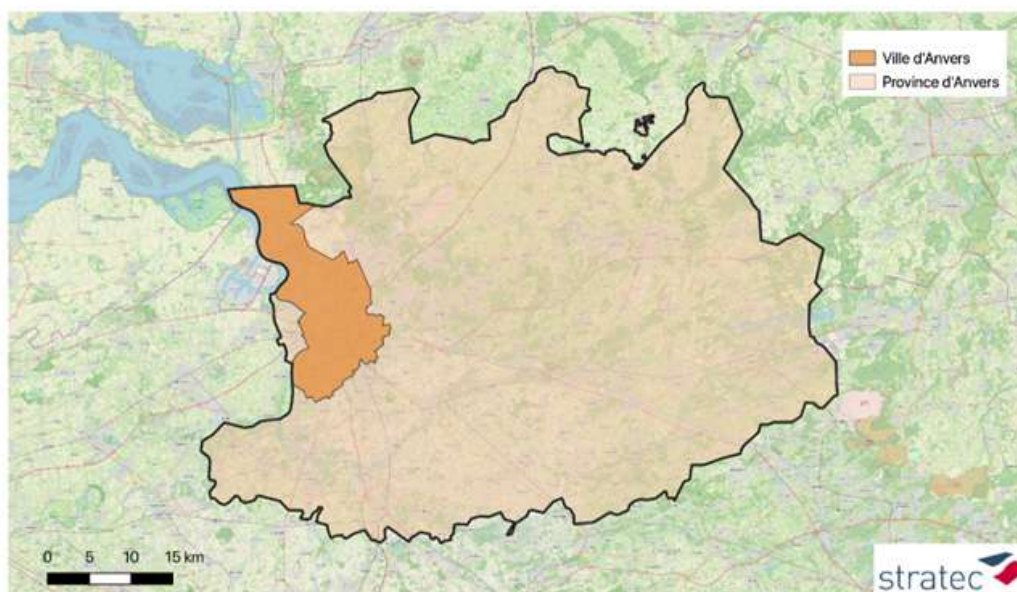
	VILLE-CENTRE	RÉGION MÉTROPOLITAINE
Population	523.248 hab	1.047.030 hab
Surface	205 km ²	1.004 km ²
Densité de population	2.559 hab./km ²	1.043 hab./km ²
Part modale de la voiture	41 %	/
Nombre de places en voirie/hab.	0,07	/

2. CONTEXTE

2.1. Organisation urbaine et institutionnelle

Anvers est une ville flamande, située à moins de 50 km de Bruxelles. L'aire urbaine d'Anvers s'étend sur tout son arrondissement, avec une densité beaucoup plus importante dans la ville-centre. Avec ses 523.248 habitants la ville d'Anvers est la **commune la plus peuplée de Belgique**. Le PIB/habitant au niveau de la Province d'Anvers est de 46.600 € et l'IDH de la Belgique (0,881) est le 21ème meilleur au monde. En décembre 2019, dans la ville-centre, le **taux de chômage était de 12,5%**, ce qui est beaucoup plus élevé que le reste de la région flamande (3,4% en moyenne pour le 3ème trimestre 2019).

Anvers et son aire métropolitaine



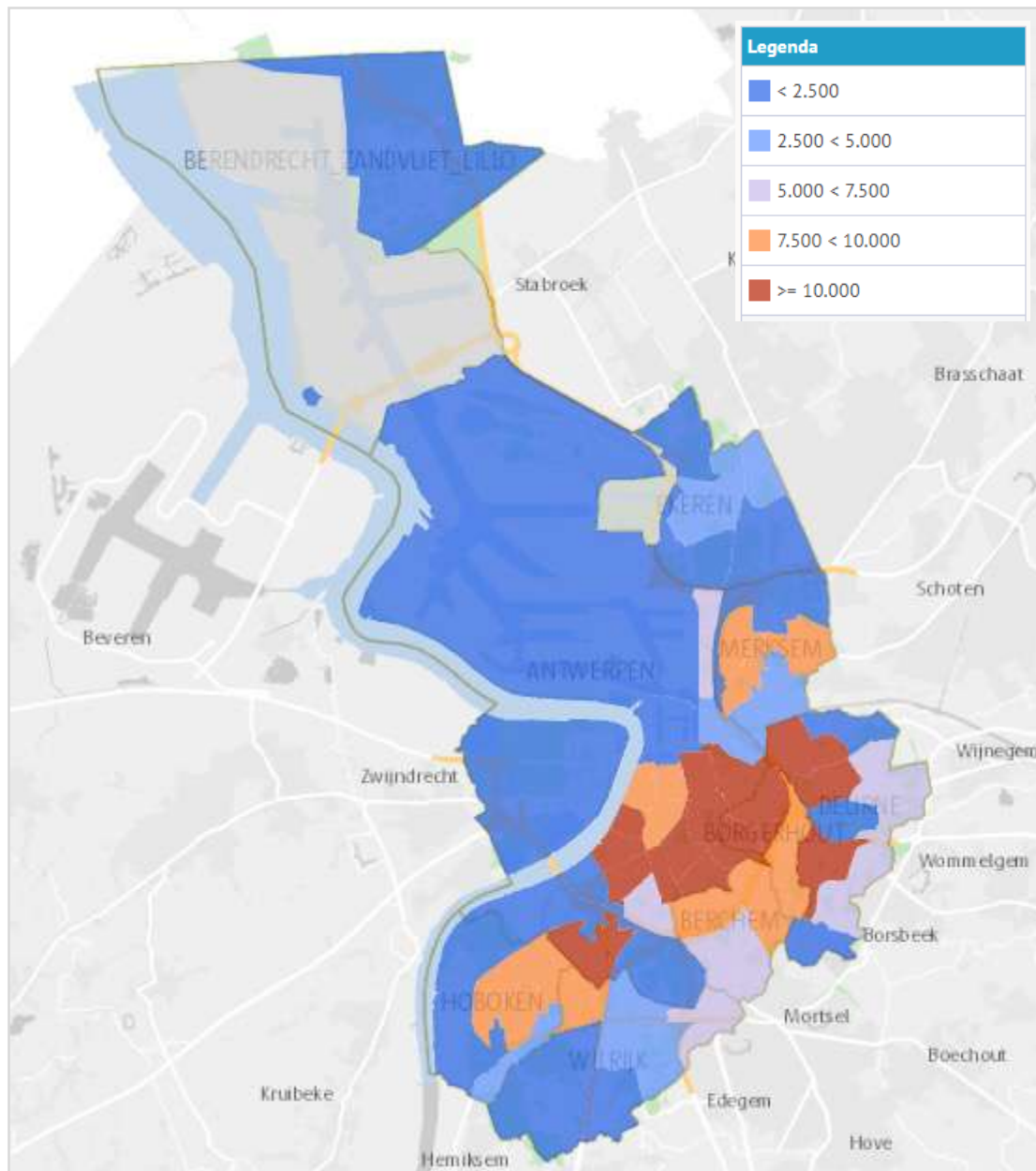
Sources : OpenStreetMap, Eurostat, https://old.atlas-belgique.be/cms2/index.php?page=cartodata_fr

Produite par Strateg - Avril 2020



La ville se divise en 9 districts. L'administration municipale fonctionne avec un collège, comptant le bourgmestre et ses 9 échevins, ainsi qu'un conseil, comptant 55 membres élus pour 6 ans.

Figure 12 : Densité de population en hab/km² (2020) sur les différents quartiers d'Anvers



Source: Stad in Cijfers Databank Antwerpen



2.2. Gestion du stationnement

La municipalité d'Anvers est constituée de 9 entités dont l'une d'elle est nommée « Développement Urbain ». Celle-ci contient le département « Mobilité », chargé également du stationnement.

Mobilité en Parkeren Antwerpen, qui s'occupe de la gestion du stationnement en voirie est une société dépendante et intégrée au département Mobilité de la ville d'Anvers. C'est cette entité qui définit la politique de stationnement. En 2018, ses recettes étaient de 32 037 561 €, en augmentation par rapport à 2017 (29 094 543 €). La société est mandatée depuis 2014 par la ville pour la gestion du stationnement et notamment la perception des redevances du stationnement en voirie.

Par ailleurs, la ville mène lorsque nécessaire des **séances de consultation** auprès des groupes d'intérêts (PMR, sociétés d'autopartage, motocyclistes, cyclistes, etc.) afin de mieux comprendre les besoins et intérêts de chacun.

3. POLITIQUE DE MOBILITE ET DE STATIONNEMENT

3.1. Politique de mobilité

En 2018, le mode de transport le plus utilisé pour les déplacements domicile-travail et domicile-école était la voiture (39%), suivie de très près par le vélo (37%). Les transports en commun sont loin derrière avec 17% des parts modales. La marche est peu utilisée, elle représente seulement 6% des déplacements.

Pour des motifs de loisirs, la part du vélo augmente légèrement (38%), devenant le mode le plus utilisé, alors que celle des TC explose (+10%). Les voitures sont donc beaucoup moins utilisées (29%). Le réseau TC est bien accessible pour la majorité de la population anversoise ; 85% est à 5 min à pied d'un arrêt de tramway et 96% d'un arrêt de bus.

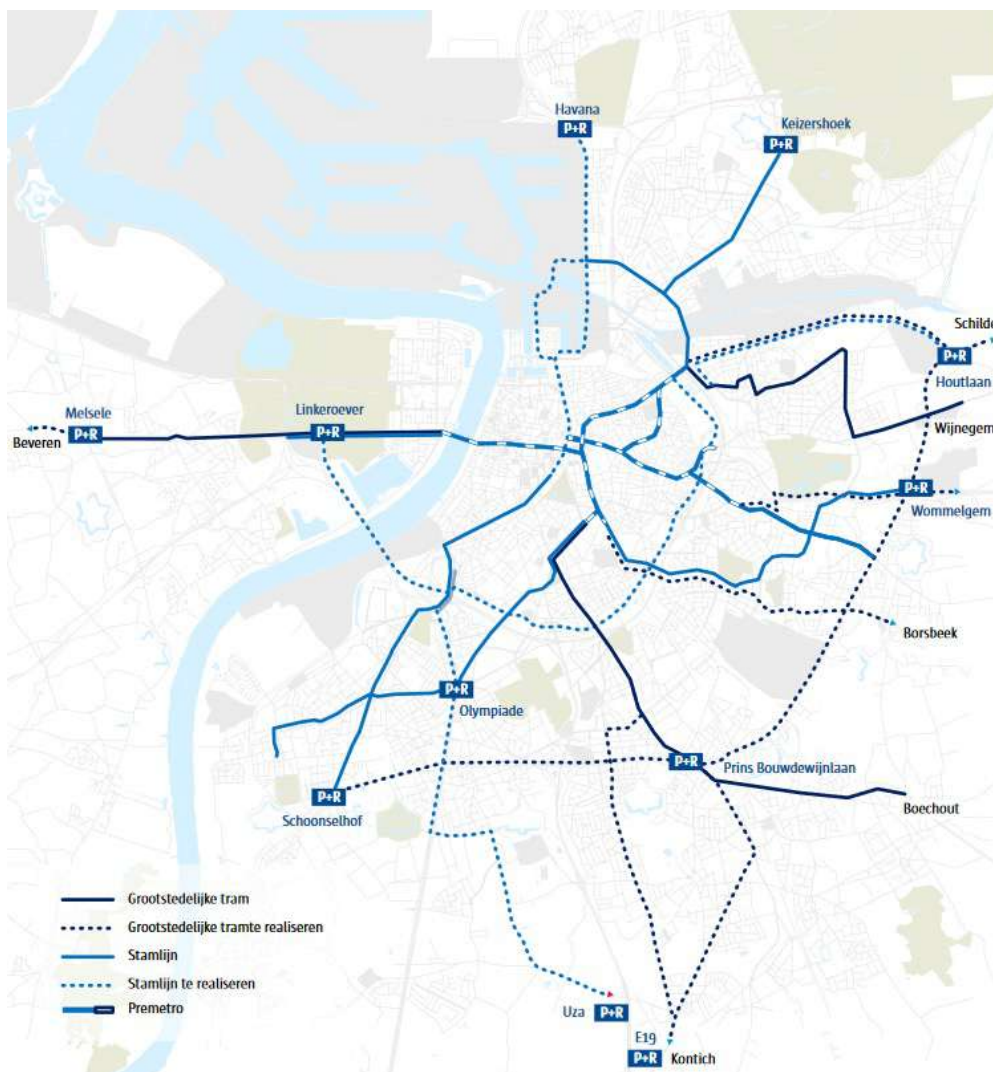
En 2015, il y avait plus d'anversoises propriétaires d'un vélo (85,6% de la population) que d'une voiture (80,4%).

La ville d'Anvers a mis au point en 2015 un plan de mobilité à trois horizons : 2020, 2025 et 2030. La vision portée par ce document est celle d'une ville accessible et active. Le plan a pour objectif de répondre aux problématiques de mobilité engendrées par la croissance démographique. En effet, plus de 100.000 nouveaux résidents sont attendus en 2030 (par rapport à 2015).

L'utilisation de l'espace, notamment destiné aux voitures et au stationnement, est donc au cœur de la réflexion, avec des chapitres dédiés à l'intermodalité, la qualité de vie, la sécurité routière et l'accessibilité de tous aux espaces. L'amélioration des réseaux existants de TC est prévue pour 2025, en agissant sur le nombre de kms de lignes mais surtout sur l'efficacité des lignes existantes (particulièrement celles entre les P+R et le centre-ville) pour garantir l'attractivité du réseau.



Figure 13 : Ambitions d'augmentation du réseau de tram et liens avec les P+R, présents sur presque tous les terminus de ligne



Source : Plan de Mobilité d'Anvers

Depuis 2017, une **zone à basse émission** est en place sur tout le centre-ville d'Anvers et à Linkeroever. Les conditions pour entrer dans la zone se sont durcies en janvier 2020 : seuls les véhicules roulant au diesel avec une norme Euro 5 ou plus récente et les véhicules roulant à l'essence avec une norme Euro 2 ou plus récente peuvent être admis à l'intérieur de la zone. En cas d'infraction, l'amende varie entre 150 et 350 €. Des exceptions peuvent être achetées (35 €, seulement 8 fois/an), afin de permettre aux véhicules plus anciens d'entrer en ville.

3.2. Politique de stationnement

Le stationnement est un enjeu soulevé dans le plan de mobilité : la ville n'a pas pour objectif de réduire le nombre de places de stationnement mais veut **dissuader le stationnement de longue durée** sur les voiries en offrant des alternatives hors voirie et en mettant en place une tarification allant dans ce sens. Les zones à forte pression de stationnement sont prioritaires pour l'installation de parkings de proximité ou de parkings privés pour les nouvelles constructions.



L'ambition de la ville concernant le stationnement dans les prochaines années divise le territoire en 3 zones (exceptés pour les quartiers qui présentent des caractéristiques particulières) :

- le centre historique (1),
- la zone entre les « Leien » (anciens remparts) et le Ring (2),
- les quartiers en dehors du Ring (3).

Figure 14 : Zonage pour la politique tarifaire de stationnement à Anvers



Source : Stratec avec fond de plan de Stad en Cijfers

Le centre, entre le fleuve, les « Leien » et la gare est le cœur historique et commercial de la ville. Il y a relativement beaucoup d'offre de stationnement hors-voirie et peu d'offre en voirie. Pour ces dernières, la ville veut limiter le stationnement à celui de courte durée, notamment en ne faisant de cette zone qu'une seule zone tarifaire très rotative, et en rabattant les navetteurs et les touristes vers les parkings hors-voirie.

La zone entre les « Leien » et le Ring est très dense et comprend également des zones attractives en termes de trafic comme des hôpitaux et des bureaux. Il y a peu de grands parkings hors-voirie mais également peu de places en voirie. Cependant, la desserte en transports en commun est bonne. Sur cette zone, l'objectif de la ville est principalement de permettre l'accessibilité des riverains au stationnement, en limitant les conflits d'intérêts. Le stationnement longue durée des visiteurs est ainsi limité, en ne permettant que l'achat de tickets journaliers au prix élevé sur les zones les plus éloignées des parkings hors-voirie existants. L'optimisation et la construction de nouveaux parkings de quartier ainsi que la mutualisation des parkings hors-voirie sont des enjeux prioritaires.

Enfin, les quartiers plus éloignés commencent de plus en plus à subir une augmentation de la pression sur le stationnement, notamment par l'arrivée de nouvelles zones de bureaux et des zones événementielles. Ici encore, bien que les régimes de stationnement soient pour l'instant assez souples envers les visiteurs voulant stationner sur le long-terme, les places en voirie sont amenées à être réservées aux résidents et au stationnement de courte durée.



3.2.1. Autopartage

La ville développe les solutions de mobilité partagée. En 2018, le nombre de permis d'autopartage est passé de 693 à 1.124, entre autres grâce à l'arrivée de l'opérateur Poppy, qui s'est ajouté à Cambio et Bolidés. Cambio bénéficie de 62 places de stationnement réservées en ville. L'autopartage est également possible entre particuliers. Ces derniers représentent 524 des 1.124 permis d'autopartage accordés. Ce type d'autopartage bénéficie également d'**emplacements de stationnement réservés**.

En comptant les vélos, scooters et trottinettes partagées, il y avait en 2018 5.604 véhicules partagés à Anvers.

3.2.2. Compensation

Aucune information n'a été trouvée spécifique à une politique de compensation. Comme il a été dit dans la présentation de la politique globale de stationnement, l'objectif d'Anvers n'est pas tant dans la suppression des places que dans la promotion d'une offre très rotative, empêchant le stationnement de longue durée en voirie.

3.2.3. MaaS

La ville d'Anvers met à disposition des **données en libre accès** sur son site Internet. Ainsi, les utilisateurs peuvent entre autres observer sur une carte :

- Les emplacements d'autopartage, de covoiturage ou réservés aux PMR et taxis ;
- Les parkings hors-voirie (publics et privés) y compris les P+R ;
- Les parkings de quartier (vélos et voitures) ;
- Les automates de paiement ;
- Les stations de recharge pour véhicules électriques ;
- Les zones de stationnement.

En cliquant sur une des données de la carte, les utilisateurs peuvent avoir accès à l'adresse exacte et si besoin à d'autres informations telles qu'un lien internet vers la page expliquant la réglementation, des détails de contact, les lignes de TC en correspondance (pour les P+R), etc. Ils peuvent également suggérer d'ajouter des données manquantes et créer leurs propres couches. Les données ne peuvent cependant pas être téléchargées.

Il existe des services dématérialisés pour **payer sa place de stationnement**, aussi bien en et hors voirie. Deux applications, Parkmobile et 4411, proposent un service de paiement par GSM (via l'application ou SMS). Ce sont des partenaires officiels de la ville.

La première, Parkmobile, est réservée seulement au stationnement et permet de trouver une place et de la payer grâce à un **système « Start and Stop »** qui calcule automatiquement la durée de stationnement. La facture est payée a posteriori de manière ponctuelle ou via un service d'abonnement mensuel. Plusieurs véhicules peuvent être enregistrés sur le même GSM. L'application récupère un bénéfice par période de stationnement ou par mois en cas d'abonnement.

Au contraire, l'application 4411 s'inscrit dans une **vision MaaS** en proposant de payer sur une seule plateforme les places de parking (en et hors voirie), les tickets De Lijn (l'opérateur TC) et la recharge d'une voiture électrique. Le système est également un « Start and Stop » et la facture totale après un mois est additionnée à celle des opérateurs téléphoniques. L'application récupère ici aussi un bénéfice.

La ville s'appuie beaucoup sur ces solutions de paiement dématérialisé et **enlève petit à petit les automates de paiement** présents dans les rues. Aujourd'hui, plus de 70% des paiements se font par les applications ou par SMS.



3.2.4. Accessibilité

Le stationnement des vélos est mis en valeur comme un élément fort pour faciliter les déplacements à vélo et **assurer les chaînes de déplacements entre plusieurs modes**. De plus, l'augmentation du stationnement des vélos est liée à la volonté de contrôler celui-ci afin qu'il ne gêne pas le déplacement des piétons, particulièrement des PMR, et n'encombre pas l'espace public. C'est pourquoi, comme pour les voitures, le **stationnement hors voirie des vélos** est préconisé dans le plan.

Les véhicules avec des besoins particuliers sont également pris en compte dans la réflexion :

- La ville dispose d'emplacements réservés pour les PMR ;
- Les camions et véhicules de livraison bénéficient d'emplacements réservés, en lien avec les zones économiques, dont notamment le port d'Anvers.

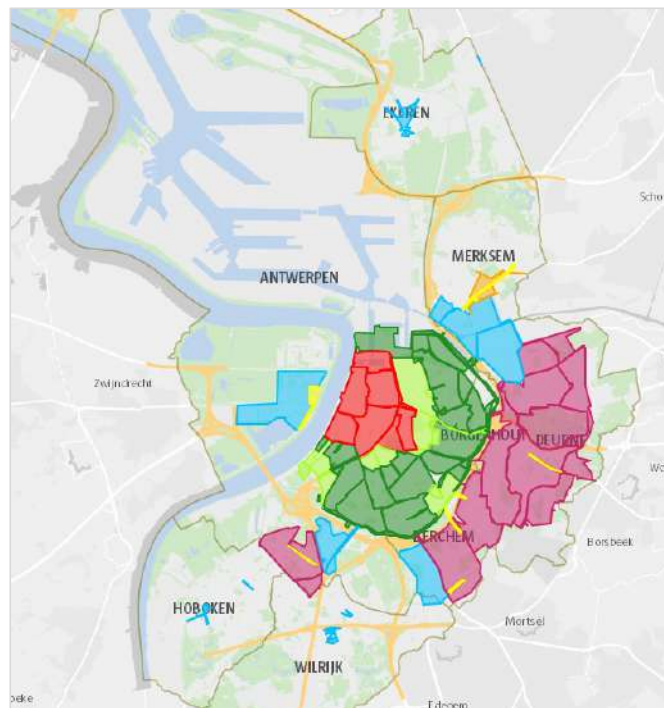
4. MODALITE OPERATIONNELLE DE GESTION DU STATIONNEMENT

4.1. Stationnement sur voirie

Même si la superficie de la ville couverte par une zone réglementée est faible, cela représente une partie importante des quartiers d'habitations et d'activités commerciales. En effet, une grande partie de la superficie communale est occupée par le Port d'Anvers, qui n'a aucune réglementation au niveau du stationnement. Peu de données ont pu être obtenues sur l'occupation et la rotation des places.

4.1.1. Les zones tarifaires

Figure 15 : Zones de stationnement à Anvers



Source : Parkeren en Mobiliteit Antwerpen



Toutes les zones de stationnement permettent un **stationnement gratuit pendant 10 minutes**, à condition d'aller retirer un ticket à l'un des automates de paiement. En dehors des plages horaires de paiement, le stationnement est gratuit. C'est systématiquement le cas le dimanche et les jours fériés.

Le stationnement sur les zones bleues se fait via un disque de stationnement.

Les tarifs de stationnement ont augmenté le 1er janvier 2020 afin de dissuader le stationnement de moyenne et longue durée en voirie. Par exemple, pour 3h de stationnement en zone rouge, le tarif est passé de 8,10 € à 10 €. Toutes les zones (exceptée la zone bleue) ont vu leurs tarifs augmenter.

Figure 16 : Récapitulatif des règlements des différentes zones de stationnement

ZONE	PLAGE HORAIRE	DURÉE MAXIMALE	TARIF HORAIRE
Rouge	9-22h	3h.	2 € la première heure 3 € la seconde 5 € la troisième
Vert foncé et clair ²	9-19 h	10h	1 € la première heure 1,4 € ensuite
Jaune et orange ³			0,7 €
Rose			0 € les 2 premières heures 0,7 € ensuite
Bleu		2h	0 €

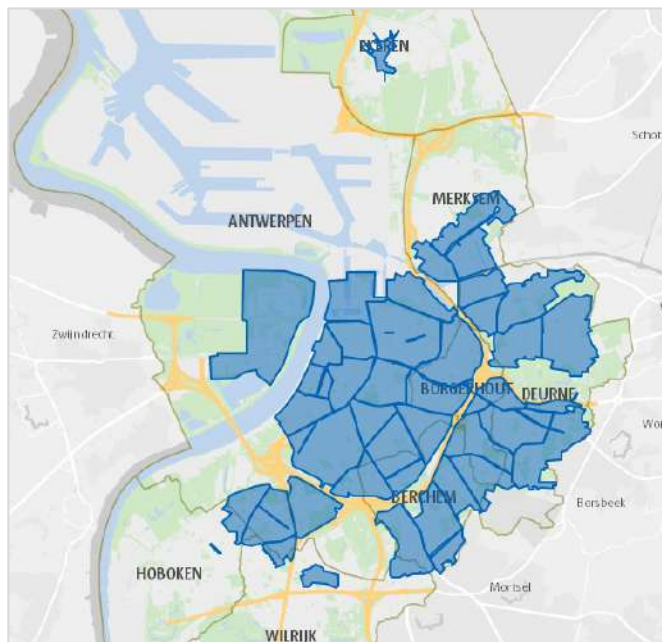
² La différence entre les zones vert clair et foncé s'observe à partir de 5h de stationnement : rester garé pendant 10h dans une zone vert clair coûtera 13 € contre 5 € pour une zone vert foncé.

³ Il en est de même pour les zones jaune et orange : stationner pendant 10h dans une zone jaune coûtera 7 € contre 3,5 € pour une zone orange. Le tarif horaire est par contre le même pour les 5 premières heures.



4.1.2. Les permis de stationnement

Figure 17 : Zones résidents, où ces derniers peuvent demander un permis pour stationner gratuitement



Source : Parkeren en Mobiliteit Antwerpen

Les résidents peuvent demander un permis pour **stationner de manière illimitée et gratuitement** sur les zones autorisées (cf. figure ci-dessus). Depuis le 1er avril 2019, les zones à l'intérieur du Ring sont devenues plus petites, et de nombreuses zones ont été ajoutées en dehors du Ring. Les résidents ne peuvent bénéficier du stationnement illimité et gratuit que pour la zone dans laquelle ils habitent et pour au **maximum 2 voitures par ménage**. Le permis est dématérialisé et associé à la plaque d'immatriculation et est **valide pour deux ans**. La demande de permis est gratuite.

Dans certaines des rues commerçantes comprises à l'intérieur de zones résidents, les permis ne s'appliquent qu'en **dehors des heures d'ouverture** des magasins. Le reste du temps, les résidents sont soumis aux mêmes règles et tarifs de stationnement que les visiteurs.

En 2018, le nombre de permis de stationnement pour les résidents est passé de 72.461 à 74.972. 3,46% de permis de plus ont été délivrés qu'en 2017.

En cas de travaux municipaux empêchant l'accès des résidents (ou des entreprises) à leurs garages ou parkings privés, ces derniers peuvent faire la demande d'un permis de stationnement en voirie exceptionnel pour la durée du chantier. Il y avait 106 permis de ce genre en 2018.

Enfin, un service existe spécialement pour les professionnels de santé se déplaçant au domicile de leurs patients. Ils peuvent stationner le matin et la nuit pendant 45 min maximum devant les accès carrossables autorisés à proximité du domicile auquel ils doivent se rendre. Ces emplacements sont reconnaissables par l'application d'un sticker sur la porte des garages. Ce sont aux propriétaires des garages de faire la démarche. 224 démarches de ce type ont été effectuées en 2018, permettant d'augmenter le nombre d'emplacements autorisés à 559.



4.2. Stationnement hors voirie

4.2.1. Parkings publics

Quatre types différents de parking hors-voirie existent à Anvers :

- Les parkings publics ouverts aux résidents et aux visiteurs, gérés par la ville ;
- Les parkings privés ouverts aux résidents et visiteurs, gérés par des entreprises en partenariat avec la ville ;
- Les parkings de quartier (Buurtparking) réservés aux résidents, gérés par la ville ;
- Les parkings appartenant à des propriétaires privés et loués à d'autres résidents du quartier via un service géré par la ville⁴.

Entre les parkings de quartier et les parkings publics, Anvers dispose de **18.647 places hors voirie** réparties sur 92 parkings. Il n'est pas possible de connaître l'offre gérée par des opérateurs privés. Ceux-ci ont un contrat avec la ville d'Anvers pour la construction et l'exploitation. Plus d'informations sur la collaboration entre les acteurs publics et privés n'ont pu être trouvées.

Dans le centre, le coût de 2h de stationnement pour un visiteur est compris entre 4,8 et 5,8 €. L'abonnement coûte entre 95 et 180 €/mois. Cet abonnement permet de se garer tout le temps, en illimité. Une formule moins onéreuse limite le temps de stationnement.

Les résidents bénéficient d'un abonnement préférentiel à 70 €/mois dans les parkings de quartier. Ils peuvent de plus bénéficier d'une **réduction de 20 €**, s'ils renoncent à leur permis résidents en voirie. Cette réduction est valable sur les parkings de quartier et certains parkings publics. Elle est possible grâce à une subvention de la ville, afin d'encourager à ne pas stationner sur l'espace public.

Les parkings de quartier sont **réservés aux résidents**, mais certains sont également ouverts aux employés et aux commerçants environnants, qui ne peuvent bénéficier de l'abonnement préférentiel. Comme pour ceux réservés aux vélos, ils sont créés sur des espaces privés non utilisés et reconvertis.

4.2.2. Offre privée

L'offre privée associée à des logements n'est pas une information qui a pu être trouvée pour cette monographie.

4.2.3. Normes d'urbanisme

Un cadre réglementaire est établi grâce au Code de la Construction, qui oblige à atteindre un seuil minimal de places de stationnement pour les nouveaux bâtiments et ceux en rénovation. En pratique, les promoteurs sont poussés à **créer plus de stationnement que le seuil minimal** afin de répondre à la pression sur le stationnement en voirie. La ville peut également récupérer les nouveaux espaces construits pour en faire des parkings de quartier.

Pour le stationnement longue durée des vélos, la ville a inclus des normes dans le Code de Construction : les nouveaux bâtiments et ceux soumis à rénovation doivent toujours **permettre le stationnement des vélos à l'intérieur** du bâtiment, pour les résidents ou les employés s'il s'agit de bureaux.

Les normes sont présentées dans le tableau d'indicateurs général et par quartier. Elles dépendent de plus (pour celles relatives aux voitures) des zones dans lesquelles elles se trouvent.

⁴ La ville aide à mettre en contact les particuliers via un formulaire sur leur site internet permettant de recenser les places excédentaires sur une carte officielle. A partir de celle-ci, les automobilistes peuvent choisir et contacter le propriétaire de la place. La ville n'intervient pas dans les tarifs proposés. Si le propriétaire dispose d'un espace d'au moins 20 places, qui conviendrait pour un parking de quartier, un lien sur le site permet d'envoyer directement un mail à l'équipe municipale responsable. Tout ce processus est sur base volontaire.



4.2.4. Parkings relais

Les P+R sont vus comme un moyen d'éviter la perméabilité du centre au trafic automobile : l'augmentation de leur capacité, leur répartition en un anneau autour du centre-ville (et de la zone basse-émission) et leur connectivité au réseau auto, de transport en commun et vélo sont prévues dans le plan de mobilité de la ville.

Par ailleurs, une signalisation efficace permet de bien guider les conducteurs (et particulièrement les visiteurs) vers les parkings et les zones de stationnement. Le plan met particulièrement l'accent sur la signalisation dynamique, au sein de « boucles de stationnement ».

Ainsi, l'amélioration du stationnement n'est pas seulement perçue comme un bienfait pour les conducteurs mais également comme un **moyen de réduire la congestion**, en limitant le temps passé (et les distances parcourues) à chercher une place.

La ville d'Anvers veut de plus que ses infrastructures de parking soient évolutives et qu'elles puissent faire face à des changements (par ex. : baisse du taux de motorisation des ménages, augmentation de la part d'autopartage).

8 P+R existent à Anvers comptant en tout 1.316 places. Ils sont situés **en dehors de la LEZ** et connectés à des lignes TC performantes, dont plusieurs lignes de tram.

Le stationnement y est gratuit, sauf pour un parking où il devient payant après la première demi-journée (1€/jour).

4.2.5. Mutualisation du stationnement

La **mutualisation des P+R** est en réflexion au sein de la ville : ceux-ci pourraient être aussi utilisés comme des parkings de proximité afin de les rendre plus efficaces tout au long de la journée et d'augmenter le contrôle social. Cette mutualisation pourrait être étendue à l'utilisation lors d'événements, ou en lien avec la zone basse émission.

Une réflexion est également menée pour la **mutualisation des parkings de quartier** avec le stationnement des vélos, en réservant par exemple l'espace pendant les heures de travail aux vélos des employés et le soir aux voitures des résidents.

La mutualisation est aussi favorisée par le service de mise en relation entre propriétaires d'emplacements de parkings et automobilistes en recherche d'une place (cf. plus haut). En effet, la location peut se faire pour 24h ou bien la nuit, le week-end ou en soirée. Parmi les propriétaires d'emplacements de stationnement on retrouve des commerces et des équipements.

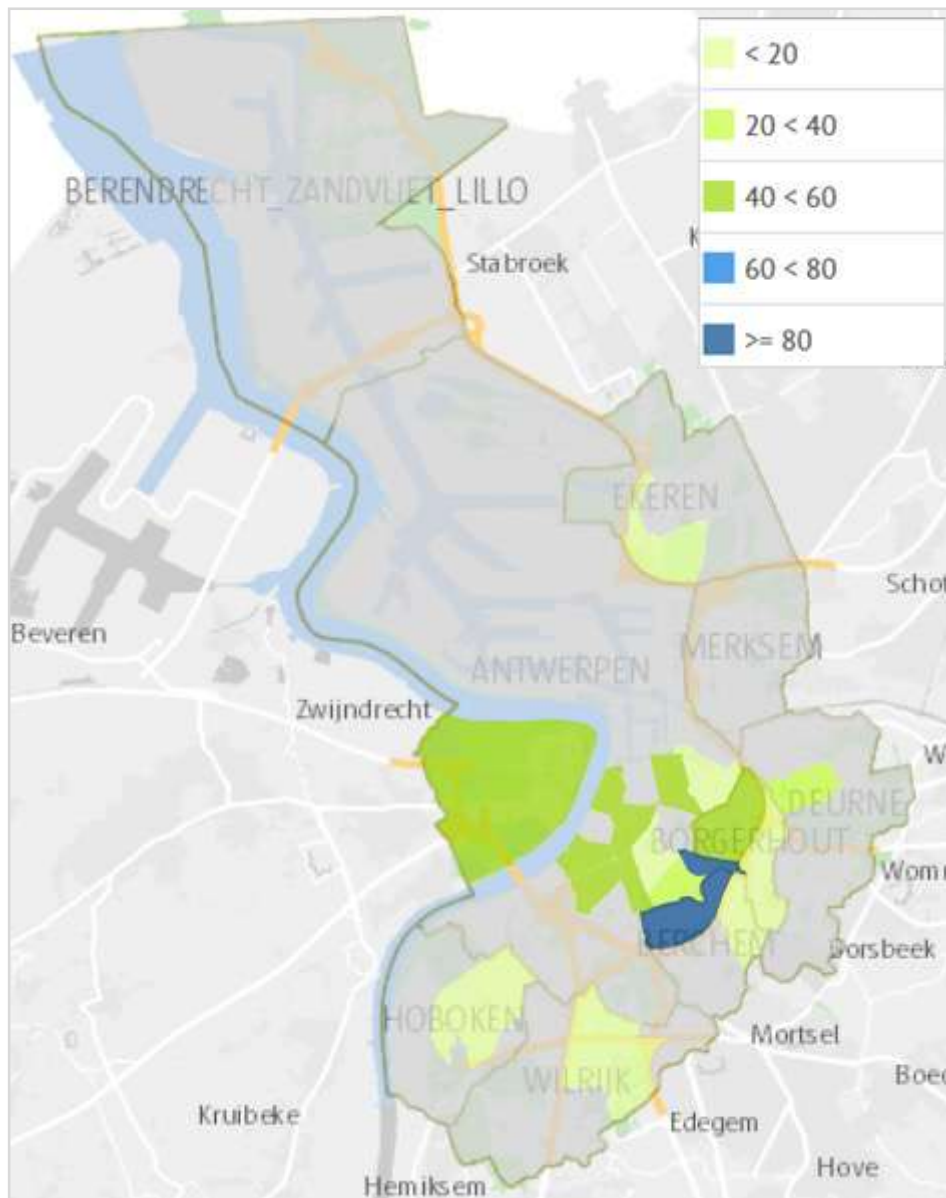
4.3. Le stationnement des deux-roues

4.3.1. Stationnement des vélos

Le stationnement des vélos peut se faire en voirie ou hors voirie. Dans les deux cas, il est nommé « Buurtfietsenstalling », soit « stationnement de vélos de quartier » et est réservé aux résidents. En voirie, il s'agit de **boxes dans la rue**, fermés par des cadenas électroniques et où peuvent y être rangés environ 5 vélos. Le box s'ouvre par un badge. Hors voirie, il peut s'agir d'un garage ou d'un ancien local commercial réaffecté au stationnement des vélos.



Figure 18 : Nombre de places dans les « Buurtfietsenstalling » dans les quartiers d'Anvers en 2020



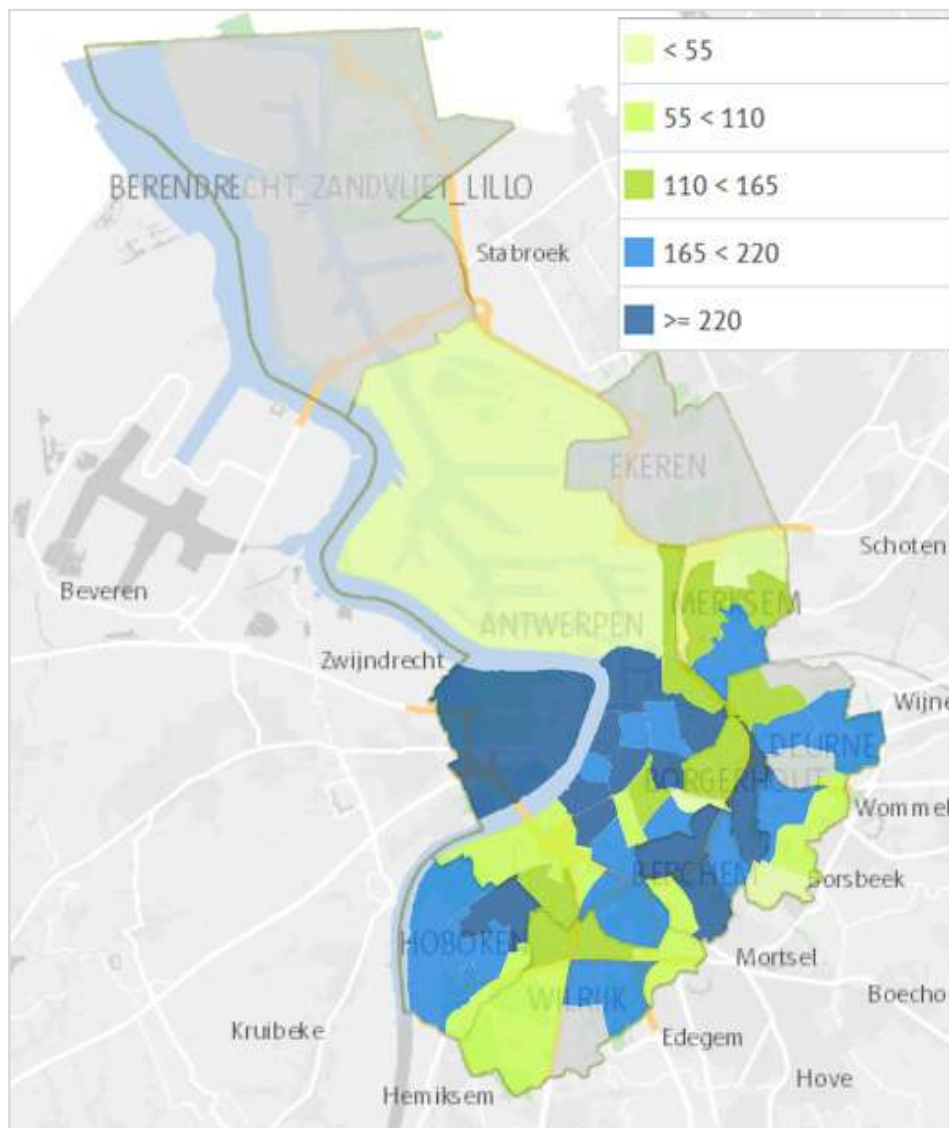
Source : Stad in Cijfers Databank Antwerpen

Le prix de la location d'une place dans un de ces espaces est de 5,6 €/mois. Les vélos cargos et cyclomoteurs payent 11,2 €/mois et les motos peuvent également bénéficier de ce stationnement à condition de payer 39,2 €/mois.

Par ailleurs, la ville installe également des **arceaux dans l'espace public** pour permettre aux cyclistes d'y accrocher leurs vélos. Depuis 2018, 99 ont été ajoutés autour de la gare centrale.



Figure 19 : Nombre de places publiques de stationnement de vélos dans les quartiers d'Anvers en 2020



Source : Stad in Cijfers Databank Antwerpen

Le manque d'arceaux entraîne des situations d'encombrement de l'espace public, rendant difficile la cohabitation avec les piétons et les PMR. Ainsi, des tracés blancs ont été peints tout autour des arceaux. Si un vélo stationné dépasse en dehors de la zone peinte, il ne peut rester accroché à cet arceau et doit donc chercher un nouvel emplacement.



4.3.2. Le stationnement des deux-roues motorisés

Les deux-roues motorisés sont autorisés à stationner sur les trottoirs et les bas-côtés tant qu'un espace d'1,50m est laissé libre. Le stationnement est gratuit sur les places réservées aux voitures, sauf pour les véhicules deux-roues couverts, auxquels s'appliquent les mêmes règles que pour les voitures.

Les motos sont également autorisées dans certains parkings hors voirie de quartier. L'abonnement coûte 39,24 €/mois.

5. POLITIQUE PAR QUARTIER

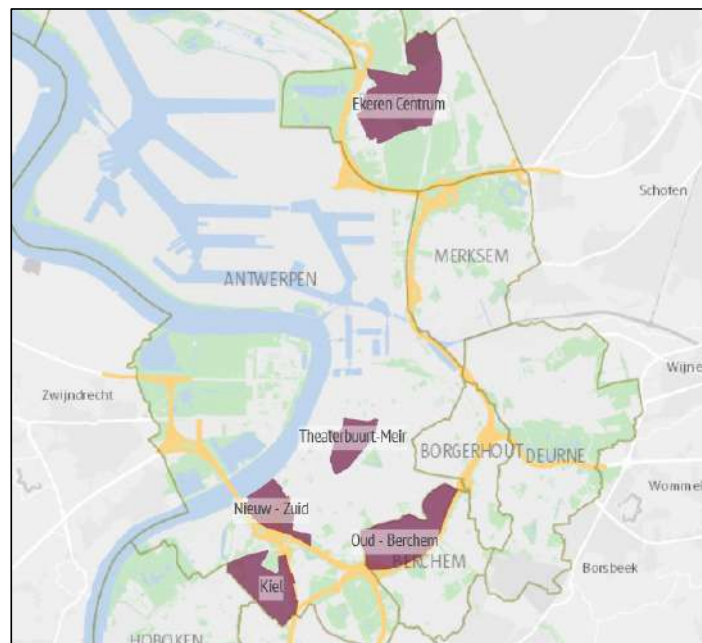
Les secteurs urbains analysés ont été choisis sur base du découpage administratif réalisé par la ville, au niveau des quartiers (Wijk).

L'hypercentre est concerné par une zone de forte rotation où le stationnement en voirie est découragé au maximum. La zone commerçante en dehors du centre bénéficie également d'une politique visant à maximiser la rotation sur les places en voirie, bien que les tarifs soient moins chers qu'en centre-ville.

Enfin les zones résidentielles sont des zones où le stationnement est plus facile, mais où les places restent prioritairement à destination des résidents, afin d'éviter les conflits d'usage. Plus la densité d'habitat diminue, moins le stationnement est limité.

Le quartier d'affaires a une politique à part, ressemblant à celle des zones de logements. Les entreprises bénéficient généralement de parkings hors voirie pour leurs employés.

Figure 20 : Quartiers sur lesquels l'analyse s'est portée



,Source : Stad in Cijfers Databank Antwerpen



Figure 21 : Récapitulatif des conditions de stationnement par secteur urbain à Anvers

TYPLOGIE DE QUARTIERS	QUARTIERS D'ANVERS	TYPE DE ZONE	COÛT D'1H DE STATIONNEMENT	COÛT DES PARKINGS PUBLICS	NORME MINIMALE VOITURES (LOGEMENTS) ⁵	NORME MINIMALE VOITURES (COMMERCES) ⁶	NORME MINIMALE VOITURES (BUREAUX) ⁷
Hypercentre	Theaterbuurt - Meir	Zone rouge (très rotative)	2 €	2,4 - 2,9 €/h	0,6 - 1,35 pl/appart	3,3 - 4,7 pl/100m ²	0,6 - 1,1 pl/100m ²
Résidentiel dense	Oud - Berchem	Zone verte (rotative)	1 ou 1,4 €	2 - 4 €/h	0,6 - 1,35 pl/appart	3,3 - 4,7 pl/100m ²	0,8 - 1,1 pl/100m ²
Résidentiel d'urbanisation lâche	Ekeren Centrum	Zone bleue et non réglementée	0 €	0 €/h ⁸	0,75 - 1,8 pl/appart	3,3 - 4,7 pl/100m ²	0,8 - 1,1 pl/100m ²
Quartier d'affaires	Nieuw-Zuid	Zone verte (rotative) et non réglementée	1 ou 1,4 €	1,9 - 2,5 €/h	0,6 - 1,35 pl/appart	3,3 - 4,7 pl/100m ²	1 - 1,1 pl/100m ²
Commerçant hors hypercentre	Kiel	Zone rose (de transition) et jaune (peu rotative)	0 ou 0,7 €	1,3 €/h	0,6 - 1,55 pl/appart	4,3 - 5,3 pl/100m ²	1,55 pl/100m ²

6. QUE RETENIR ?

- À Anvers, la gestion du stationnement et sa planification sont du ressort de la ville, via Mobiliteit en Parkeren Antwerpen ;
- Le stationnement sur voirie est entièrement géré par cet organisme, tandis que la gestion du stationnement hors voirie est mixte, avec des parkings appartenant à la ville (Buurtparking), à des opérateurs privés et à des particuliers ;
- La politique de stationnement vise à réduire la demande en stationnement de moyenne et longue durée dans le centre-ville afin de diminuer la pression sur les espaces existants ;
- Pour appliquer cette politique, la ville utilise le levier de la tarification avec, depuis le 1er janvier, une augmentation des tarifs horaires de toutes les zones ;
- Un autre levier est celui de l'augmentation de l'offre hors voirie avec la création de buurtparkings et l'augmentation de l'offre de TC en lien avec les P+R ;

5 La norme dépend à la fois de la zone et du type de logements (petit ou grand immeuble, logement social, etc.)

6 La norme n'est applicable qu'aux commerces de plus de 500 m² de surface de plancher brute.

7 La norme dépend de la proximité d'une gare ferroviaire et de quelle gare (Midi, Centrale ou Berchem).

8 Seuls des parkings liés aux équipements communaux comme la bibliothèque ou la piscine existent. Ils sont gratuits et libres d'accès même si leur but principal est de servir aux usagers desdits équipements.



- Toute la ville n'est cependant pas soumise à tarification, certaines zones éloignées de l'hypercentre ne sont pas réglementées ;
- Dans les zones réglementées, les résidents peuvent demander gratuitement un permis de stationnement, dans la limite de 2 par ménage ;
- Les entreprises et commerces n'ont cependant pas accès à ces permis de stationnement ;
- Des abonnements privilégiés pour les résidents dans les parkings hors-voiries existent pour favoriser le stationnement hors-voiries ;
- Enfin, la ville cherche également à limiter l'accès à la propriété d'un véhicule privé en facilitant l'autopartage, qu'il soit organisé par un opérateur privé ou entre résidents, notamment par l'ouverture d'espaces de stationnement dédiés.

7. SOURCES

Sites internet:

<https://www.visitantwerpen.be/en/transport/parking-in-antwerp>

<https://www.slimnaarantwerpen.be/en/car-taxi/park-and-ride>

<https://www.antwerpen.be/nl/overzicht/parkeren-en-mobiliteit>

<https://parkmobile.be/en/advantages/>

<https://4411.io/>

<https://www.slimnaarantwerpen.be/en/car-taxi/parking-street>

<https://stadincijfers.antwerpen.be/dashboard/mobiliteit>

Documents:

Mobiliteitsplan 2020, 2025, 2030 (fait en 2015), Ville d'Anvers

Mobiliteit en Parkeren Antwerpen, Jaarverslag 2018



CHAPITRE 3 : BARCELONE





> BARCELONE

Spécificités de la ville et de sa politique de mobilité

La stratégie de Barcelone s'inscrit dans une politique de réduction de la place de la voiture en lien avec des objectifs de qualité de vie définis par le Mobility Pact.

Politique de stationnement

Le stationnement est régulé depuis les années 1980 et aujourd'hui la politique est très restrictive.

Stationnement sur voirie

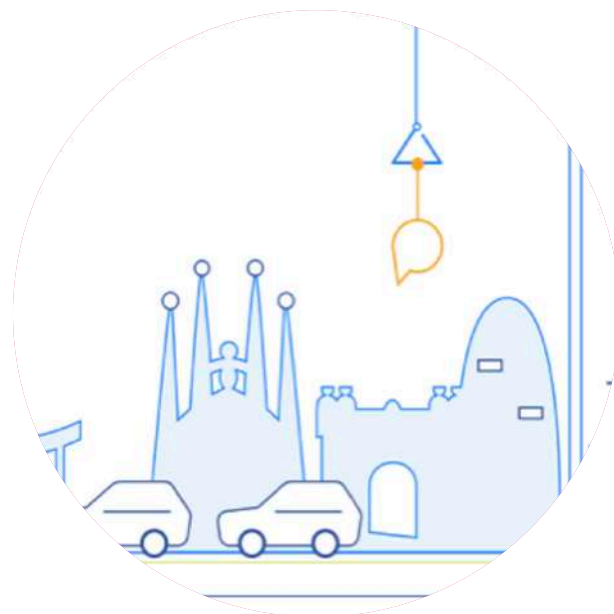
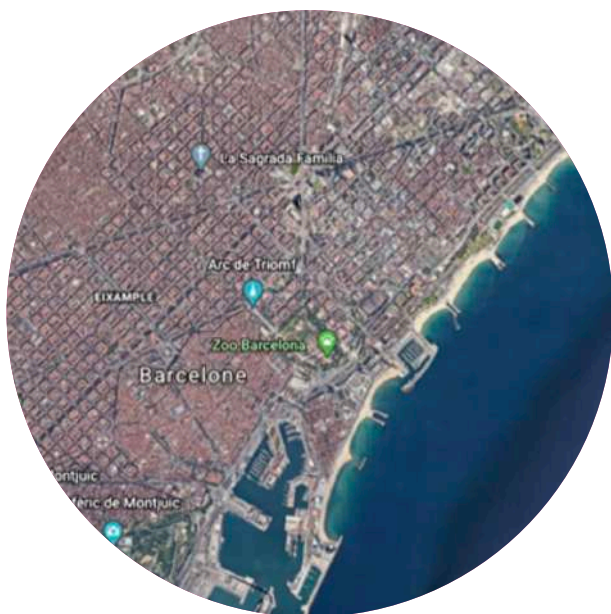
Le stationnement résidents (et commerçants) a la particularité d'avoir des places réservées.

Stationnement hors voirie

Le nombre limité de places en voirie est compensé par des espaces hors voirie, notamment pour les deux-roues.

Particularités des quartiers

La majorité des quartiers est en zone payante très rotative et il y a très peu d'espaces de stationnement dans le centre.





1. INDICATEURS CLES

	VILLE-CENTRE	RÉGION MÉTROPOLITAINE
Population	1.620.809 hab.	5 514.881 hab.
Surface	101 km ²	7 729 km ²
Densité de population	16 048 hab./km ²	713 hab./km ²
Part modale de la voiture	15,5 %	/
Nombre de places en voirie/hab.	0,07	/

2. CONTEXTE

Barcelone est la deuxième ville la plus peuplée d'Espagne, derrière la capitale, Madrid : la ville-centre compte actuellement plus d'**1,6 millions** d'habitants et son aire métropolitaine **5,5 millions** (pour 36 municipalités). Barcelone est la capitale de sa région, la Catalogne, et se situe au nord-est du pays, en bordure de Méditerranée. La commune couvre une superficie de 101 km², et présente une densité de population élevée : **16 000 hab./km**, plus de deux fois supérieure à celle de Bruxelles. La densité de sa région métropolitaine est bien moindre : un peu plus de 700 hab./km². L'Espagne présente un IDH de 0,893 en 2018, ce qui place le pays au 25ème rang mondial. Barcelone et la Catalogne constituent le moteur économique du pays, et la ville présente ainsi un taux de chômage inférieur à la moyenne nationale : 10,9 % contre 14,1 % à l'échelle de l'ensemble de l'Espagne en 2019.

Figure 22 : Carte de Barcelone

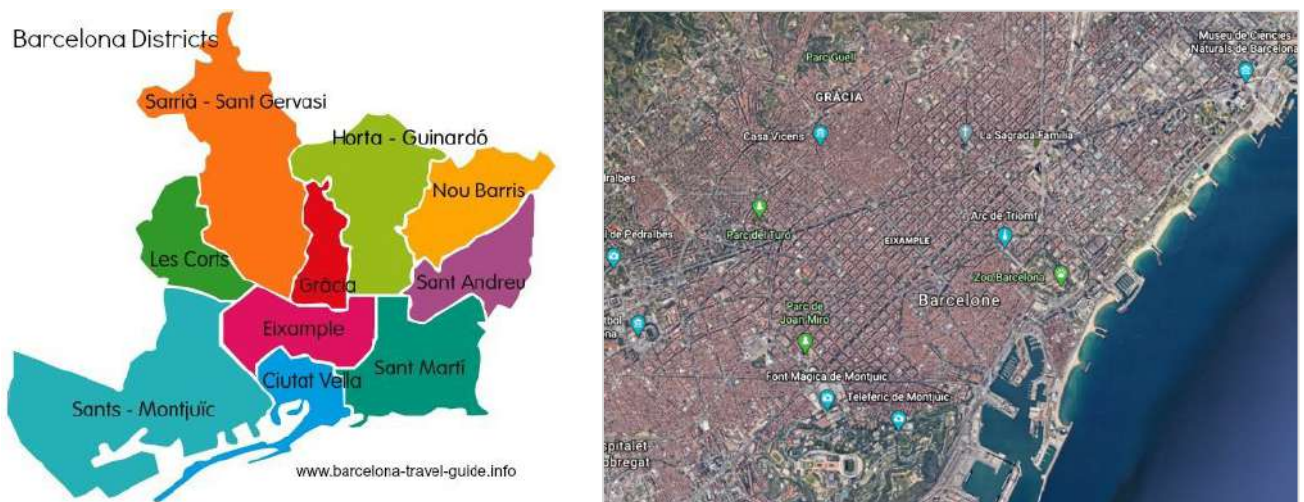




2.1. Organisation urbaine et institutionnelle

Barcelone est subdivisée en **10 quartiers**, présentés sur la carte ci-dessous. Située sur la côte est de l'Espagne, en bordure de Méditerranée, le **centre historique** de Barcelone – la Ciutat Vella et le quartier gothique – est situé près du port et constitué de rues étroites. Il est traversé par la large avenue de La Rambla, piétonne en son centre, et qui relie la place de Catalogne au port. Le reste de la ville se caractérise par un tissu urbain bien plus régulier, organisé selon un plan hippodamien issu du **plan Cerdà** de 1860 : une structure en damier forme des îlots réguliers et celle-ci est traversée de deux grandes avenues en diagonale (l'avenue Diagonal et l'avenue Meridiana). Le quartier de l'Eixample (« extension » en catalan), situé juste derrière la vieille ville, en est notamment l'illustration.

Figure 23 : Carte des quartiers de Barcelone et vue aérienne de sa structure urbaine



Source: Barcelonas.com et GoogleMaps

À l'Ouest de la ville, dans les quartiers de Sarrià-Sant Gervasi, Les Corts ou Horta-Guinardó, au pied du MaaSif montagneux du parc naturel de la **Serra Collserola**, l'urbanisation se fait moins dense, avec de l'habitat pavillonnaire, dont des villas avec jardins.

La municipalité de Barcelone (Ajuntament) est l'organe élu qui dirige la ville. Elle comprend 41 conseillers élus au suffrage universel pour un mandat de quatre ans. Le maire (alcalde ou alcaldessa) est élu par celle-ci.

2.2. Gestion du stationnement

À Barcelone, la gestion du stationnement s'effectue à l'**échelle communale**, par le biais d'une entreprise publique municipale créée en 2002 : **Barcelona de Serveis Municipals, B:SM**. Celle-ci a en charge les questions de mobilité, avec le service de VLS Bicing, les arrêts d'autobus de Barcelona-Nord et Sant Andreu ainsi que le stationnement, mais aussi la gestion de certains espaces de loisir comme le Zoo de Barcelone ou le parc d'attraction de Tibidabo.

B:SM définit et met en œuvre la politique de stationnement de Barcelone, notamment au travers du plan AREA, mis en place en 2005 et visant à réguler et optimiser l'utilisation des emplacements. L'AREA est présentée en détail plus loin.



3. POLITIQUE DE MOBILITE ET DE STATIONNEMENT

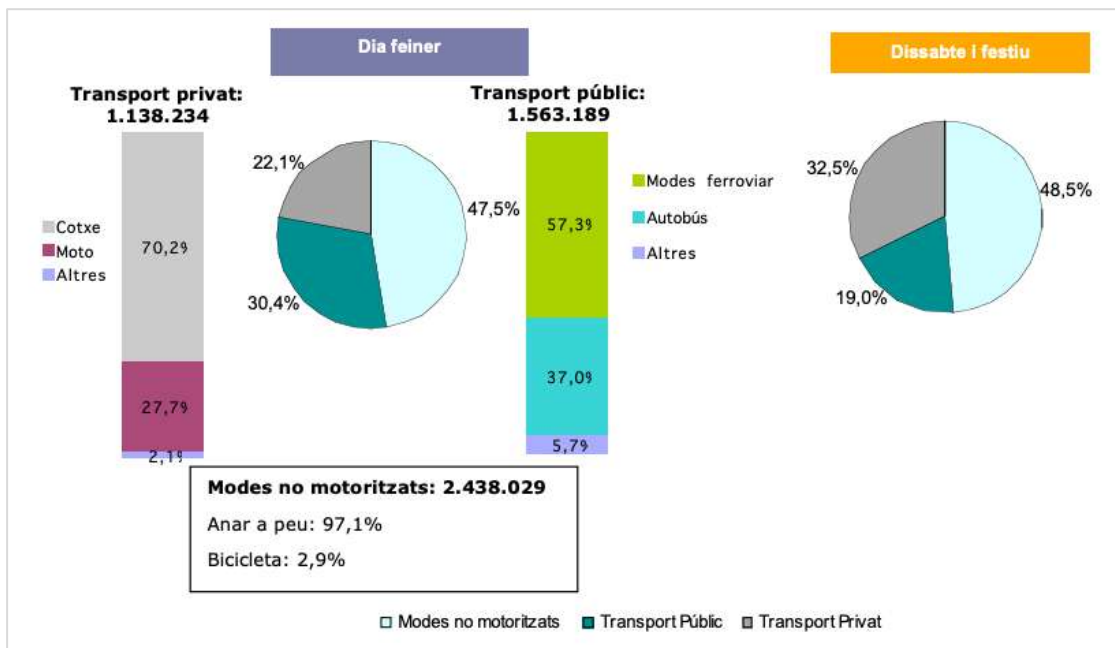
3.1. Politique de mobilité

Mobilité : une faible part modale de la voiture

La dernière enquête de mobilité concernant Barcelone remonte à 2006 : il s'agit de l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana 2006, menée à l'échelle de la Catalogne, mais proposant des données détaillées par villes.

Ainsi, à Barcelone, la part modale la plus importante revient à la **marche**, avec **46 %** des déplacements en semaine, suivie des **transports en commun**, avec un peu plus de 30 % pour les bus et métros. La **voiture** ne concerne que **15,5 %** des déplacements des Barcelonais, ce qui apparaît faible comparé à Bruxelles ou d'autres villes européennes (exceptée Paris, qui présente elle-aussi une faible part modale automobile). Le taux de motorisation de la ville de Barcelone est, en 2014, de 113 véhicules pour 1 000 habitants⁹. L'utilisation du **deux-roues motorisé** est particulièrement importante à Barcelone, avec une part modale de 6 %, et celle du **vélo** est **marginale**, avec seulement 1,4 % de part modale. Barcelone dispose pourtant, depuis 2007, d'un système de vélo en libre-service : Bicing.

Figure 24 : Parts modales des déplacements des Barcelonais



Source : EMQ, 2006

Précisons également que Barcelone a très récemment mis en place une **Zone à Faibles Émissions (ZFE)**, active depuis le 1er janvier 2020. Celle-ci couvre la quasi-totalité de la ville, à l'exception de la zone franche industrielle située au sud-est et du nord du quartier de Sarrà-Sant Gervasi, qui correspond à une zone boisée appartenant au parc naturel de la Serra de Collserola. Les voitures à essence achetées avant 2000 et les diesels achetées avant 2006 sont bannis de cette zone en semaine entre 7h et 20h. La mesure doit être étendue aux utilitaires en 2021. Cela s'inscrit dans une politique de diminution des émissions de gaz à effet de serre et de restriction de la place accordée à l'automobile

⁹ <http://www.amb.cat/s/es/web/area-metropolitana/dades-estadistiques/mobilitat-i-transport/vehicle-privat.html> (consulté le 11/03/2019)



En amont des Jeux Olympiques de 1992, Barcelone a vu la construction de nouvelles infrastructures de mobilité, en parallèle de celle de nouveaux projets urbains. Cela a notamment consisté en l'agrandissement de l'aéroport El Prat, ainsi qu'en la construction d'un **périphérique** d'une longueur de 35 km, les Rondas, qui dévie une partie du trafic hors de la ville-centre.

En 1998, Barcelone adopte le **Mobility Pact**, qui se veut une **démarche participative**, associant autorités locales, institutions et associations, soit initialement une trentaine de parties prenantes. Le but est de faire émerger un consensus autour d'une stratégie pour la mobilité à Barcelone, avec une prise en compte des enjeux de qualité de l'espace public, de qualité de vie et de bien-être des habitants. Des séances sont organisées depuis l'adoption de ce Mobility Pact, avec aujourd'hui une centaine de partenaires. Les grands principes du Pacte sont la durabilité, le droit à la mobilité et la qualité de vie. Cela se traduit en **10 objectifs** (parmi lesquels réduire la pollution atmosphérique, augmenter l'espace alloué aux piétons, favoriser l'usage du vélo ou encore mettre en place une gestion globale du stationnement, par exemple).

Les orientations de la ville en matière de mobilité se traduisent aussi au travers de documents stratégiques que sont les **plans de mobilité**, avec un premier plan couvrant la période 2006-2012, puis un plan 2013-2018 et, actuellement, un plan **2019-2024** (Nou Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona). Celui-ci s'inscrit dans la lignée des plans précédents, et conserve les mêmes grands objectifs que le plan 2013-2018. Il est d'ailleurs précisé qu'à l'issue de la période couverte par ce dernier, les objectifs fixés, sous la forme de 66 initiatives, ont pu être atteints à plus de 50 %. Le plan 2019-2024 vise ainsi à augmenter la part modale de la marche, offrir des espaces publics plus sûrs et confortables aux piétons et cyclistes, tout en réduisant la place de la voiture personnelle (enjeux de pollution atmosphérique et de santé publique, mais aussi d'accidentologie et d'occupation de l'espace public). Précisons que l'accent est aussi mis sur la « smart mobility », avec l'enjeu de développer l'offre et l'usage des véhicules partagés ainsi que l'usage des nouvelles technologies pour améliorer les services de mobilité.

3.1. Politique de stationnement

La politique barcelonaise en matière de stationnement s'inscrit **dans la lignée des grands objectifs des plans de mobilité** successifs : réduction de la place de la voiture en ville, meilleur partage de l'espace public, lutte contre la congestion du trafic (traduction des objectifs d'amélioration de la qualité de vie urbaine et de la qualité de l'air). À cela, il faut ajouter un objectif de **facilitation du stationnement pour les résidents** dans les zones où la demande est la plus forte, afin d'inciter ces derniers à laisser leur véhicule chez eux et à recourir à des modes moins polluants, comme les transports en commun ou la marche. Cette politique de stationnement passe notamment par la réduction du nombre de places en voirie, et par la mise en place d'un système de régulation.

3.1.1. L'autopartage

Barcelone dispose de **plusieurs offres de mobilité partagée**, qu'il s'agisse d'autopartage (Ubeeqo, Like, Som mobilitat, Drivy), de deux-roues motorisés ou de vélos. Pour opérer, les sociétés qui proposent ces véhicules doivent obtenir l'autorisation de la municipalité et stationner dans les espaces qui leur sont réservés.



3.1.2. Compensation de fait, mais pas d'obligation

Une réduction du nombre de places de stationnement en voirie et une création de places en ouvrage

Barcelone mène ainsi une politique de **réduction du nombre de places de stationnement en voirie**, afin d'augmenter la part de l'espace public allouée à d'autres usages (piétons et cyclistes, notamment). Cela s'accompagne néanmoins d'une création de nouvelles **places de stationnement hors voirie** (parkings classiques en ouvrage et P+R). Comme l'illustre le tableau ci-dessous, tiré d'une étude du GART (2016), entre 1980 et 2010, le nombre de places en voirie a diminué d'environ 10 %, mais c'est surtout sa proportion par rapport au nombre total de places de stationnement qui a été divisée par deux. Alors qu'elles représentaient 40 % de l'offre de stationnement en 1980, les places en voirie n'en représentent plus que 19 % en 2010.

Figure 25 : Évolution 1980-2010 du nombre de places en voirie et hors voirie à Barcelone

INVERSION DE TENDANCE DANS LA PROPORTION DE PLACES DE STATIONNEMENT SUR VOIRIE ET HORS VOIRIE					
NOMBRE DE PLACES DE STATIONNEMENT	1980	PROPORTION	2010	PROPORTION	ÉVOLUTION 2010/1980
En voirie	167 000	40,04 %	150 000	18,98 %	-10,12 %
Hors voirie	250 000	59,96 %	640 000	81,01 %	+ 156 %
Total	417 000	100 %	790 000	100 %	+ 89,45 %

Source : GART, 2016

La régulation du stationnement

En parallèle, la ville de Barcelone a progressivement mis en place un système de régulation du stationnement, qui passe par une tarification et des limites de temps. En **1983**, les **premiers espaces de stationnement payant et à durée limitée** (correspondant à la zone bleue actuelle) ont été introduits au niveau de l'Eixample et du quartier gothique, au nombre de 231. Le but est d'encourager une meilleure rotation des véhicules. L'année suivante, en 1984, cette zone réglementée a été élargie à 648 places de stationnement. Vingt ans plus tard, en 2005, elle concernait quelque 7 000 places, et la zone bleue compte aujourd'hui 9 000 places (pour plus de 40 000 places en zone verte). En 2001, ont également été mis en place des espaces réservés aux livraisons.

En mai **2005**, la régulation du stationnement a été formalisée avec l'adoption, par la ville de Barcelone, du système « **AREA** ». Celui-ci s'appuie sur un zonage, dont nous présentons plus loin les modalités. Le but est notamment de décourager l'entrée des véhicules à l'intérieur de la zone soumise à régulation, afin d'éviter le phénomène de congestion dans le centre-ville en journée.

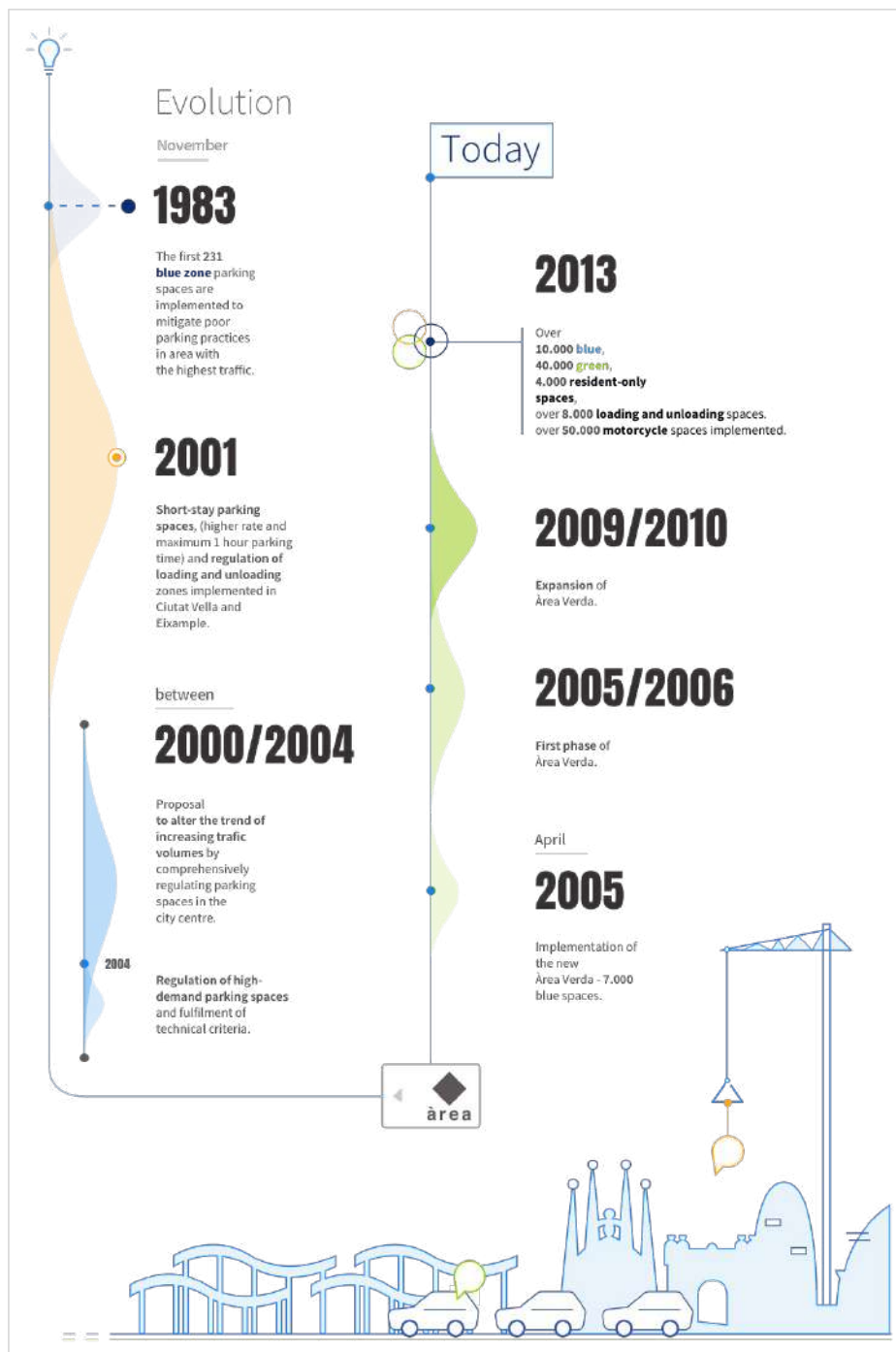
Plus spécifiquement, cette mesure poursuit les objectifs suivants :

- Réduire et réguler la demande sur le stationnement sur voirie en optimisant l'usage des places existantes ;
- Réduire les incivilités et infractions aux règles de stationnement (stationnement en double-file, sur les trottoirs, etc.) afin de faciliter et de fluidifier la circulation, tant routière que piétonne ;
- Optimiser et rationaliser la répartition du stationnement sur voirie et répondre aux nouveaux besoins (coexistence entre les différents modes) ;
- Améliorer l'accès des résidents au stationnement dans les zones les plus tendues ;
- S'inscrire dans un objectif de développement durable, par la réduction de l'usage de la voiture et, partant, des émissions de gaz à effet de serre.



Le texte législatif sur lequel s'appuie le système AREA est l'**ordonnance fiscale 3.12**, approuvée en plénière par le conseil municipal de Barcelone et qui définit les règles de stationnement ainsi que les tarifs applicables.

Figure 26 : Évolution de la politique et de l'offre de stationnement à Barcelone



Source : Ville de Barcelone, 2020



3.1.3. MaaS

La ville de Barcelone propose depuis début 2019 une **application** dédiée à la mobilité et baptisée « **Smou** ». Celle-ci donne accès à des informations, propose un calcul d'itinéraire et intègre les services de mobilité suivants : le système de VLS Bicing, les bornes de recharge Endolla Barcelona, les offres d'autopartage Ubeeqo et Getaround, ainsi que différents services liés au stationnement. L'application permet ainsi à l'utilisateur de gérer et de payer son stationnement via le service ApparkB. Cela relève alors de la **MaaS** (Mobilité as a Service) et l'ambition de la ville est d'intégrer progressivement des services additionnels à cette application. Cependant, le stationnement des résidents nécessite l'usage d'une autre application – Onaparcar residents – tout comme le stationnement sur les places de livraison – areaDUM. Nous pouvons ainsi nous interroger sur l'existence de plusieurs applications, correspondant chacune à un usage différent du stationnement, alors que ces diverses modalités pourraient être réunies au sein d'une unique application. De plus, l'application Smou n'intègre pas les transports en commun ; pour cela, il faut passer par l'application TMB pour les bus et métros (proposée par le principal opérateur des transports publics à Barcelone).

3.1.4. Autre

Sans objet

4. MODALITES OPERATIONNELLES DE GESTION DU STATIONNEMENT

4.1. Stationnement sur voirie

À Barcelone, le stationnement sur voirie s'organise selon le système régulation et de zonage **AREA**, mis en place en 2005. Au total, cela représente 62 000 places réglementées en voirie, soit un ratio de 38 places pour 1 000 habitants.

4.1.1. Les zones tarifaires

Le système AREA distingue plusieurs types de places stationnement.

Zone bleue

La zone bleue a pour objectif d'encourager une **forte rotation des véhicules stationnés aux abords des zones concentrant les activités** (commerces, services, institutions, etc.), afin de permettre à un plus grand nombre de personnes d'y accéder en voiture. Elle compte actuellement près de **9 000 places**. Tous les véhicules (résidents ou visiteurs) peuvent stationner dans la zone bleue, en s'acquittant du coût fixé, au parcmètre ou en utilisant l'application mobile Smou. Les tarifs varient **de 1,08 € à 2,50 €** de l'heure au sein de la zone bleue, avec une gradation selon quatre niveaux en fonction de la tension sur la demande en stationnement. Les quartiers de la Ciutat Vella et de l'Eixample (centre historique) ont ainsi les tarifs les plus élevés (A et B dans le tableau ci-dessous), tandis que les zones moins hypercentrales disposent de tarifs plus bas. Cette tarification différenciée s'accompagne de **limites de temps elles-aussi modulées** en fonction de la demande (de 1h à 4h) : les zones les plus chères sont aussi celles où sont appliquées les limites de temps les plus strictes. Les tarifs et limites temporelles sont précisément indiqués par la signalisation au niveau de chaque emplacement de stationnement. Le tableau ci-dessous récapitule les différentes conditions de stationnement applicables au sein de la zone bleue.



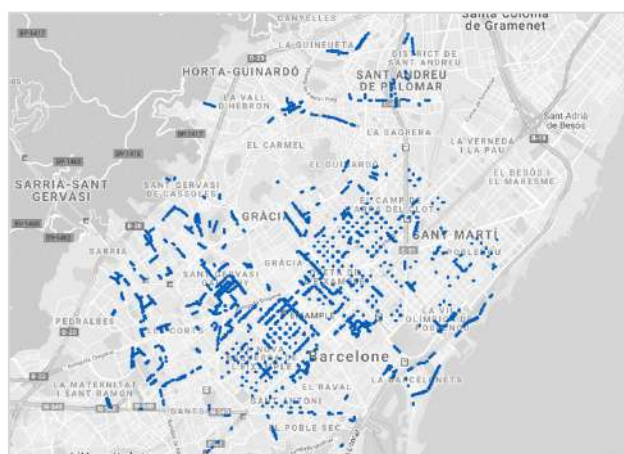
Figure 27 : Tarifs et limites de temps dans la zone bleue

	TARIF HORAIRE	TEMPS MAXIMAL DE STATIONNEMENT
2	2,50 €	1 ou 2 h
B	2,50 €	2 h
C	1,96 €	3 h
D	1,08 €	4 h

Source : Ville de Barcelone, 2020

La zone bleue est activée aux **heures ouvrées en semaine** (lundi-vendredi + samedi pour le centre-ville et samedi, dimanche et jours fériés pour les zones situées à proximité des plages), qui correspondent aux moments où le trafic est le plus dense : de 9h à 14h, puis de 16h à 20h (notons le décalage de la pause méridienne, qui constitue une spécificité espagnole).

Figure 28 : Cartographie des espaces de stationnement de la zone bleue à Barcelone



Source : Ville de Barcelone, 2020

Zone verte

La zone verte a pour objectif de **prioriser le stationnement des résidents** par rapport au stationnement des visiteurs. Elle concerne en effet des zones où le nombre de places est inférieur à la demande. La zone verte est activée en semaine (lundi-vendredi mais également le samedi dans certains secteurs), de 8h à 20h. La zone verte est plus étendue que la zone bleue et comporte **plus de 40 000 places** de stationnement.

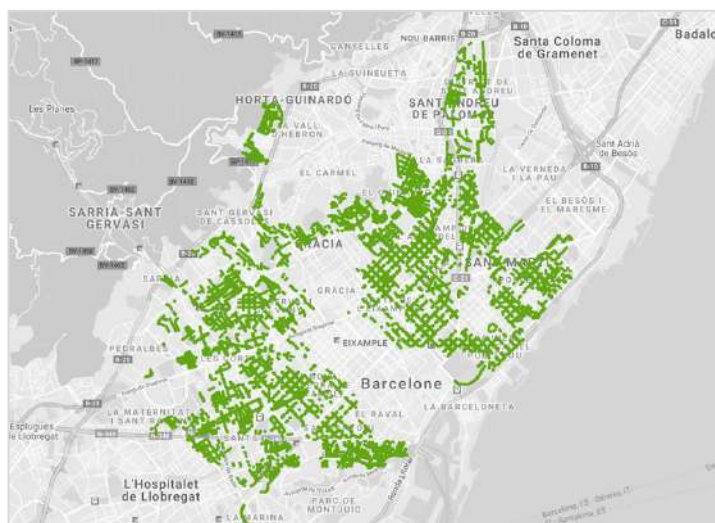
Résidents et visiteurs se voient donc appliquer des conditions de stationnement différentes, les résidents pouvant stationner gratuitement ou ne payant que 20 centimes par jour dans les zones les plus tendues. Ils peuvent aussi stationner jusqu'à 7 jours consécutifs sur une même place. La zone verte est subdivisée en **28 sous-zones de résidence** différentes. Les résidents peuvent demander une carte (soit l'équivalent d'une vignette) en mairie, par téléphone ou en ligne et peuvent payer leur stationnement à la journée ou en une seule fois, jusqu'au dernier jour ouvré de l'année, en utilisant un parcmètre ou via l'application mobile dédiée, ONaparc residents. Les résidents peuvent donc utiliser les places de la zone verte en payant avec leur carte.



Pour les **visiteurs**, deux tarifs horaires s'appliquent, là encore en fonction de la tension de la demande – **2,75 €** ou **3 €¹⁰**. Les visiteurs ne peuvent stationner que pour une **durée limitée à une ou deux heures**. Ces modalités sont là-encore indiquées par des panneaux.

Hormis le cas spécifique des résidents, les conditions de stationnement sont plus strictes dans la zone verte que dans la zone bleue, à la fois en termes de coût monétaire et de limite de temps ; c'est pourquoi nous définissons la zone verte comme la **zone de stationnement payant la plus rotative**.

Figure 29 : Cartographie des espaces de stationnement de la zone verte à Barcelone



Source : Ville de Barcelone, 2020

4.1.2. Les permis de stationnement

Zones exclusivement réservées aux résidents

Si la zone verte opère des distinctions entre visiteurs et résidents, afin de favoriser ces derniers, il existe également des secteurs dans lesquels le stationnement est exclusivement réservé aux résidents. Cela concerne près de **4 000 places**, concentrées dans les **zones les plus déficitaires** en stationnement, avec trois pôles, comme illustré sur la carte ci-dessous : dans le quartier de la Barceloneta (situé près du port et de la plage) ainsi qu'aux abords du quartier gothique, dans le quartier de Gràcia et dans le quartier d'El Camp de l'Arpa del Clot. Seuls les résidents vivant dans chacune de ces zones (selon le découpage en 28 zones de résidence déjà évoqué) peuvent y stationner, pour une durée maximale de 7 jours consécutifs sur une même place, et les véhicules « Zéro émission » ne sont pas exemptés de cette règle. Le stationnement est **gratuit ou facturé 20 centimes par jour avec un maximum d'1 € par semaine**. Néanmoins, même lorsque le stationnement est gratuit, les résidents doivent signaler leur statut en retirant un ticket spécifique au parcimètre ou en s'enregistrant via l'application mobile dédiée. Pour les résidents, ces conditions sont applicables 365 jours par an et de 8h à 20h. De nuit, les non-résidents peuvent donc se garer gratuitement sur ces places, sauf dans les secteurs de la Barceloneta et d'El Born, où l'exclusivité donnée aux résidents est active 24h/24.

En 2017, la ville recense **260 000** résidents utilisant le système AREA¹¹.

¹⁰ Les tarifs varient en fonction de la zone : la zone verte A, considérée comme tendue, est à 3€ et la zone verte B, considérée comme moins tendue, est à 2.75€

¹¹ https://www.barcelona.cat/infobarcelona/en/making-parking-easier-for-residents_547353.html (consulté le 11/03/2020)



Figure 30 : Cartographie des espaces de stationnement exclusivement réservés aux résidents à Barcelone



Source : Ville de Barcelone, 2020

Zones de livraison

Le système AREA comporte aussi environ **9 000 places de livraison** (chargement et déchargement), dites « DUM » (Distribució Urbana de Mercaderies) réservées aux usages professionnels. Le stationnement sur ces places est limité à **30 minutes** en semaine entre 8h et 20h, afin de permettre une très forte rotation. Pour les utilisateurs, le stationnement est **gratuit** sur ces places pendant la durée impartie mais il est nécessaire de s'enregistrer, via l'application smartphone dédiée (areaDUM), par sms ou au parcmètre, ce qui permet de vérifier que le délai de 30 minutes est bien respecté (ce système numérique remplace le disque de stationnement). Ces places sont réparties sur l'ensemble du centre-ville, couvrant les quartiers de Ciutat Vella, de l'Eixample et s'étirant vers les périphéries.

Figure 31 : Cartographie des zones de stationnement réservées aux livraisons à Barcelone



Source : Ville de Barcelone, 2020



Véhicules électriques

La politique incitative à l'usage des véhicules électriques passe aussi par le stationnement : les véhicules électriques sont ainsi **exemptés de frais de stationnement** dans les zones bleue et verte. Barcelone dispose d'un réseau de 450 bornes de recharge, réparties sur l'ensemble de la ville.

De plus, en cas de **pic de pollution**, les tarifs de la zone bleue et les tarifs visiteurs de la zone verte font l'objet d'une **majoration de 2€ par heure**. Cette mesure désincitative ne concerne cependant pas les véhicules classés « Zéro émission ».

4.2. Stationnement hors voirie

4.2.1. Parkings publics

L'entreprise publique municipale en charge du stationnement B:SM dispose d'un réseau de **40 parkings** hors voirie, comptabilisant un total de plus de **13 000 places**. Ces parkings sont répartis sur l'ensemble de la ville, aussi bien dans l'hypercentre, au niveau de Ciutat Vella que plus en périphérie. Notons cependant que le quartier de l'Eixample apparaît peu pourvu en parkings B:SM (mais ce manque est comblé par des parkings opérés par des sociétés privées¹², comme SABA, Núñez y Navarro ou Continental Parking).

Figure 32 : Cartographie de l'offre de stationnement hors voirie B:SM à Barcelone



Source : B:SM, 2020

Les parkings B:SM présentent une offre de **services** (dont la quantification est indisponible) comme des bornes de recharge pour véhicules électriques, des emplacements sécurisés pour les vélos, des casiers de stockage à disposition des utilisateurs ou la possibilité de payer via l'application Smou. De plus, certains parkings comportent des services de mobilité comme de **l'autopartage** (Ubeejo, Like, Som mobilitat, Drivy) ou de la **location** traditionnelle de véhicules (Europcar, Virtuo).

¹² <https://parclick.fr/search?lt=41.3851&ln=2.1734&df=2020-03-12%2B10:00&dt=2020-03-12%2B12:00&ft=1&group=search&z=15&q=Barcelone> (consulté le 11/03/2020)



Pour ce qui est des tarifs, B:SM propose plusieurs abonnements, en fonction de la durée de stationnement prévue. Cela va de 25-28€/j. à 87€ pour 7 jours. Des abonnements à destination des entreprises sont également proposés.

Parkings pour les résidents

B:SM propose aussi une offre de parkings souterrains à usage des résidents. Le but est de leur offrir la possibilité de laisser leur véhicule près de leur domicile et de se déplacer en transports en commun par exemple, ce qui correspond à une rationalisation de l'usage de la voiture. On dénombre actuellement **26 parkings** réservés aux résidents, avec un total de **6 000 places**. Ces parkings ne sont pas situés en centre-ville mais dans la **périphérie** nord-ouest, dans les quartiers résidentiels de Horta-Guinardó et Nou Barris. L'accès à ces parkings fonctionne par **abonnement**, avec place attitrée.

Dans deux de ces parkings pour résidents, il est possible d'acheter un emplacement, pour un prix de 8 000€ HT à 20 000€ HT. Certains parkings pour résidents proposent aussi des bornes de recharge pour véhicules électriques.

4.2.2. Offre privée

Pas d'information disponible

4.2.3. Normes d'urbanisme

Les normes d'urbanisme concernant le stationnement privé sont les mêmes sur l'ensemble de la ville. Barcelone dispose de seuils minimaux (mais pas de plafonds) pour l'aménagement de places réservées aux voitures, mais la réglementation ne concerne pas les vélos. Ainsi, pour un bâtiment à usage d'habitation, les exigences sont d'au moins un espace de stationnement pour une surface de plancher de 0 à 90m², 1,5 jusqu'à 150m² et 2 au-delà de 150m².

L'absence de plafonds peut apparaître surprenante au vu de la politique de réduction de la place de la voiture, mais se révèle en fait logique compte tenu des efforts de la ville pour favoriser le stationnement des résidents, avec des places réservées en voirie : il s'agit également de s'assurer que l'offre privée n'est pas trop restreinte.

Pour les commerces et les bureaux, la norme minimale en matière de stationnement automobile est d'une place pour 60m² de surface de plancher.

4.2.4. Parkings relais

L'offre de P+R de B:SM poursuit l'objectif classique attribué aux parkings relais, à savoir dissuader et limiter l'entrée des véhicules des pendulaires venus des périphéries dans la ville-centre, en les incitant à terminer leur trajet en transports en commun. B:SM propose **4 P+R**, pour un total de près de 260 places. Des pass P+R sont proposés, avec des tarifs allant de 9,95€ pour une journée à 59,95€ pour 7 jours.

4.2.5. Mutualisation du stationnement

Pas d'information disponible

4.3. Stationnement des deux-roues

4.3.1. Stationnement des vélos

Pour ce qui est des vélos, Barcelone propose des arceaux dans l'espace public et des places dans les parkings hors voirie. Concernant le stationnement sur voirie, la ville étudie actuellement la demande afin de proposer des emplacements supplémentaires dans les zones les plus déficitaires, avec un objectif de 30 000 places. Signalons également l'expérimentation de 150 places de stationnement sécurisé et payant à destination des cyclistes, utilisant le système VadeBike¹³ (tarif annuel de 29€ ou bien tarif horaire de 29 centimes au-delà des 9 premières heures gratuites).

¹³ <https://vadebike.es/tarifas> (consulté le 11/03/2020)



4.3.1. Stationnement des deux-roues motorisés

Le système AREA comporte plus de **44 000 places** réservées au stationnement des deux-roues motorisés et dont l'usage est totalement gratuit. Avec cette offre conséquente – et gratuite – à destination des motos et scooters, la ville cherche à réguler l'usage de l'espace public et éviter un stationnement anarchique perturbant la circulation sur les routes et les trottoirs. Avec un grand nombre de deux-roues motorisés en circulation, Barcelone se trouve en effet confrontée à un problème de stationnement pour ces véhicules¹⁴.

5. POLITIQUE PAR QUARTIER

Figure 33 : Carte des quartiers, Barcelone



Source : carte domaine public

¹⁴ <https://www.caradisiac.com/la-municipalite-de-barcelone-face-au-casse-tete-des-deux-roues-motorises-181427.htm> (consulté le 11/03/2020)



Nous avons pu voir qu'à Barcelone, le système AREA propose un **zonage complexe** conditionnant le stationnement, avec notamment, en voirie, des places situées en zone bleue, des places situées en zone verte et des places réservées aux résidents. Au sein des zones bleue et verte, il existe plusieurs tarifs horaires et limites temporelles. La zone définie comme la **zone payante la plus rotative**, où la réglementation est la moins permissive, apparaît alors **très étendue** et couvre l'hypercentre, qui correspond au quartier de Ciutat Vella, le quartier résidentiel dense de la Sagrada Familia (subdivision du quartier de l'Eixample), le quartier d'affaires Les Corts et le quartier commerçant des Barrios Nova y Antigua Esquerra (Eixample). Dans ces zones, le stationnement est limité à 2h, avec des tarifs horaires allant de 2,25€ à 3€. Situé en périphérie, sur un versant de la Collserola, le quartier résidentiel de Vallvidrera (Sarrià-Sant Gervasi) est marqué par une **urbanisation lâche** et le stationnement n'y est alors **pas régulé**.

Figure 34 : Récapitulatif des conditions de stationnement par secteur urbain à Barcelone

TYOLOGIE DE QUARTIERS	QUARTIERS DE BARCELONE	TYPE DE ZONE	COÛT D'1H DE STATIONNEMENT EN JOURNÉE	VIGNETTES RÉSIDENTS	VIGNETTES COMMERÇANTS	PARKINGS PUBLICS
Hypercentre	Ciutat Vella	Zone payante la plus rotative (zones résidents exclusivement, verte et bleue)	2,25-2,75 €	0 €	0 €	3,2 €/h
Résidentiel dense	Barrio Sagrada Familia (Eixample)	Zone payante la plus rotative (zone verte essentiellement)	3 €	0 €	0 €	3,2 €/h
Résidentiel d'urbanisation lâche	Barrio Vallvidrera (Sarria Sant-Gervasi)	Zone non réglementée	0 €	/	/	/
Quartier d'affaires	Barrio Les Corts (Les Corts)	Zone payante la plus rotative (zone verte essentiellement)	2,75 €	0 €	0 €	3,3 €/h
Commerçant hors hypercentre	Barrios Nova y Antigua Esquerra (Eixample)	Zone payante la plus rotative (zones verte et bleue)	2,50-3 €	0 €	0 €	/



6. QUE RETENIR ?

- La stratégie de Barcelone en matière de stationnement s'inscrit dans sa politique de mobilité visant à limiter l'usage et la place de la voiture, poursuivant des objectifs de développement durable, de qualité de vie et de qualité de vie urbaine affirmés dans le Mobility Pact de 1998 ;
- Les premiers espaces de stationnement régulé ont été mis en place dès 1983, avec une extension progressive du nombre de places concernés ;
- Le système de régulation a été formalisé en 2005, sous la forme de l'AREA, qui distingue zones bleue et verte, places réservées aux résidents et places réservées aux livraisons ;
- Barcelone présente aujourd'hui une politique de stationnement automobile très restrictive, avec une zone payante très rotative étendue à une grande partie de la ville (zone bleue et zone verte pour les visiteurs) et très peu de stationnement dans l'hypercentre (Ciutat Vella et quartier gothique) ;
- Une attention particulière est néanmoins portée au stationnement des résidents, avec des emplacements qui leur sont exclusivement réservés dans certains quartiers, des possibilités de stationnement dans des parkings hors voirie et des tarifs très compétitifs (gratuité ou 0,20€/j.). Il n'existe alors pas de système de vignette à proprement parler mais la ville a mis en place des conditions spécifiques pour les résidents (et pour les commerçants avec les places DUM) ;
- Depuis les années 1980, Barcelone mène une politique de limitation du nombre de places en voirie, compensée par la création de places hors voirie ;
- Le stationnement des deux-roues motorisés, très nombreux à Barcelone, constitue aussi un enjeu spécifique, l'usage des motos et scooter y étant particulièrement important : la ville a ainsi mis en place une offre conséquente de stationnement gratuit pour ces véhicules, afin d'éviter un encombrement de l'espace public ;
- Notons également la création d'une ZFE début 2020, qui s'étend à la quasi-totalité de la ville ;
- Enfin, Barcelone s'inscrit dans la tendance au développement de la MaaS et à l'usage des nouvelles technologies au service de la mobilité, avec des applications dédiées au stationnement, qui n'intègrent cependant pas les transports en commun.

7. SOURCES

Ville de Barcelone, (2005), Ordonança Fiscal núm. 3.12, URL : https://www.areaverda.cat/sites/default/files/fitxer_estatic/2018-11/Ordenan%C3%A7a%20Fiscal%203.12%20CVE2018036131.pdf

Ville de Barcelone, (2019), Pla Metropolità de mobilitat urbana 2019-2024, 206 p., URL : http://www3.amb.cat/repositori/PMU/APROVA/3%20PMU_PropostadelPla_aprovincial.pdf

Ville de Barcelone, (2014), Pla Metropolità de mobilitat urbana 2013-2018, 105 p., URL : https://www.barcelona.cat/mobilitat/sites/default/files/PMU2013-2018_DocAprovInicial_Parte1_2.pdf

AREA : <https://www.areaverda.cat/ca>

Site du réseau de parkings publics BSM : <https://www.aparcamentsbsm.cat/fr/>

Enquesta de Mobilitat Quotidiana (EMQ-2006) : <https://www.atm.cat/web/ca/EMQ.php>

Mobilité partagée : <https://www.barcelona.cat/mobilitat/en/means-of-transport/shared-vehicle>

Stationnement vélos : <https://ajuntament.barcelona.cat/bicicleta/en/services/parking>

Taux de motorisation : <http://www.amb.cat/s/es/web/area-metropolitana/dades-estadistiques/mobilitat-i-transport/vehicle-privat.html>

GART, (2016), La gestion du stationnement payant sur voirie en Europe. Quels enseignements pour la France ?, 162 p., URL : https://www.gart.org/wp-content/uploads/2016/04/Etude-stationnement-en-Europe_GART-STATIOM_09032016.pdf



CHAPITRE 4 : BERLIN





BERLIN

Spécificités de la ville et de sa politique de mobilité

L'histoire récente des politiques de mobilité est étroitement liée à la réunification allemande. La « Vision zéro » définit un objectif de réduction de la pollution et des accidents routiers.

Politique de stationnement

Les orientations sont définies par le Sénat de Berlin, ensuite mis en œuvre au niveau des arrondissements. L'objectif est d'étendre la zone payante à l'ensemble du centre-ville.

Stationnement sur voirie

- 4 % de la surface de Berlin est réglementée (ville très étendue)
- Des zones de stationnement payant selon 3 tarifs horaires (1 €, 2 € ou 3 €)
- Des zones à durée limitée

Stationnement hors voirie

- Pas de parkings appartenant à la municipalité
- Les parkings gérés par des opérateurs privés ne proposent pas d'abonnement

Particularités des quartiers

- Les tarifs horaires sur voirie varie entre 1 € et 3 €
- Hypercentre est la zone la plus chère, suivie par le quartier d'affaires.
- Les deux quartiers résidentiels sont les moins chers.





1. INDICATEURS CLES

	VILLE-CENTRE	RÉGION MÉTROPOLITAINE
Population	3 656 517	5 259 363
Surface	891,1 km ²	17 480
Densité de population	4 103 hab./km ²	301
Part modale de la voiture	30%	/
Nombre de places en voirie/hab.	0,03	/

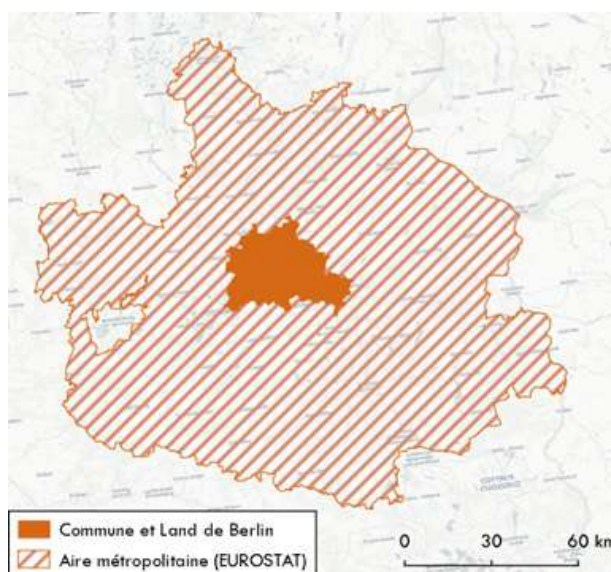
2. CONTEXTE

2.1. Organisation urbaine et institutionnel

La ville de Berlin a la particularité d'être également un « Land », un Etat fédéré d'Allemagne. Le fédéralisme, un principe fondamental de la Constitution allemande, confère un gouvernement, une assemblée ainsi qu'un certain nombre de pouvoirs à chacun des seize Länder constituant l'Allemagne. Ainsi, les Länder sont notamment en charge de la police, de l'éducation, de l'aide sociale, de la culture, des transports, de la promotion économique, de l'environnement ou de l'urbanisme et de la planification.

La défense nationale, la politique étrangère, le droit de la nationalité et de l'immigration, l'administration de la justice, le droit civil et pénal ou encore le droit du travail et de la protection sociale, sont gérés pour leur part au niveau fédéral.

Figure 35 : Limites administratives et statistiques de Berlin





La Ville de Berlin s'occupe de toutes les questions concernant la ville, en particulier l'urbanisme, la politique sociale et la fourniture de différents services (eau, énergie, enlèvement des déchets, etc.), en vertu du principe de libre administration des collectivités locales.

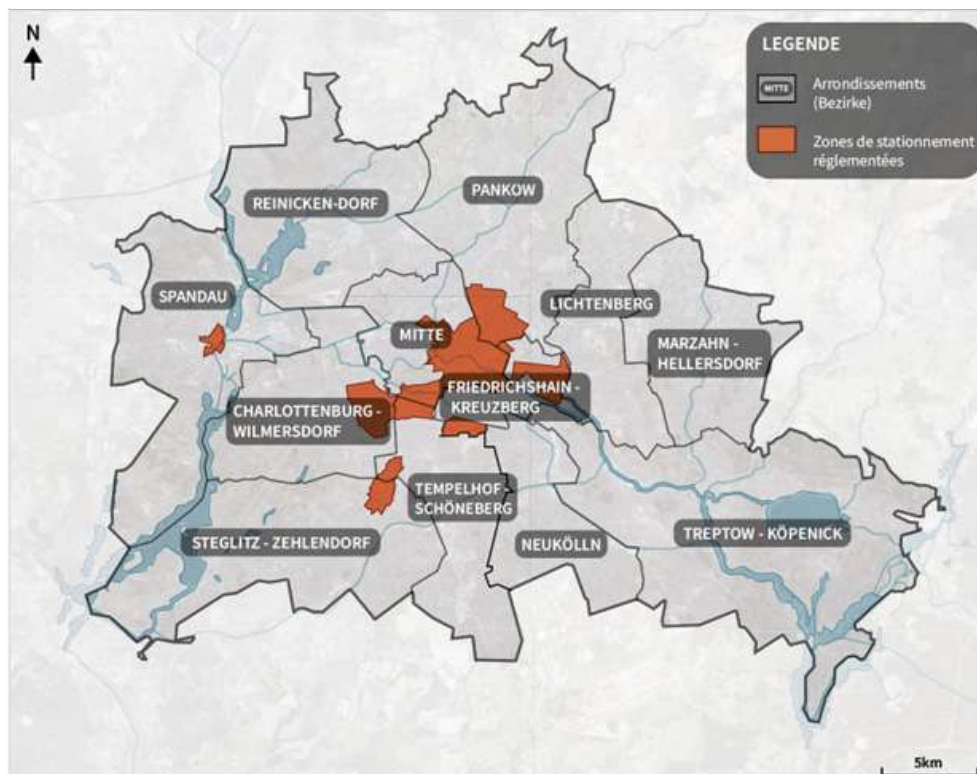
Conformément au principe de subsidiarité et à la constitution du Land, la ville de Berlin prend en charge les questions qui concernent le Land dans son ensemble tandis que les arrondissements exercent les autres compétences. Dépourvus de la personnalité morale, les arrondissements ne disposent toutefois d'aucun pouvoir réglementaire et ne lèvent pas l'impôt.

Les arrondissements comptent dans leurs compétences l'élaboration des plans d'urbanisme, l'établissement de leur budget, la gestion de leur personnel ainsi que des services sociaux et sanitaires, l'entretien des espaces verts, de la voirie et des aires de jeu ou encore la sécurité des produits alimentaires.

À Berlin, le gouvernement, dénommé « Sénat », est dirigé par un maire (appelé bourgmestre-gouverneur), élu par le Parlement à la majorité des suffrages exprimés. Les autres membres du gouvernement, les huit sénateurs, sont choisis par le maire, qui définit le champ de compétences de chacun d'eux et qui désigne deux vice-maires parmi eux. Chacun des huit sénateurs est responsable d'un département ministériel, qu'il dirige en toute autonomie dans le cadre de la politique du gouvernement.

Michael Müller (SPD) est le bourgmestre-gouverneur de Berlin depuis le 11 décembre 2014.

Figure 36 : Géographie administrative de Berlin





La Ville de Berlin est composée de 12 arrondissements appelés « Bezirke ». Parmi ces 12 arrondissements, 7 accueillent des aires de stationnement réglementées au sein de « Parkraumbewirtschaftungszonen », des zones de stationnement. On dénombre aujourd'hui un total de 47 de ces zones.

2.2. Gestion du stationnement

Le Sénat de Berlin s'occupe notamment, via le Département sénatorial de l'environnement des transports et la protection du climat, de la définition des orientations politiques et stratégiques en matière de stationnement. Le Sénat de Berlin travaille aussi sur les sujets valables pour l'ensemble du Land comme les tarifs.

Actuellement, la mission principale du Département sénatorial de l'environnement des transports et la protection du climat est de coordonner et d'assister les Arrondissements dans la mise en place des zones de stationnement payant, dans le cadre du Plan de protection de l'air (Luftreinhalteplan).

Les Arrondissements (Bezirke) sont, quant à eux, responsables de la planification, de la réglementation et de la gestion du stationnement dans leurs périmètres respectifs.

Dans le cadre de son rôle de coordinateur, **le Sénat de Berlin a publié en Décembre 2004 un document intitulé « Leitfaden Parkraumbewirtschaftung »**, présentant les lignes directrices pour la gestion du stationnement. Ce document regroupe un nombre très important de recommandations.

Le document présente aussi des réponses claires aux questions que peuvent se poser autant les Arrondissements que les usagers, sur : les objectifs de la mise en place d'une réglementation ; les lieux et situations dans lesquels elle est pertinente ; les conditions d'obtention et d'utilisation des permis (résidents, professionnels, ...).

En outre, le document précise le cadre juridique ; le personnel nécessaire à la gestion et à la surveillance du stationnement ; les exigences techniques relatives aux horodateurs et autres matériels techniques ; les conditions pouvant être adressées aux usagers ainsi que les contacts privilégiés dans chacun des arrondissements.

Le Sénat de Berlin édite également pour chaque arrondissement avec du stationnement payant, **des plans présentant la délimitation des zones de stationnement** ainsi que les horaires et les tarifs qui y sont en vigueur.

Les amendes sont quant à elle définies au niveau fédéral par le Bundestag (le parlement). Le « catalogue des amendes » (Bußgeldkatalog), encadré par la réglementation routière (Straßenverkehrsordnung (StVO)), fixe l'amende pour le non-paiement du stationnement dans les zones réglementées à 10 € par heure. Une actualisation de la StVO proposée par le Land de Berlin et votée en février 2020 va permettre d'augmenter le montant des amendes.

Par ailleurs, **chaque Arrondissement dispose d'un site internet** sur lequel il est possible de télécharger les formulaires de demande de permis, d'obtenir les contacts, etc.

3. POLITIQUE DE MOBILITE ET DE STATIONNEMENT

3.1. Politique de mobilité

Dans la préface de l'édition 2017 du document « **Mobility in the City – Berlin Traffic in Figures** », Regine Günther, la Sénatrice pour l'environnement, les transports et la protection du climat au Sénat de Berlin, évoquait la nécessité dans une métropole comme Berlin d'encourager l'écomobilité ; de développer les infrastructures cyclables ; de réduire la pollution liée à la circulation et de créer des infrastructures économes en espaces et sûres.



Les indicateurs présentés dans le document et définis comme d'importants outils d'aide à la décision, vont dans le sens de ces objectifs. Ils concernent les modes actifs, la sécurité routière, la qualité de l'air ou encore la pollution sonore.

Le **Berlin Mobility Act (Berliner Mobilitätsgesetz)**, initié en 2018 est venu confirmer l'ensemble de ces objectifs tout en visant à leur accorder une place dans la loi. La promotion des modes actifs, l'optimisation des aménagements routiers et la réduction des pollutions engendrées par la circulation y sont regroupés autour d'un enjeu central : la « Vision zero », consistant en une réduction maximale de la pollution et des accidents engendrés par la circulation routière.

3.2. Politique de stationnement

Des études de faisabilité sont actuellement réalisées dans l'objectif d'étendre la zone réglementée à l'ensemble du centre-ville de Berlin (situé dans le périmètre du S-Bahnring).

3.2.1. Autopartage

Les sociétés d'autopartage ont actuellement le droit de stationner sur l'ensemble des places sur voirie. Néanmoins, aucune place ne leur sont réservées pour le moment.

Les règlements nécessaires à la mise en place de places de stationnement sur voirie réservées à des sociétés d'autopartage (en boucle) vont rentrer en vigueur au cours de l'année 2020. Ce sont les Arrondissements qui en seront responsables.

3.2.1. Compensation

S'il n'est pas encore prévu de réduire l'offre de stationnement, le sujet commence à émerger clairement. L'article « Verbände wollen 60.000 Parkplätze jährlich reduzieren » publié le 20.11.2019 dans le Berliner Morgenpost fait état des revendications d'une alliance de sept associations Berlinoise concernant la suppression de 60 000 places de stationnement par an. Cette volonté de supprimer des places semblent être partagée par le groupe Die Linke (« la Gauche ») de la capitale comme on peut le lire dans l'article « Linke für Fahrplan zur Abschaffung von Parkplätzen in Berlin » publié le 28.08.2019 dans le Berliner Morgenpost.

4. MODALITES OPERATIONNELLES DE GESTION DU STATIONNEMENT

4.1. Stationnement sur voirie

La gestion et le contrôle du stationnement sont exclusivement exercés en régie dans la mesure où ce sont des « Hoheitliche Aufgabe der Verwaltung », des devoirs que les acteurs publics doivent exercer en vertu du droit public.

Les données relatives à la « Kurzparkzone » (l'équivalent de la zone bleue française) ne sont pas disponibles. Néanmoins, on sait qu'il y avait environ 99 800 places payantes sur voirie en 2013. Ce recensement ne prend pas en compte les deux zones les plus récentes : les zones 60 et 61. Environ 4 % de la surface de la commune est réglementé.



4.1.1. Les zones tarifaires

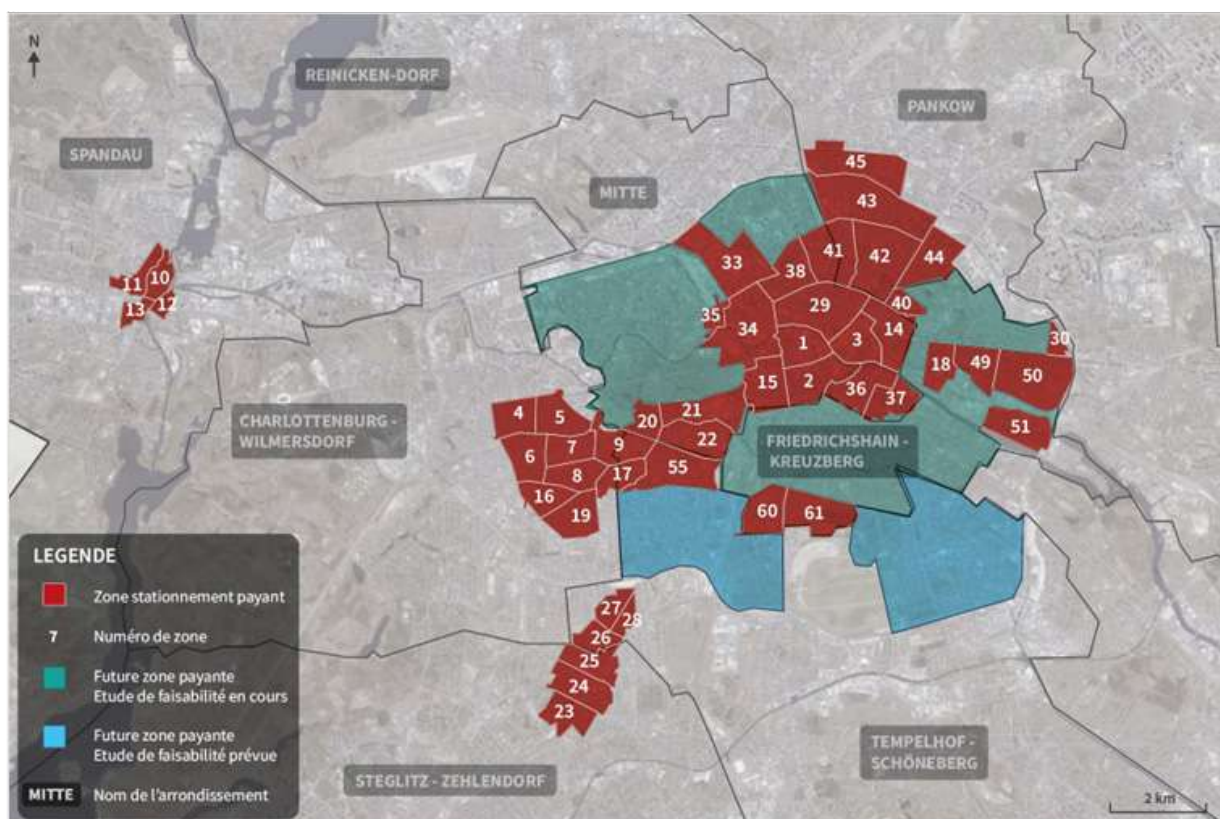
S'il y a 47 zones de stationnement à Berlin, celles-ci n'ont pas de politiques tarifaires propres. Une zone de stationnement peut accueillir une partie ou bien la totalité des 3 tarifs pratiqués selon la pression exercée sur le stationnement : 1€, 2€ ou 3€ par heure.

À noter que ces tarifs sont présentés au quart d'heure et non à l'heure, soit 0,25 ; 0,50 ou 0,75€ par quart d'heure de stationnement.

Les Arrondissements ne semblent pas mener de politique spécifique à destination des ménages défavorisés / précaires. Néanmoins, avec un tarif de 20,4€, le permis résidents, permettant un stationnement gratuit pour une voiture (voiture principale) et dans le périmètre du quartier de résidence (valable 2 ans, renouvelable), reste très accessible.

Les Arrondissements ne semblent pas mener de politique spécifique à destination des ménages défavorisés / précaires. Néanmoins, avec un tarif de 20,4€, le permis résidents, permettant un stationnement gratuit pour une voiture (voiture principale) et dans le périmètre du quartier de résidence (valable 2 ans, renouvelable), reste très accessible.

Figure 37 : Localisation des zones de stationnement



Source : SARECO 2020



4.1.2. Permis

Le permis résident est au tarif de 20,4€ pour deux ans. Il permet un stationnement gratuit pour une voiture (voiture principale) et dans le périmètre du quartier de résidence.

Les Arrondissements proposent tous des permis pour les entreprises et pour les artisans. Le permis à destination des entreprises permet un stationnement gratuit pour un véhicule (véhicule principal), dans le périmètre du quartier de l'entreprise et pour une durée d'un, 2 ou 3 ans. Les tarifs du permis entreprise sont dégressifs. Ils vont de 90€ pour une validité d'un an à 130€ pour 2 ans et 160€ pour 3 ans.

Les permis artisans permettent quant à eux un stationnement gratuit pour 4 véhicules maximum et sur l'ensemble des quartiers. Ils peuvent être valables 6 mois (130€ + 25€ par véhicules supplémentaires (3 max.)), 1 an (200€ + 40€ par véhicules supplémentaires (3 max.)) ou 2 ans (350€ + 70 € par véhicules supplémentaires (3 max.)).

4.2. Stationnement hors voirie

4.2.1. Parkings accessibles au public

Il est difficile de connaître le nombre exact de parkings accessibles au public et le nombre de places offertes. Néanmoins, si l'on se concentre sur les parkings de deux grands opérateurs présents à Berlin, ContiPark et QPark, on dénombre 44 parkings (38 parkings gérés par ContiPark et 6 gérés par QPark) pour un total de 30 462 places de stationnement (22 881 dans les parkings gérés par ContiPark et 7 581 dans les parkings gérés par QPark).

Le stationnement hors voirie est géré exclusivement par des opérateurs privés. Les parkings gérés par Contipark et QPark ne proposent pas d'abonnements à proprement parlé.

Dans les parkings gérés par QPark on trouve des offres tarifaires pour plusieurs jours de stationnement (de 5 à 7 jours et de 110 à 200 euros), néanmoins ces tarifs sont trop élevés pour être assimilés à des abonnements.

Dans la majorité des parkings gérés par ContiPark, il est possible d'utiliser une carte donnant accès à des tarifs préférentiels. Cette carte peut être possédée par des entreprises (P Card Corporate) pour un coût de 12€ / utilisateurs / an ou par des particuliers (P Card Shopping), gratuitement.

4.2.2. Offres privées

Il n'existe pas de données concernant le nombre de places privées associées à des logements.

4.2.3. Norme d'urbanisme en matière de stationnement

Les normes planchers pour le stationnement des voitures ont été supprimées dans les années 1990. Depuis, il ne reste que des normes planchers pour les stationnements PMR et vélos.

Pour les habitations, les principale normes de stationnement vélos sont de :

- 2 places / appartement dans les immeubles avec plus de 2 appartements
- 1 place / 2 chambres dans les résidences étudiantes
- 1 place / 10 chambres dans les maisons de retraite

Pour les commerces, les principale normes de stationnement vélos sont de :

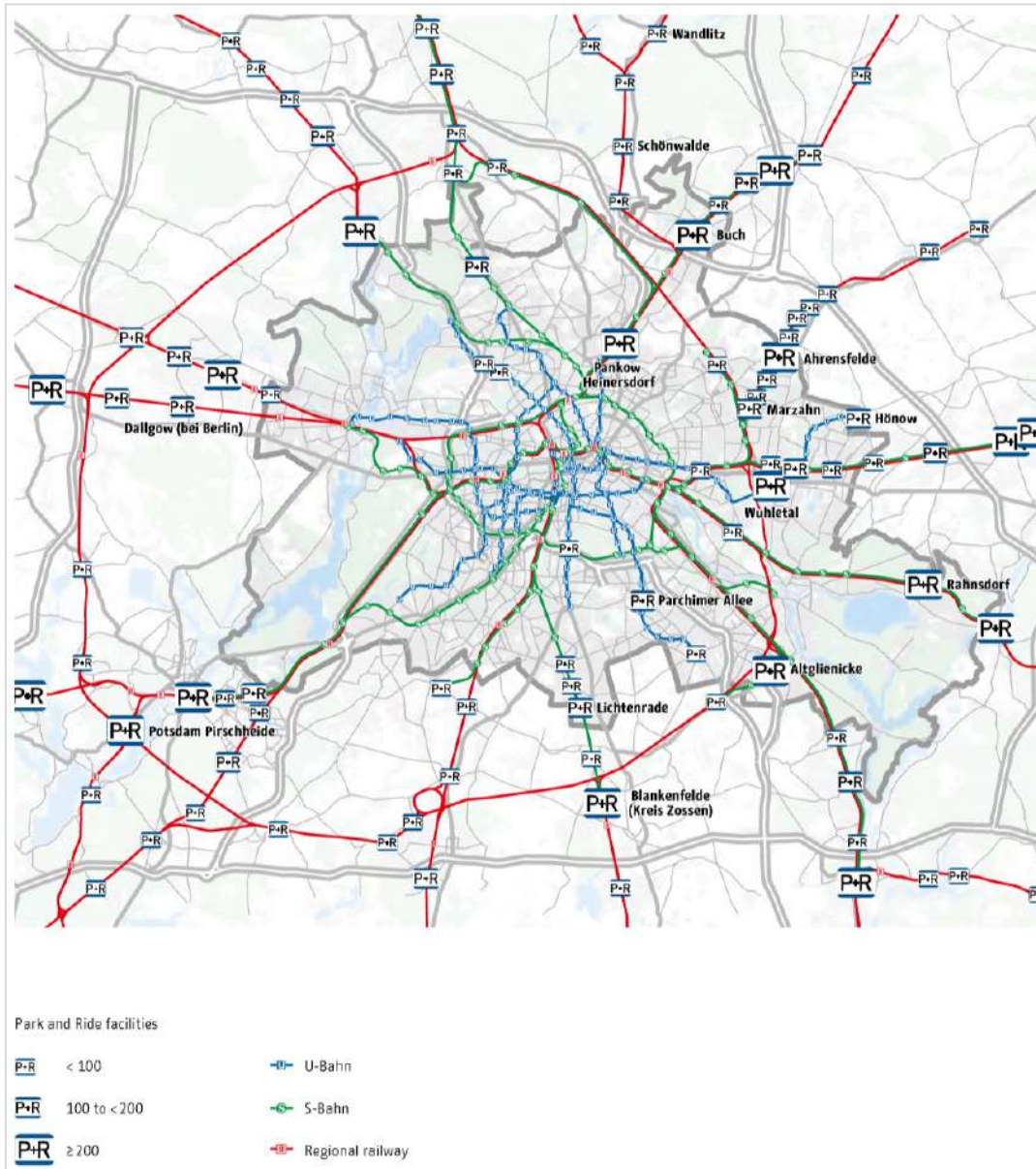
- 1 place / 100m² SDP brut dans les magasins spécialisés
- 1 place / 150m² SDP brut pour la grande distribution
- 1 place / 10 sièges dans les cafés et les restaurants

Pour les bureaux, les principale normes de stationnement vélos sont de :

- 1 place / 100m² SDP brut pour les immeubles de bureaux de moins de 4000m²
- 1 place / 200m² SDP brut pour les immeubles de bureaux de plus de 4000m²



Figure 38 : Localisation des P+R



Source : Sénat de Berlin, 2017

4.2.4. Parc de rabattement

On dénombre un nombre important de P+R dans le périmètre de Berlin ainsi que dans sa périphérie. Il n'y a pas de données officielles disponibles sur le nombre de places dans les P+R.

La grande majorité des P+R sont situés en dehors du périmètre du Land de Berlin, dans le Land de Brandenburg. Leur construction a été partiellement financée par un programme de subventionnement du Land de Brandenburg.



Malgré leur quantité, les P+R ne sont pas au cœur de la stratégie de stationnement. Le Land de Berlin ne souhaite d'ailleurs plus construire de P+R dans son périmètre. La priorité est désormais accordée au développement des B+R, des P+R exclusivement à destination des vélos

4.3. Stationnement des deux-roues

4.3.1. Stationnement des vélos

Une politique est menée par le Land de Berlin afin de développer le stationnement sécurisé et protégé des vélos.

- Un programme de financement pour des supports à vélo : les quartiers peuvent solliciter des fonds et ainsi financer la construction de supports à vélos. Plus de 30 000 places ont ainsi été aménagées en 2017.
- Un programme mené par la société d'Etat GB infraVelo GmbH étudie actuellement le potentiel d'implantation de parkings à vélo dans les stations de métro.

4.3.2. Stationnement des deux-roues motorisés

Pas de réglementation particulière ni le politique spécifique à destination des deux-roues motorisés.

5. POLITIQUE PAR QUARTIER

La sélection des différents secteurs est basée sur le découpage des zones de stationnement (« Parkraumbewirtschaftungszonen »). Berlin compte 47 de ces zones, réparties au sein de 7 des 12 arrondissements de la ville. Nous nous concentrons ici sur 6 de ces zones.

Les zones 1 et 2 (**hypercentre**) sont situées au cœur de la ville de Berlin ; elles se trouvent à proximité de la place Gendarmenmarkt créée à la fin du 17^{ème} siècle, dans le quartier historique de Friedrichstadt. Ces zones sont identifiées comme étant rotative à très rotative, avec un coût horaire du stationnement en journée de 2 ou 3€.

La zone 24 (**résidentiel dense**) se situe autour de la Schloßstraße, dans l'arrondissement de Steglitz-Zehlendorf. Le tissu urbain de cette zone en fait un exemple intéressant de secteur résidentiel dense. Si l'on recense plusieurs commerces, dont un centre commercial, au nord du secteur ; la partie de la Schloßstraße située entre les stations de métro Schloßstraße et Rathaus Steglitz est presque exclusivement occupée par des logements, ce qui peut expliquer le faible coût horaire du stationnement en journée, de l'ordre 1€.

On observe la même situation dans la zone 11, un **secteur résidentiel d'urbanisation lâche** situé à Spandau, où le coût horaire du stationnement est limité à 1€, de 09h à 17h en semaine et de 09h à 14h le samedi.

Dans la zone 61, un **secteur résidentiel et commerçant** situé au cœur du quartier de Bergmannkiez, le coût horaire du stationnement est également de 1€ entre 09h et 17h mais il passe ensuite à 2€ de 17h à 22h afin de limiter les conflits d'usage entre les résidents et les visiteurs des commerces et des restaurants.

La zone 9 (**quartier d'affaires**) située autour de l'avenue Kurfürstendamm est quant à lui un secteur d'affaire. La forte concentration de bureaux mais aussi de commerces en font une zone particulièrement rotative. De ce fait, le coût horaire s'élève à 2€, du lundi au samedi, de 09h à 22h.



TYPLOGIE DE QUARTIERS	QUARTIERS DE BERLIN	TYPE DE ZONE	COÛT D'1H DE STATIONNEMENT EN JOURNÉE	PERMIS RÉSIDENTS	PERMIS COMMERÇANTS	TARIF HORAIRE PARKINGS PUBLICS
Hypercentre	Secteurs 1 et 2	3 € (Zone très rotative) 2€ (Zone rotative)	3 € 2 €	20,4 €/2ans	90 €/an	2,2 €
Résidentiel dense	Secteur 24	1 € (Peu rotative)	1 €	20,4 €/2ans	90 €/an	2 €
Résidentiel d'urbanisation lâche	Secteur 11	1 € (Peu rotative)	1 €	20,4 €/2ans	90 €/an	1 €
Quartier d'affaires	Secteur 9	2 € (Rotative)	2 €	20,4 €/2ans	90 €/an	2,73 €
Commerçant hors hypercentre	Secteur 61	1 € (Peu rotative)	1 €	20,4 €/2ans	90 €/an	2,8 €

6. QUE RETENIR ?

- Une histoire récente des politiques de stationnement étroitement liée à la réunification allemande.
- Une réglementation de 4% de la surface de Berlin avec 99 800 places payantes, soit 27,3 places payantes pour 1000 habitant.
- Des zones bleues (« Kurzparkzone ») et des zones de stationnement payant avec trois tarifs différents selon la pression exercée sur le stationnement : 0,25 ; 0,50 ou 0,75€ par quart d'heure de stationnement.
- Des orientations politiques et stratégiques en matière de stationnement définies par le Sénat de Berlin, le gouvernement de la « ville-état », et un rôle important des arrondissements (« Bezirke ») en matière de planification, de réglementation et de gestion du stationnement dans leurs périmètres respectifs.
- La publication par le Sénat en Décembre 2004 d'un document intitulé « Leitfaden Parkraumbewirtschaftung », présentant les lignes directrices pour la gestion du stationnement et regroupant un nombre très important de recommandations.
- La « Vision zero » : un objectif de réduction maximale de la pollution et des accidents engendrés par la circulation routière, au cœur du Berlin Mobility Act (Berliner Mobilitätsgesetz) initié en 2018.
- Un rôle important du stationnement dans la réalisation de cet objectif avec un projet d'élargissement de la zone réglementée à l'ensemble du centre-ville de Berlin (situé dans le périmètre du S-Bahnring) et une multiplication des revendications concernant la diminution de l'offre de stationnement dans la ville.
- Une prise en compte des nouvelles mobilités avec la mise en place des règlements nécessaires à la mise en place de places de stationnement sur voirie réservées à des sociétés d'autopartage (en boucle).
- Un intérêt moindre pour les P+R au profit du développement des B+R (Bike and Ride), des parcs relais réservés aux vélos.



7. SOURCES

Entretien avec le Département sénatorial de l'environnement, des transports et de la protection du climat

Unité IV A – Questions fondamentales de la politique des transports, planification du développement des transports

Gestion des places de parking

(Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Referat IV A - Grundsatzangelegenheiten der Verkehrspolitik, Verkehrsentwicklungsplanung

Parkraummanagement)

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Leitfaden Parkraumbewirtschaftung, Décembre 2004

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Ausführungsvorschriften zu § 50 der Bauordnung für Berlin (BauO Bln) über Stellplätze für Kraftfahrzeuge für schwer Gehbehinderte und Behinderte im Rollstuhl und Abstellmöglichkeiten für Fahrräder (AV Stellplätze), Décembre 2007

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Parkraumbewirtschaftung City – West, Janvier 2007

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Parkraumbewirtschaftung im Berlin Mitte, Octobre 2018

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Parkraumbewirtschaftung im Spandau, Novembre 2008

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Parkraumbewirtschaftung Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg, Juin 2014

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Parkraumbewirtschaftung Steglitz und Friedenau, Janvier 2007

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Mobility in the City. Berlin Traffic in Figures. 2017 Edition., Décembre 2017

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Voraussichtliche Verteilung der SIWANA-V-Mittel zur Parkraumbewirtschaftung, 17 Mai 2019

Technische Universität Dresden, Mobilitätssteckbrief für Berlin (Wohnbevölkerung), 2015

Technische Universität Dresden, Tabellenbericht zum Forschungsprojekt "Mobilität in Städten – SrV 2013" in Berlin (innere Stadt), 2013

Berliner Verkehrsbetriebe (BVG), Zahlenspiegel 2019, 2018

Sénat, Étude de législation comparée n° 183 - février 2008 - Le statut des capitales. Berlin, février 2008

Latz, C. (20 Novembre 2019). Verbände wollen 60.000 Parkplätze jährlich reduzieren. Berliner Morgenpost, <https://www.morgenpost.de/berlin/article227700313/Verbaende-wollen-60-000-Parkplaetze-jaehrlich-reduzieren.html>

Site du Département sénatorial de l'environnement des transports et la protection du climat (« Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz):

<https://www.berlin.de/sen/uvk/>

Lien vers la page « Gestion du stationnement » du site internet de chaque arrondissement :

<https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/lenkung/behoerden/de/bezirke.shtml#adressen>

Le développement du stationnement vélo

https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/rad/parken/index.shtml



CHAPITRE 5 : COPENHAGUE





> COPENHAGUE

Spécificités de la ville et de sa politique de mobilité

Copenhague mène depuis les années 1960 une politique de réduction de la place de la voiture et de promotion des modes alternatifs (vélo et autopartage notamment).

Politique de stationnement

Caractérisée par une réduction du nombre de places de stationnement entre 2005 et 2009, la stratégie actuelle repose davantage sur la tarification.

Stationnement sur voirie

Entièrement géré par la municipalité, le stationnement sur voirie est soumis à une augmentation générale des tarifs mais il existe des aménagements pour les véhicules électriques

Stationnement hors voirie

Les parking privés sont situés dans l'hypercentre et l'offre est complétée par des P+R (x 8). Le stationnement vélo a une place importante dans les règles d'urbanisme.

Particularités des quartiers

Les règles de stationnement sont plus permissives à mesure que l'on s'éloigne du centre et dans les quartiers commerciaux.





1. INDICATEURS CLES

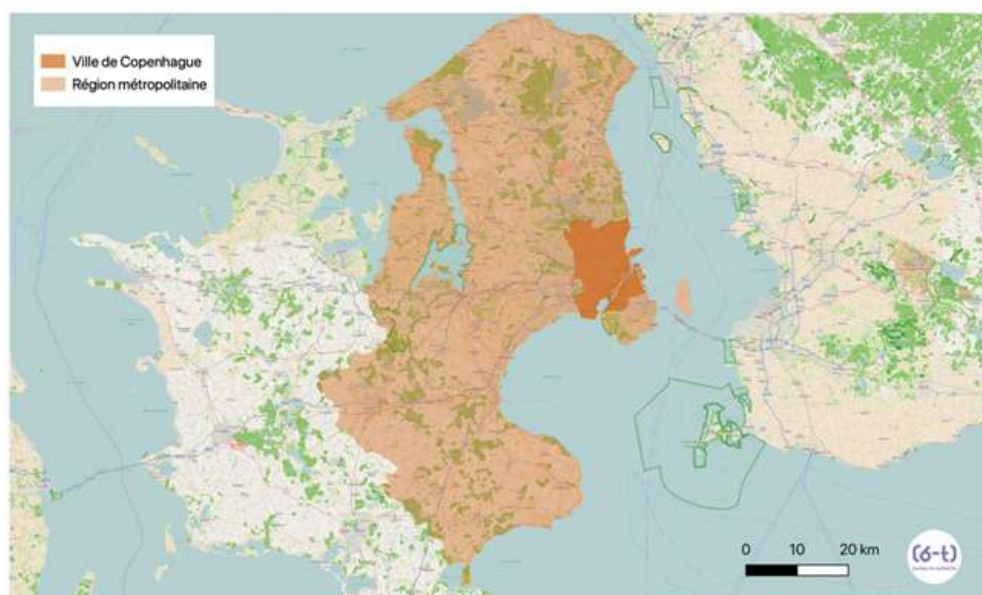
	VILLE-CENTRE	RÉGION MÉTROPOLITAINE
Population	623 404	2 045 259
Surface	88,25 km ²	2 779 km ²
Densité de population	7 064 hab./km ²	736 hab./km ²
Part modale de la voiture	33%	/
Nombre de places en voirie/hab.	0,2	/

2. CONTEXTE

Copenhague est la capitale du Danemark et c'est aussi la ville qui compte le plus grand nombre d'habitants (plus de **600 000 habitants**). Elle se situe sur la côte est de l'île de Seeland et sur la partie nord-ouest de la petite île d'Amager, au niveau du détroit d'Øresund qui sépare le Danemark de la Suède. La commune couvre une superficie de **88,25 km²** et présente donc une densité de population d'un peu plus de **7 000 hab./km²**, légèrement inférieure à celle de la ville de Bruxelles. Le Danemark présente un indice de développement humain parmi les plus hauts et se classe au 11^{ème} rang mondial en 2018 avec un IDH de 0,929. Copenhague bénéficie également d'un taux de chômage très bas : 4,5 % en 2018.

Figure 39 : Carte de Copenhague

Copenhague et son aire métropolitaine



Sources : OpenStreetMap, Ville de Copenhague

Produite par ét - Avril 2020



2.1. Organisation urbaine et institutionnelle

La municipalité de Copenhague est subdivisée en **10 quartiers administratifs**, comme illustré sur la figure ci-dessous. Le quartier d'Indre By correspond au centre-ville historique et touristique. La zone située entre les quartiers de Nørrebro et Vanløse n'est pas un quartier de de Copenhague : il s'agit de la ville de **Frederiksberg**, qui constitue une **municipalité distincte**.

Figure 40 : Limites des 10 quartiers administratifs de Copenhague



Source : Ville de Copenhague, 2020

Comme illustré sur la carte ci-dessous, Copenhague s'organise autour d'un **centre historique dense où se concentrent les fonctions urbaines**. Ce centre est entouré d'une couronne formée de zones résidentielles de moindre densité, composée d'habitat collectif et d'espaces verts au nord, ainsi que d'habitat individuel au sud. Au-delà des limites communales se trouvent de vastes zones résidentielles avec une majorité d'habitat individuel au nord, tandis que l'ouest comporte d'importantes zones industrielles et des espaces naturels. Le développement de Copenhague et de sa région a fait l'objet, en **1947**, d'un plan d'urbanisme appelé le « **Finger Plan** », structurant l'urbanisation le long de cinq « doigts » correspondant à des axes de transports partant de la ville-centre pour desservir l'intérieur des terres.



Figure 41 : Structure urbaine de la ville de Copenhague et de sa banlieue



Source : 6t-bureau de recherche, 2018

Copenhague, Frederiksberg et 16 autres communes de la banlieue forment la communauté urbaine de Copenhague, ou **Grand Copenhague**, d'une superficie de 615,7 km². La **région métropolitaine de Copenhague** s'étend quant à elle sur une superficie de 2 779 km² et compte **plus de 2 millions d'habitants** (densité de population de 736 hab./km²).

2.2. Gestion du stationnement

À Copenhague, la gestion du stationnement s'effectue à l'échelle communale, par le biais du **Center for Parkering**. La gestion du stationnement sur rue est publique et, pour ce qui est du stationnement hors rue, seul un quart des parkings sont gérés par la municipalité, la majorité étant du ressort d'opérateurs privés.

La gestion du stationnement est encadrée par un **document stratégique**. En 2005, Copenhague adopte ainsi sa première stratégie à l'égard du stationnement : **P-strategy 2005**. Celle-ci vise à réduire les trajets automobiles des navetteurs, améliorer le stationnement des résidents et assurer un meilleur partage de l'espace urbain. Elle s'organise autour de trois grands axes :

- Augmenter le coût et la couverture spatiale du stationnement payant ;
- Créer des places de stationnement souterrain à destination des résidents ;
- Apaiser l'espace urbain en supprimant des places de parking dans le centre-ville.



En 2009, ce plan stratégique est remodelé, avec l'adoption d'une « Renewed P-strategy ». L'objectif affirmé de suppression de places de stationnement est mis de côté et de **nouvelles places sont même créées** là où la tension sur le stationnement est la plus forte (aménagement de places au croisement des axes de circulation, proche des intersections).

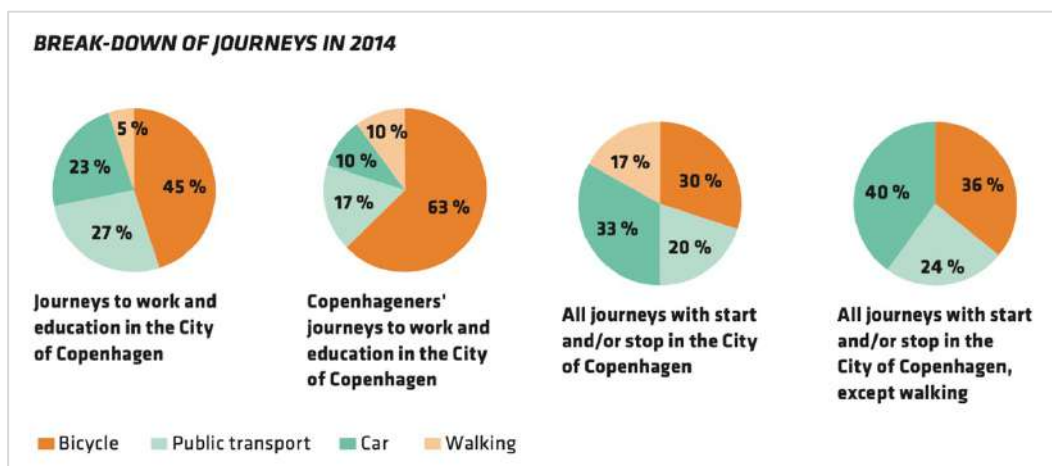
3. POLITIQUE DE MOBILITE ET DE STATIONNEMENT

3.1. Politique de mobilité

Mobilité : un fort usage du vélo

La part modale du vélo est particulièrement élevée à Copenhague et équivaut presque à celle de la voiture. En 2014, parmi l'ensemble des déplacements ayant pour origine et / ou destination la Ville de Copenhague, la **part modale de la voiture** est de 33 % (elle reste donc le premier mode), **celle du vélo de 30 %**. Viennent ensuite les transports en commun, avec 20 % de part modale, et la marche, avec 17 %. Parmi les habitants de Copenhague, l'utilisation du vélo pour les trajets domicile-travail ou domicile-études est encore plus élevée et atteint 63 %.

Figure 42 : Parts modales à Copenhague en 2014



Source : Ville de Copenhague, 2014)

En 1962, la principale rue commerçante de Copenhague, Strøget, a été piétonnisée, marquant de début d'une **politique de réduction de la place de la voiture en ville**. Cet objectif de reconquête de l'espace public s'accompagne également d'objectifs de **développement durable** et de réduction des émissions de gaz à effet de serre, d'objectifs de réduction de l'usage de la voiture et de la congestion. Il s'agit alors de **favoriser l'usage des modes actifs, avec un accent mis sur le vélo**, Copenhague souhaitant conserver et renforcer son image de ville cyclable, et sur les transports en commun.



En août 2012, la ville adopte un plan stratégique à horizon 2025 en matière de développement durable : le **CPH 2025 Climate Plan**. Le but de la ville est de s'inscrire dans un **objectif de neutralité carbone**, en se concentrant sur les secteurs de l'énergie et du transport, plus particulièrement en misant sur une « **mobilité verte** ». Concrètement, les objectifs fixés en 2012 sont d'atteindre une part modale des modes actifs et des transports en commun de 75 % d'ici à 2025 (sachant qu'en 2014 les parts modales cumulées du vélo, de la marche et des transports collectifs atteignent un total de 67 %). Plus précisément, le plan énonce aussi un objectif de 50 % des trajets domicile-travail ou domicile-études réalisés en vélo. Pour ce qui est de l'automobile, l'objectif fixé est qu'entre 20 et 30 % de voitures roulent aux **énergies alternatives** (électricité, hydrogène ou biocarburants), et 30 à 40 % des camions.

3.2. Politique de stationnement

Une politique de réduction du nombre de places de stationnement

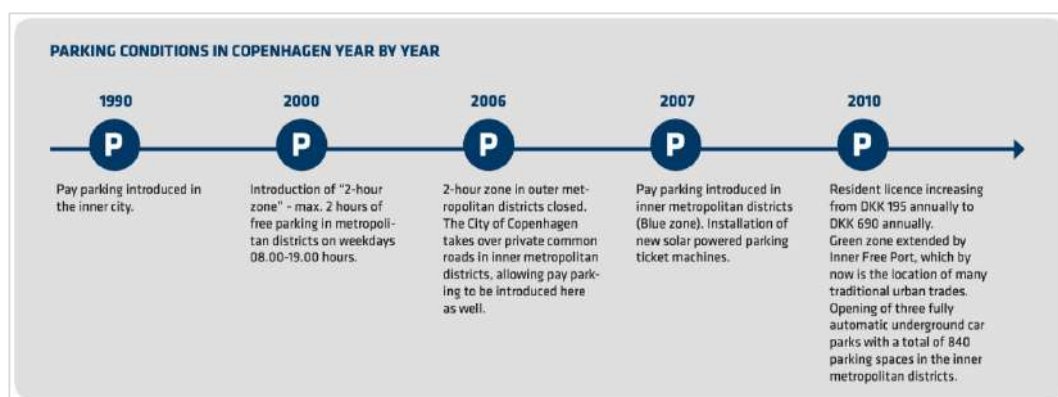
Cette attention portée aux véhicules électriques s'accompagne de la mise en place d'**espaces de stationnements réservés** à ce type de véhicules ; le stationnement est alors utilisé ici comme un levier pour favoriser certains usages automobiles. De même, la reconquête de l'espace urbain déjà évoquée avec la piétonisation, passe également par une **politique de suppression d'espaces de stationnement**. Certains des espaces supprimés sont convertis en stationnement vélo.

Ainsi, de 1995 à 2005, le nombre de places de stationnement dans le centre-ville de Copenhague a **diminué de 12 %**, passant de 3 100 à 2 770, alors que le nombre de voitures en circulation y augmentait de 28 % dans le même temps, entraînant des difficultés croissantes à trouver une place pour les automobilistes. Cette politique est en accord avec les objectifs du CPH 2025 Climate Plan et la ville conserve les mêmes orientations dans sa gestion du stationnement.

Le levier de la tarification

Outre la réduction du nombre de places, la ville mobilise le **levier de la tarification**. C'est en **1990** que la tarification du stationnement sur voirie a été introduite à Copenhague, d'abord dans le centre-ville. En 2006, les tarifs de stationnement ont augmenté en moyenne de 50 %. La zone de stationnement tarifé a également connu une extension progressive, avec la mise en place en 2007 d'une tarification hors Indre By, notamment dans les quartiers de Nørrebro et Østerbro. Parallèlement à cette augmentation du coût du stationnement, une **diminution d'environ 6 % du trafic automobile** au départ et à destination du centre-ville (soit 18 000 voitures par jour) a été constatée.

Figure 43 : Évolution de la politique de stationnement à Copenhague



Source : Ville de Copenhague, 2009



Le coût du **stationnement résidentiel** a lui-aussi fait l'objet d'augmentations successives, avec notamment un passage de 195 à 690 couronnes par an en 2010 (soit d'environ 26€ à 92€). Les prix du stationnement résidentiel sont à ce jour jugés trop faibles par la ville en regard du prix du mètre carré à Copenhague. En octobre 2019, la conseillère municipale Fanny Broholm expliquait ainsi que « le moyen le plus efficace dont dispose la municipalité pour réduire la circulation automobile réside dans les restrictions concernant le stationnement. [...] Les permis, les tarifs de stationnement, la suppression de places de parking et l'extension des zones tarifées sont les options dont nous disposons. »¹⁵. La dernière augmentation mise en place à Copenhague prend effet au **1er avril 2020**, avec une **hausse importante du prix des permis de stationnement résidentiel**. Ces tarifs s'appuient depuis 2017 sur la **consommation des véhicules**, les moins polluants bénéficiant des prix les plus bas. La hausse d'avril 2020 correspond à un doublement de ces différents tarifs.

3.2.1. L'autopartage

Copenhague dispose de plusieurs offres d'autopartage, aussi bien en free-floating (DriveNow, GreenMobility) qu'en boucle, avec LetsGo (flotte d'environ 150 véhicules) ou de plus petits services comme Greenabout ou Bryggebilen (service local comptant une trentaine de membres qui se partagent 4 véhicules). Afin de favoriser ces offres alternatives à la voiture personnelle, la ville **réserve des emplacements de stationnement aux véhicules partagés** auxquels elle a préalablement délivré une licence. Pour les utilisateurs, le stationnement est alors gratuit dans les zones normalement tarifées, sauf dans l'hypercentre (zone rouge) en semaine entre 10h et 17h.

3.2.2. Compensation

En parallèle, la municipalité a compensé partiellement la réduction des places de stationnement en voirie par la création de **stationnement hors rue**. Ainsi, en 2010, 3 parkings souterrains ont été aménagés dans le centre-ville, pour un total de 840 places. Cependant la « Renewed P-strategy » de 2009 revient sur l'objectif de suppression de places de stationnement, en autorisant la création d'espaces là où le besoin se fait le plus sentir.

3.2.3. MaaS

Sans objet (il n'y a pas de MaaS à Copenhague).

3.2.4. Autre

Sans objet

4. MODALITES OPERATIONNELLES DE GESTION DU STATIONNEMENT

4.1. Stationnement sur voirie

Le stationnement sur rue est **gratuit et illimité dans l'ensemble de la ville le dimanche** (à partir de 17h le samedi et jusqu'à 8h le lundi matin) **et les jours fériés**. Le reste du temps, les zones les plus centrales sont soumises à réglementation, représentant environ un quart de la surface totale de la commune.

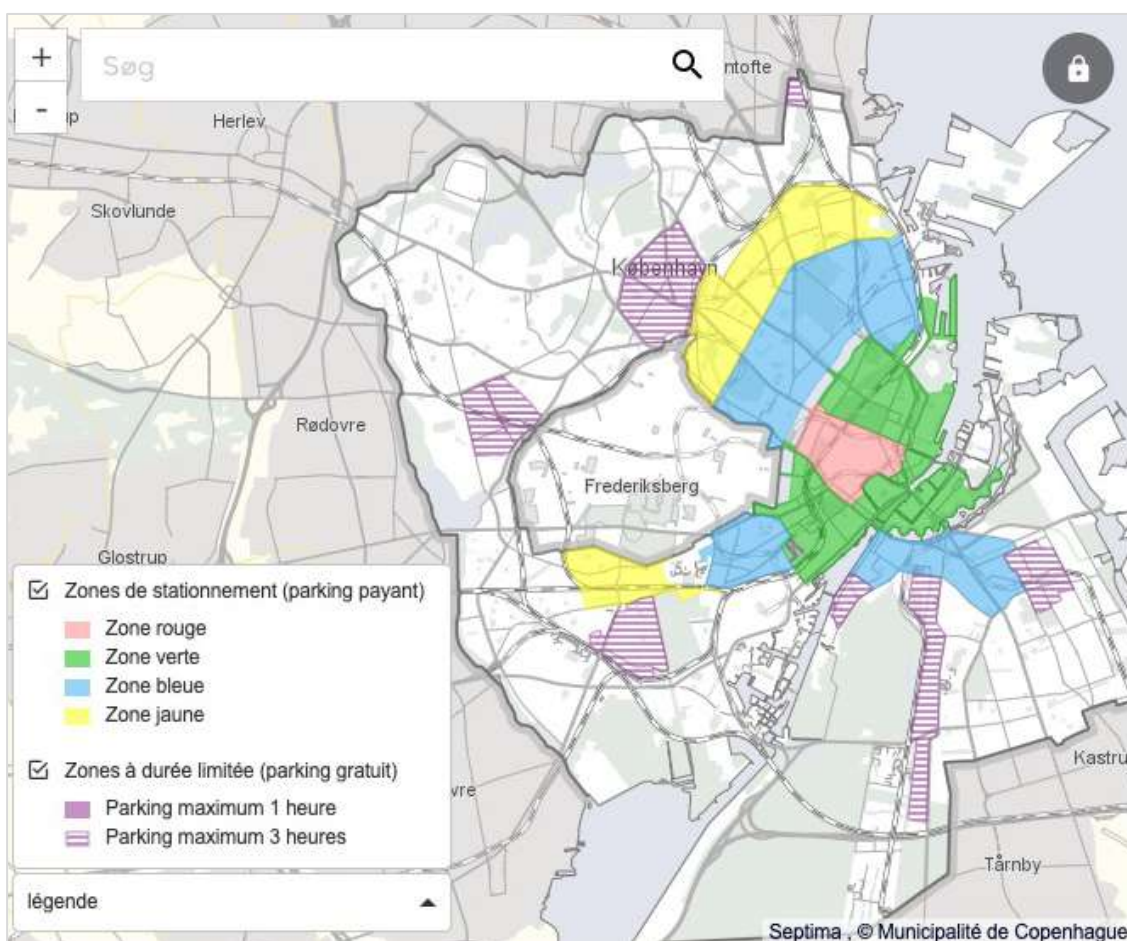
¹⁵ <https://www.thelocal.dk/20191007/copenhagen-residents-could-pay-100-times-more-for-parking> (consulté le 07/02/2020)



4.1.1. Les zones tarifaires

Le stationnement réglementé sur voirie s'organise selon deux types de zonages : **quatre zones de stationnement tarifé et deux zones de stationnement gratuit à durée limitée**. Le stationnement peut être payé sur une borne ou via une application mobile (plusieurs applications disponibles). Le stationnement est géré par la municipalité, via le **Center for Parkering**. La carte ci-dessous illustre ce zonage. En dehors de ces zones, le stationnement n'est pas réglementé. Rappelons que Frederiksberg dispose de règles de stationnement spécifiques (stationnement gratuit 2h et tarifé au-delà).

Figure 44 : Carte des différentes zones de stationnement réglementé à Copenhague



Source : Ville de Copenhague, 2020

Les zones tarifées concernent les parties les plus centrales de Copenhague, **les prix diminuant au fur et à mesure que l'on s'éloigne de l'hypercentre**. La zone rouge est ainsi la plus chère, suivie de la zone verte, puis de la zone bleue et enfin de la zone jaune. Les tarifs varient également au cours de la journée dans chacune des zones (plus cher en journée), comme récapitulé dans le tableau ci-dessous.



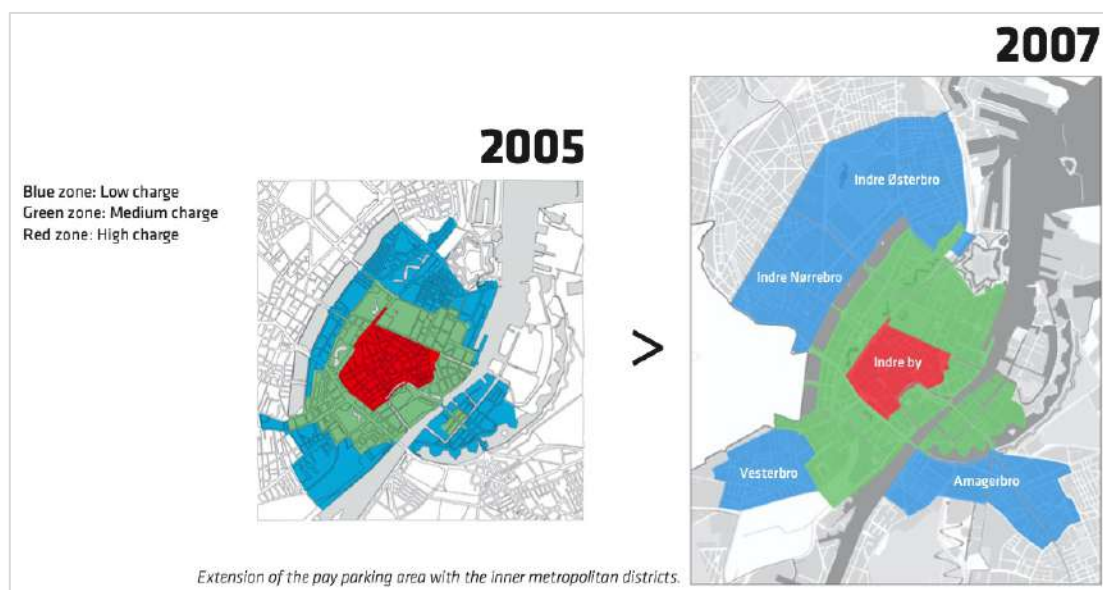
Figure 45 : Tarifs horaires de stationnement sur voirie à Copenhague

	Journée (8h-18h)	Soir (18h-23h)	NUIT (23H-8H)
Zone rouge	38 kr (5 €)	15 kr (2 €)	5 kr (0,67 €)
Zone verte	22 kr (3 €)	15 kr (2 €)	5 kr (0,67 €)
Zone bleue	14 kr (+/-2 €)	15 kr (2 €)	5 kr (0,67 €)
Zone jaune	11 kr (1,50 €)	11 kr (1,50 €)	3 kr (0,40 €)

Source : Ville de Copenhague, 2020

Notons que la zone concernée par la tarification du stationnement a fait l'objet d'élargissements successifs depuis la mise en place des premiers emplacements tarifés en 1990, en lien avec la politique municipale de désincitation et de réduction de l'usage de la voiture. La figure ci-dessous illustre l'extension réalisée entre 2005 et 2007, avec la création de zones payantes hors hypercentre (quartier d'Indre By).

Figure 46 : Extension de la zone de stationnement tarifé sur voirie



Source : Ville de Copenhague, 2009)

Les restrictions temporelles concernent des zones moins centrales de Copenhague, représentées en violet hachuré sur la carte. Il s'agit pour l'essentiel d'une limitation de 3h, mais un petit espace situé à la limite entre la zone verte et la zone bleue est limité à 1h. Il s'agit d'anciens abattoirs et halles aux viandes, aujourd'hui transformés en galeries commerciales. Le stationnement est gratuit durant la période de temps fixée (les automobilistes doivent utiliser un disque de stationnement), mais il n'est pas possible de rester plus. Le week-end et les jours fériés, ces restrictions temporelles ne s'appliquent pas et le stationnement est alors gratuit et illimité.



4.1.2. Les permis de stationnement

Certains types d'usagers peuvent obtenir des vignettes pour utiliser les places de stationnement sur voirie. En plus des vignettes délivrées gratuitement aux **personnes à mobilité réduite**, les **résidents** ainsi que les **commerçants et professionnels** peuvent demander une vignette de stationnement. Les vignettes sont émises pour une durée d'un an.

Dans les **zones à durée limitée**, les vignettes sont **gratuites** et autorisent les automobilistes qui en détiennent une à stationner sans limite de temps.

Dans les quatre **zones tarifées**, les vignettes sont **payantes**. Un tarif unique s'applique aux professionnels : 3 110 couronnes, soit 416,30€. Pour les particuliers, les tarifs **varient en fonction du type de véhicule** (motorisation et consommation), et l'on rappelle qu'ils ont fait l'objet d'une augmentation au 1er avril 2020. Les véhicules les plus polluants sont ainsi soumis à une tarification plus élevée, les prix allant de 200 couronnes (soit 26,77€) pour les véhicules électriques ou à hydrogène à 4 000 couronnes (soit 535,42€) pour les véhicules les plus consommateurs de carburant.

Figure 47 : Tarifs des vignettes de stationnement résidents selon la motorisation et la consommation du véhicule

ESSENCE	DIESEL	PRIX PAR ANNÉE PERMIS DE RÉSIDENT 1 JANVIER 2020	PRIX PAR ANNÉE PAR PERMIS DE RÉSIDENT 1 AVRIL 2020
min. 20,0	min. 22,5	300 couronnes	1000 couronnes
18,2 – 19,9	20,5 – 22,4	1050 couronnes	2000 couronnes
15,4 – 18,1	20,5 – 22,4	1050 couronnes	2000 couronnes
0,1 – 15,3	0,1 – 17,2	2,034 couronnes	4000 couronnes
Véhicules sans consommation de carburant enregistrée	/	1050 couronnes	2000 couronnes
Voiture électrique, voiture à hydrogène et moto électrique	/	100 couronnes	200 couronnes

Source : Ville de Copenhague, 2020

Néanmoins, **dans certaines rues** (notamment les plus centrales, situées dans la zone tarifée rouge, mais aussi certains axes structurants moins centraux), **le permis résident n'est pas valide** en semaine entre 10h et 16h (le stationnement doit alors être payé à l'heure).

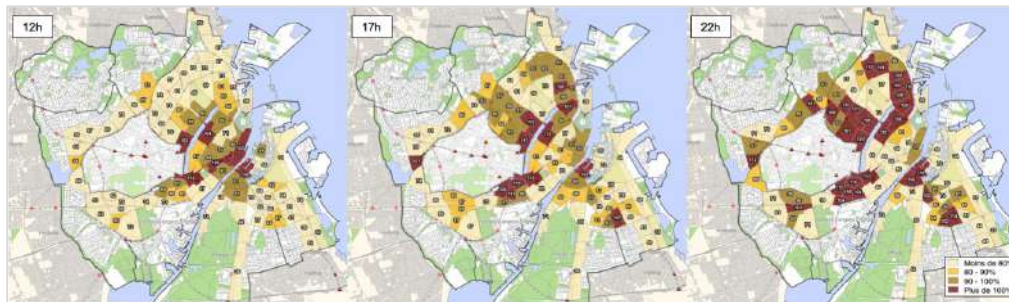
En plus du permis de stationnement résident classique, il existe plusieurs déclinaisons des permis accordés aux particuliers :

- Les **permis véhicules temporaires**, pour les voitures de location et voitures de remplacement lorsque le véhicule principal est en réparation ;
- Les **permis « période »**, destinés aux automobilistes souhaitant stationner pendant au moins cinq jours (et jusqu'à un an maximum) mais n'étant pas résidents de la zone concernée : ces permis proposent un tarif plus avantageux que le paiement à l'heure (tarifs journaliers par zones : 32 € en zone rouge, 19,80 € en zone verte, 11,25 € en zone bleue, 9,37 € en zone jaune).



Les cartes ci-dessous présentent le **taux d'occupation** des espaces de stationnement en voirie et son évolution au cours de la journée (12h-17h-22h). Si l'on constate que les zones les plus centrales (Indre By) présentent le taux d'occupation le plus élevé à midi, elles se « vident » au cours de la journée, au profit des quartiers de Nørrebro et Østerbro, où la tension sur le stationnement apparaît plus forte le soir.

Figure 48 : Évolution du taux d'occupation du stationnement sur voirie à Copenhague



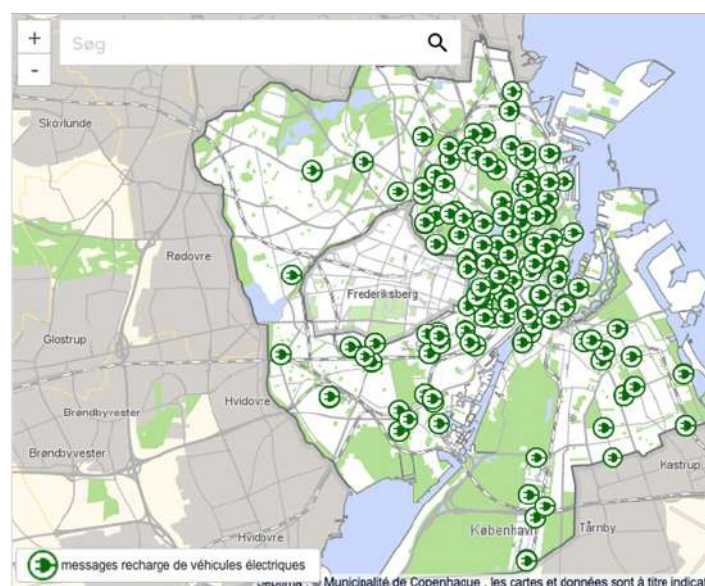
Source : Ville de Copenhague, 2020

Le stationnement des véhicules électriques

A Copenhague, les véhicules électriques ou à hydrogène **peuvent stationner gratuitement** en voirie, mais doivent payer le tarif en vigueur dans les parkings souterrains. A noter que les véhicules hybrides rechargeables ne sont pas concernés par cette mesure.

La ville dispose d'emplacements de stationnement avec **bornes de recharge publiques**, réservés aux véhicules électriques et hybrides rechargeables (500 places). Comme illustré sur la carte ci-dessous (chaque borne correspond à deux emplacements de recharge), ces emplacements se concentrent dans les zones les plus centrales et les plus denses. Ces bornes sont principalement opérées par la société E.ON Danemark et, dans une moindre mesure, par la société Clever.

Figure 49 : Cartographie de l'offre de bornes de recharge publiques à Copenhague



Source : Ville de Copenhague, 2020



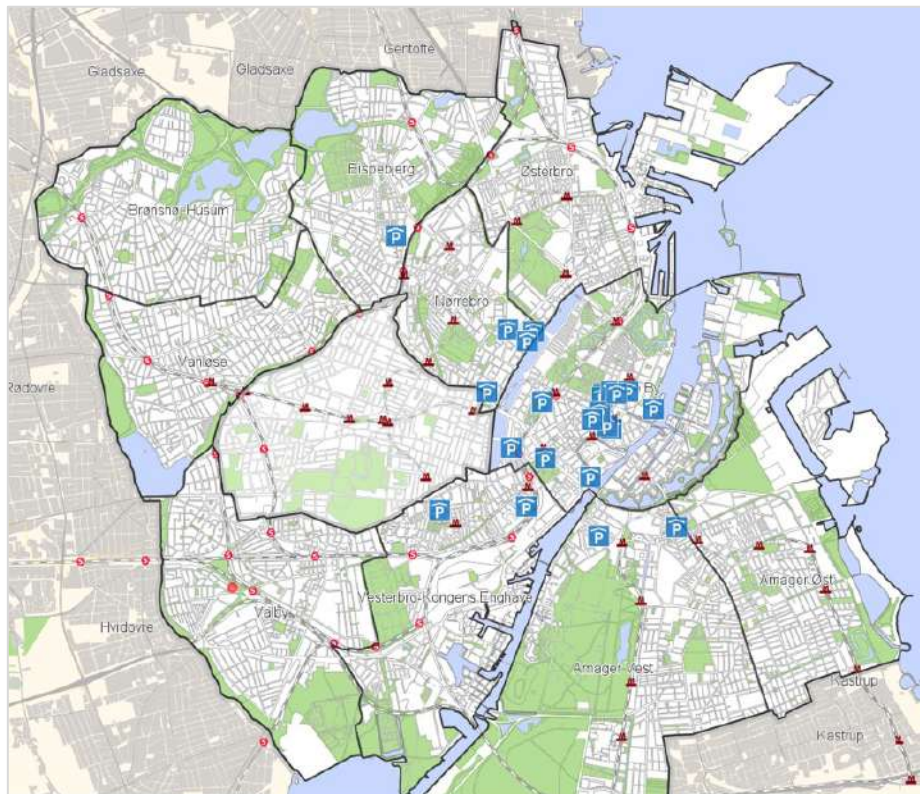
Signalons qu'une expérimentation a été lancée à la mi-décembre 2019 afin d'améliorer la rotation sur les places de stationnement avec borne de recharge, suite à un nombre important de sollicitations de conducteurs de véhicules électriques peinant à trouver une place. En semaine, le stationnement est ainsi limité sur 24 places avec borne de recharge situées dans les zones les plus fréquentées de la ville. Cette expérimentation repose principalement l'ajout de signalisation précisant les durées limitées¹⁶.

4.2. Stationnement hors voirie

4.2.1. Parkings publics

Copenhague compte **23 parkings publics**, pour un total d'environ **5 500 places**. Ceux-ci sont essentiellement situés dans l'hypercentre (quartier d'Indre By), avec néanmoins plusieurs parkings au sud-est de Nørrebro. Ces parkings sont en majorité gérés par des **opérateurs privés** (17 d'entre eux) comme OnePark, Q-Park ou APCOA et 6 d'entre eux sont gérés par la municipalité, plus précisément par le **Center for Parkering**, en charge des questions de stationnement. Certains proposent des espaces de stationnement pour vélos. Les tarifs varient selon la localisation et sont plus élevés dans les zones les plus centrales. Ainsi, pour 2h de stationnement, les prix varient de 9€ dans l'hypercentre à 2,60€ pour les moins chers. Des abonnements mensuels sont proposés, avec des prix variant de 200 à 550€. Précisons que les détenteurs d'une vignette résident peuvent stationner gratuitement dans certains parkings (Indre Nørrebro, Amager Nord and Indre By) qui sont gérés par la municipalité.

Figure 50 : Localisation des parkings publics de Copenhague



Source : Ville de Copenhague, 2020

16 <https://fdm.dk/nyheder/trafik/2019-12-nyt-forsoeg-tidsbegranser-parkering-ved-ladestandere>



4.2.2. Offre privée

Pas d'informations disponibles

4.2.3. Normes d'urbanisme

Le stationnement hors voirie recouvre aussi les espaces de stationnement privés, utilisés par des particuliers à leur domicile, réservés aux employés d'un bureau ou à la clientèle d'un commerce. La construction de ces espaces est **encadrée par les règles d'urbanisme** de la ville, avec à la fois des planchers et des plafonds pour la fonction « habitation ». La réglementation distingue les « zones densément urbanisées », qui correspondent à peu près aux zones de stationnement réglementé, et les « zones de développement urbain désignées », situées à la périphérie immédiate de la zone densément urbanisée et où des programmes de densification sont mis en place. Les normes de constructions en matière d'espaces de stationnement sont plus strictes dans ces deux types de zones (c'est-à-dire moins permissives) qu'ailleurs dans la ville.

Figure 51 : Règlementation en matière de construction d'emplacements de stationnement automobile privés

		ZONES DENSÉMENT URBANISÉES ET ZONES DE DÉVELOPPEMENT URBAIN DÉSIGNÉES	AUTRES ZONES DE LA VILLE
Logements	Plancher	1 place pour 200m ² de surface de plancher et 1 place pour 250m ² dans un rayon de 300m autour d'une station TC	
	Plafond	1 place pour 100m ² de surface de plancher	
Commerces		1 place pour 250m ² de surface de plancher	1 place pour 100m ² de surface de plancher
Bureaux		1 place pour 100m ² de surface de plancher	

Source : Ville de Copenhague, 2020

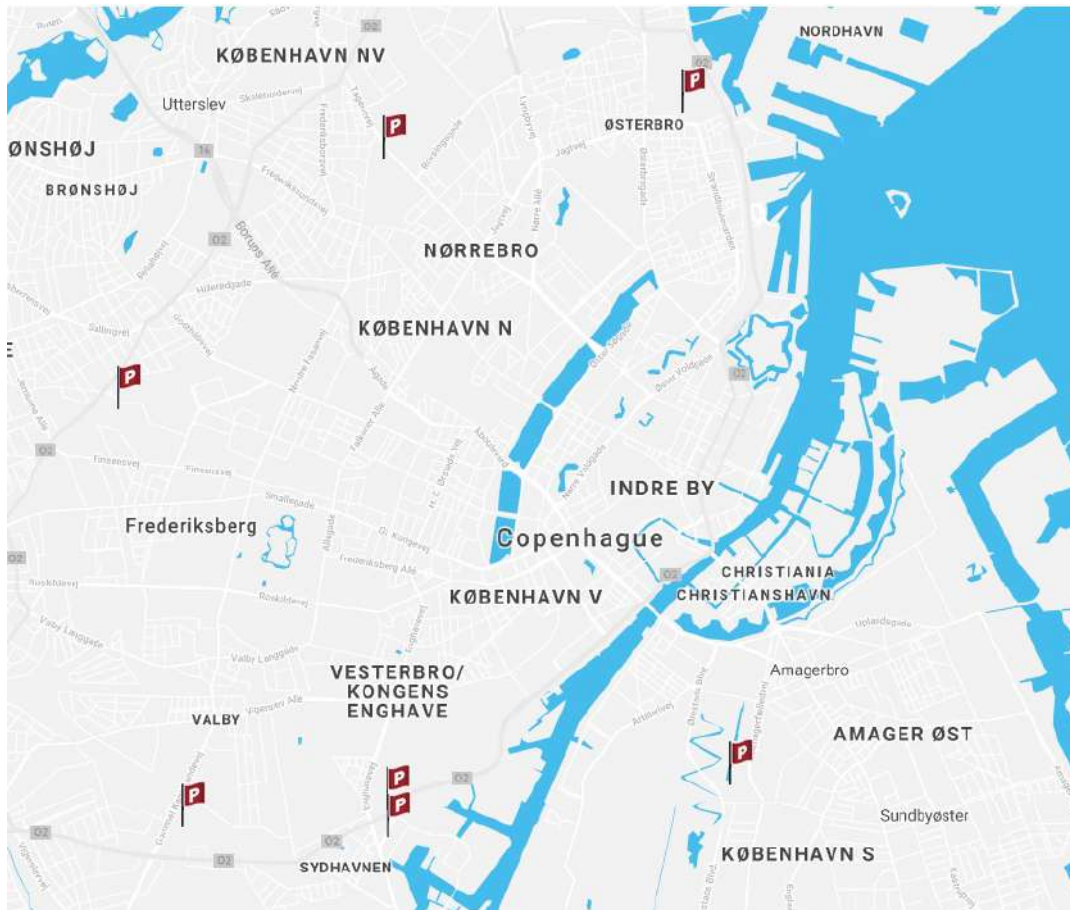
Les règles d'urbanisme encadrent également la mise en place de **stationnement vélo**, avec uniquement des exigences minimales. Pour les logements, le seuil minimal est ainsi de 4 emplacements pour 100m² de surface de plancher. Pour les commerces et les bureaux, il est de 4 emplacements pour 100m² de surface de plancher, dont au moins 50 % couverts dans le cas de commerces et 20 % dans le cas des bureaux.

4.2.4. Parkings relais

Il existe une offre de **P+R**, au nombre de 8 : Park & Ride. Cette offre s'adresse à la fois aux pendulaires et aux visiteurs plus ponctuels du centre-ville (pour motif achat par exemple). Le ticket Park & Ride combine coût du stationnement et ticket de transports en commun valide de manière illimitée pour une période de 24h. Le tarif s'élève à 10 Dkk / heure ou 65 Dkk / journée de 10 heures.



Figure 52 : Localisation des P+R de Copenhague



Source : Parkzone, Ville de Copenhague

4.2.5. Mutualisation du stationnement

Sans objet (n'existe pas).

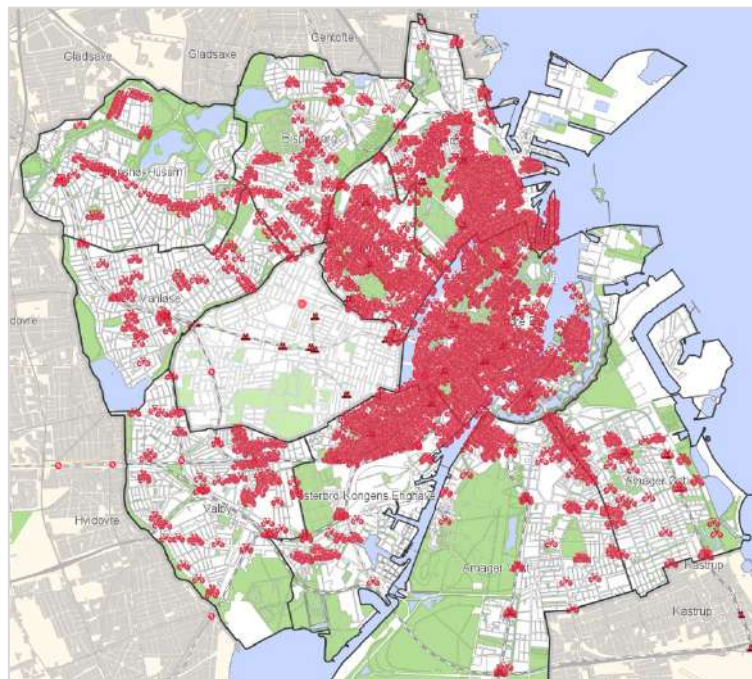
4.3. Stationnement des deux-roues

4.3.1. Stationnement des vélos

Copenhague ayant une politique affirmée de promotion de la bicyclette, le stationnement des vélos constitue un enjeu majeur. Comme illustré sur la figure ci-dessous, les quartiers centraux proposent une importante offre d'arceaux à vélos (en rouge), tandis que dans les zones plus résidentielles, les arceaux sont essentiellement concentrés le long des principales artères.



Figure 53 : Cartographie des arceaux à vélos à Copenhague



Source : Ville de Copenhague

D'après un comptage effectué en 2017 par l'organisation en charge de la promotion du vélo Cycling Embassy of Denmark, Copenhague compte **180 000 emplacements de stationnement pour vélo**, pour un total de 200 000 vélos stationnés recensés, soit un taux d'occupation de 110 %. Ce travail de recensement a abouti à un « Plan prioritaire pour le stationnement vélo 2018-2025 », permettant d'accompagner le cheminement vers les objectifs du CPH 2025 Climate Plan (50 % de trajets domicile-travail effectués à vélo d'ici à 2025). Ce plan préconise l'aménagement d'espaces de stationnement vélo supplémentaires et la conversion d'espaces de stationnement automobile en stationnement vélo.

4.3.1. Stationnement des deux-roues motorisés

A Copenhague, le stationnement des deux-roues motorisés est soumis à la **même tarification que les voitures**, avec la possibilité d'obtenir, au-même prix que pour une voiture, une vignette de résident. Les scooters et motos n'ont pas le droit de s'arrêter ou de se garer sur les trottoirs mais peuvent stationner à plusieurs sur une même place de stationnement voiture. Notons également qu'ils ne peuvent être stationnés dans les parkings publics municipaux hors voirie ou dans le parking souterrain Q-Park d'Israels Plads

5. POLITIQUE PAR QUARTIER

Les conditions de stationnement à Copenhague sont **plus permissives à mesure que l'on s'éloigne du centre**, que ce soit en termes de tarification ou de normes de d'urbanisme. Le quartier d'Indre By, qui correspond à l'hypercentre, est ainsi la zone où la tension sur l'espace public est la plus forte et où la régulation du stationnement est la plus avancée. Les quartiers résidentiels de Nørrebro et Valby sont quant à eux soumis à une tarification, certes moins élevée, à la fois pour le stationnement à l'heure et pour le stationnement résidentiel.



Hors hypercentre, la petite zone de Kødbyen, occupée par des galeries commerciales constitue une exception : c'est en effet la seule zone de Copenhague où le stationnement est gratuit mais limité à 1h. Le quartier d'Ørestad, situé à Amager Vest concentrant des sièges d'entreprises et des bureaux se situe quant à lui dans une zone de stationnement gratuit mais à durée limitée (3h).

Figure 54 : Carte des quartiers, Copenhague (voir figure 40 pour les limites administratives)

Localisation des quartiers étudiés à Copenhague



Sources : OpenStreetMap, Ville de Copenhague

Produite par 6t - Avril 2020



Figure 55 : Récapitulatif des conditions de stationnement par secteur urbain à Copenhague

TYPOLOGIE DE QUARTIERS	QUARTIERS DE COPENHAGUE	TYPE DE ZONE	COÛT D'1H DE STATIONNEMENT EN JOURNÉE	VIGNETTES RÉSIDENTS	VIGNETTES COMMERÇANTS	PARKINGS PUBLICS
Hypercentre	Indre By	Zone payante la plus rotative (zone rouge)	5 €	26,76 € - 535,21 €	416,30 €	3,50-6 €/h
Résidentiel dense	Nørrebro	Zone payante de transition (zone bleue) + zone payante peu rotative (zone jaune)	1,50 € - 2 €	26,76 € - 535,21 €	416,30 €	1,20 €/h
Résidentiel d'urbanisation lâche	Valby	Zone payante peu rotative (zone jaune) + zone gratuite à durée limitée	1,50 € ou gratuit	26,76 € - 535,21 € or gratis	416,30 €	1,50 €/h
Quartier d'affaires	Ørestad (Amager Vest)	Zone gratuite à durée limitée	Gratuit	Gratuite	Gratuite	2,50 €/h
Commerçant hors hypercentre	Kødbyen	Zone gratuite à durée limitée	Gratuit	/	Gratuite	/

6. QUE RETENIR ?

- Notons l'ancienneté de la politique de réduction de la place de la voiture en ville, dès les années 1960, s'accompagnant d'une promotion du vélo, avec une complémentarité entre une politique contraignante à l'égard de la voiture et une politique de promotion et de développement de solutions alternatives, avec notamment le vélo (mais aussi l'autopartage, avec des espaces de stationnement réservés) ;
- A Copenhague, la gestion du stationnement est du ressort de la municipalité, via le Center for Parkering ;
- Le stationnement sur voirie est entièrement géré par la municipalité, tandis que la gestion du stationnement hors voirie est mixte, avec des parkings appartenant à la municipalité et d'autres à des opérateurs privés ;
- La politique de stationnement sert l'objectif de réduction de l'usage et de la place de la voiture dans la ville, au profit des modes actifs et notamment du vélo, dans une perspective de développement durable ;
- Après avoir adopté une stratégie de réduction marquée du nombre de places de stationnement 2005 (P-strategy 2005), la Ville a par la suite nuancé cet objectif (Renewed P-strategy 2009), et c'est alors surtout le levier de la tarification qui est mobilisé (évolution temporelle : de l'accent mis sur la suppression à l'accent mis sur la tarification) ;



- La zone concernée et les tarifs appliqués ont connu une augmentation progressive depuis la mise en place en 1990 des premiers emplacements de stationnement payant ;
- Toute la ville n'est cependant pas soumise à tarification, seules les zones les plus centrales étant concernées, avec des tarifs croissant à mesure que l'on se rapproche de l'hypercentre ;
- Des zones de stationnement gratuit à durée limitée sont mises en place dans les quartiers moins centraux mais où il apparaît nécessaire de favoriser la rotation des véhicules stationnés ;
- Dans les zones réglementées, les résidents peuvent demander une vignette (gratuite dans les zones à durée limitée et payante dans les zones tarifées), le prix de ces vignettes a doublé au 1er avril 2020 ;
- Depuis 2017, le coût du stationnement pour les résidents est modulé en fonction du type et de la motorisation du véhicule ;
- Toujours afin de favoriser les véhicules aux énergies alternatives, les véhicules électriques peuvent stationner gratuitement sur les emplacements munis de bornes de recharge.

7. SOURCES

Site de la ville de Copenhague : <https://international.kk.dk/>

Site dédié au stationnement : <https://parkering.kk.dk/en>

Normes d'urbanisme et exigences de stationnement : <https://kp15.kk.dk/artikel/parkering>

Outil de cartographie de la ville de Copenhague : http://kbhkort.kk.dk/spatialmap?selectorgroups=themecontainer%20admingr&mapext=715638%206170118.2%20733942%206180639.8&layers=theme-startkort%20theme-admin-bydel_med_navn%20theme-disclaimer&mapheight=827&mapwidth=1435&profile=ekstern&ignorefavorite=true

Cycling Embassy of Denmark : <http://www.cycling-embassy.dk/2018/03/12/first-ever-priority-plan-bicycle-parking-copenhagen/>

Copenhague, (2014), Copenhagen City of Cyclists. The Bicycle Account 2014, 13 p. URL : <http://www.cycling-embassy.dk/wp-content/uploads/2015/05/Copenhagens-Bicycle-Account-2014.pdf>

Copenhague, (2012), CPH 2025 Climate Plan, 64 p. URL : <https://stateofgreen.com/en/partners/city-of-copenhagen/solutions/copenhagen-carbon-neutral-by-2025/>

Copenhague, (2012), CPH 2025 Climate Plan. Roadmap 217-2020, 48 p. URL : <https://c40.my.salesforce.com/sfc/p/#36000001Enhz/a/1Q000000MdWO/dqsA.6zzjWFvcNSPSzclx73AtkBaAedDk7mD7LYAjbw>

Copenhague, (2009), Impact of Copenhagen's parking strategy, 14 p.



CHAPITRE 6 : GENÈVE





> GENÈVE

Spécificités de la ville et de sa politique de mobilité

Genève a un tissu urbain très varié sur un petit territoire : on y trouve aussi bien une vieille ville dense et des secteurs pavillonnaires. La politique de mobilité vise donc à favoriser l'intermodalité.

Politique de stationnement

Une seule instance, la Fondation des Parkings, gère à la fois les places en ouvrage et sur voirie. La politique s'articule autour d'un stationnement payant, un stationnement à durée limitée et des parkings en ouvrage avantageux pour les visiteurs

Stationnement sur voirie

3 type de réglementation sur voirie :

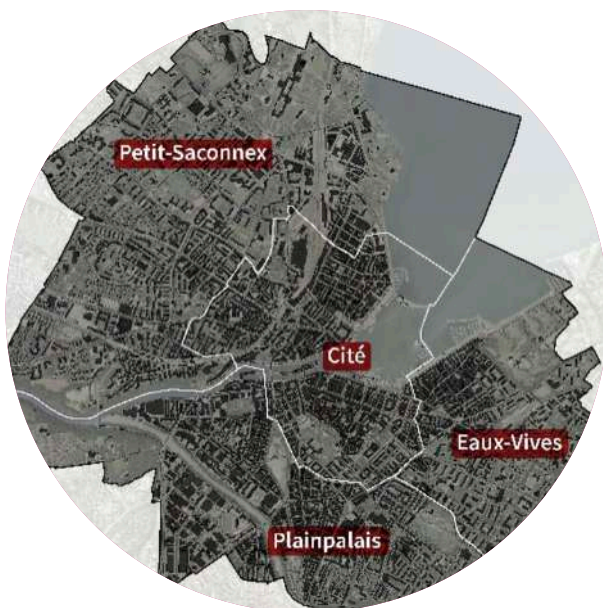
- payante avec des limitation de durée variables
- durée limitée où les interdites aux résidents
- durée limitée autorisée pour les résidents (permis à 187 €/an)

Stationnement hors voirie

- Tarifs horaires attractifs, en particulier pour un stationnement à la journée
- Des formules d'abonnement pour les habitants

Particularités des quartiers

- Politique plutôt uniforme sur l'ensemble du territoire : chaque quartier comporte les 3 types de réglementation
- Hypercentre et quartier d'affaires se recourent.



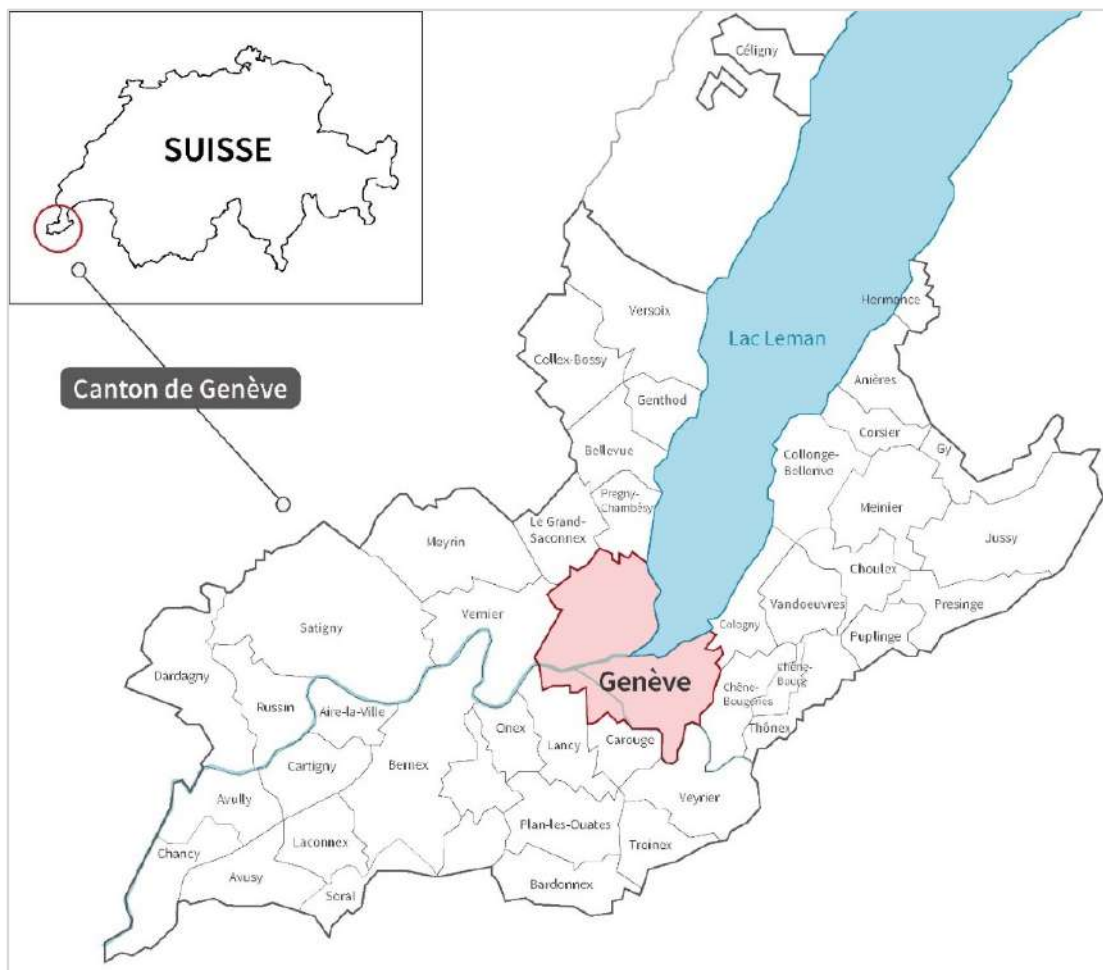


1. INDICATEURS CLES

	VILLE-CENTRE	RÉGION MÉTROPOLITAINE
Population	203 113.	495 249.
Surface	15,88km ²	243/km ²
Densité de population	12 890 hab./km ²	2038 hab./km ²
Part modale de la voiture	23%	/
Nombre de places en voirie/hab.	0,10	/

2. CONTEXTE

Figure 56 : Carte de localisation de Genève et de son Canton, aire métropolitaine d'après Eurostat





2.1. Organisation urbaine et institutionnelle

La Ville de Genève se situe dans le Canton de Genève, à l'Ouest de la Suisse et à proximité immédiate de la France, entre les départements de l'Ain et de la Haute-Savoie.

Le pouvoir exécutif est exercé par le **Conseil administratif**, un collège de cinq « magistrat.e.s » élu.e.s tous les cinq ans au système majoritaire. La maire ou le maire est élu.e chaque année parmi les membres du Conseil et préside les séances du Conseil administratif. Sandrine Salerno (Parti Socialiste Suisse) est la maire de Genève du 1er juin 2019 au 31 mai 2020.

Le Conseil administratif dirige les actions des cinq départements de l'administration municipale : les départements des finances et du logement ; des constructions et de l'aménagement ; de la culture et du sport ; de l'environnement urbain et de la sécurité ainsi que de la cohésion sociale et de la solidarité. Le Conseil administratif a également pour rôle de définir un certain nombre de priorités à court, moyen ou long terme.

Le pouvoir législatif est exercé par le **Conseil municipal**, un organe représentatif de proximité composé de 80 membres, élu.e.s tous les cinq ans.

Le Conseil Municipal adopte les comptes et les budgets de la ville, vote des crédits pour réaliser de nouveaux projets et adopte des règlements. Il peut également soumettre des motions ou donner des mandats au Conseil administratif pour définir les grandes orientations de la vie collective.

L'**Administration municipale** est forte de quelque 4 000 collaborateurs et collaboratrices

Figure 57 : Géographie administrative de Genève



Source : SARECO 2020

La Ville de Genève est composée de 4 sections : Cité, Plainpalais, Eaux-Vives et Petit-Saconnex. Ces sections sont divisées en un total de 16 secteurs et 128 sous-secteurs statistiques.



2.2. Gestion du stationnement

L'État de Genève dispose de l'ensemble des compétences pour réglementer la circulation et le stationnement.

La Direction générale de la Mobilité (Etat de Genève – DGM) est l'autorité cantonale organisatrice des déplacements, de la circulation et du stationnement. Elle assure de manière cohérente sur tout le territoire cantonal et d'entente avec les autorités fédérales, cantonales et les autorités françaises compétentes la planification, le financement, le développement maîtrisé, l'organisation, la régulation et le contrôle des espaces de stationnement (confié à la Fondation des Parkings par le biais d'un contrat de prestations).

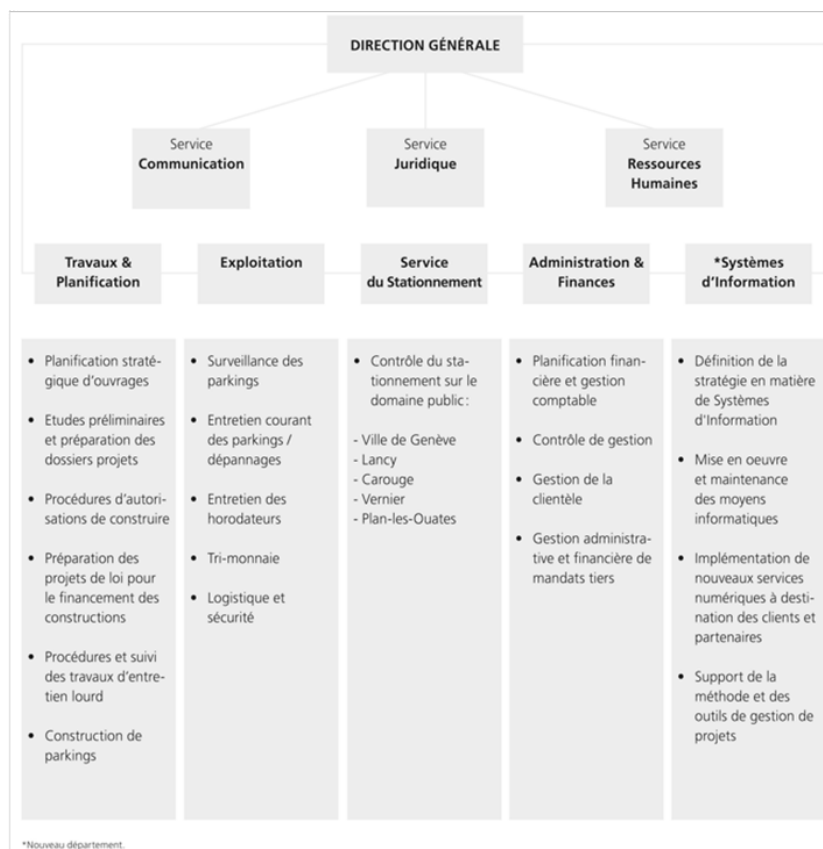
La **Gérance immobilière municipale (GIM)** gère la location des places de parking de la Ville de Genève, situées dans des espaces couverts et sécurisés.

La location des places de stationnement situées au centre-ville est fermée aux pendulaires. Pour toute demande de places, la GIM regarde si le demandeur ou la demandeuse est déjà locataire, s'il/elle habite le quartier, l'ancienneté de la demande. (Source : Ville de Genève)

La **Fondation des Parkings** s'occupe de la construction, l'exploitation, la gestion et la surveillance des places de stationnement en ouvrage et sur voirie.

Créée en 1969 par l'Etat de Genève, la Fondation des Parkings est une fondation de droit public, inscrite au registre du commerce. Si elle a une mission de service public, la Fondation des Parkings est donc gérée comme une entreprise privée, offrant la possibilité d'obtenir différentes sources de revenus, soit par activités directes, soit par des investissements dans des ouvrages rentables. (Source : Fondation des Parkings)

Figure 58 : Organisation de la fondation des parkings





La politique de stationnement du canton de Genève ainsi que sa réglementation s'articulent selon trois champs d'intervention :

- Le stationnement à usage public, traité par le Plan Directeur du Stationnement et sa déclinaison opérationnelle, le Plan d'Action du Stationnement 2013-2019.
- Le stationnement privé, traité par le Règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privé, fixant les normes de stationnement pour les constructions nouvelles ou modifiées ainsi qu'aux bâtiments changeant d'affectation. Le règlement ne s'applique qu'aux nouvelles places et n'a pas d'influence sur les places de stationnement privées déjà existantes.
- L'offre de P+R (parcs-relais), cadrée par un plan d'action propre sur la période 2011-2014 puis de manière intégrée dans le Plan d'Action du Stationnement 2013-2019

Le document « Mobilité 2030 », présentant la vision du Conseil d'Etat en matière de mobilité pour le canton de Genève à l'horizon 2030, identifie sept objectifs ciblés relatifs à la stratégie générale en matière de stationnement : La vie urbaine ; les habitants ; les pendulaires ; les visiteurs ; les cyclistes ; les motocyclistes ; les autres usagers.

3. POLITIQUE DE MOBILITE ET DE STATIONNEMENT

3.1. Politique de mobilité

Le document « Mobilité 2030 » présente deux objectifs stratégiques principaux pour la mutation du système de mobilité :

- Favoriser les modes de déplacement les plus efficaces selon les contextes, centraux ou périphériques, denses ou dispersés, en effectuant les arbitrages clairs nécessaires pour optimiser l'utilisation des réseaux
- Enchaîner les divers modes de transport de façon à relier efficacement la zone centrale dense, les couronnes périphériques et les espaces périurbains.

Le redéploiement de la capacité routière du centre-ville sur la moyenne ceinture et le réseau autoroutier et le développement des transports en communs (lignes urbaines et ferroviaires) se partagent en trois grandes étapes à horizon 2020, 2025 et 2030.

3.2. Politique de stationnement

3.2.1. Autopartage

L'action 4c du plan d'action du stationnement 2013-2019 concerne l'élargissement de l'offre « clientèle » P+R à Genève. Il y est précisé que cet élargissement implique aussi des mesures tarifaires en faveur des usagers pratiquant du covoiturage ou de l'autopartage. En ce sens, la Fondation des Parkings propose désormais dans ses parkings plusieurs services visant à soutenir le covoiturage :

- Des abonnements avec une extension covoiturage : La Fondation propose des abonnements avec une extension covoiturage dans tous les P+R qu'elle gère. Pour cela, il suffit à l'abonné de fournir à la Fondation les noms et prénoms des covoitureurs, ainsi qu'une photocopie des cartes grises des véhicules utilisés. Il revient aux utilisateurs autres que l'abonné de souscrire leur propre abonnement de transports publics auprès d'Unireso.
- Des places réservées : des places sont réservées aux covoiturages dans les P+R de Bernex et Voie Centrale.
- L'offre P+R Journaliers : les tarifs proposés dans les 9 P+R proposant une formule journalière sont particulièrement avantageux pour les covoitureurs. Puisque le prix est le même pour un ou deux billets Unireso valables toute la journée et que le billet supplémentaire (max. quatre billet ne coûte que CHF 4.



le même pour un ou deux billets Unireso valables toute la journée et que le billet supplémentaire (max. quatre billet ne coûte que CHF 4.-.

3.2.2. Compensation

Les modalités de gestion de la compensation sont définies dans l'Art. 7B (21) de la **Loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR)** :

« 1. Tout en tenant compte de la structure et du contexte géographique du quartier, de l'offre en matière de stationnement privé, ainsi que des possibilités de mutualisation et d'adaptation de la typologie des places de stationnement, le département veille à l'application du principe de compensation, notamment afin de récupérer de l'espace public à d'autres usages urbains que le stationnement, sous ses deux formes :

a) lors de la création d'un parking en ouvrage à usage public, la récupération d'espaces publics s'opère en supprimant un nombre équivalent de places à usage public sur voirie ;

b) lors de projets urbains supprimant des places à usage public sur voirie, celles-ci font l'objet d'une compensation pour un nombre équivalent, le cas échéant dans un parking en ouvrage à usage public. A titre exceptionnel, il est possible de compenser jusqu'à 20% des places par des stationnements destinés aux véhicules deux-roues motorisés.

2. Lorsque des places de stationnement supprimées sont compensées dans des parkings en ouvrage à usage public existants, il faut s'assurer que :

a) le nombre de places qu'il est possible de compenser n'excède pas 0,5% de l'offre de référence par année. L'offre de référence de stationnement à usage public pour les zones denses est celle de 2011. Le nombre de places est précisé dans le règlement ;

b) le taux d'occupation maximal de 80% n'est pas dépassé plus de 20 jours par année.

3. Sous réserve des dérogations prévues à l'article 7 de la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée, du 5 juin 2016, le principe de compensation est appliqué de manière impérative dans les zones denses du canton de Genève. Le Conseil d'Etat définit le périmètre des zones denses.

4. La compensation s'effectue dans le périmètre d'influence concerné, si possible à moins de 500 mètres de rayon, mais au maximum à 750 mètres.

5. La compensation intervient dans la mesure du possible de manière simultanée. A défaut, il en est tenu compte ultérieurement sur la base du recensement visé à l'article 7A, alinéa 2. »

3.2.1. MaaS

Le système d'information du territoire à Genève (SITG) permet d'accéder à un nombre important de géodonnées, dans l'esprit de la démarche Open Data. La loi relative au système d'information du territoire à Genève (LSITG), en date du 17 mars 2000, a été modifiée en 2014 pour y ancrer les principes d'ouverture et de transparence.

Parmi les nombreux jeux de données mis à disposition par le SITG, on trouve plusieurs données relatives au stationnement.

La couche « stationnement sur la voie publique » recense les places de stationnement sur la voie publique destinées aux véhicules motorisés et non motorisés ainsi que les différentes zones de stationnement. Néanmoins, elle ne comprend pas les tarifs du stationnement.



Par ailleurs, si le MaaS se développe à Genève avec l'apparition du nouvel abonnement multimodal zenGo, proposé les Transports Publics Genevois (tpg) ; ce dernier ne comprend pas les services de stationnement. Il se « limite » aux transports publics, aux courses de taxi, à la location de voiture et au car-sharing.

3.2.2. Les entreprises

La question du stationnement est particulièrement présente dans les plans de mobilité d'entreprise. L'optimisation du stationnement dans les entreprises passe notamment par le biais d'attribution annuelle, la définition de critère d'accès, une tarification...

Le plan directeur du stationnement, voté en 2012 par la République et le Canton de Genève, s'intéresse également aux entreprises par le biais de leurs employés pendulaires. L'un des 7 objectifs sectoriels précisés dans le plan directeur du stationnement, voté en 2012 par la République et le Canton de Genève, l'objectif 3, consiste en une maîtrise du stationnement pendulaire dans les secteurs bien desservis par les transports collectifs et en un développement des parcs-relais P+R à une échelle régionale et transfrontalière. Cet objectif se traduit à travers 8 grandes mesures :

- Soutenir la mise en place de zones bleues avec macarons « résidents » dans d'autres communes que la ville de Genève, sollicitées par un important stationnement pendulaire (voitures « ventouses »)
- Améliorer l'offre P+R cantonale, régionale et transfrontalière, de manière à traduire la volonté forte des autorités de part et d'autre de la frontière de trouver des solutions pragmatiques afin de diminuer les charges de trafic dans les communes proches de la frontière.
- Renforcer les mesures de gestion du stationnement au centre-ville (stationnement privé, sur voie publique et en ouvrage) et les contrôles
- Etendre les mesures de gestion du stationnement le long des axes de transports collectifs (stationnement sur voie publique prioritairement, mais également parkings en surface sans contrôle)
- Revoir les conditions d'attribution des abonnements dans les parkings gérés par la Fondation des parkings et des entités publiques pour éviter un usage MaaSif par les pendulaires
- Revoir les conditions d'octroi des places de stationnement pour les collaborateurs de l'Etat dans le cadre de la démarche de plan de mobilité de l'administration cantonale.
- Envisager une modification du système d'attributions des macarons habitants, pour diminuer les sous-locations de places de stationnement à des pendulaires, par exemple uniquement pour ceux dont l'immeuble n'est pas doté d'un parking.
- Veiller au respect des normes relatives aux places voitures dans les nouvelles constructions selon le règlement L.5.05.1

3.2.3. Les commerces

L'objectif 4 « Visiteurs » du plan directeur du stationnement expose la volonté de garantir l'accessibilité aux services et aux commerces. Il y est précisé que « L'accessibilité aux services, aux commerces et aux activités de loisirs doit être garantie pour les différents modes de transports et notamment pour les voitures (en complément aux transports collectifs et aux modes doux) » et que « L'enjeu est d'offrir un nombre de places de stationnement adapté à ces différents besoins. ».



Les mesures identifiées pour développer cet objectif sont :

- Favoriser le stationnement de courte durée dans le centre-ville et les centres secondaires pour accroître le nombre d'usagers potentiels
- Orienter les usagers courte durée (moins de 90 minutes) vers les parkings en ouvrage à usage public
- Faire connaître les parkings offrant des billets combinés pour l'usage des transports collectifs pour leurs clients
- Proposer une cohérence de tarification entre le stationnement sur voie publique et en ouvrage à usage public (augmenter le tarif de stationnement sur voirie et en baisser celui des parkings en ouvrage pour les durées inférieures à 90 minutes afin d'orienter les usagers courtes durées vers les parkings en ouvrage à usage public)
- Ne pas privilégier l'accessibilité aux centres commerciaux périphériques par rapport aux commerces du centre-ville en réfléchissant sur la généralisation du stationnement payant dès la première heure dans tous les centres commerciaux du canton
- Renforcer le contrôle du stationnement sur voie publique
- Élargir les conditions d'utilisation des P+R pour des visiteurs de moyenne durée, essentiellement les soirs et les week-ends (tarif combiné parkings et transports collectifs attractif), mais également la journée

3.2.4. Population défavorisée

S'il y a bien un objectif en lien avec le stationnement des habitants (objectif 2) dans le plan directeur du stationnement, voté en 2012 par la République et le Canton de Genève ; celui-ci ne mentionne pas les ménages défavorisés / précaires.

La seule politique liée au stationnement des ménages défavorisés / précaires semble concerner les logements sociaux, où la création de places est limitée pour répondre au plus faible taux de motorisation de leurs habitants.

4. MODALITES OPERATIONNELLES DE GESTION DU STATIONNEMENT

4.1. Stationnement sur voirie

Le stationnement sur voirie est géré par un acteur para-public à Genève, la Fondation des Parkings.

4.1.1. Zones tarifaires et permis

L'offre de stationnement sur voirie à Genève comprend des zones blanches et des zones bleues, qui font partie des deux plans de marquage et de parcage établis par l'autorité compétente, à savoir l'Office Cantonal des Transports (OCT)



Outre le macaron présenté dans le tableau ci-dessous, réservé aux résidents et aux entreprises pour un stationnement illimité dans la zone de résidence ou d'activité uniquement, la Fondation des parkings distribue deux macarons « multizones » permettant un stationnement illimité à la journée ou à la demi-journée sur l'ensemble de la zone bleue, excepté dans l'hypercentre :

- Les macarons multizones « plus » destinés aux professionnels qui ont besoin de stationner dans plusieurs zones pour l'exercice de leur métier (approvisionnement, interventions d'urgence, camionnettes-outils, etc.) ; ils sont vendus à la journée ou à la demi-journée (20 CHF ou 10 CHF), à la pièce ou en carnets.
- Les macarons multizones « tout public » destinés aux particuliers, aux hôtes de passage et à tout utilisateur qui souhaite déroger à la limitation à 1 heure de stationnement dans les zones bleues à macarons ; ils sont vendus à la journée ou à la demi-journée (mêmes tarifs que le précédent).

ZONE	DURÉE MAX.	TARIF
Zone blanche payante	30 minutes 90 minutes	Tarif horaire de CHF 2.80 en Ville de Genève et de CHF 1.50 en dehors de cette zone, dans le reste du Canton.
Zone blanche gratuite	2 heures 3 heures 15 heures	Gratuit – avec disque bleue
Zone bleue usager sans macaron	1 heure	Gratuit - avec disque bleue
Zone bleue usager avec macaron (réservé aux résidents et entreprises)	Illimité	Gratuit – avec macaron Le macaron est attribué en fonction de la zone de résidence de l'automobiliste ou de son entreprise. Les secteurs Saint-Gervais Chantepoulet et Cité Centre n'étant pas disponibles, le macaron y est obtenu pour une zone adjacente. Il coûte : <ul style="list-style-type: none"> • Fr. 200.- (187 €) par année pour les habitants ; • Fr. 400.- (374€) par année pour les entreprises.

Les géodonnées mises à dispositions par le SITG, et plus particulièrement la couche « stationnement sur la voie publique », permettent d'avoir des indications précises et actualisées sur l'offre de stationnement sur voirie à Genève.

On sait ainsi que, dans le périmètre de Genève, il y a 4 203 places payantes, 17 571 places gratuites, 1 165 places « jaunes » (réservées aux livraisons) et 13 513 places pour les 2RM. On dénombre également 20 aires de stationnement autocars avec un total de 62 places.

En 2019, la Ville de Genève disposait donc de 21 774 places publiques sur voirie (payantes et gratuites) pour les voitures.



4.1.2. Occupation du stationnement

Le Rapport de la commission des transports chargée d'étudier le projet de loi du Conseil d'Etat modifiant la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière, en date du 12 août 2019, précise que 60% des usagers ne paient pas leur place de stationnement et que 20% des automobilistes restent entre 5 et 10 heures sur les places limitées à 90 minutes.

4.2. Stationnement hors voirie

4.2.1. Parkings publics

La Fondation des Parkings recense un total de 20 parkings publics, dont 2 parkings réservés exclusivement aux vélos, dans le périmètre de la Ville de Genève. Parmi ces 20 parkings, 6 parkings appartiennent à la Fondation des Parkings et 14 appartiennent à des tiers.

La capacité totale de ces 20 parkings est de 7680 places voitures, 803 places motos, 616 places vélos (dont 484 pour les seuls parkings vélos).

Les parkings publics présents dans le périmètre de Genève accueillent également 60 places réservés aux véhicules du système d'autopartage en free-floating « Mobility Go ».

Par ailleurs, la Fondation des Parkings recense dénombre 79 bornes de recharge pour véhicules électriques dans les parkings publics de la Ville.

La gestion des parkings publics Genevois est confiée à la Fondation des Parkings.

La Fondation des Parkings propose 5 abonnements, ces derniers sont disponibles dans certains de ces parkings en ouvrage. L'abonnement permet l'accès au stationnement libre dans le parking pour un seul véhicule à la fois et sans aucune réservation de place, ni de zone. L'abonnement doit être utilisé exclusivement pour le même véhicule en entrée et en sortie du parking. Il ne donne pas droit à une place en toutes circonstances, notamment lorsque le parking est complet.

Les 4 abonnements proposés sont :

- L'abonnement public / CHF 236.9 (221€) par mois ou CHF 2834,3 (2647€) par an
- L'abonnement habitant / CHF 193.8 (181€) par mois ou CHF 2326,3 (2173€) par an
- L'abonnement nuit / CHF 107,7 (100€) par mois ou CHF 1292,4 (1207€) par an
- L'abonnement moto / CHF 44 (41€) par mois ou CHF 528 (493€) par an

Le tarif moyen des deux premières heures de stationnement (moyenne des tarifs « jour », de 7h à 19h, du lundi au samedi) est de CHF 4.5 (4.3€) dans les parkings en ouvrages gérés par la Fondation des Parkings.

Le tarif pour 2 heures de stationnement va de CHF 3 (2.8€) à CHF 6 (5,6€). De manière générale, les tarifs augmentent à mesure que l'on se rapproche de l'hypercentre de Genève. En termes de typologie, c'est dans un secteur commerçant et d'affaires (Cité-Centre) que sont pratiqués les tarifs les plus élevés.

Le rapport de Gestion 2018 de la Fondations des Parkings répertorie un total de 616 places vélos dans les parkings en ouvrage dont elle a la gestion dans le périmètre de la Ville de Genève. Les vélostations CFF et Montbrillant abrite 484 de ces places vélos.

Plusieurs autres vélostations sont prévues dans les gares principales du Léman Express. La future vélostation de la gare de Lancy-Pont-Rouge permettra d'accueillir 1 250 vélos. En parallèle, la Fondation des Parkings a développé un nouveau système de paiement pour le stationnement sécurisé des vélos. L'achat est effectué par Internet ou au moyen d'un téléphone mobile, l'accès aux vélostations se fait avec la carte SwissPass. Ce système est disponible dans huit vélostations du canton de Genève. Il sera diffusé dans d'autres villes suisses et équipera quatre vélostations du Léman Express dès 2019.



En outre, les installations de stationnement voiture P+R offrent également des places de stationnement pour vélos sécurisées aux utilisateurs désirant poursuivre leur trajet à vélo après avoir stationné leur voiture. Entre 2011 et 2014, 5 nouvelles installations P+B et 367 places ont été créées : les P+B de Bernex (72 places), Voie Centrale (36), Sous-Moulin (64), Sécheron (59) et Pré-Bois (30) viennent compléter ceux de l'Étoile (76) et de Genève-Plage (101). L'offre actuelle comprend désormais un total de 7 P+B, offrant 438 places de stationnement. En 2017, La Fondation des Parkings chargée de gérer ces installations comptait 262 abonnés vélos réguliers, dont 109 à Genève-Plage et 55 à Sous-Moulin.

4.2.2. Offres privées

On peut lire dans le plan directeur du stationnement, adopté par le conseil d'état de la république et canton de Genève en Aout 2010, que l'offre de stationnement privé représente 60% de la capacité de stationnement en ville de Genève.

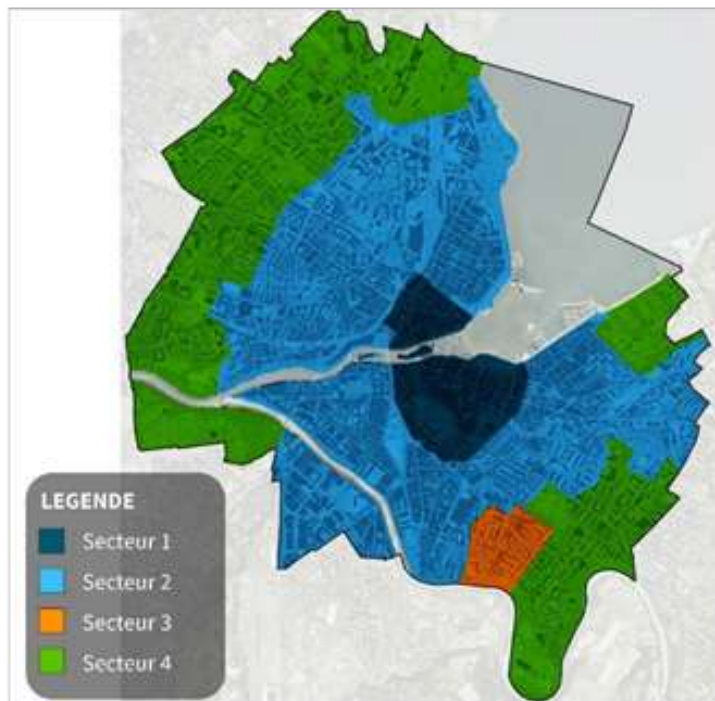
Par ailleurs, en 2007, l'Observatoire universitaire de la mobilité (rattaché à l'université de Genève) mentionnait dans son « Analyse des politiques de stationnement en Suisse » que l'offre de de stationnement privé dans la Ville de Genève s'élevait à 55 000 places.

4.2.3. Norme d'urbanisme en matière de stationnement

Le texte définissant les normes d'urbanisme en matière de stationnement pour l'offre privée est le « Règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés (RPSFP - L 5 05.10:) »

Le périmètre de la Ville de Genève accueil 4 des 6 secteurs identifiés dans le règlement sus-cités.

Figure 59 : Localisation des secteurs identifiés dans le RPSFP – L 5 05.10



Source : SARECO 2020



En matière de logements, les ratios de stationnement pour les voitures sont fixés selon le tableau qui suit :

PÉRIMÈTRES	RATIOS DE STATIONNEMENT POUR LOGEMENT	
	HABITANTS NOMBRE DE PL. MIN. POUR 100M ² DE SDP	VISITEURS NOMBRE DE PL. MIN. POUR 100M ² DE SDP
Secteur 1	0	0
Secteur 2	0,5	0
Secteur 3	0,7	0
Secteur 4	0,8	0,1

Concernant les logements, le règlement précise également que :

- Pour les logements d'utilité publique, les ratios indiqués dans le tableau ci-dessus peuvent en principe être diminués jusqu'à 30% sur la base d'une justification par le requérant sur un besoin inférieur en termes de nombre de places de stationnement.
- Pour les immeubles avec encadrement pour personnes âgées, le nombre de places de stationnement exigé correspond à 50% des besoins calculés selon les ratios indiqués dans le tableau ci-dessus.
- Pour les véhicules deux-roues motorisés, le nombre de places à réaliser est de 0,1 place pour 100 m² de surface brute de plancher dans les secteurs I à III et de 0,2 place pour 100 m² dans les autres secteurs.
- Pour les vélos dans tous les périmètres, il y a lieu de prévoir 1,5 place pour 100 m² de surface brute de plancher [...] L'emprise prévue pour la réalisation d'une place doit être de 2 m², accès compris.
- Pour les étudiants vivant en résidence, aucune place de stationnement pour les voitures n'est exigée. En revanche, les ratios applicables pour les visiteurs correspondent à ceux indiqués dans le tableau ci-dessus. De plus, 1 place vélo par chambre est exigée.

En matière d'activités économiques, pour ce qui concerne le secteur tertiaire, les industries et l'artisanat, les ratios de stationnement pour les voitures sont fixés selon le tableau et les modalités ci-dessous :

PÉRIMÈTRES	RATIOS DE STATIONNEMENT POUR LES ACTIVITÉS (SECTEUR TERTIAIRE / INDUSTRIES / ARTISANAT)	
	EMPLOYÉS NOMBRE DE PL. MAX. POUR 100M ² DE SDP	VISITEURS OU CLIENTS NOMBRE DE PL. MAX. POUR 100M ² DE SDP
Secteur 1	0,4	0
Secteur 2	0,4	0
Secteur 3	0,6	0
Secteur 4	0,8	0,2

En matière d'activités économiques, pour ce qui concerne les magasins, les entrepôts, les hôtels, les cafés-restaurants, les établissements hospitaliers, les établissements médico-sociaux, les installations religieuses ou de divertissements, les établissements d'éducation ou de formation ainsi que les équipements de sports et de loisir, les ratios de stationnement pour les voitures sont fixés selon le tableau et les modalités ci-dessous :



VALEURS SPÉCIFIQUES INDICATIVES POUR L'OFFRE EN CAS DE STATIONNEMENT			
GENRE D'AFFECTATION	UNITÉ DE RÉFÉRENCE	OFFRE EN CAS DE STATIONNEMENT	
		PERSONNEL	VISITEURS, CLIENTS
Industrie, artisanat	Par 100 m ² SBP	1,0	0,2
Entrepôts et dépôts	Par 100 m ² SBP	0,1	0,01
Entreprises de prestations de services Services à nombreuse clientèle, p. ex. banque poste administration publique avec guichets agence de voyage médecin, dentiste cabinet de soins reproduction et copie nettoyage chimique coiffeur etc.	Par 100 m ² SBP	2,0	1,0
Autres services, p. ex. administration publique sans guichet bureau d'ingénieur ou d'architecte étude d'avocat assurance, caisse maladie administration d'industries fiduciaire laboratoire entreprise de transport etc.	Par 100 m ² SBP	2,0	0,5
Magasins Magasins à nombreuse clientèle, p. ex. alimentation pharmacie, droguerie grand magasin kiosque	Par 100 m ² SV	2,0	8,0
Autres, magasins p. ex. papeterie librairie ménage, quincaillerie horlogerie, bijouterie ameublement magasins spécialisés	Par 100 m ² SV	1,5	3,5
Hôtellerie			
Hôtel	Par lit		0,5
Auberge de jeunesse	Par lit		0,1
Restaurant, café, bar	Par place assise		0,2
Petit hôpital, clinique	Par lit	1,0	0,5
Etablissement pour personnes âgées, sanatorium	Par lit	0,5	0,3
Divertissement, culture, religion			
Cinéma	Par place assise		0,2
Théâtre, opéra, salle de concert	Par place assise		0,2
Musée, espace d'exposition, galerie	Par 100 m ²		1,0
Bibliothèque	Par 100 m ²		1,0
Discothèque	Par place assise ou m ² de piste		0,3
Eglise, mosquée, synagogue	Par place assise		0,1
Cimetière	Par 100 m ²		0,1



PÉRIMÈTRES	RATIOS DE STATIONNEMENT POUR LES COMMERCES	
	OFFRE DE STATIONNEMENT EN % DES VALEURS DE LA NORME VSS SN 640 281 DU 1ER FÉVRIER 2006	
Secteur 1		20%
Secteur 2		20%
Secteur 3		30%
Secteur 4		40%

PÉRIMÈTRES	RATIOS DE STATIONNEMENT POUR LES COMMERCES	
	EMPLOYÉS NOMBRE DE PL. MAX. POUR 100M ² DE SV	VISITEURS OU CLIENTS NOMBRE DE PL. MAX. POUR 100M ² DE SV
COMMERCES À NOMBREUSE CLIENTÈLE (ALIMENTATION, GRAND MAGASIN, ...)		
Secteur 1	0,4	1,6
Secteur 2	0,4	1,6
Secteur 3	0,6	2,4
Secteur 4	0,8	3,2
COMMERCES À FAIBLE CLIENTÈLE (PAPETERIE, LIBRAIRIE, ...)		
Secteur 1	0,3	0,7
Secteur 2	0,3	0,7
Secteur 3	0,45	1,05
Secteur 4	0,6	1,4

4.2.4. Mutualisation du stationnement

Il est précisé dans le chapitre 2 de la législation N° L 5 05.10 (Règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés (RPSFP)) qu' « une mutualisation des places peut être prise en compte dans la détermination du nombre de places de stationnement (sur fonds privés). Dans ce cas, la faisabilité doit être établie par le requérant et les conditions d'attribution des abonnements ou accès doivent être expressément mentionnées dans le dossier d'autorisation de construire. »

Néanmoins, si la possibilité de mutualiser le stationnement est exposée dans le règlement sus-cité, il semblerait qu'aucun opérateur ne propose ce service à Genève.



4.2.5. Parc de rabattement

Le Rapport de Gestion 2018 de la Fondation des Parkings fait état d'un nombre total de 21 parcs relais en exploitation autour de Genève, avec 5 132 places voitures, 117 places motos et 485 places vélos. L'exploitation des parcs relais se fait en partenariat avec Unireso, la Communauté Tarifaire Intégrale regroupant 3 opérateurs : les tpg (transports publics genevois), les CFF (Chemins de fer fédéraux) et la SMGN (la Société des Mouettes genevoises).

Figure 60 : Localisation des P+R de Genève



Source : Unireso

Pour rappel, la Loi sur la Fondation des Parkings (LFPark) du 17 mai 2001 prévoit :

« Art. 1 But

1. Afin de favoriser sa politique des déplacements, l'Etat encourage la construction de parcs de stationnement, dont la gestion est confiée à la Fondation des parkings, fondation de droit public pour la construction et l'exploitation de parcs de stationnement (ci-après : la fondation).

2. À ce titre, la fondation est chargée notamment : a) de construire et d'encourager la réalisation de parcs de stationnement, notamment les parcs relais (P+R), pour les automobiles et les deux-roues, destinés à favoriser l'utilisation des transports publics »



Dans le cadre des prérogatives qui lui sont confiées, la Fondation des Parkings proposent deux formules dans les parcs relais, à destination des visiteurs occasionnels ou des pendulaires :

- La formule P+R journaliers, accessible sans abonnement ni condition, offre aux automobilistes depuis 2014 une place de parking et de 1 à 4 billets Unireso « Tout Genève » valable une journée entière. Cette formule s'étend aux P+R Sécheron, Bernex, Bout-du-Monde, Gare de Meyrin, Meyrin-Gravière, Tuileries, Champ Bossu, Voie-Centrale et Pré-Bois, totalisant ainsi plus de 1 300 places de stationnement voitures. Parmi les 9 P+R journaliers sus-cités, on dénombre :
 - 6 P+R permettant de stationner pour une durée maximale de 6 heures. Les tarifs vont de CHF 14.- (13 €) pour la place de parking et 1 ou 2 billets Unireso à CHF 22.- (20€) pour la place de parking et 4 billets Unireso.
 - 3 P+R permettant de stationner pour une durée de 6 ou 11 heures, situés à proximité des pôles d'échanges majeurs (les gares de Genève-Sécheron et de Lancy-Bachet ; l'aéroport de Genève). Pour 6 heures de stationnement, les tarifs sont les mêmes que ceux pratiqués dans P+R journaliers limités à 6 heures de stationnement. Pour 11 heures de stationnement, les tarifs vont de CHF 24.- (22 €) pour la place de parking et 1 ou 2 billets Unireso à CHF 32.- (30€) pour la place de parking et 4 billets Unireso.
- L'abonnement à un parc relais, ouvert aux pendulaires habitant et travaillant à plus de 2km du parking et n'ayant pas de transports publics à proximité de leur domicile. Le Parc relais attribué est le premier sur le trajet depuis le lieu d'habitation du demandeur, sous réserve de disponibilité. En 2018, les Parcs relais en exploitation ont accueilli 4 526 abonnés. La Fondation des Parkings propose plusieurs abonnements différents :
 - L'abonnement P+R comprenant une place de parking pour voiture et la libre circulation en transport public dans le canton de Genève
 - L'abonnement P+R+B comprenant une place de parking pour voiture, la libre circulation en transport public dans le canton de Genève ainsi qu'une place de parc pour un vélo
 - L'abonnement P+B comprenant une place de parking pour voiture et une place pour un vélo

4.3. Stationnement des deux-roues

4.3.1. Stationnement des vélos

Dans le canton de Genève, le stationnement vélo est ancré au niveau légal dans la loi sur la mobilité douce.

Dans le « Guide Genevois du stationnement vélo » paru en Novembre 2014 on peut lire qu'à « travers sa stratégie multimodale « Mobilités 2030 » et son Plan directeur de la mobilité douce, l'État de Genève se fixe pour objectif d'atteindre 7.7% de part modale pour le vélo d'ici à 2030, voire même 15% au centre de l'agglomération. Tout comme le développement d'un réseau d'itinéraires cyclables directs, sûrs et de qualité, l'amélioration quantitative et qualitative de l'offre de stationnement pour vélos est un élément indispensable de la politique de promotion du vélo ».

Il y est également précisé que « Malgré les efforts consentis jusqu'à ce jour, les infrastructures actuelles de stationnement pour vélos peinent à satisfaire une demande croissante. La pénurie et la qualité insuffisante des places entraînent des problèmes de stationnement sauvage (hors des places prévues), freinent l'utilisation du vélo et pénalisent la complémentarité avec les transports publics. »



4.3.2. Le stationnement des deux-roues motorisés

La ville de Genève compte 7 900 places de stationnement deux-roues motorisés gratuites sur voirie, ainsi que 640 places en parkings publics. Les Genevois possèdent au total 16 000 véhicules de ce type.

La municipalité et le Canton mènent également une politique d'augmentation de l'offre disponible, pour répondre à l'augmentation de l'usage de ce mode de transport (+ 38 % d'immatriculation de deux-roues motorisés dans le Canton de Genève en dix ans).

5. POLITIQUE PAR QUARTIER

La sélection des différents secteurs est basée sur le découpage statistique des « sections ». La Ville de Genève est divisée en 4 de ces sections : Cité, Plainpalais, Eaux-Vives et Petit-Saconnex.

La section Cité (**hypercentre et quartier d'affaires**) est située au cœur de la ville de Genève ; elle correspond au centre historique de la ville et accueille un nombre important de musées et de monuments mais aussi des commerces, des bureaux et des logements au sein d'un tissu dense caractéristique des centres anciens. C'est également dans la section Cité que se trouve le quartier d'affaire de Genève, bénéficiant de l'accessibilité et de la visibilité de l'hypercentre. Le stationnement est limité à 90 minutes pour la zone blanche payante et 1 heure pour la zone bleue. Par ailleurs, les macarons permettant de stationner pour une durée illimitée en zone bleue ne sont pas valables. Les résidents de l'hypercentre peuvent obtenir un macaron pour les zones adjacentes.

La section Eaux-vives (**Résidentiel dense**), située à l'Est de la section Cité, accueille un prolongement de la densité résidentielle du centre-ville. La concentration d'immeubles principalement dédiés au logement est d'autant plus marquée dans la partie nord de la section, dans le secteur Eaux-vives – Lac. Il est possible d'y stationner pour de plus longues durées que dans la section Cité : jusqu'à 4 heures sur la zone blanche payante et pour une durée illimitée sur la zone bleue avec les différents macarons.

La section Plainpalais (**commerçant hors centre**), située au sud de la section Cité, est également constituée d'un ensemble dense de bâtiments à usage résidentiel. Néanmoins, on y trouve un nombre bien plus important de commerces. S'il est possible d'y utiliser les macarons comme dans la section Eaux-vives, la durée de stationnement maximale en zone blanche sur dans la section est limitée à 3 heures. La priorité accordée au stationnement de courte durée s'explique notamment par le nombre important de commerces.

La section Petit-Saconnex (**résidentiel lâche**), partiellement coupée du centre-ville par le réseau ferré et le faisceau ferroviaire Genevois, se distingue par la présence d'un tissu majoritairement résidentiel et beaucoup moins dense que dans les autres sections de la ville.





TYPLOGIE DE QUARTIERS	QUARTIERS DE GENÈVE	TYPE DE ZONE	COÛT D'1H DE STATIONNEMENT EN JOURNÉE	VIGNETTES RÉSIDENTS	VIGNETTES COMMERÇANTS	TARIF HORAIRE PARKINGS PUBLICS
Hypercentre	Cité	Blanche payante 30 min (Zone très rotative) Blanche payante 90 min (Zone rotative) Zone bleue (Zone à durée limitée)	2,65€	Non autorisé	Non autorisé	2,5€
Résidentiel dense	Eaux-Vives	Zone blanche payante 30 min (Très rotative) Zone blanche payante 90 min (Rotative) Zone bleue et zone blanche gratuite 180/240 min (Zone à durée limitée)	2,65€	187 €/an	374 €/an	1,9€
Résidentiel d'urbanisation lâche	Petit-Saconnex	Zone blanche payante 30 min (Zones très rotative) Zone rotative payante 90 min (Zone rotative) Zone blanche gratuite 240 min Zone bleue (Zone à durée limitée)	2,65€	187 €/an	374 €/an	1,9€
Quartier d'affaires	Cité	Zone blanche payante 30 min (Zone très rotative) Zone blanche payante 90 min (Zone rotative) Zone bleue (Zone à durée limitée)	2,65€	Non autorisé	Non autorisé	2,50€
Commerçant hors hypercentre	Plainpalais	Zone blanche payante 30 min (Zone très rotative) Zone blanche 90 min (Zone rotative) Zone blanche 120 / 180 min Zone bleu (Zone à durée limitée)	2,65€	187 €/an	374 €/an	1,8€

6. QUE RETENIR ?

- Une réglementation de 85% de la surface de Genève avec 21 774 places réglementées sur voirie (payantes et gratuites), soit 107 places réglementées sur voirie pour 1000 habitants.
- Deux grandes réglementations : les zones blanches, payantes ou gratuites et pour un stationnement de moyenne ou longue durée, et les zones bleues, pour un stationnement limité à 1 heure de stationnement ou illimité à condition de posséder un macaron.
- Une fondation de droit public inscrite au registre du commerce, en charge de la construction, l'exploitation, la gestion et la surveillance des places de stationnement en ouvrage et sur voirie : La Fondation des parkings.



- Un rôle de pilote joué par le Canton de Genève avec la rédaction du Plan Directeur du Stationnement, de sa déclinaison opérationnelle, le Plan d'Action du Stationnement 2013-2019 ou encore du document « Mobilité 2030 : stratégie multimodale pour Genève ».
- Le constat d'un faible taux de respect avec des dépassements important des durées de stationnement dans les zones de stationnement de courte durée.
- Une volonté de revoir la place de la voiture à Genève à travers : la maîtrise du stationnement pendulaire, le développement des P+R et du covoiturage, la promotion d'un stationnement de courte-durée dans le centre-ville et son orientation vers les parkings en ouvrage, le développement de la pratique du vélo...
- Une remise en question de la place de la voiture s'appuyant sur des normes de stationnement, planchers pour les logements et plafonds pour les activités, préexistantes.
- Une volonté de libérer l'espace public associée à la définition de mesures de compensation avec une redistribution, pondérée, des places à usage public sur voirie vers des parkings en ouvrage.
- Un objectif d'augmentation de la part modale du vélo (passage à 15% au centre de l'agglomération) passant par l'amélioration des conditions de stationnement des vélos et se traduisant notamment par la création de B+R (Bike and Ride), des parcs relais réservés aux vélos.

7. SOURCES

Republique et Canton de Genève. Département de l'Intérieur, de la Mobilité et de l'Environnement (DIME) Direction générale de la mobilité. Plan directeur du Stationnement. 2012

Republique et Canton de Genève. Département de l'Intérieur, de la Mobilité et de l'Environnement (DIME) Direction générale de la mobilité. Mobilités 2030 stratégie multimodale pour Genève. 2013

Republique et Canton de Genève. Département de l'Intérieur, de la Mobilité et de l'Environnement (DIME) Direction générale de la mobilité. Plan d'action du Stationnement 2013-2019 en application du plan directeur du stationnement pour Genève. 2016

Republique et Canton de Genève. Département de l'Environnement, des Transports et de l'Agriculture (DETA). Direction générale des transports. Guide Genevois du stationnement vélo à l'attention des communes, des entreprises et des propriétaires immobiliers. Novembre 2014

Republique et Canton de Genève. Département de l'Environnement, des Transports et de l'Agriculture (DETA). Direction générale des transports. Plan d'actions de la mobilité douce. 2015-2018. Mars 2017

Secretariat du Grand Conseil. Projet de loi approuvant le rapport de gestion de la fondation des parkings pour l'année 2018. 17 Avril 2019

Secretariat du Grand Conseil. Rapport de la commission des transports chargée d'étudier le projet de loi du conseil d'état modifiant la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (lalcr) (h 1 05). 12 Août 2019

Office Cantonal de la Statistique (OCSTAT). La mobilité des habitants du canton de Genève. Résultats des microrecensements mobilité et transports (mrmt) 2000 à 2015. Mai 2019

Métropole Lémanique. Plans de mobilité guide à l'attention des entreprises et institutions. Mai 2016

Confédération Suisse. Ordonnance sur les amendes d'ordre (OAO). 16 Janvier 2019

Fondation des Parkings. Rapport de gestion 2018. 2018

Transports Publics Genevois (tpg). Rapport annuel de gestion 2018. 2018

6t-bureau de recherche. Analyse du microrecensement mobilité et transports 2015 et comparaison avec les années 2000, 2005 et 2010. Phase 1, 19 Juillet 2018



CHAPITRE 7 : LYON





> LYON

Spécificités de la ville et de sa politique de mobilité

Mise en place d'une zone à faible émission (ZFE) en 2019 pour une durée de 3 ans, ciblant uniquement les véhicules utilitaires légers et les poids-lourds.

Politique de stationnement

La ville de Lyon mène une politique de suppression de places sur voirie avec une logique de compensation des places supprimées par la création de places en ouvrage.

Stationnement sur voirie

Le nombre de places réglementées sur voirie ne cesse d'augmenter depuis 1995. L'amende pour non-respect de la réglementation est dans les plus élevées de France.

Stationnement hors voirie

Parkings en majorité gérés par une entreprise publique locale.

P+R planifiés et gérés au niveau de la Métropole.

Particularités des quartiers

Les quartiers résidentiels lâches ne sont pas réglementés.

Peu de parkings publics dans les quartiers commerçants (hors hypercentre).





1. INDICATEURS CLES

	VILLE-CENTRE	RÉGION MÉTROPOLITAINE
Population	516 000	1 371 000
Surface	47,87 km ²	3 228 km ²
Densité de population	10 781 hab./km ²	534 hab./km ²
Part modale de la voiture	25,7 %	41,9 % (Grand Lyon)
Nombre de places en voirie/hab.	0,15	/

2. CONTEXTE

2.1. Organisation urbaine

Lyon, la commune centre, est découpée en 9 arrondissements. Le fonctionnement municipal se répartit entre :

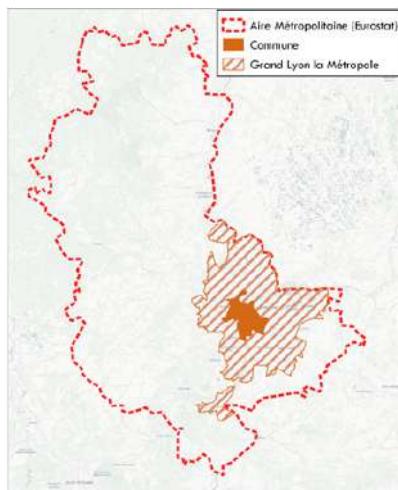
- Un maire, élu pour 6 ans, ainsi ses adjoints en charge de thématiques spécifiques ;
- Un conseil municipal, composé de 73 membres issus des 9 arrondissements, également élus pour 6 ans ;
- 9 Conseils d'arrondissement, composés d'adjoints et de conseillers (élus pour 6 ans) dont le nombre varie suivant la taille de l'arrondissement. Chaque conseil d'arrondissement est élu au suffrage universel direct, en même temps que le conseil municipal. Les mairies d'arrondissement sont des structures élues à l'échelon local. Elles ne sont pas des mairies de plein exercice, et ne lèvent notamment pas d'impôts, mais répartissent les crédits qui leur sont délégués par la mairie centrale.

La Métropole de Lyon est composée de 59 communes. Elle exerce à la fois les compétences d'un département et celles d'une métropole. La métropole exerce ainsi de plein droit, en lieu et place des communes de son territoire les compétences de l'aménagement urbain, de la planification territoriale, des transports et de la mobilité ainsi que la voirie. L'administration de la métropole est composée :

- D'un président et des vice-présidents en charge de thématiques spécifiques (urbanisme, culture, commerce, mobilité, foncier, eau et assainissement...), élus pour 6 ans.
- D'un Conseil de la Métropole, assemblée délibérante de la métropole, composé de 165 membres, élus pour 6 ans.



Figure 61 Découpage administratif et statistique de la région lyonnaise



Source: Sareco

L'enquête déplacements de 2015 montre une baisse du taux de motorisation moyen des ménages de la Métropole de Lyon (passé de 1,11 voiture/ménage en 2006 à 0,99 en 2015 soit -11 %). Cette baisse touche en particulier les communes centres de Lyon et Villeurbanne (0,75 voiture/ménage en 2015).

PART MODALE 2015	LYON-VILLEURBANNE	MÉTROPOLE DE LYON
Part modale voiture	25,7 % (-10 pts depuis 2006)	41,9 %
Part modale transport en commun	25,6 %	19,4 %
Part modale marche	44,7 %	35,3 %
Part modale vélo	2,5 %	1,7 %
Part modale 2 roues motorisés	0,5 %	0,6 %
Part modale autre	0,9 %	1,1 %

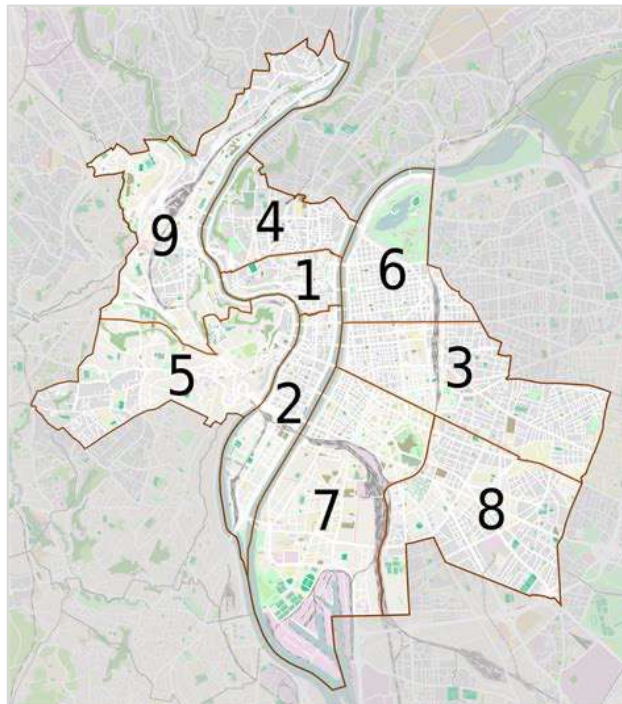
La ville de Lyon est découpée en 9 arrondissements, aux caractéristiques propres :

- Le 1er arrondissement est le plus petit des neuf arrondissements de la ville. Très animé de jour comme de nuit, il accueille une population moyenne et contrastée, on y trouve en effet de beaux immeubles (sur les quais de Saône notamment), mais aussi des habitats plus dégradés, notamment sur les pentes de la Croix-Rousse. La jeunesse lyonnaise l'affectionne tout particulièrement pour son ambiance particulière et très animée, notamment autour de la place des Terreaux. Plus de la moitié de la population de l'arrondissement habite en Zone urbaine sensible.
- La majeure partie du 2e arrondissement est situé sur de la Presqu'île, c'est un des plus prestigieux arrondissements de la ville. S'y concentrent de nombreuses enseignes de luxe, des rues et des places célèbres (place Bellecour, rue Mercière, place des Jacobins...). La population qui y vit est issue principalement de la bourgeoisie lyonnaise, notamment entre les places Carnot et Bellecour, dans le quartier d'Ainay. À la pointe de la Presqu'île se trouve le nouveau quartier de la Confluence, concentré d'immeubles d'architecture moderne et de vestiges industriels.



- Le 3e arrondissement est souvent considéré par les lyonnais comme étant le « 2e centre-ville » de Lyon. En effet, avec ses larges avenues animées (avenue de Saxe, cours Lafayette, cours Gambetta...) et le quartier d'affaires de la Part-Dieu, le 3e est un des poumons économiques de la ville.
- Le 4e arrondissement est légèrement excentré, au nord de la ville. Il se compose principalement du quartier-village de la Croix-Rousse. Berceau d'une culture singulière et de traditions très anciennes, le 4e arrondissement accueille historiquement une population peu aisée, issue des ouvriers de la soie (canuts). De nos jours, le quartier de la Croix-Rousse est sujet au phénomène de gentrification.
- Le 5e arrondissement est situé à l'ouest de la ville et borde les rives de Saône. Il est notamment composé du Vieux Lyon, quartier historique très touristique, et de la colline de Fourvière, sur laquelle se dresse la basilique Notre-Dame de Fourvière.
- Le 6e arrondissement est bordé par le Rhône et par le parc de la Tête d'or. Le 6e arrondissement est particulièrement huppé. On y trouve de nombreux immeubles haussmanniens et des hôtels particuliers. Cet arrondissement est réputé pour son calme, même si le quartier des Brotteaux accueille nombre de bars et de restaurants prestigieux, autour de l'ancienne Gare des Brotteaux aujourd'hui réaménagée.
- Le 7e arrondissement est le plus vaste arrondissement de Lyon. Il accueille une population très cosmopolite (nord-africaine, chinoise, indienne...). C'est aussi un important pôle scientifique, autour du quartier de Gerland, sportif et culturel de par la halle Tony-Garnier, le palais des sports de Lyon et le stade de Gerland qui y sont implantés.
- Le 8e arrondissement est principalement résidentiel. Il est plus populaire au sud, autour des quartiers de Mermoz et des États-Unis (logements essentiellement sociaux) même si le quartier de Mermoz a fait l'objet en 2011 d'une rénovation urbaine importante.
- Le 9e arrondissement est situé à l'extrême nord-ouest de la ville. Il a fait l'objet d'une large réhabilitation. Hier vaste banlieue industrielle, c'est aujourd'hui une zone résidentielle et d'activités tertiaires qui jouit d'une croissance significative.

Figure 62 Cartographie des arrondissements lyonnais





2.2. Gestion du stationnement

La compétence stationnement est assurée au niveau municipal par la mairie centrale (les arrondissements disposant d'un pouvoir consultatif uniquement).

La ville assure ainsi le contrôle via ses agents de surveillance de la voie publique (ASVP). La gestion des horodateurs est assurée par Lyon Parc Auto (LPA) (Entreprise Publique Locale).

L'offre publique de stationnement dans la métropole se compose de 400 000 places de stationnement sur voirie dont 50 000 font l'objet d'une réglementation décidée par les communes.

Outre Lyon, quatre autres communes de la métropole ont instauré des zones de stationnement payant :

- Villeurbanne (secteurs en contact des quartiers payants de Lyon et secteur du centre-ville commerçant) ;
- Tassin la demi-lune (centre-ville) ;
- Caluire (secteur en contact avec un quartier payant de Lyon secteur du centre-ville commerçant) ;
- Oullins (autour d'un pôle d'échange multimodal et le centre-ville commerçant) ;

Par ailleurs, douze communes possèdent une zone bleue (zone gratuite à durée limitée – gestion via un disque bleu européen) : Écully, Vénissieux, Saint Priest, Bron, Vaux en Velin, Givors, Pierre Bénite, Décines, Saint Fons, Rillieux-la-Pape, Genas, Saint-Genis-Laval

De son côté, la métropole assure les compétences de la voirie, de la circulation, des transports en commun (dont Parc-Relais), des modes actifs (vélo), de la Délégation de Services Publics des parkings en ouvrage, de l'aménagement urbain et de la planification territoriale.

Le **stationnement en ouvrage** est géré par 14 opérateurs différents. Lyon Parc Auto (Entreprise Publique Locale dont les actionnaires sont la métropole, la ville de Lyon, le département du Rhône, la caisse des dépôts, la Chambre de Commerce et des banques privées) est l'exploitant principal et gère :

- 45 000 places en voirie payantes sur des communes de la métropole dont Lyon ;
- 32 parkings en ouvrage (20 820 places) sur la métropole (parkings sur les communes de Lyon et Villeurbanne). Localisés principalement dans le centre-ville de Lyon ;

Figure 63 Positionnement des parkings en ouvrage de la Ville de Lyon



Source: Lyon Parc Auto



Le Sytral, autorité organisatrice des transports en commun de la métropole, gère les 21 P+R de la métropole (6 960 places).

En plus de Lyon Parc Auto, les parkings en ouvrage sont gérés par 12 exploitants (30 parkings / 16 100 places) :

- Exploitants de parkings en DSP (délégation de service public) : 2 parkings Indigo, 4 parkings Q-park (2 gares et 2 centre commercial), 1 parking Urbis Park (Multiplex cinema) ;
- 3 parkings sur les gares ferroviaire (Effia) ;
- Parkings des 3 hôpitaux publics (gestion et propriété des Hospices Civil de Lyon) ;
- Des parkings privés réservés aux abonnés de faible capacité (moins de 200 places).

Deux documents sont définis au niveau de la Métropole :

- Le Plan Local d'Urbanisme et de l'Habitat (PLUH), règlement d'urbanisme statuant sur les normes de stationnement privé sur l'ensemble du territoire de la métropole, qui s'applique à toutes les communes de la métropole.
- Le Plan de Déplacements Urbains (PDU), plan d'orientation générale des déplacements urbain 2017-2030, concerne la vision stratégique des déplacements dans les périmètres de transports urbains inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Ce plan obligatoire, détermine l'organisation du transport des personnes et des marchandises, la circulation et le stationnement. Tous les modes de transports sont concernés : les transports publics (TP), les deux roues, la marche...

Concernant plus spécifiquement la politique de stationnement (zonage, tarification...) ce sont des arrêtés municipaux, pris par le maire ? qui réglementent le stationnement sur voirie sur le territoire communal.

3. POLITIQUE DE MOBILITE ET DE STATIONNEMENT

3.1. Politique de mobilité

Les grandes orientations en matière de mobilité sont intégrées au Plan de Déplacements Urbains (PDU). Adopté en 1997, il a été révisé en 2005, puis un nouveau plan a été approuvé pour la période 2017-2030.

Le PDU de 1997, visait à maîtriser la place de la voiture, à intégrer des mesures de stationnement en agissant sur la réglementation, l'offre de stationnement mais aussi la tarification.

Son objectif était de privilégier le stationnement des résidents et des visiteurs, en dissuadant le stationnement des pendulaires en centre-ville. Il s'agit également d'encourager les usagers de moyenne durée à utiliser les parcs en ouvrage et de mieux faire respecter la réglementation. En centre-ville, le maintien de l'offre de stationnement et la mise en place d'une politique tarifaire ont été affirmés.

La révision du PDU en 2005 a conforté la politique menée et s'est fixé pour objectif de répondre aux besoins d'usagers spécifiques (vélos, deux-roues motorisés). L'offre de stationnement privée tend également à être limitée par des normes de stationnement plus restrictives dans les documents de planification (PLU).

En centre-ville, le PDU instaure le principe de compensation : « 1 place supprimée en surface = 1 place créée en ouvrage ». Ainsi, plusieurs espaces publics ont remplacé des parcs à voiture à ciel ouvert, et de grands parkings de stationnement en ouvrage (environ 4 000 places) ont été construits afin de compenser l'offre sur voirie supprimée : Berges du Rhône (Guillotière), quai saint Antoine (Cordeliers), Gros Cailloux (Croix Rousse), Saint Georges (Vieux-Lyon) ...



Néanmoins, depuis 2005 plus de 4 000 nouvelles places ont été créées dans des parcs privés accessibles au public dans le Centre de l'agglomération : Parkings Tony Garnier, Grolée, Tour Oxygène, Pôle de Loisirs Confluence... Ces créations de places n'ont pas été systématiquement compensées par une réduction du stationnement sur voirie.

De nouveaux programmes immobiliers s'accompagnent également de réalisation de places de stationnement privé à proximité des lieux de résidence et de travail. Or, pour le logement, cette offre nouvelle répondant aux normes du PLU de la Métropole s'est révélée supérieure de 30 % par rapport aux besoins des ménages, ce qui correspond à environ 17 000 places excédentaires construites depuis 2005.

Le nouveau PDU 2017-2030 fixe de multiples objectifs stratégiques :

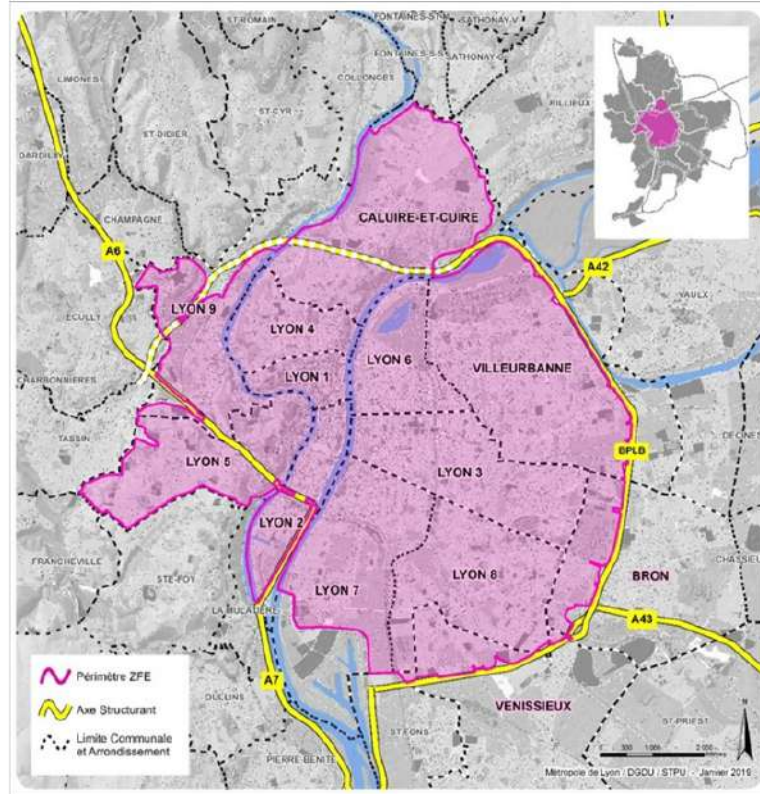
- Un report modal de l'automobile vers les mobilités alternatives, en limitant les facilités de stationnement automobile à destination et en renforçant les solutions de stationnement des modes de déplacements alternatifs à la voiture solo, comme le vélo ou le covoiturage ;
- Un partage plus équitable de l'espace public. La politique de stationnement doit permettre d'orienter efficacement la demande de stationnement sur l'offre la plus adaptée et de réduire l'occupation de l'espace public par l'automobile ou les deux-roues motorisés sans dégrader l'attractivité économique et résidentielle du territoire.
- La cohérence de la politique de stationnement doit se faire en intégrant le stationnement en parcs-relais et en renforçant la gouvernance et la coordination des politiques menées par les différentes autorités compétentes en la matière.
- L'accroissement modéré des capacités des parkings de rabattement automobile dès lors que cet accroissement est justifié et ne nuit pas à la qualité de vie aux abords du pôle d'échanges.
- Le renforcement de la surveillance et le contrôle du stationnement réglementé sur voirie.
- Le développement de la réglementation du stationnement sur voirie dans les centralités et autour des axes de TCSP en limitant la construction de nouveaux parcs de stationnement.
- L'accompagnement du développement des zones réglementées sur voirie par des suppressions de places de stationnement, en priorité à proximité des parcs de stationnement publics ou privés,
- Le développement de stationnements vélos sécurisés aux stations de métro et de tramway. La poursuite de la pose d'arceaux de stationnement, à raison de 1 000 arceaux (soit 2 000 places) par an sur la Métropole de Lyon, à proximité des lieux de vie, des générateurs de déplacements et des stations de métro et de tramway ;

Votée en 2019 et d'une durée de 3 ans, portant sur les communes de Lyon, Villeurbanne, Vénissieux, Bron et Caluire, la **zone à faible émission (ZFE)** cible uniquement les véhicules utilitaires légers et les poids-lourds.

- 1er janvier 2020, l'accès à la ZFE sera réservé aux VUL et PL munis des vignettes Crit'Air 1, 2 et 3.
- 1er janvier 2021 : seuls les VUL et PL classés Crit'Air 1 et 2 seront autorisés dans la ZFE. Des dérogations sont accordées jusqu'au 1er janvier 2022 pour certains véhicules.



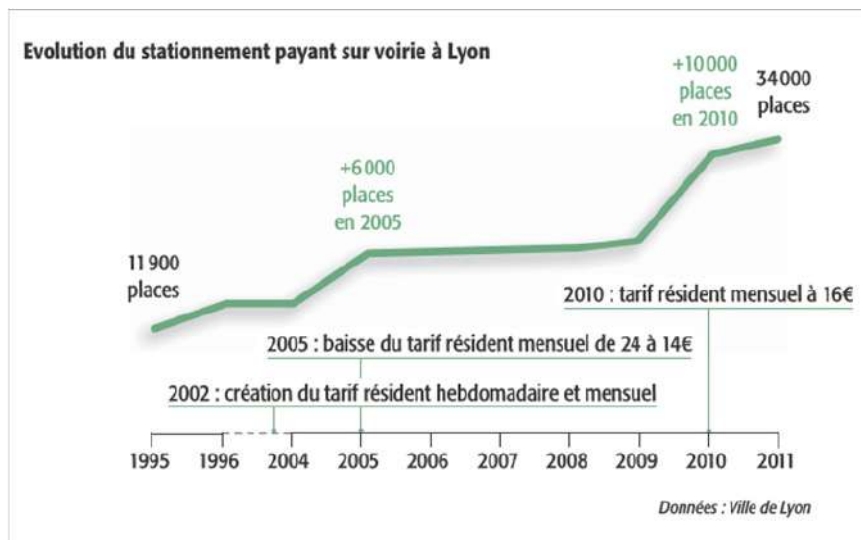
Figure 64 Périmètre de la zone à faible émission



Source : Grand Lyon

3.2. Politique de stationnement

Figure 65 Évolution du stationnement payant sur voirie à Lyon





Depuis 2016, les offres réservés (vélos, deux roues, autopartage, etc..) sont systématiquement implantées sur des places voitures (remplacement d'usage). Il y a donc une réduction de l'offre de stationnement voiture individuel au fil des années. Parallèlement, la zone payante continue de s'agrandir :

- 2016 – 2018 : + 4 600 places (quartiers Bellecombe, Duchère, Part dieu, Croix rousse)
- 2019 : + 3 700 places (extension quartiers Triangle d'or, Croix rousse, Monplaisir, Fourvière / Saint Just, Berthelot, Vaise)

3.2.1. Autopartage

Il existe deux offres en autopartage sur Lyon, gérées par Lyon Parc Auto :

- Citiz : dispositif de 50 stations, soit près de 420 places sur la métropole, et une flotte de 125 véhicules électriques en libre-service 24h/24.
- Yea! (Autopartage sans station sur le périmètre Lyon/Villeurbanne) qui peuvent être déposés sur n'importe quelle place autorisée sur voirie, (le stationnement est inclus dans le prix). Ce système dispose d'une flotte de 150 véhicules.

Les entreprises :

Le PDU 2017-2030 cible une de ses actions afin d'« accompagner le management de la mobilité dans les entreprises et les administrations ». Les objectifs sont de :

- Intensifier le soutien aux plans de déplacements d'entreprise (PDE) et plans de déplacements d'administration (PDA), y compris pour les entreprises ou administrations de moins de 100 salariés ;
- Poursuivre l'élaboration, la mise en œuvre et la mise en valeur de plans de déplacement inter-entreprises (PDIE).
- Initier une démarche de recensement des PDE-PDA (certains étant inclus dans les PDIE mais d'autres étant autonomes) et en proposant, le cas échéant, des dynamiques de partages et d'échanges. Les collectivités s'attacheront également à mieux valoriser leur propre démarche de PDA.

3.2.2. Compensation

Aucune politique de compensation

3.2.3. MaaS

La métropole dispose d'un site internet en open data : <https://data.grandlyon.com/accueil>

La société publique locale qui gère une partie du stationnement a mis en place une application pour smartphone afin de trouver le parking le plus proche de la destination, de connaître l'occupation du parc, d'entrer, payer et sortir d'un parking.

La solution de paiement du stationnement sur voirie « PayByPhone » est disponible sur le territoire de la Métropole.

- Y'a-t-il une politique spécifique à destination des ménages défavorisés/ précaires ?
Il n'y a pas de politique spécifique à destination des ménages défavorisés ou précaires
- Autres mesures mises en place et spécificités : mesures spécifiques comme un observatoire du stationnement, etc.



La ville de Lyon a pris un arrêté afin d'encadrer la location des trottinettes en libre-service (environ 7 000 trottinettes aujourd'hui dans la ville).

La ville de Lyon fait payer une redevance d'occupation de l'espace public d'un montant 30 euros par trottinettes aux opérateurs privés. Prochainement, en conformité avec la Loi LOM, des appels à candidatures vont être lancés par Lyon pour limiter le nombre de "d'engins de déplacement personnel".

4. MODALITES OPERATIONNELLES DE GESTION DU STATIONNEMENT

4.1. Stationnement sur voirie

Il y a actuellement 37 645 places payantes : 6 420 pl. zone presto courte durée en lien avec les secteurs et axes commerçants de la ville et 31 227 pl. zone tempo moyenne durée qui entoure la zone courte durée, en lien avec des quartiers plus résidentiels et tertiaires. Toute la ville n'est pas réglementée : 41 917 places sont gratuites. Enfin la ville compte 6 500 places réservées (autopartage, taxi, autocar, livraison, PMR).

La ville de Lyon gère en direct son stationnement.

4.1.1. Zones tarifaires

Il existe deux zones tarifaires :

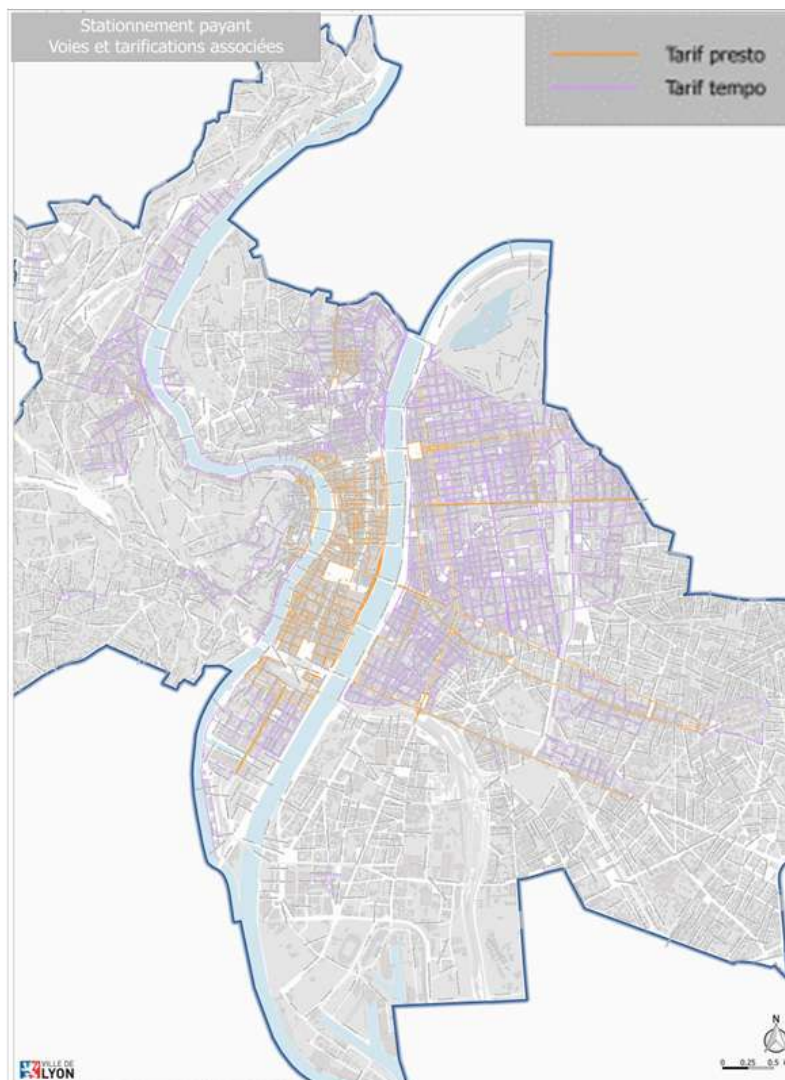
- La **zone Presto** (réglementée de 9h à 19h) représente 20% de l'offre : il s'agit d'une zone très rotative dont certains axe très commerçants sont interdit aux dérogations résidents.
- La **zone Tempo** (réglementée de 9h à 19h) représente 80% de l'offre : il s'agit d'une zone de moyenne durée, autorisé aux dérogations résidents.

Tarifs sur voirie dans les deux zones tarifaires :

	TARIF NORMAL		TARIF ENVIRONNEMENTAL (VIGNETTE CRIT' AIR VERTE)	
	PRESTO	TEMPO	PRESTO	TEMPO
30 min	1 €.	0,5 €	0,7 €	0,3 €
60 min	2 €	1,2 €	1,3 €	0,9 €
1 h 30	5 €	2 €	3,4 €	1,4 €
2 h 00	11 €	2,8 €	9,4 €	2 €
3 h 00	23 €	4 €	21,4 €	2,6 €
4 h 00	29 €	16 €	29,4 €	14,6 €
8 h 00	53 €	28 €	53,4 €	28,1 €
10 h 00 (FPS)	60 €	35 €	60 €	35 €



Figure 66 zonage du stationnement payant sur voirie à Lyon



4.1.2. Permis

A. Forfaits résidentiels :

Dans les zones à stationnement réglementé payant, la vignette de résident permet de bénéficier d'un stationnement à un tarif préférentiel dans un périmètre défini autour du lieu d'habitation. Il existe 15 périmètres de stationnement résident, conçus pour correspondre aux bassins de vie. Depuis le 1er janvier 2018, la vignette et le ticket sont dématérialisés, il n'est plus nécessaire de les apposer derrière la vitre.

La vignette coute, pour le 1er véhicule, 40 € par an ou 20 € par an pour tout véhicule disposant d'une vignette Crit'Air verte (véhicule 100% électrique et hydrogène) ou Crit'air 1 dans le cas de véhicules hybrides rechargeables (véhicules gaz non compris).

La vignette pour le second véhicule coute 60 € par an.



Le stationnement au tarif résident est de :

- 20 € pour 1 mois,
- 6 € pour 7 jours
- 2 € pour 1 jour.

B. Forfait pour les professionnels du dépannage urgent

Cette vignette est accessible aux professionnels des catégories suivantes : installation électrique, travaux d'installation d'eau et de gaz en tous locaux, installation et entretien de climatisation et chaufferie, installation de chauffage individuel, ascensoristes et autres travaux d'installations, menuiserie bois, menuiserie PVC, métallerie et serrurerie, travaux de miroiterie de bâtiment, vitrerie, fabrication de réfrigération industriel. La vignette annuelle coûte 240 € (le prix est de 200 € pour les titulaires d'un véhicule avec une vignette CRIT'AIR verte ou un véhicule hybride rechargeable) et donne droit à un tarif préférentiel sur voirie selon la grille tarifaire suivante :

30 min	0 €
1 h	0 €
Au-delà de la 1ère heure	1,5 €
2 h	2,09 €
3 h	3,28 €
4 h	4,48 €
5 h	5,68 €
6 h	6,88 €
7 h	8,08 €
8 h	19,28 €
9 h	10,48 €
10 h	11,68 €

C. Forfait pour les professionnels de la santé.

Ce type de forfait est réservé aux médecins, infirmières, kinésithérapeutes, sages-femmes, orthophonistes et laboratoires, il permet de stationner en zone TEMPO et PRESTO :

- Grâce à un abonnement à 240 euros par an (le prix est de 200 € pour les titulaires d'un véhicule avec une vignette CRIT'AIR verte ou un véhicule hybride rechargeable) pour un véhicule pour les professionnels de santé qui effectuent entre 1 et 119 soins en visite auprès des patients.
- Grâce à un abonnement à 120 euros par an (le prix est de 100 € pour les titulaires d'un véhicule avec une vignette CRIT'AIR verte ou un véhicule hybride rechargeable) pour un véhicule pour les professionnels de santé qui effectuent plus de 119 soins en visite auprès des patients.



D. Stationnement des PMR

Comme dans toutes les villes françaises, La carte européenne de stationnement permet à une personne en situation de handicap de stationner gratuitement sur les places ouvertes au public.

4.1.3. Occupation des places de stationnement

Les dernières données d'occupation remontent à 2015,

- Le taux d'occupation moyen était de 83%,
- La typologie des usagers présents était la suivante : 40% de résidents, 60% de visiteurs dont 25% respectent la réglementation en matière de paiement.

4.2. Stationnement hors voirie

4.2.1. Parkings publics

La ville de Lyon possède 62 parkings dénombrant un total de 38 000 places.

Plusieurs gestionnaires gèrent les parkings de la ville de Lyon. Le tableau suivant présente la répartition des places et parkings par type de gestionnaire (remarque : ce tableau n'intègre pas un parking récent de 370 places).

GESTIONNAIRE	LPA	EFFIA	Q PARK	INDIGO	HCL	GARAGE BELLE-COUR	AUTRES EXPLOITANTS	UNIBAIL PART DIEU	TOTAL
Nature du gestionnaire	Syndicat d'économie mixte	Entreprises privés	Entreprises privés	Entreprises privés	Etablissement public de santé	Entreprises privés	Entreprises privés	Immobilier commercial	
Nombre de parkings	32	7	2	2	3	6	6	1	61
Nb places	20 820	5700	2100	1180	3150	1040	1610	2030	37630
En projet	1 parking 1000 pl				1 parking 550 pl				1550 pl

Depuis plusieurs années, les parkings publics de centre-ville connaissent une érosion de leur fréquentation horaire :

- 8 millions visiteurs horaire en 2001
- 7 millions en 2010
- 5,6 millions en 2014
- 5 millions 2018

Les parkings en ouvrage offrent en permanence plus de 5 000 places libres en journée.

Néanmoins, ces parcs restent plébiscités par les résidents (augmentation du nombre d'abonnements résidents, avec la présence de listes d'attente dans de nombreux parkings). Ces listes d'attentes sont aussi constatées pour les abonnements vélos.

Le tableau suivant présente les tarifs pratiqués dans les parkings gérés par Lyon Parc Auto (délégation de service public, les tarifs sont ainsi fixés par la collectivité dans le cadre de ce contrat).



LPA	1H	2H	ABONNEMENT ILLIMITÉ € TTC	ABONNEMENT DOMICILE € TTC
Centre-ville commerçants	2,60 €.	5,20 €	178,65 €	105,90 € (15 sorties) puis 6,05€/sortie supplémentaire
Quartier résidentiel dense	2,20 €	4,40 €	127,60 €	96,95 € (15 sorties) puis 2,55 €/sortie supplémentaire
Quartier d'affaires / institutionnel	2,20 €	4,40 €	114,85 €	76,55 € (15 sorties) puis 3,20 €/sortie supplémentaire

Dans les 32 parkings gérés par Lyon Parc Auto, sont proposés les services suivants :

- Service de véhicules en autopartage réparti dans 18 parkings,
- Deux parkings proposent des services de logistique urbaine,
- Les 32 parkings comptent environ 100 bornes de recharge électrique voiture,
- LPA a lancé en 2017 une application informant en temps réel de la disponibilité de places et identifiant le parking le plus proche. Cette application permet également le paiement du stationnement.

Depuis 2014, dans les parkings LPA on dénombre 1159 places vélos réparties entre 17 parkings (ainsi que la mise à disposition 10 gonfleurs). Les couts des abonnements sont de :

- Abonnement seul : 37,15€ par an (+5,20€ de frais de dossier).
- Abonnement avec location d'un casier (144 casiers) : 49,85€ par an (+5,20€ de frais de dossier).
- Abonnement avec un casier équipé d'une prise électrique : 62,45€ par an (+5,20€ de frais de dossier)

Il existe un projet d'extension de 900 places payantes dans les parkings LPA pour 2020. En 2023, en lien avec le projet Gare Part Dieu, un parking vélo de 1 200 places doit être livré.

4.2.2. Offres privées

Il n'existe pas de recensement des places privés à Lyon. Informations non disponibles, les données statistiques font état de 43% des ménages disposant d'un garage privé.



4.2.3. Norme d'urbanisme en matière de stationnement

A. Voiture

Les normes de stationnement applicables pour le stationnement des voitures sont présentées dans les tableaux suivants.

LOGEMENT AUTRE QUE LOGEMENT SOCIAL							
SECTEURS DE STATIONNEMENT	Aa ET Ab	B	C	Da	Da ET Db	Dc	E
Norme minimale	1 place pour 115 m ² de SDP , avec un minimum de 0,6 place par logement	1 place pour 75 m ² de SDP , avec un minimum de 0,9 place par logement	1 place pour 65 m ² de SDP , avec un minimum d'une place par logement	1 place pour 55 m ² de SDP , avec un minimum d'une place par logement	1 place pour 60 m ² de SDP , avec un minimum d'une place par logement	1 place pour 55 m ² de SDP , avec un minimum d'une place par logement	1 place pour 45 m ² de SDP, avec un minimum de 1,3 place par logement 1 place supplémentaire visiteurs pour 10 logements

LOGEMENT SOCIAL						
SECTEURS DE STATIONNEMENT	Aa ET Ab	B	C	Da, Dab Et Db	Dc	E
Norme minimale	0,5 place par logement	0,5 place par logement	0,5 place par logement	0,5 place par logement	0,6 place par logement	0,8 place par logement, 1 place supplémentaire visiteurs pour 10 logements, dans la limite du plafond légal

HÉBERGEMENT HÔTELIER ET TOURISTIQUE					
SECTEURS DE STATIONNEMENT	Aa	Ab	B	C	Da, Dab, Db, Dc Et E
Norme minimale	non réglementé	1 place pour 6 chambres	1 place pour 4 chambres	1 place pour 3 chambres	1 place pour 3 chambres



BUREAU							
SECTEURS DE STATIONNEMENT	Aa ET Ab	B	C	Da ET Dab	Db	Dc	E
Norme minimale	1 place pour 250 m ² de SDP	1 place pour 160 m ² de SDP	1 place pour 120 m ² de SDP	1 place pour 100 m ² de SDP	1 place pour 80 m ² de SDP	1 place pour 70 m ² de SDP	1 place pour 50 m ² de SDP
Norme maximale à ne pas dépasser	1 place pour 100 m ² de SDP	1 place pour 70 m ² de SDP	1 place pour 60 m ² de SDP	1 place pour 50 m ² de SDP	non règlementé	non règlementé	non règlementé

COMMERCE, ARTISANAT, RESTAURATION, ACTIVITÉ DE SERVICE					
SECTEURS DE STATIONNEMENT	Aa ET Ab	B	C	Da, Dab Et Db	E
Norme minimale applicable pour la tranche de SDP inférieure à 500 m ²	1 place	1 place	1 place	1 place	1 place pour 100 m ² de SDP
Norme minimale applicable pour la tranche de SDP égale ou supérieure à 500 m ² et inférieure à 2.000 m ²	1 place pour 70 m ² de SDP	1 place pour 67 m ² de SDP	1 place pour 63 m ² de SDP	1 place pour 60 m ² de SDP	1 place pour 56 m ² de SDP
Norme minimale applicable pour la tranche de SDP égale ou supérieure à 2.000 m ²	1 place pour 60 m ² de SDP	1 place pour 56 m ² de SDP	1 place pour 53 m ² de SDP	1 place pour 50 m ² de SDP	1 place pour 43 m ² de SDP

Exemple : pour un projet de 2.500m² de SDP situé en secteur B, le nombre minimal de places exigé est le suivant : $1 + (1.500 / 67) + (500 / 56) = 32,32$, soit 32 places.



INDUSTRIE, ENTREPÔT, COMMERCE DE GROS						
SECTEURS DE STATIONNEMENT	Aa ET Ab	B	C	Da ET Dab	Db	Dc ET E
Norme minimale	1 place pour 300 m ² de SDP	1 place pour 250 m ² de SDP	1 place pour 200 m ² de SDP	1 place pour 150 m ² de SDP	1 place pour 125 m ² de SDP	1 place pour 100 m ² de SDP

B. Vélo

DESTINATION DES CONSTRUCTIONS	NORME MINIMALE
Logement : à partir de 2 logements	1,5 m ² pour 60 m ² de SDP avec un minimum de 1,5 m ² par logement
Résidences étudiantes/universitaires	1,5 m ² pour 30 m ² de SDP avec un minimum de 1 m ² par chambre
Hébergement hôtelier et touristique	1,5 m ² pour 50 chambres
Bureaux	1,5 m ² pour 100 m ² de SDP
Commerces de détail, artisanat destiné principalement à la vente de biens ou services, restauration ou activités de service où s'effectue l'accueil d'une clientèle : <ul style="list-style-type: none"> - dont la SDP est inférieure à 500 m² - dont la SDP est égale ou supérieure à 500 m² et inférieure à 2.000 m² - dont la SDP est égale ou supérieure à 2.000 m² 	<p>non réglementé</p> <p>1,5 m² pour 150 m² de SDP</p> <p>1,5 m² pour 250 m² de SDP</p>
Équipements d'intérêt collectif services publics et autres destinations non visées ci-dessus	La superficie des emplacements est calculée pour satisfaire aux besoins engendrés par la construction

4.2.4. Mutualisation du stationnement

De nombreux nouveaux opérateurs digitaux du stationnement sont présents à Lyon et proposent l'ouverture des parkings privés à une clientèle extérieure grâce notamment à l'utilisation des nouvelles technologies : application mobile, lecture automatique de plaque d'immatriculation, flashcode... ces opérateurs proposent des tarifs horaires et abonnements.

Les opérateurs les plus présents à Lyon sont ZenPark, OnePark, YesPark, OPnGO.

Le quartier de la Confluence, récemment aménagé, dispose d'un parking mutualisé (répondant aux demandes des différentes opérations du secteur). Ce parking est géré par Lyon Parc Auto.



4.3. Stationnement des deux-roues

4.3.1. Stationnement des vélos

Plusieurs **plans modes doux** ont été élaborés à l'échelle métropolitaine. Le premier plan mode doux (2003 – 2008) prévoyait la réalisation de 320 km de réseau cyclable, 4 000 arceaux sur voirie et le déploiement de 4 000 vélos en libre-service répartis sur 343 stations (Vélo'v, en contrat de 15 ans Métropole de Lyon/l'entreprise JC Decaux).

Le second plan mode doux (2009 – 2020) prévoyait la réalisation de 900 km de réseau cyclable, 16 000 arceaux vélos et 1 159 places sécurisés ans les parkings en ouvrage (sur abonnement payant) et le déploiement de 5 000 vélos en libre-service supplémentaires répartis sur 428 stations (présent dans 20 communes) permettant une offre de location longue durée (1 an).

Actuellement, on dénombre 23 378 places vélos réparties dans 1 971 stations.

Le système de vélos en libre-service compte 5 000 vélos (dont la moitié sont électriques) répartis dans 428 stations.

Lyon Parc Auto propose un stationnement sécurisé dans ses parcs pour un abonnement annuel de 35 euros (905 places dans 16 parcs différents). Depuis le 28 février 2014, les abonnés TCL titulaires de la carte TECELY peuvent laisser gratuitement leur vélo dans deux espaces sécurisés pour les vélos. Le premier dans le **parc relais Gare de Vaise** (100 places), le second à la **station de métro Oullins La Saulaie** réalisée dans le cadre du prolongement du métro B (40 places).

4.3.2. Stationnement des deux-roues motorisés

Les deux-roues motorisés peuvent stationner gratuitement sur des emplacements réservés sur voirie, comme défini par le Code de la route.

Les parkings de la ville de Lyon accueillent les deux-roues motorisés (500 places pour l'opérateur LPA). Ils doivent payer le même tarif horaire que les voitures. En revanche, des tarifs d'abonnement spécifiques leur sont proposés : de 34,45 € à 48,5 € par mois.

5. POLITIQUE PAR QUARTIER

Le choix des secteurs s'est fait à partir des IRIS, découpage géographique du territoire français utilisé pour la diffusion des données du recensement de la population au niveau infra-communal.

À Lyon, les deux zones tarifaires peuvent s'appliquer sur toute la partie réglementée : toutes les places de l'**hypercentre** ont une réglementation de type très rotative (Presto).

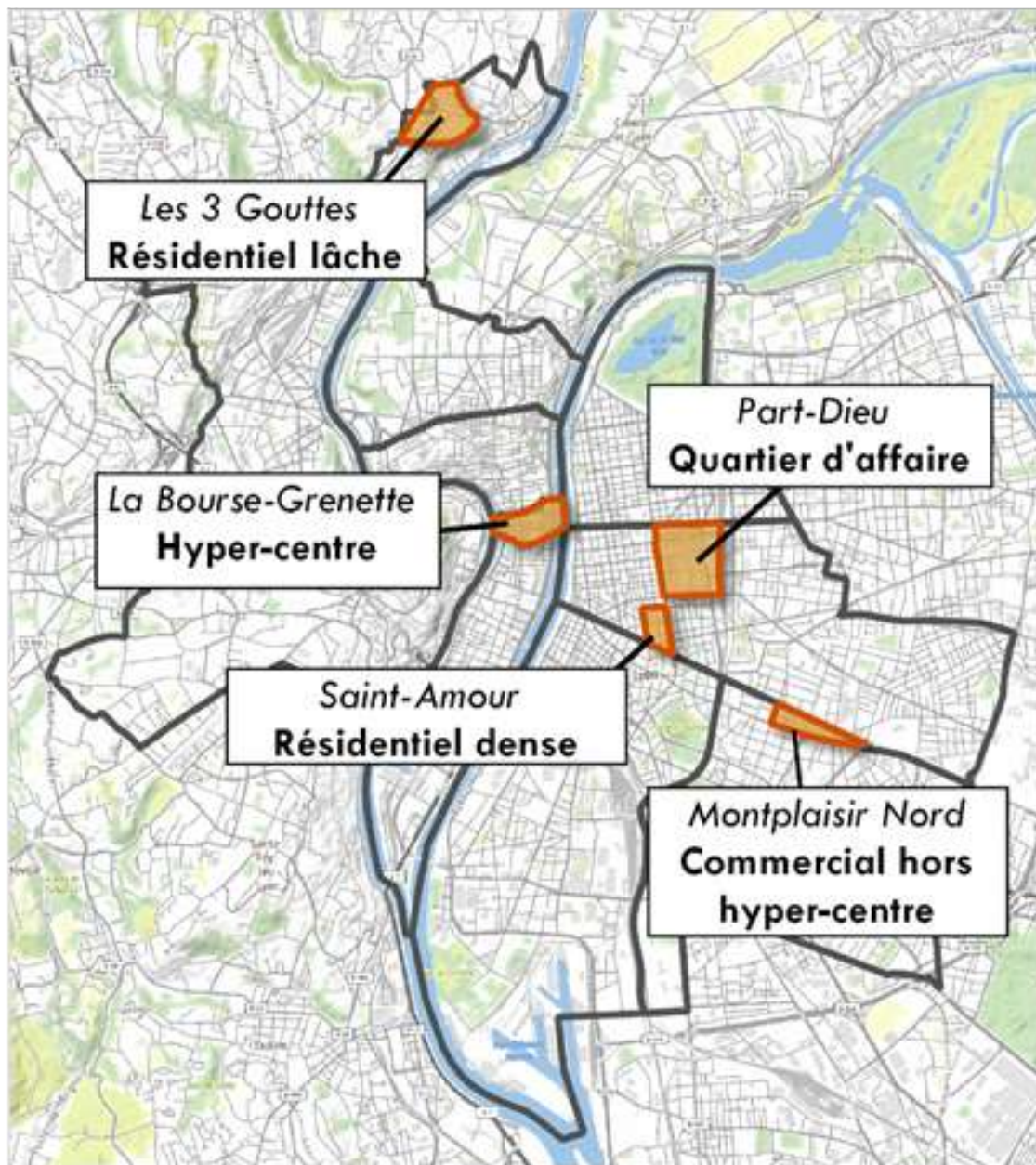
Sur les autres quartiers réglementés (**résidentiel dense, d'affaires et commerçant hors-hypercentre**), les deux types de réglementations s'appliquent : la majorité des places sont réglementées en zone rotative (Tempo), alors que sur les places des axes les plus commerçants, c'est une réglementation de type très rotative (Presto) qui s'applique.

Le **quartier résidentiel lâche**, excentré du centre-ville, n'est pas réglementé.

En outre, les parkings publics sont concentrés sur l'hypercentre et ses environs immédiats. Il n'y a par exemple pas de parkings publics sur le **quartier commerçant hors hypercentre**.



Figure 68 Quartiers retenus.



Source : Sareco



TYPLOGIE DE QUARTIERS	QUARTIERS DE LYON	TYPE DE ZONE	COÛT D'1H DE STATIONNEMENT EN JOURNÉE	VIGNETTES RÉSIDENTS	VIGNETTES COMMERÇANTS	TARIF HORAIRE PARKINGS PUBLICS
Hypercentre	La Bourse-Grenette	Presto (Très rotative)	2 €	21,7 € - 23,3 €/mois	Pas de permis de ce type	2,6 €
Résidentiel dense	Saint-Amour	Presto (Très rotative) Tempo (Rotative)	2 € 1,2 €	21,7 € - 23,3 €/mois	Pas de permis de ce type	2,3 €
Résidentiel d'urbanisation lâche	Les 3 Gouttes-Grand Champ	Non réglementé	/	/	/	Pas de parking
Quartier d'affaires	Part Dieu	Presto (Très rotative) Tempo (Rotative)	2 € 1,2 €	21,7 € - 23,3 €/mois	Pas de permis de ce type	2,3 €
Commerçant hors hypercentre	Montplaisir Nord	Presto (Très rotative) Tempo (Rotative)	2 € 1,2 €	21,7 € - 23,3 €/mois	Pas de permis de ce type	Pas de parking

6. QUE RETENIR ?

- Malgré les larges compétences de la Métropole, la politique de stationnement est définie au niveau municipal. Chaque ville composant la Métropole peut ainsi définir ses propres règles en matière de stationnement. Néanmoins, ces politiques doivent respecter les grandes orientations en matière de mobilité inscrites dans le Plan de Déplacement Urbain établi par la Métropole.
- La ville de Lyon mène une politique de suppression de places sur voirie avec une logique de compensation des places supprimées par la création de places en ouvrage. En parallèle le nombre de places réglementées sur voirie ne cesse d'augmenter depuis 1995.
- La ville de Lyon dispose de deux zones tarifaires : une zone rotative et une zone mixte. Les tarifs sur voirie sont relativement bas ; 2€/ heure en zone rotative et 1,20€/ heure en zone mixte. Cependant le cout de l'amende pour non-respect de la réglementation est élevé, parmi les plus élevé de France, avec 60 € en zone rotative et 35 € en zone mixte.
- L'exploitant principal des parkings en ouvrage est une entreprise publique locale ; Lyon Parc Auto (LPA). Elle gère les parkings publics via une délégation de service public, ainsi la collectivité garde une certaine maîtrise des tarifs pratiqués.
- Les parcs relais sont planifiés et gérés au niveau de la Métropole par l'autorité organisatrice des transports en commun.
- En termes de mobilité partagée et suite à l'envahissement des trottoirs par les trottinettes électriques la ville de Lyon a pris un arrêté afin d'encadrer la location des trottinettes en libre-service et fait payer une redevance d'occupation de l'espace public d'un montant 30 euros par trottinettes aux opérateurs privés.



7. SOURCES

Open data de la métropole de Lyon <https://data.grandlyon.com/accueil>

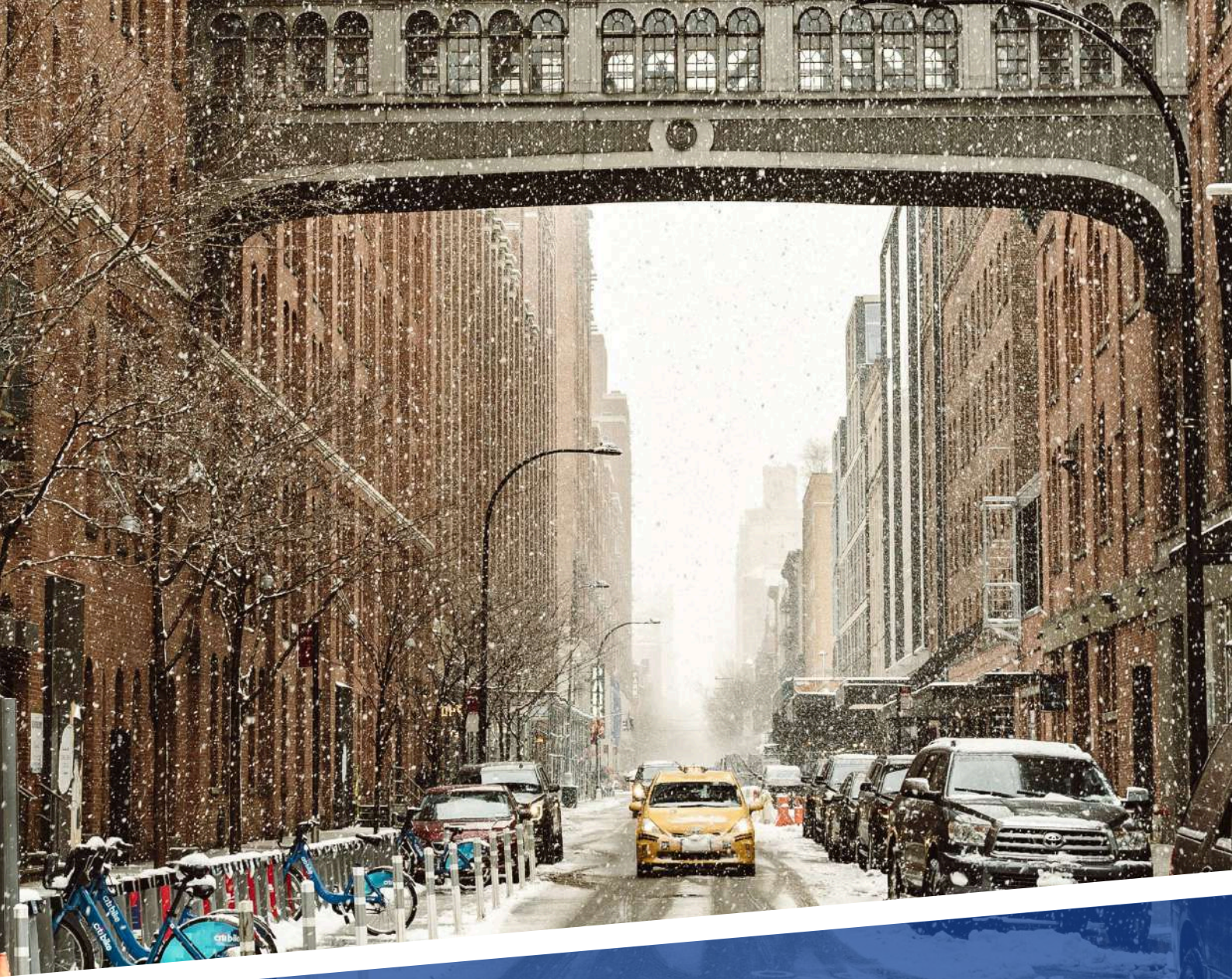
Site internet de la ville de Lyon www.lyon.fr

Site internet de la métropole de Lyon www.grandlyon.com

Les CCI d'Auvergne-Rhône-Alpes (2020), Les chiffres clés du Rhône et de la Métropole de Lyon.

Ville de Lyon (2018), Le stationnement évolue en 2018.

TCL - Systral (2017), Plan de Déplacements Urbains, agglomération lyonnaise, 2017-2030.



CHAPITRE 8 : MONTRÉAL





> MONTREAL

Spécificités de la ville et de sa politique de mobilité

La mobilité à Montréal se caractérise par la forte place de la voiture dans la possession comme dans l'usage. Le Plan Transport a pour objectif de réduire la dépendance automobile en développant les transports en commun.

Politique de stationnement

Une taxe foncière sur les espaces de stationnement hors voirie en centre-ville permet de financer le développement des transports en commun.

Stationnement sur voirie

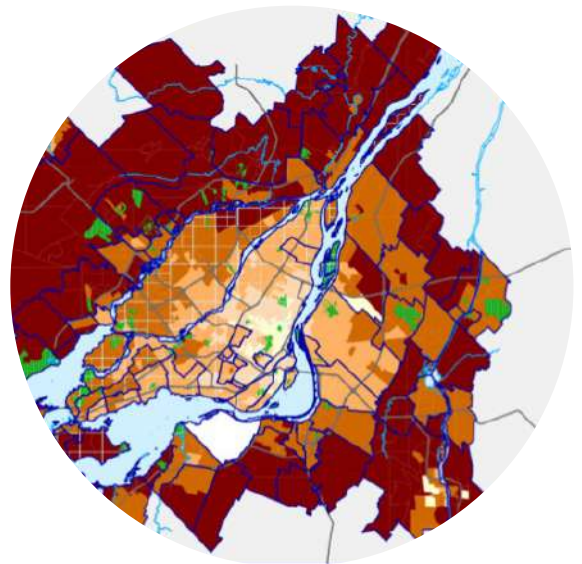
Le stationnement sur voirie est peu réglementé avec peu de places tarifées mais des limites de durée. La ville délivre également un permis réident.

Stationnement hors voirie

L'offre de stationnement hors rue est en partie portée par le Stationnement de Montréal, mais la majorité des parkings sont gérés par des opérateurs privés.

Particularités des quartiers

Les communes autour de la ville centre ont peu de politique de stationnement. Dans la ville de Montréal, la réglementation est décentralisée à l'échelle des arrondissements.





1. INDICATEURS CLES

	VILLE-CENTRE	RÉGION MÉTROPOLITAINE
Population	1 704 694	4 098 927
Surface	365,65 km ²	4 604,3 km ²
Densité de population	4 662 hab./km ²	890 hab./km ²
Part modale de la voiture	53%	/
Nombre de places en voirie/hab.	0,27	/

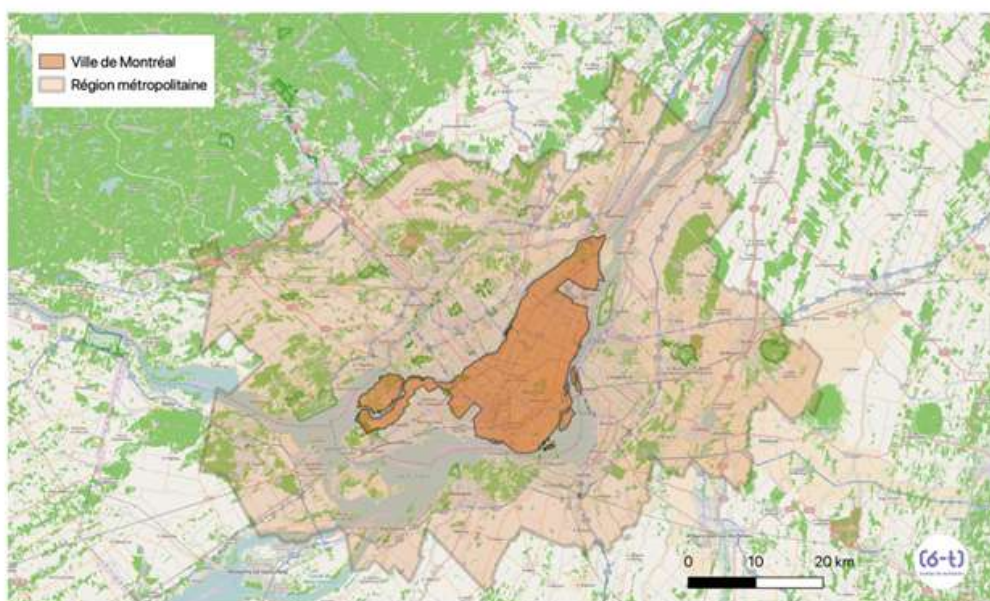
2. CONTEXTE

Située au sud de la province de Québec, sur le fleuve Saint-Laurent, Montréal est la **deuxième ville la plus peuplée du Canada**, après Toronto. La ville compte **plus d'1,7 million d'habitants** sur une superficie de 365,65 km², soit une densité de 4 662 hab./km², inférieure de près de 40 % à celle de Bruxelles.

Avec 93 communes, la région métropolitaine de Montréal (RMR) compte quant à elle plus de 4 millions d'habitants (ce qui correspond à la moitié de la population de la province de Québec), avec une densité de 890 hab./km². La population de Montréal compte pour 42 % de la population de la région métropolitaine. Le Canada présente un IDH de 0,926 en 2017, et se classe ainsi au douzième rang mondial, juste derrière le Danemark.

Figure 69 : Carte de Montréal

Montréal et son aire métropolitaine



Sources : OpenStreetMap, Ville de Montréal

Produite par 6t - Avril 2020



2.1. Organisation urbaine et institutionnelle

Structure socio-démographique : des périphéries plus aisées que la ville-centre

La population de Montréal est en croissance par rapport au dernier recensement, en 2011 : + 3,3 %. Ce phénomène est porté à la fois par l'accroissement naturel et par l'arrivée d'immigrants. Il s'agit en effet d'une ville cosmopolite, marquée par une **forte immigration** (Profil sociodémographique Ville de Montréal, 2018) : un tiers des habitants de la ville sont nés dans un autre pays et 59 % sont soit eux-mêmes nés à l'étranger, soit ont au moins un de leur parents né à l'étranger. Au total, 14 % de la population montréalaise n'a pas la nationalité canadienne. Les principaux pays d'origines des habitants issus de l'immigration sont Haïti, l'Algérie, l'Italie, la France et le Maroc. Cela est à mettre en lien avec les nombreuses langues parlées à Montréal : en plus des deux langues officielles que sont le français et l'anglais, les diverses langues des pays d'origines des populations immigrées sont représentées.

Une part importante des ménages montréalais ne comptent qu'une seule personne (41 % d'après le recensement 2016), avec une **moyenne de 2,1 personnes par ménage**. Cependant, entre 2011 et 2016, c'est la catégorie des familles avec enfants qui a connu la plus forte progression.

43 % de la population de Montréal (parmi les 25-64 ans) est titulaire d'un diplôme de l'enseignement supérieur. Le taux de chômage chez la population de 15 ans et plus est de 7,5 % en janvier 2020 (Statistiques Québec). Le revenu personnel médian est de 28 321 \$ par an, avec 19,2 % de la population vivant sous le seuil de faibles revenus et 25 % de la population disposant d'un revenu personnel de 50 000 \$ et plus.

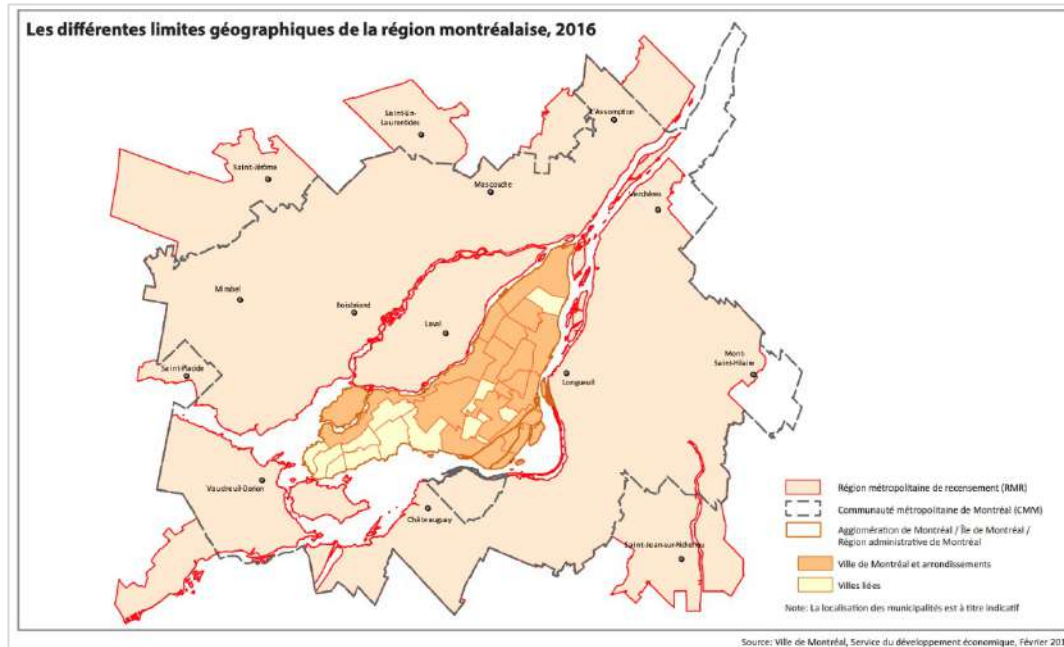
À l'échelle de la **région métropolitaine** de Montréal, la croissance démographique est également soutenue : + 7,7 % entre 2011 et 2016, mais cela est en partie lié à l'ajout de nouvelles communes. La population de la région métropolitaine présente des caractéristiques sociodémographiques proches de celles de la ville de Montréal, mais comporte cependant davantage de familles (les ménages composés d'une personne seule ne comptent que pour 33 % des ménages, avec une moyenne de 2,3 personnes par ménage). Le **taux de chômage** y est également **plus faible** (5,7 % en 2019 selon Statistiques Québec) et les **revenus plus élevés** (revenu personnel médian de 33 040 \$ annuel, avec 12 % de la population en situation de faibles revenus et 30 % disposant de 50 000 \$ annuels ou plus), ce qui tend à faire de la **périphérie un territoire plus aisé que la ville-centre**. La part d'immigrants ou de personnes issues de l'immigration (soit ayant au moins un parent immigré) y est également plus faible. Pour ce qui est du logement, les périphéries comptent plus de maisons individuelles et de propriétaires (37 % de propriétaires à Montréal et 66 % à l'échelle de la RMR).

Gouvernance urbaine

Le territoire d'étude s'organise en trois niveaux hiérarchiques imbriqués : la Ville de Montréal, l'agglomération de Montréal et la Région métropolitaine de recensement de Montréal (RMR). La carte ci-dessous en présente les limites géographiques.



Figure 70 : Découpage administratif de la région montréalaise



Source : Ville de Montréal, 2017

La **Ville de Montréal** comporte **19 arrondissements**. En 2017, elle a obtenu le statut de **métropole** du Québec. Le nouveau cadre juridique qui y est associé lui offre plus de marge de manœuvre pour assurer son développement économique et territorial. Les pouvoirs en matière d'administration de la ville de Montréal sont partagés entre compétences locales (au niveau de la municipalité), elles-mêmes subdivisées en compétences d'arrondissement et compétences centrales, et compétences d'agglomération (voir section ci-dessous). L'urbanisme, l'habitat ainsi que certaines voies de circulation relèvent des compétences locales.

La ville de Montréal et les « villes liées » forment l'**agglomération de Montréal**, qui correspond à la région administrative de Montréal couvrant l'ensemble de l'île ainsi que des îles adjacentes de superficie plus restreinte (dont île Bizard), pour un total de **16 municipalités**. Cette entité est gérée par le **Conseil d'agglomération**, qui rassemble la maire de Montréal, 15 élus du conseil municipal de Montréal, 14 maires et un représentant pour les villes liées. Toutes les municipalités concernées versent une contribution au Conseil d'agglomération afin de financer les actions et services dont cette entité est chargée, comme la gestion de certaines voies de circulation ou le transport collectif. En matière de planification, l'agglomération élabore un Schéma d'aménagement et de développement à l'échelle de son territoire (SAD).

La **région métropolitaine de Montréal (RMR)**, aussi appelée Grand Montréal, regroupe **82 municipalités** et correspond à l'aire urbaine (ville de Montréal et sa grande banlieue). Elle rassemble les communes de l'île de Montréal ainsi que les zones situées de part et d'autre sur les rives du Saint-Laurent et qui constituent des couronnes périphériques, avec notamment les villes de Laval et Longueuil. L'entité politique et administrative en charge de la RMR est la **Communauté métropolitaine de Montréal**. Elle élabore un Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), adopté en 2011, auquel doivent se conformer les documents d'urbanisme et de planification élaborés aux échelons inférieurs.



Elle reverse alors à la Ville de Montréal une grande partie des recettes ainsi perçues. Par exemple, en 2018, Stationnement de Montréal a versé à la Ville la somme de 52,6 millions de dollars canadiens (33,9 millions d'euros), sur 68,7 millions de dollars de revenu total (la part reversée à la Ville correspond à plus des trois quarts des revenus). La plupart de ces revenus sont issus du stationnement sur rue (59,8 M\$). À partir du 1er janvier 2020, les activités de Stationnement de Montréal ont été transférées à l'**Agence de mobilité durable**, nouvellement créée¹⁸. Les prérogatives du Service d'application réglementaire de stationnement (SARS), relevant jusqu'alors du service de police de la ville lui sont également transférées. Organisme paramunicipal dédié à la planification de la mobilité, cette agence a en charge la gestion du stationnement sur le territoire de la ville de Montréal. En plus de gérer le stationnement public, l'objectif est de pouvoir conclure des partenariats avec des acteurs privés afin de mettre en cohérence l'ensemble de l'offre de stationnement. Avec la création de cette nouvelle entité, la gestion du stationnement s'inscrit alors dans une politique de mobilité plus large.

Ce sont les municipalités qui établissent chacune leur **document d'urbanisme** et peuvent par ce biais fixer les exigences en termes de nombre de places de stationnement associées aux bâtiments (les plans d'urbanisme doivent cependant être conformes aux documents élaborés aux échelons de gouvernance supérieurs). Précisons enfin que les exigences en matière de stationnement peuvent **varier selon les arrondissements**, comme c'est le cas à Montréal et Longueuil.

3. POLITIQUE DE MOBILITE ET DE STATIONNEMENT

3.1. Politique de mobilité

Mobilité : la place importante de la voiture

Les enquêtes Origine-Destination (enquêtes O-D), réalisées tous les 5 ans par l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) renseignent sur l'équipement de mobilité et l'usage des différents modes. La dernière **enquête O-D** sur le territoire date de **2018**. Le territoire couvert par les enquêtes O-D dépasse celui de la région métropolitaine et inclus des municipalités situées dans le secteur d'influence de Montréal (pour ce qui est des flux domicile-travail notamment). Les résultats de l'enquête O-D 2018 font état de **1,01 voiture par ménage dans la ville de Montréal et 1,35 dans la région métropolitaine**. Bien que le parc automobile ait connu une augmentation en valeur absolue, cela est à mettre en lien avec l'accroissement de la population. Ainsi, après plusieurs années de croissance (enquêtes 1998, 2003, 2008 et 2013), le taux de motorisation semble se stabiliser. De manière peu surprenante, il est aussi **plus élevé en périphérie** (par exemple 1,79 dans les couronnes nord et sud en 2018) qu'au centre de la métropole.

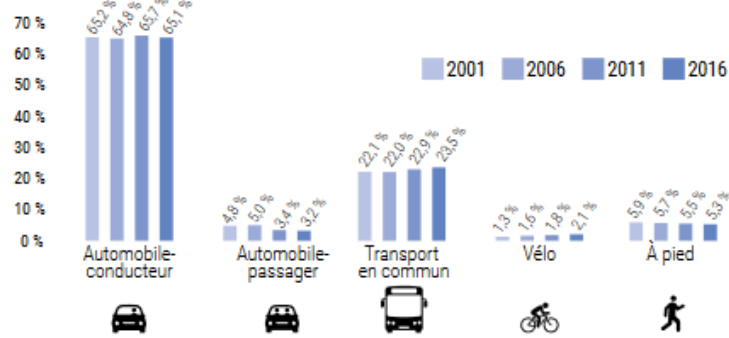
Outre la possession, la place de la voiture apparaît particulièrement importante pour ce qui est des usages. Ainsi, parmi les habitants de la ville de Montréal, **50 % des actifs utilisent la voiture** (en tant que conducteur ou, plus rarement, en tant que passager) pour se rendre sur leur lieu de travail, une proportion qui monte à plus de **65 % à l'échelle de la région métropolitaine** (toujours selon l'enquête O-D). **37 %** des Montréalais et **22 %** des habitants de la région métropolitaine se rendent au travail en **transports en commun**. Notons que cette proportion est plus élevée chez les femmes, aux deux échelons territoriaux. Pour ce qui est des modes actifs (marche et vélo), ils ne sont utilisés que pour une faible part des navettes domicile-travail : **13 % à l'échelle de la ville** (9 % à pied et 4 % en vélo) et **7 % à l'échelle de la RMR** (5 % à pied et 2 % à vélo). Cependant, si la voiture reste le premier mode utilisé, les résultats de l'enquête O-D 2018 précisent que la part modale des transports en commun a augmenté entre 2013 et 2018.

¹⁸ A l'heure actuelle, il semble que la transition entre Stationnement de Montréal et l'Agence de mobilité durable soit en cours, du moins au niveau du site internet.



Figure 72 : Graphique de l'évolution des parts modales domicile-travail de la région métropolitaine de Montréal¹⁹

Répartition des navetteurs selon le principal mode de transport utilisé pour se rendre au travail, Grand Montréal, 2001-2016



Note : Environ 1 % des navetteurs utilisent un autre mode de transport que ceux présentés dans le graphique.
 Sources : Statistique Canada, Recensement de la population 2001, 2006 et 2016 et ENM 2011.
 Traitement : CMM, 2017.

Comme l'illustre la carte ci-dessous, l'usage de l'automobile est donc bien plus marqué parmi les habitants des périphéries (couronnes nord et sud) qu'au sein de la population de la ville-centre, avec une proportion des actifs se rendant au travail en voiture (en tant que conducteur) dépassant 85 % dans certaines zones (rouge foncé).

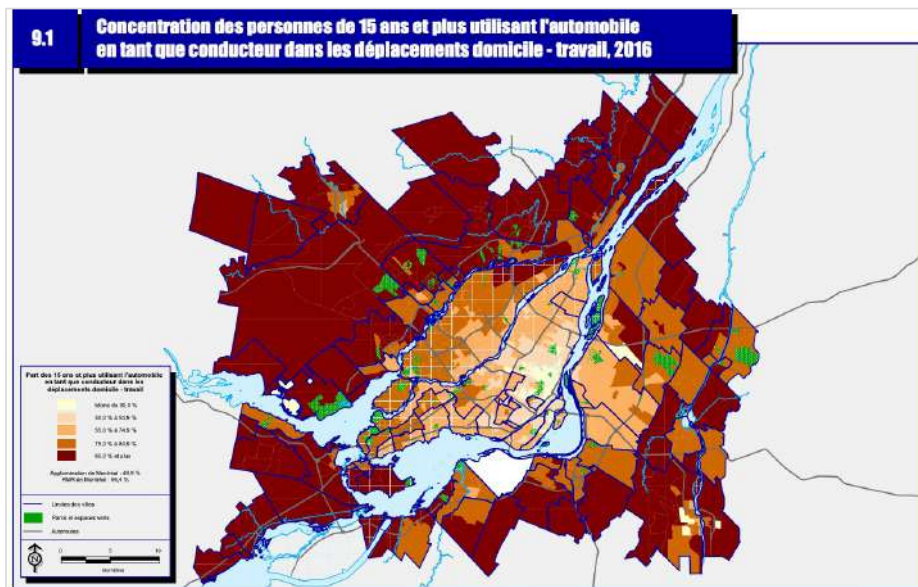


Figure 73 : Part des actifs se rendant au travail en voiture (conducteur) au sein de la RMR de Montréal

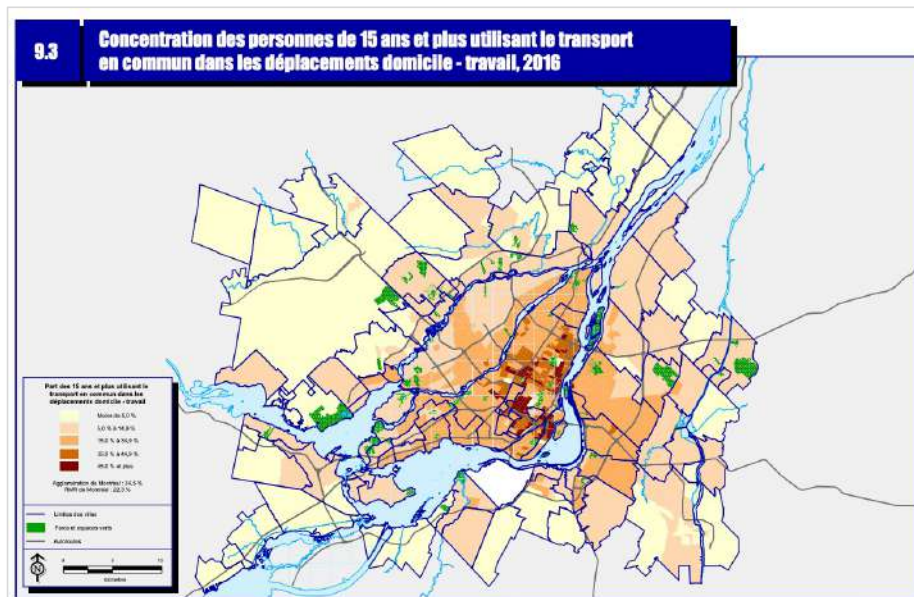
Source : Ville de Montréal, Statistique Canada, recensement 2016

¹⁹ <https://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P70/3a5.pdf>



A l'inverse, les transports en commun sont bien moins utilisés pour les déplacements domicile-travail, avec une part modale marginale dans les périphéries. Les zones où cette part modale est substantielle sont fortement circonscrites à l'hyperscentre.

Figure 74 : Part des actifs se rendant au travail en transports en commun au sein de la RMR de Montréal



Source : Ville de Montréal, Statistique Canada, recensement 2016

En 2007, puis en 2008, la Ville de Montréal adopte un **Plan de transport**. Celui-ci poursuit comme grands objectifs le développement des transports en commun et des modes actifs et une réduction de la place et de l'usage de la voiture, dans une perspective de développement durable (rappelons la très importante part modale de la voiture à Montréal et dans son agglomération). Le transport est également envisagé comme un outil pour limiter l'étalement urbain en renforçant les pôles existants, en lien avec le **Plan d'urbanisme**. Les 21 « chantiers » annoncés à horizon 10 ans prévoient diverses mesures en ce sens, qui rejoignent les orientations dégagées lors du Sommet de Montréal en juin 2002.

Dans les deux plans de 2007 et 2008 (relativement similaires), le stationnement est quant à lui envisagé comme un « **outil pour réduire la dépendance à l'automobile** ». L'objectif global est alors de limiter le nombre de places de stationnement, en tous cas de ne pas l'augmenter, notamment en centre-ville. Cet objectif s'articule avec la politique en matière de transports en commun : il est question de **plafonner le nombre de places de stationnement dans les secteurs bien desservis en transports en commun**. Ainsi, le Plan d'urbanisme propose de mettre en place un nombre maximum de places de stationnement pour les commerces de détail et les services, les bureaux, les équipements collectifs et institutionnels et les industries situés dans un rayon de 500 mètres autour d'une station de métro ou d'une gare de train de banlieue. Dans ce rayon, il est aussi proposé que les espaces de stationnement soient aménagés à l'intérieur des bâtiments.



La politique de stationnement de Montréal s'inscrit donc dans un référentiel de **durabilité**, avec un objectif environnemental mais sans négliger les impératifs de dynamisme économique et les besoins des résidents. Elle est ainsi structurée autour de 3 grands objectifs :

- Ajuster l'offre de stationnement en fonction de l'**offre de transports en commun** ;
- Adapter cette offre aux besoins des commerces afin de ne pas entraver le **dynamisme économique** du territoire ;
- Permettre aux **résidents** de stationner dans les secteurs résidentiels denses.

En matière de tarification, bien que les premiers parcomètres de Montréal datent des années 1960, le **stationnement tarifé sur rue** s'est surtout développé à partir des années **1980**, en lien avec la politique de revitalisation des rues commerçantes (Conseil Régional Environnement Montréal, 2017). Dès le départ, cette mesure a eu pour effet d'augmenter la rotation des véhicules sur les emplacements concernés.

3.2. Politique de stationnement

Foncier et allocation du sol

La gestion du stationnement est également liée à des **enjeux fonciers et à des enjeux d'occupation des sols**. Ainsi, dans le Plan de transport de 2008, sont ciblés les espaces de stationnement hors rue à ciel ouvert : « les stationnements en surface représentent une perte considérable de la valeur foncière et de revenus pour la Ville ». Il est préconisé que ces **zones de stationnement soient converties en projets immobiliers**, afin d'en augmenter la valeur foncière et de renforcer l'attractivité du centre-ville.

En 2010, la Ville de Montréal a mis en place une **taxe foncière sur les espaces de stationnement hors rue non résidentiels situés dans le centre-ville** (parcs de stationnements intérieurs comme extérieurs), avec une variation du taux selon trois secteurs. Hors parkings commerciaux en extérieur, une exonération est appliquée aux premiers 390 m². Pour la Ville, les recettes issues de cette taxe s'élèvent à près de 20 millions de dollars canadiens (Conseil Régional Environnement Montréal, 2017) et ont vocation à financer les transports en commun : ils sont à ce titre versés à la STM, la Société de Transport de Montréal, qui exploite de réseau de TC urbains (4 lignes de métro et 220 lignes de bus).

Solutions de mobilité alternatives à l'usage autosoliste de la voiture personnelle

L'offre de stationnement doit aussi s'adapter aux pratiques de mobilité que la Ville de Montréal souhaite favoriser et notamment aux nouveaux usages de la voiture. Cela passe par l'aménagement de places de **stationnement vélo** dans les nouveaux projets immobiliers et par le développement de places **réservées au covoiturage, à l'autopartage, ou adaptées aux véhicules électriques**. Les déplacements intermodaux combinant voiture et transports en commun doivent aussi être favorisés et la ville prévoit de développer le **stationnement incitatif (P+R)**, sur lequel nous reviendrons plus tard.

Des enjeux de simplification et d'harmonisation de l'offre

La « **simplification et l'harmonisation** des pratiques municipales de gestion et de tarification du stationnement » est définie dans la politique de stationnement de Montréal comme l'une de ses actions prioritaires.

Améliorer la lisibilité de l'offre constitue en effet un enjeu clé en matière de stationnement. Si la tarification et ses modalités peuvent apparaître obscures (et sont variables d'un arrondissement à l'autre), la signalisation constitue elle-aussi une illustration parlante de la complexité du stationnement pour les automobilistes, qu'ils soient résidents, visiteurs ou navetteurs. La Ville de Montréal estime ainsi à 1,29 par poteau le nombre moyen de panneaux de signalisation relatifs au stationnement, cela pouvant aller jusqu'à 6 panneaux sur un même poteau.



Figure 75 : Exemple de la multiplication des panneaux de signalisation relatifs au stationnement à Montréal



Source : Ville de Montréal, Denis Labine

3.2.1. L'autopartage

Voir paragraphes ci-dessus

3.2.2. Compensation

Sans objet

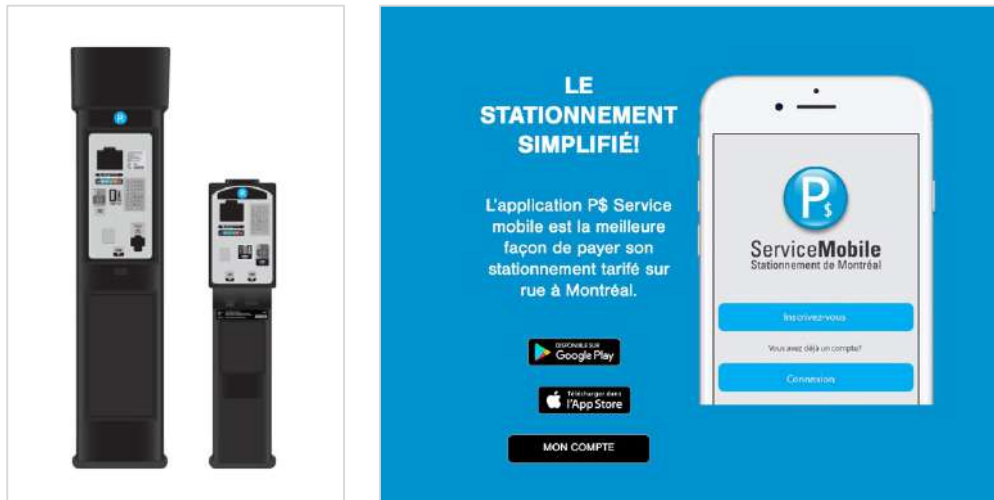
3.2.3. MaaS

Dans sa politique de stationnement, la Ville de Montréal se fixe également comme objectif de développer le « **stationnement intelligent** », en misant sur les nouvelles technologies. Cela passerait par exemple par la mise en place d'un affichage dynamique, le développement d'applications indiquant la disponibilité des places de stationnement et les interdictions, l'installation de capteurs intelligents pour collecter et diffuser des informations en temps réel.

Aujourd'hui, le stationnement peut être **payé via une application** smartphone, P\$ Service Mobile. Elle envoie par sms des rappels 10 minutes avant la fin de la période payée et offre également des informations sur le zonage et la tarification. Celle-ci semble plébiscitée par les automobilistes : selon son dernier rapport financier, Stationnement de Montréal a perçu en 2018 58,9% de ses recettes par ce biais (le reste ayant été payé sur l'une des 1 328 bornes, avec une répartition équitable entre carte de crédit et espèces). L'application compte près de 945 000 utilisateurs en 2019.



Figure 76 : Bornes ou application : deux modes de paiement du stationnement



Source : Stationnement de Montréal, 2020

En matière de MaaS (Mobility as a Service), un abonnement unique regroupant différents services de transport (les transports en commun, le VLS Bixi, ou encore l'autopartage avec Communauto) est à l'étude par les autorités locales, l'ARTM et la STM²⁰. Cependant, rien n'indique à l'heure actuelle que le stationnement sera intégré dans cette application.

3.2.4. Autre

Sans objet

4. MODALITES OPERATIONNELLES DE GESTION DU STATIONNEMENT

4.1. Stationnement sur voirie

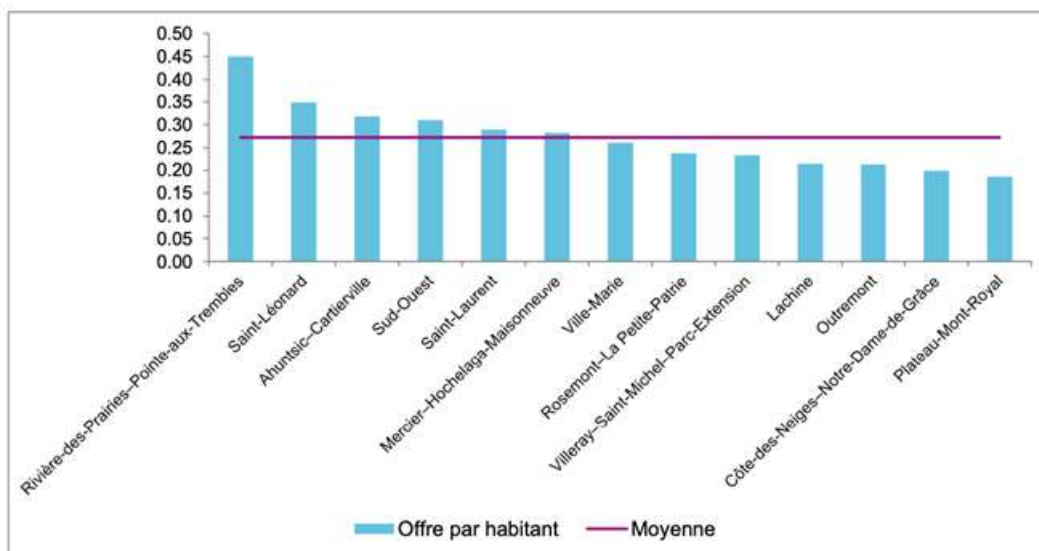
D'après le diagnostic présenté dans la politique de stationnement de Montréal (2016), le stationnement sur rue constitue l'essentiel de l'offre à Montréal. Le nombre total de places sur voirie est estimé **entre 475 000 et 515 000** (en incluant le stationnement sur rue réservé aux résidents).

Une analyse de l'offre en stationnement sur rue par arrondissement réalisée par AECOM Transport pour la ville de Montréal (2015) fait état d'une moyenne de **0,27 place par habitant**, variant d'un peu moins de 0,20 pl./hab. au Plateau-Mont-Royal, à 0,26 pl./hab. pour l'hypercentre (Ville-Marie), et pouvant aller jusqu'à 0,45 pl./hab. pour l'arrondissement de Rivière-des-Prairies-Pointe- aux-Trembles, situé en périphérie et constitué d'habitat pavillonnaire (outre des zones industrielles avec la présence d'une raffinerie).

²⁰ Voir à ce sujet : <https://journalmetro.com/actualites/2106564/labonnement-unique-regroupant-divers-modes-de-transport-a-montreal-pourrait-voir-le-jour-en-2024/> (consulté le 28/01/2020)



Figure 77 : Offre en stationnement sur rue par habitant et par arrondissement



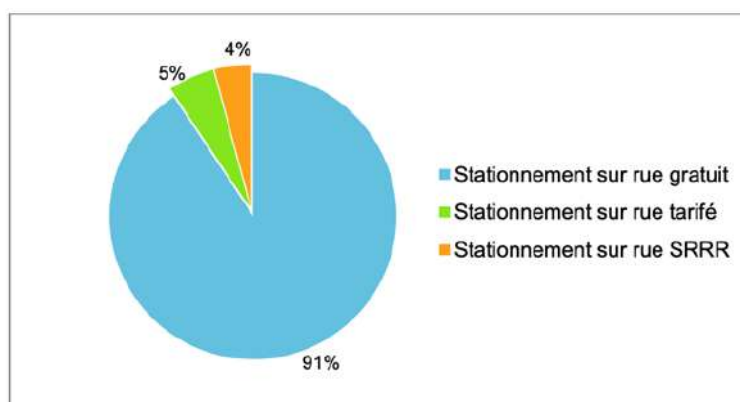
Source : AECOM, 2015

4.1.1. Les zones tarifaires

Le stationnement tarifé sur voirie : une part marginale de l'offre, concentrée dans l'hypercentre

Stationnement de Montréal propose actuellement **18 311 places** de stationnement tarifé sur rue. D'après un recensement effectué en 2014 par la chaire de recherche Mobilité de l'école Polytechnique Montréal, le stationnement tarifé sur rue représentait une **part très restreinte** de l'ensemble de l'offre de stationnement sur rue (de l'ordre de 5%), alors que l'essentiel des places étaient non réglementées. Selon cette même source, dans les arrondissements les plus centraux comme Ville-Marie, Le Plateau-Mont Royal ou Outremont, la proportion de places tarifées sur rue est plus importante et peut atteindre entre 13 (Outremont) et 39 % (Ville-Marie) de l'offre totale. C'est dans ces arrondissement que l'offre se concentre, comme illustré sur la carte ci-dessous. A l'inverse, certains arrondissements ne comportent aucune place de stationnement tarifé.

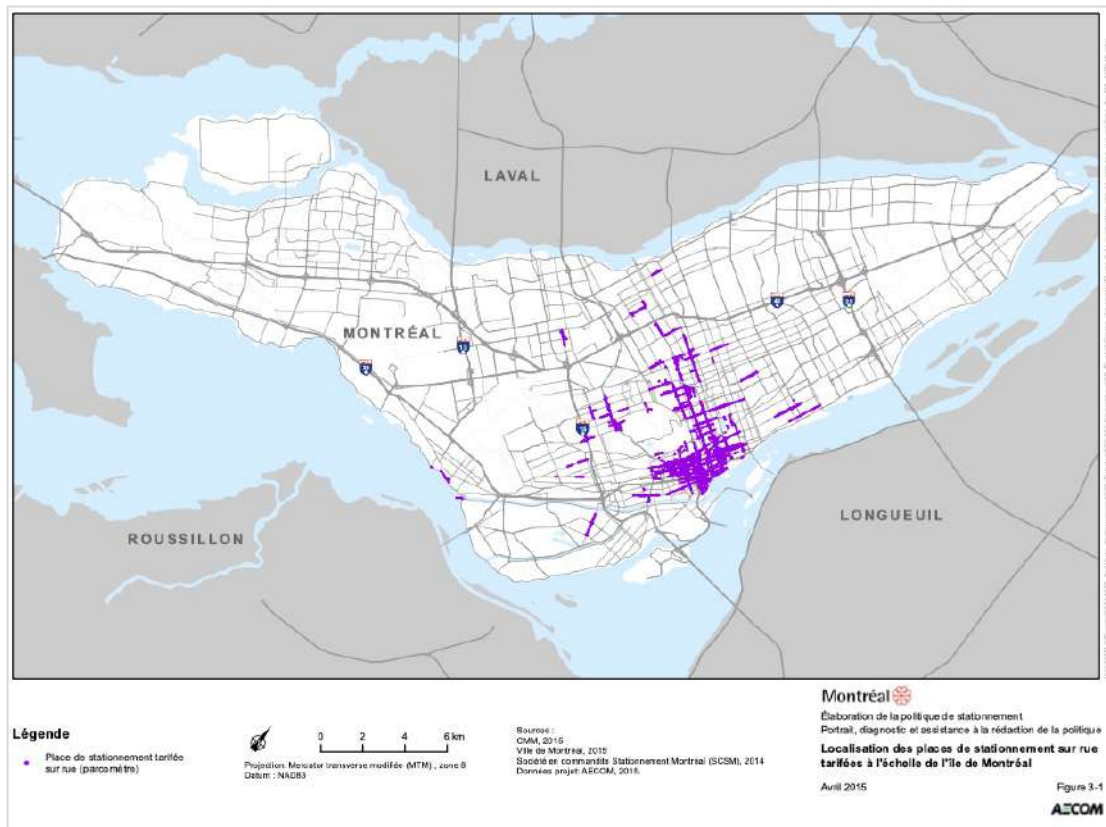
Figure 78 : Répartition de l'offre en stationnement sur rue à Montréal



Source : Chaire de recherche Mobilité, 2014 in AECOM, 2015



Figure 79 : Répartition spatiale des places de stationnement sur rue tarifées à Montréal



Source : AECOM, 2015)

Les tarifs varient selon les arrondissements, allant de **1,25\$/heure (0,81€)** à **3,50\$/heure (2,26€)**. Notons que ces tarifs ont connu une augmentation de 0,25 \$ au printemps 2019. Ils sont également plus élevés dans les arrondissements centraux.

Le **taux d'occupation** de ces places varie selon les rues, entre 40 % et plus de 80 % (Politique de stationnement, 2016), avec des situations qualifiées de « problématiques » par la Ville sur certains axes commerciaux.

4.1.2. Les permis de stationnement

Le stationnement sur rue réservé aux résidents

Le **stationnement sur rue réservé aux résidents (SRRR)** a pour objectif de faciliter le stationnement des résidents dans les zones marquées par une forte demande, et ce par la délivrance de permis de stationnement sous forme de **vignettes**. Il s'agit alors de favoriser un certain type d'usagers : les résidents et de leur réserver des places (qui sont inaccessibles aux véhicules non-résidents). Les places concernées représentent 4 % de l'offre totale de stationnement sur rue (voir fig. 80). Les vignettes sont émises par les 19 arrondissements de Montréal et par les municipalités pour les autres villes de la CMM. Selon le diagnostic de la Politique de stationnement de Montréal (2016), ce sont jusqu'à 11 000 vignettes qui sont émises chaque année. Cependant, un diagnostic réalisé par AECOM et la Ville de Montréal (2015) estime ce nombre à 32 000. Selon la Ville, des ratios supérieurs à 1 vignette par place peuvent être observés dans la majorité des arrondissements, montrant la tension sur l'offre en SRRR.

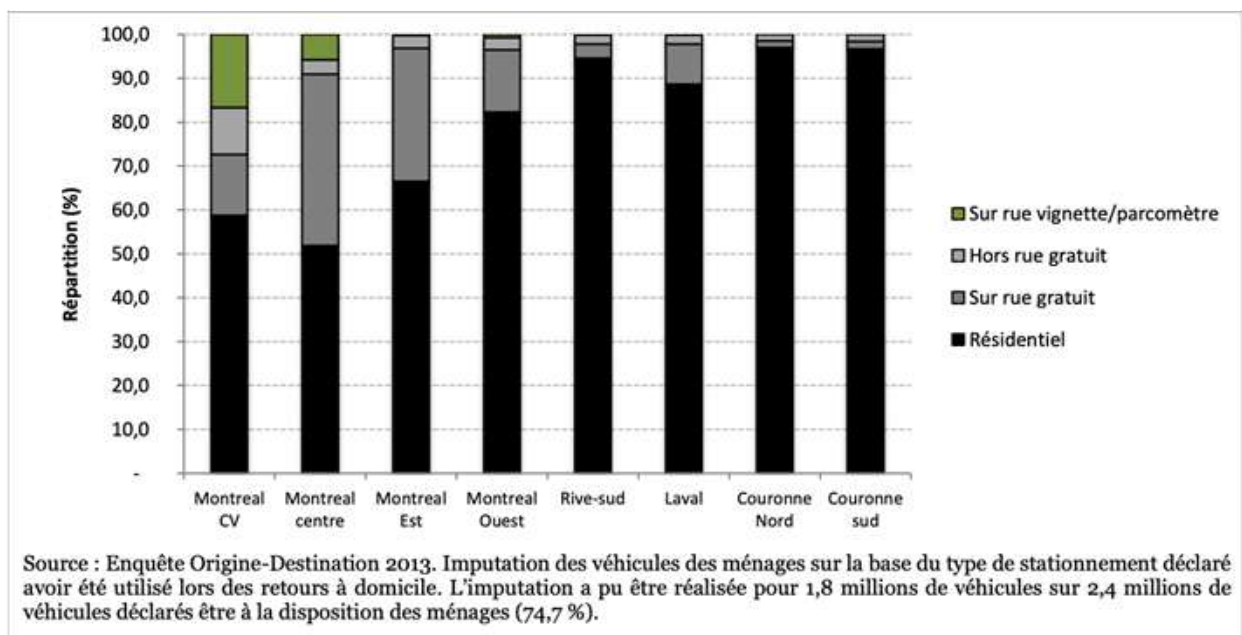


Le prix annuel de ces vignettes varie d'un arrondissement à l'autre. Les vignettes sont gratuites dans certaines zones (par exemple dans les arrondissements de Saint-Léonard ou de Lasalle), mais leur prix peut atteindre plusieurs centaines de dollars canadiens, et s'appuie sur la **motorisation** du véhicule (les plus polluants étant davantage taxés) : cela va de 52\$ (33,54€) à Ville-Marie et jusqu'à 225\$ (145€) au maximum au Plateau-Mont-Royal, arrondissement qui propose par ailleurs des tarifs spécifiques pour les ménages précaires. Le prix d'une seconde vignette pour un même ménage est, dans chaque arrondissement, plus élevé, dans un but désincitatif.

Outre ces vignettes résidents et les vignettes PMR, l'arrondissement du Plateau-Mont Royal présente la spécificité de proposer des vignettes de stationnement journalières, accessibles à tous types d'usagers.

Comme l'illustre le graphique ci-dessous, si dans les périphéries les plus lointaines (couronnes nord et sud) les résidents disposent pour la quasi-totalité d'un espace de stationnement lié à leur domicile, dans les zones les plus centrales (Montréal CV et Montréal centre) une part conséquente des résidents stationne son véhicule soit en voirie payante au parcomètre, soit via le SRRR. Ce sont donc les zones les plus denses et où le rapport offre/demande est le plus tendu qui présentent la plus forte utilisation de vignettes résidents. Selon cette même source, le SRRR représente 4 % de l'offre totale de stationnement sur rue et est particulièrement développé dans les secteurs denses de la ville. C'est à Ville-Marie et au Plateau-Mont-Royal que les espaces de stationnement sur rue réservés aux résidents sont les plus nombreux selon le diagnostic réalisé par la chaire de recherche Mobilité (2014). Cependant, le nombre de vignettes délivrées y est également élevé, d'où une tension sur le stationnement sur voirie des résidents.

Figure 80 : Répartition des véhicules à la disposition des ménages selon la région et la typologie du stationnement utilisé à domicile



Source : Enquête O-D 2013, traitement Conseil Régional Environnement Montréal



Une offre de stationnement non tarifé représentant l'essentiel des places sur voirie

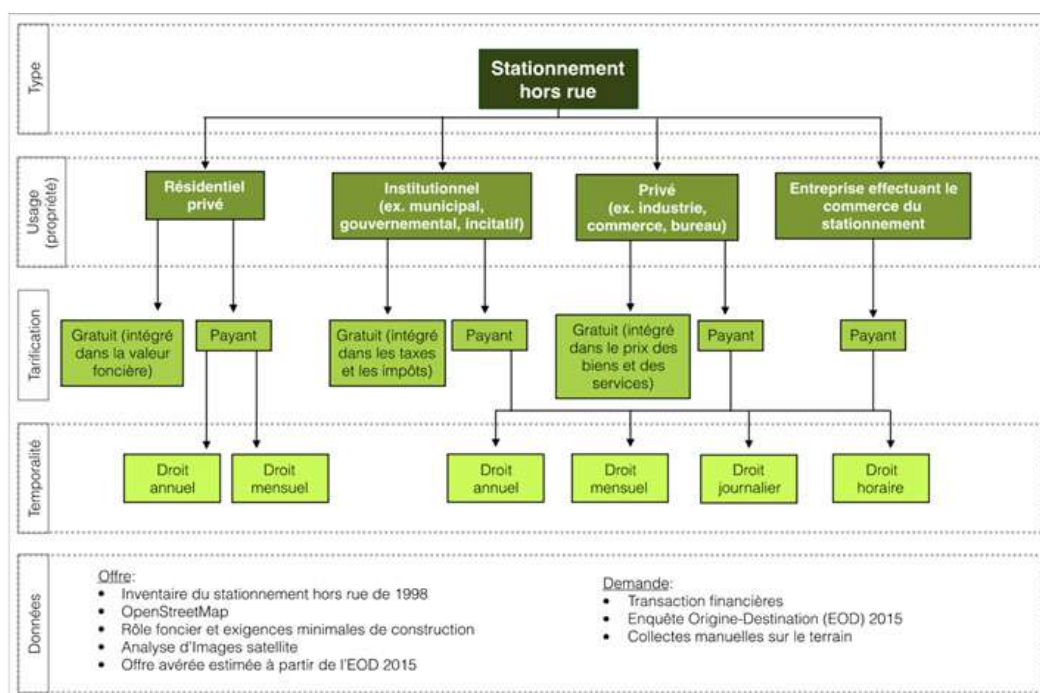
L'offre de stationnement sur rue non tarifé est donc conséquente : **entre 250 000 et 320 000 places** selon le document de la Politique de stationnement (2016), ce qui est cohérent avec la part de 91 % estimée par la chaire de recherche Mobilité. Dans certaines zones, si le stationnement sur rue est gratuit, il peut cependant être à durée limitée, comme dans l'arrondissement d'Outremont par exemple, où la durée maximale est fixée à 2 h (système effectif sur la plage horaire 8h-22h). Ces limitations de durée sont cependant minoritaires puisqu'elles ne sont présentes que dans 9,4% des communes.

En-dehors de la ville de Montréal, la plupart des municipalités de la CMM (région métropolitaine) ne disposent pas de stationnement tarifé sur rue. C'est le cas de 91 % des 82 communes de la CMM selon une enquête réalisée par le Conseil régional Environnement Montréal (2017). D'après cette même enquête, seul un cinquième (21 %) des municipalités de la CMM disent avoir adopté une politique de stationnement. Cependant, les auteurs précisent qu'après investigations complémentaires, aucune d'entre elles, hormis Montréal, n'a adopté de document témoignant d'une véritable politique en matière de stationnement. **En-dehors de la ville-centre Montréal, il semble ainsi que les communes de la région métropolitaine ne se saisissent que faiblement de la problématique du stationnement**, que ce soit par la tarification ou par l'adoption de mesures précises ou l'identification d'objectifs précis.

4.2. Stationnement hors voirie

L'offre totale de stationnement hors rue apparaît difficile à estimer clairement. Le diagnostic établi par AEMCO et la Ville de Montréal (2015) estime l'offre de stationnement hors rue à plus de 470 000 places sur l'île de Montréal, couvrant plus de 15 km², soit 3 % de la superficie totale de l'île. Le stationnement hors rue englobe **espaces privés de stationnement résidentiel** (intégrés aux habitations et la plupart du temps gratuits) et **parkings** pouvant être propriété de la Ville ou de sociétés privées gestionnaires de stationnement. Le schéma ci-dessous détaille les différentes formes de stationnement hors rue à Montréal.

Figure 81 : Schéma des différents types de stationnement sur rue



Source : Conseil Régional Environnement Montréal, 2017

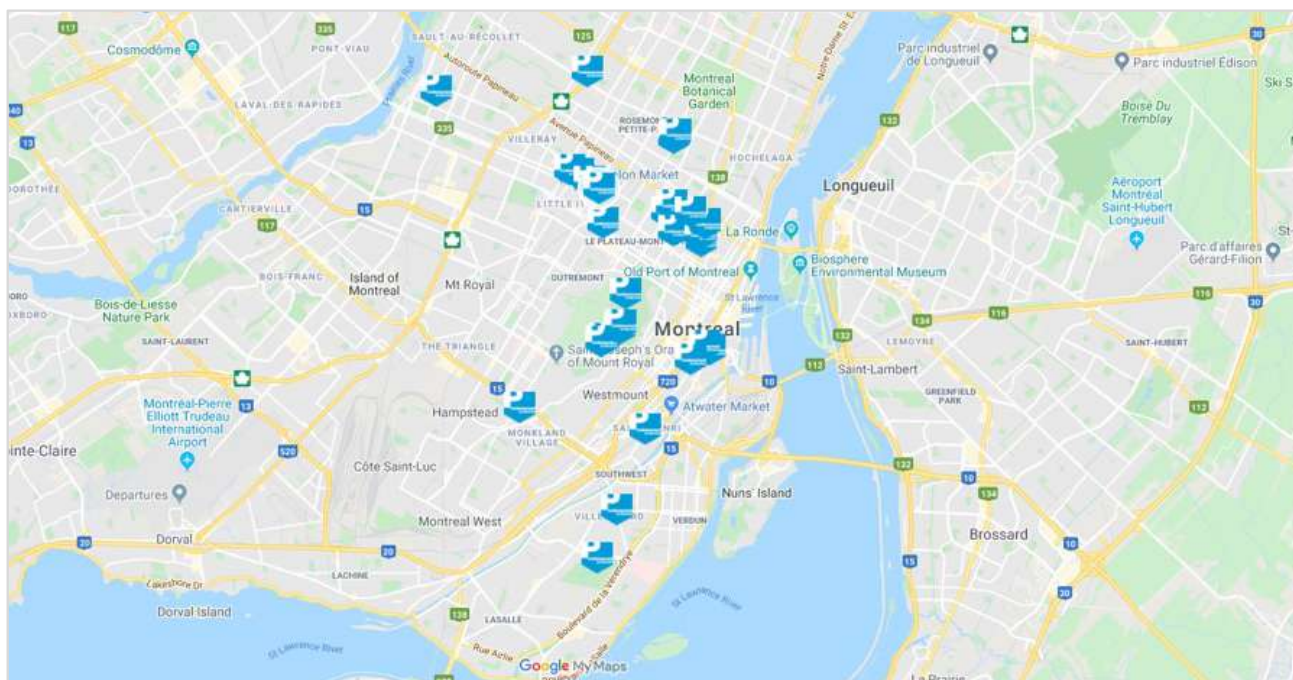


En centre-ville, les stationnements hors rue sont pour la plupart **payants** et situés à proximité de pôles générateurs de déplacements comme des lieux d'enseignement ou des établissements de santé. **Hors centre-ville**, il s'agit principalement d'espaces de stationnement hors rue **gratuits** dédiés à la clientèle de commerces, aux employés d'entreprises, aux résidents ou aux usagers d'une institution publique.

4.2.1. Parkings publics

La société en commandite **Stationnement de Montréal** dispose actuellement de **36** « terrains de stationnement », comptabilisant un total de **3 315 places** payantes. Notons que depuis 1995, Stationnement de Montréal s'est séparé de plusieurs de ses parcs de stationnement, segment de l'offre plus coûteux à gérer que le stationnement sur rue. Il s'agit à la fois de stationnement de **courte durée** et de **stationnement à la journée** avec, pour certains parkings, la possibilité d'obtenir un permis mensuel (en s'inscrivant toutefois sur une liste d'attente), avec des tarifs variant d'une soixantaine de dollars canadiens par mois (40€) à 150\$ (près de 100€). Les horaires ainsi que les tarifs varient d'un parking à l'autre, allant de 3,25\$ (2,10€) de l'heure à 5\$ (3,23€) de l'heure dans l'arrondissement de Ville-Marie (coût plus élevé dans l'hypercentre). Comme illustré sur la carte ci-dessous, on constate que les parkings gérés par Stationnement de Montréal se concentrent surtout dans le centre de Montréal.

Figure 82 : Carte de l'offre de stationnement hors rue gérée par Stationnement de Montréal



Source : Stationnement de Montréal, 2020



4.2.2. Offre privée

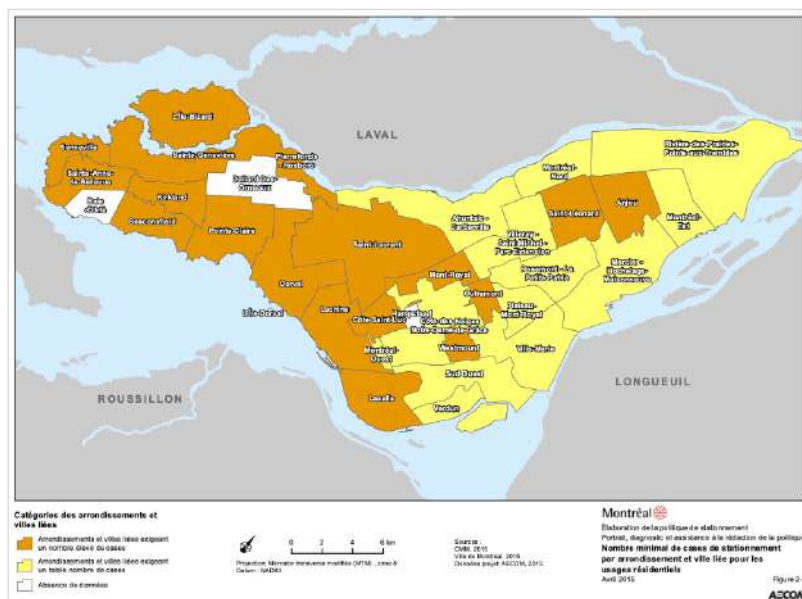
À cela il faut ajouter l'offre privée de stationnement hors voirie, dominée par la société Indigo. Nous estimons à 174 le nombre de ces parkings, pour un total d'environ 35 000 places (nombre de places par parking pouvant varier d'une dizaine à quelques milliers). L'offre privée dépasse ainsi largement l'offre publique proposée par Stationnement de Montréal. Les parkings Indigo ne se limitent pas au centre-ville (bien qu'ils y soient plus nombreux) et les quartiers moins centraux sont pour certains couverts. Les tarifs pratiqués sont supérieurs à ceux des parkings gérés par stationnement de Montréal, de l'ordre de 10\$ de l'heure dans le centre-ville (6,46€). Dans certains parkings, il est possible de souscrire un abonnement mensuel, avec là-encore des tarifs supérieurs à ceux pratiqués par Stationnement de Montréal : de 160 à 250\$/mois (environ 100-160€).

4.2.1. Normes d'urbanisme

Les normes d'urbanisme en lien avec le stationnement varient d'une commune à l'autre au sein de la Communauté métropolitaine et d'un arrondissement à l'autre à Montréal. Certains arrondissements ne comportent ainsi pas d'exigences minimales, tandis que d'autres ne fixent pas de plafond, quelle que soit la destination du bâtiment (habitation, commerce, bureau).

Une enquête menée par la Ville de Montréal (2015) auprès de ses différents arrondissements et des municipalités liées a permis de recenser les différentes dispositions adoptées localement en matière de stationnement. L'enquête montre que les exigences minimales tendent à être moins élevées dans la partie centrale de Montréal, soit dans la zone la plus densément urbanisée et où l'offre de transports en commun est la plus développée, comme illustré sur la carte ci-dessous. En matière de logement, une exigence faible (en jaune) correspond à un minimum inférieur ou égal à une place par unité résidentielle et une exigence élevée (en orange) correspond à un minimum supérieur à une place par unité résidentielle. De manière générale, les normes d'urbanismes tendent à restreindre le nombre de places de stationnement dans les zones les plus centrales, les plus denses et les mieux pourvues en transports en commun. Une tendance favorisant le stationnement en intérieur plutôt qu'en extérieur peut aussi être notée, notamment dans les zones de forte densité.

Figure 83 : Typologie des arrondissements et villes liées selon le niveau d'exigences minimales en places de stationnement pour les usages résidentiels



Source : AECOM, Montréal, 2015



Précisons également que certains arrondissements ou municipalités peuvent moduler leurs exigences en fonction de spécificités à fine échelle, en mettant en place un zonage différencié au sein d'un même arrondissement. Par exemple, dans certaines zones de Mont-Royal, il est possible de s'affranchir des exigences minimales en vigueur ailleurs en échange d'une compensation financière.

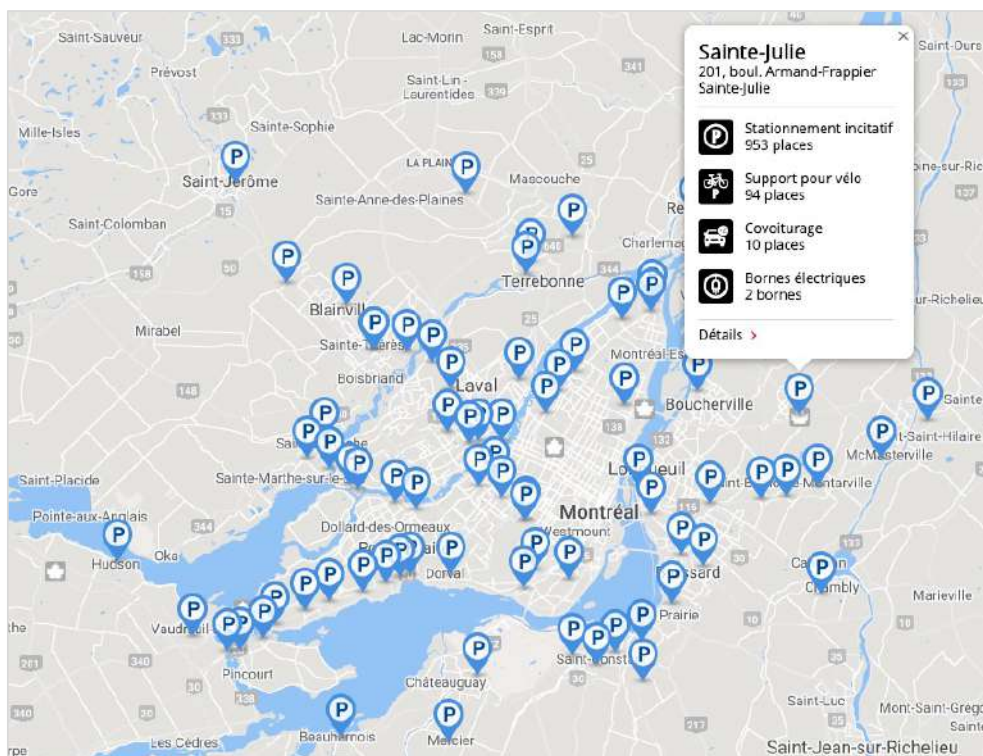
4.2.2. Parkings relais

Il existe également à Montréal une offre de « stationnement incitatif », permettant aux usagers des transports en commun ayant rejoint la station en voiture de se garer (parkings relais ou P+R). Dans la plupart des cas, il s'agit de stationnement **gratuit** (donc intégré dans le prix d'usage des transports en commun), sauf pour le stationnement incitatif du terminus Montmorency situé sur la commune de Laval et pour le service expérimental (projet pilote) de « stationnement garanti en tout temps » proposé depuis 2014 dans quelques parkings du Réseau de Transport Métropolitain (système de réservation mensuelle, pour un tarif de 50 à 110\$). Ces espaces sont normalement accessibles aux heures de fonctionnement des lignes de transport en commun adjacentes et, dans le cadre d'un projet pilote, un stationnement de nuit est également possible sous certaines conditions. Notons que la plupart des stationnements incitatifs disposent de **places réservées au covoiturage**, incitant à un usage partagé de la voiture, en plus de l'intermodalité.

La plupart de l'offre de stationnement incitatif est gérée à échelle métropolitaine, par l'Agence Métropolitaine de Transport (et opérée par Exo), bien que certaines municipalités proposent elles-aussi des places. L'offre totale dépasserait les **33 000 places**, pour **79 parkings relais**.

Les espaces de stationnement incitatif sont nombreux en **périphérie** du centre-ville, afin d'inciter les automobilistes à laisser leur véhicule en-dehors de la zone la plus dense (voir carte ci-dessous).

Figure 84 : Carte de l'offre de stationnement incitatif dans la région métropolitaine de Montréal



Source : Exo, 2020



4.2.3. Mutualisation du stationnement

Sans objet

4.3. Stationnement des deux-roues

4.3.1. Stationnement des vélos

Il existe des normes d'urbanisme relatives au **stationnement vélo**, là-encore variables selon les arrondissements.

Pour ce qui est du stationnement public, certains parkings hors voirie, qu'il s'agisse de parkings urbains ou de P+R, proposent des emplacements réservés aux bicyclettes. Des possibilités de stationnement sur rue existent aussi. S'inscrivant dans la politique de promotion des modes alternatifs à la voiture individuelle, le Plan de Transport (2008) de Montréal prévoit l'augmentation des capacités de stationnement vélo. Selon un diagnostic réalisé en 2015 par AECOM pour la Ville de Montréal, on dénombre **18 000 places** de stationnement vélo réparties dans l'espace public. Chacun des arrondissements procède à l'installation d'arceaux ou supports sur son territoire. Stationnement de Montréal propose aussi, dans l'ensemble de la ville, des supports à vélos associés à ses panneaux de signalisation concernant le stationnement automobile (voir fig. 15). Près de 6 000 supports de ce type ont été installés depuis 2007, chacun d'entre eux pouvant accueillir jusqu'à 2 vélos. De plus, les opérateurs de transport public que sont la STM et l'AMT ont eux aussi procédé à l'installation de supports aux abords des stations et gares. La gare de train de banlieue de Deux-Montagnes (hors ville de Montréal) dispose par exemple d'une vélo-station permettant de garer près de 80 vélos à l'abri des intempéries.

Figure 85 : Potelet de Stationnement de Montréal comportement une accroche à vélo



Source : Olivier Razemon, 2016

4.3.2. Stationnement des deux-roues motorisés

Le stationnement des deux-roues motorisés est gratuit sur les emplacements réservés sur voirie à cet usage. A noter que le stationnement des deux-roues motorisés sur ces emplacements n'est autorisé que du 1er avril au 31 octobre. Le reste de l'année, ces emplacements sont transformés en places voitures payantes.

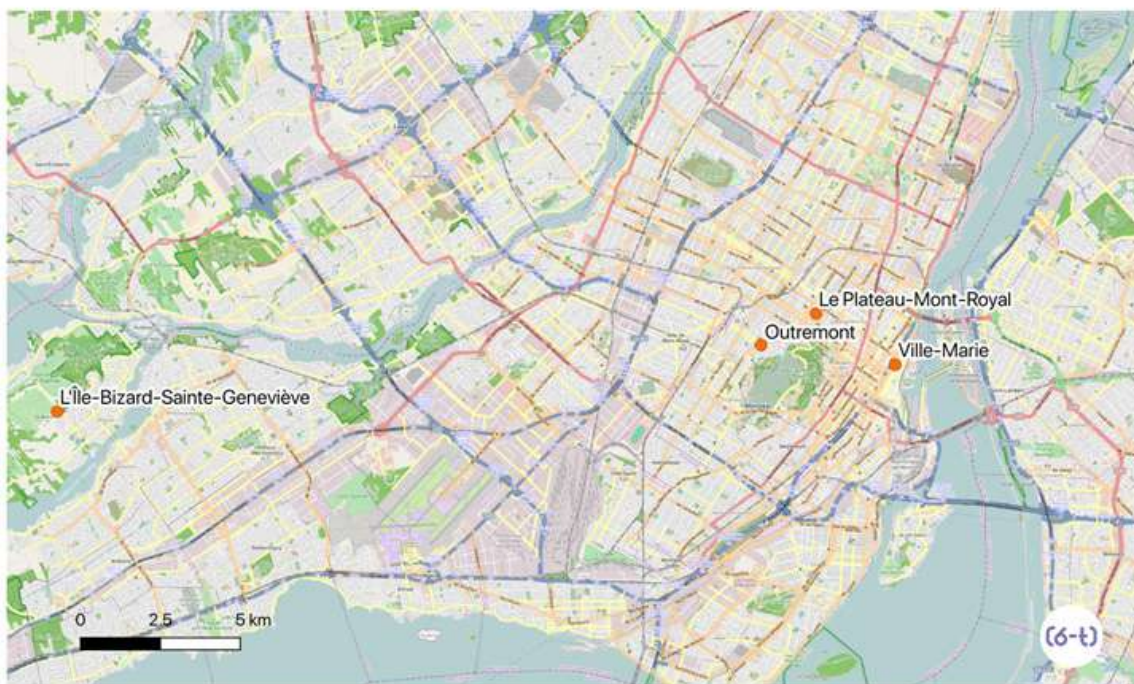


5. POLITIQUE PAR QUARTIER

À Montréal, les conditions de stationnement **varient selon les arrondissements** (voir fig. 2). L'arrondissement de Ville-Marie correspond à la fois à l'hypercentre et au quartier d'affaires. Il s'agit de la zone la plus densément urbanisée, concentrant le plus d'activités et où la tension sur le stationnement est la plus forte. Elle correspond donc à la zone payante la plus rotative. Dans le quartier commerçant hors hypercentre (arrondissement du Plateau-Mont-Royal), les conditions de stationnement sont similaires (zone payante avec importante rotation). Dans l'arrondissement d'Outremont, qui correspond au quartier résidentiel dense, le stationnement est gratuit mais à durée limitée : 2 h maximum (entre 8h et 22h). Il y est cependant possible de se procurer des vignettes de stationnement résident pour pouvoir garer sa voiture plus longtemps. Le quartier résidentiel d'urbanisation lâche, correspondant à l'arrondissement de L'Île-Bizard-Sainte-Geneviève, situé en périphérie, ne comporte quant à lui pas de réglementation concernant le stationnement, hormis certaines rues où les vignettes à destination des résidents sont payantes.

Figure 86 : Carte des quartiers, Montréal

Localisation des quartiers étudiés à Montréal



Sources : OpenStreetMap, Ville de Montréal

Produite par 6t - Avril 2020



Figure 87 : Récapitulatif des conditions de stationnement par secteur urbain à Montréal

TYPLOGIE DE QUARTIERS	QUARTIERS DE MONTRÉAL	TYPE DE ZONE	COÛT D'1H DE STATIONNEMENT EN JOURNÉE	PERMIS RÉSIDENTS	PERMIS COMMERÇANTS	PARKINGS PUBLICS
Hypercentre & Quartier d'affaires	Ville-Marie	Zone payante la plus rotative	2,35 €	67-168 €	/	2,18-3,35 €/h
Résidentiel dense	Outremont	Zone gratuite à durée limitée	0 €	67-94 €	/	/
Résidentiel d'urbanisation lâche	L'Île-Bizard-Sainte-Geneviève	Zone non réglementée hors certains secteurs	0 €	Gratuite ou 80 € (certains secteurs de l'Île-Bizard)	/	/
Commerçant hors hypercentre	Le Plateau-Mont-Royal	Zone payante rotative	2,35 €	94-151 €	/	2,42-2,59 €/h

6. QUE RETENIR ?

- Montréal se caractérise par la forte place de la voiture, tant dans la possession que dans l'usage, avec 50 % des actifs de la ville se rendant au travail en voiture. Cela soulève donc des enjeux importants en termes de stationnement.
- Dans son Plan de Transport adopté en 2008 (1ère version en 2007), la Ville de Montréal affirme un objectif de développement des transports en commun et réduction de la dépendance à l'automobile, avec un objectif de limitation du nombre de places de stationnement, ou tout du moins de non-augmentation.
- En 2010, la Ville a mis en place une taxe foncière sur les espaces de stationnement hors rue non résidentiels dans le centre-ville (parkings en extérieur ou en intérieur). Les recettes ainsi collectées sont affectées au développement de l'offre de transports en commun.
- La politique de stationnement de Montréal affiche quant à elle son inscription dans un référentiel de durabilité, avec des objectifs environnementaux, mais sans toutefois négliger le dynamisme commercial (et les nécessités de stationnement qui en découlent), ainsi que le stationnement des résidents.
- Le stationnement réglementé est géré par la société en commandite Stationnement de Montréal, qui transfère ses prérogatives au 1er janvier 2020 à l'Agence de mobilité durable nouvellement créée.
- En-dehors de la ville-centre, les autres communes de la région métropolitaine de Montréal ne semblent se saisir que faiblement de la problématique du stationnement, alors même que la motorisation et l'usage de la voiture y sont plus forts. Nous pouvons cependant avancer l'hypothèse que ces zones, du fait de leur localisation périphérique, présentent une moindre tension sur l'offre.
- À Montréal, les réglementations concernant le stationnement varient pour chacun des 19 arrondissements, qui peuvent d'ailleurs être eux-mêmes subdivisés en sous-zones. Si les grandes orientations sont décidées à l'échelle de la ville, les arrondissements peuvent choisir les emplacements ou les plages horaires et durées maximales.
- Le nombre total de places sur voirie est estimé autour de 500 000, avec une moyenne de 0,27 place par habitant, mais un ratio très variable selon les arrondissements. La très grande majorité (plus de 90 %) des places sur voirie ne sont pas réglementées.



- Le stationnement tarifé sur rue ne représente qu'une part marginale de l'offre (5 %), et est concentré dans l'hypercentre. Les arrondissements périphériques de Montréal ne disposent pas de stationnement payant, mais des durées limitées peuvent cependant s'y appliquer. Cette faible proportion de places tarifées soulève donc la question d'un potentiel d'extension du stationnement payant à l'échelle de l'ensemble de la ville.
- Montréal propose aussi des places de stationnement sur rue réservées aux résidents (SRRR), dont l'accès est conditionné à l'achat d'une vignette. Les prix varient en fonctions des arrondissements et de la motorisation des véhicules. Ces places correspondent à 4 % de l'offre de stationnement sur voirie. Il n'existe pas de système de vignettes à destination des commerçants.
- L'offre de stationnement hors rue est en partie portée par Stationnement de Montréal, mais la majorité des parkings sont gérés par des opérateurs privés, comme Indigo notamment, qui pratique des tarifs plus chers.

7. SOURCES

Ville de Montréal, (2018), Ville de Montréal. Profil sociodémographique. Recensement 2016, 43 p. URL : http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=6897,68087755&_dad=portal&_schema=PORTAL

Ville de Montréal, (2018), Région métropolitaine de recensement de Montréal. Profil sociodémographique. Recensement 2016, 43 p. URL : https://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=6897,102849654&_dad=portal&_schema=PORTAL

ARTM, (2019), Enquête Origine-Destination 2018. Faits saillants de l'état de la mobilité des personnes dans la région métropolitaine de Montréal, 28 p. URL : https://www.artm.quebec/wp-content/uploads/2020/01/CA_Faits-saillants_EOD_COMPLET_WEB_14012020_R002.pdf

Ville de Montréal, (2008), Plan de transport, 220 p. URL : http://servicesenligne.ville.montreal.qc.ca/sel/publications/PorteAccesTelechargement?lng=Fr&systemName=68235660&client=Serv_corp

Conseil Régional Environnement Montréal, (2017), Le stationnement dans la métropole. Bâtir des connaissances pour une mobilité urbaine durable, 213 p. URL : <http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/1231985.pdf>

AECOM Transport, Ville de Montréal, (2015), Élaboration de la politique de stationnement. Portrait, diagnostic et assistance à la rédaction de la politique. Rapport de diagnostic sur le stationnement, 378 p. URL : <http://www1.journaldemontreal.com/2015/06/stationnement.pdf>

Site de Stationnement de Montréal : <https://www.statdemtl.qc.ca/fr/>

Stationnement de Montréal, (2018), Rapport financier 2018, 36 p., URL : https://www.statdemtl.qc.ca/images/rapports/Rapport_financier_2018_FR.PDF

Ville de Montréal, (2016), Politique de stationnement, 72 p., URL : https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/proj_urbains_fr/media/documents/politique_de_stationnement_v2.pdf

AECOM Transport, Ville de Montréal, (2015), Élaboration de la politique de stationnement. Portrait, diagnostic et assistance à la rédaction de la politique. Rapport de diagnostic sur le stationnement, 378 p., URL : <http://www1.journaldemontreal.com/2015/06/stationnement.pdf>

Site d'Exo (stationnement incitatif) : <https://exo.quebec/fr/planifier-trajet/voiture/stationnements-incitatifs>



CHAPITRE 9 : PARIS





> PARIS

Spécificités de la ville et de sa politique de mobilité-

Paris s'est fixé deux grands objectifs en matière de mobilité : la sortie définitive des véhicules diesel pour 2024 et des véhicules essence d'ici 2030.

Politique de stationnement

Logique de suppression de places avec possibilité pour d'autres usages de stationner sur des places de stationnement anciennement réservées aux voitures ou la création d'itinéraires cyclables

Stationnement sur voirie

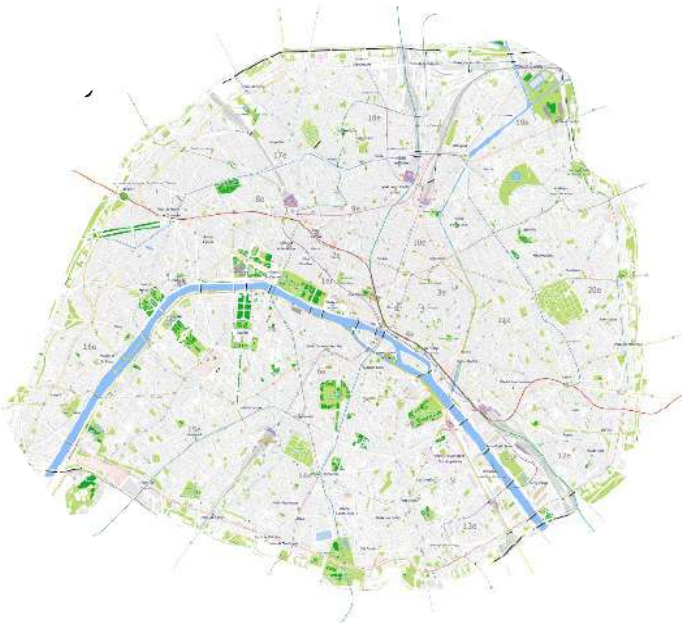
La quasi-intégralité de l'offre sur voirie est payante. La gratuité du stationnement est disponible pour les véhicules basse émission. La surveillance de la réglementation a été confiée à des sociétés privées depuis le 1er janvier 2018.

Stationnement hors voirie

La majorité des parkings en ouvrage sont gérés par le biais de délégation de service public, la municipalité garde ainsi un certain contrôle sur la politique et les tarifs pratiqués.

Particularités des quartiers

L'hypercentre et le quartier d'affaire ont une réglementation restrictive et rotative alors que les quartiers résidentiels denses et commerçants ont une réglementation moins restrictive avec néanmoins des tarifs élevés.





1. INDICATEURS CLES

	VILLE-CENTRE	RÉGION MÉTROPOLITAINE
Population	2.204.773 hab.	12.183.893 hab.
Surface	105 km ²	12 070 km ²
Densité de population	20 918 hab./km ²	1 009 hab./km ²
Part modale de la voiture	12 %	34,4 % ²¹
Nombre de places en voirie/hab.	0,06	/

2. CONTEXTE

2.1. Organisation urbaine et institutionnelle

Au niveau municipal

Le statut de cette collectivité est particulier en France car il fusionne, depuis le 1er janvier 2019, la commune et le département de Paris, dénommée « Ville de Paris ». Celle-ci exerce à la fois les compétences d'une commune et d'un département. Le maire de Paris préside le conseil de Paris et exerce donc également les fonctions de président du conseil départemental.

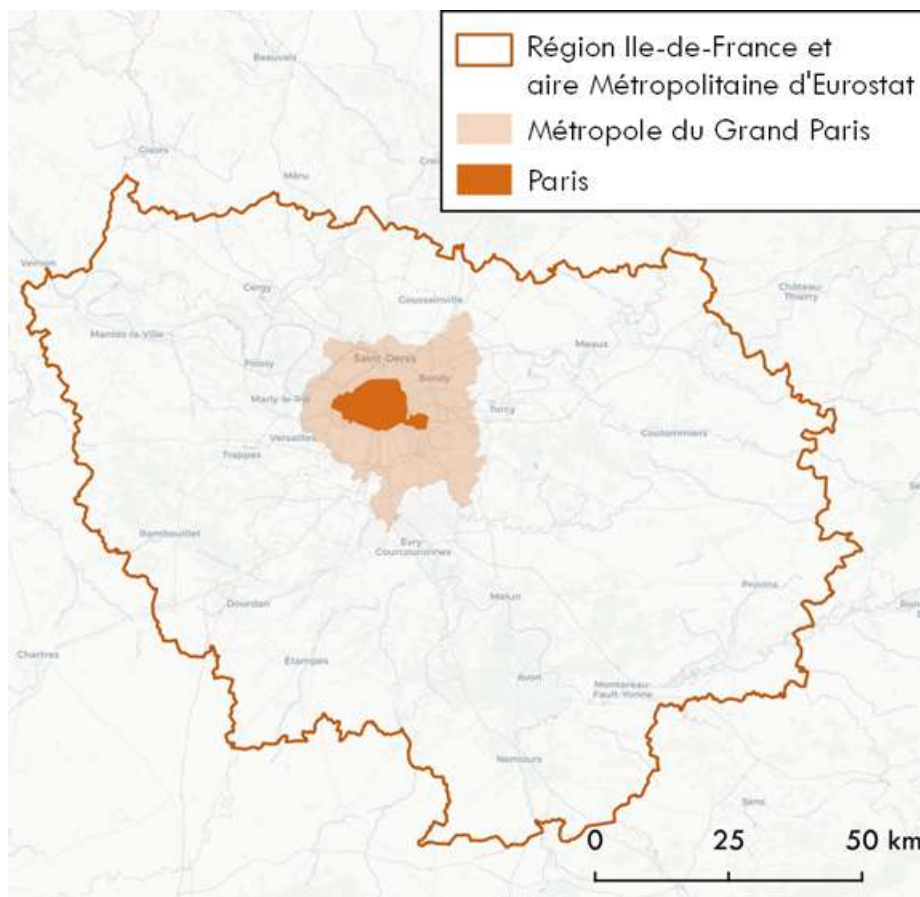
Le système électoral est un scrutin proportionnel plurinominal à deux tours. Les élections municipales visent à élire les élus d'arrondissement et les conseillers de Paris, qui eux-mêmes élisent respectivement les maires d'arrondissement et le maire de Paris. Le scrutin se déroule par arrondissements et permet d'élire :

- **Un maire** élu pour 6 ans (les dernières élections municipales devaient se tenir en mars 2020, le second tour a été reportées en raison de l'épidémie de Covid19, le premier tour sera probablement à refaire)
- **27 adjoints au maire**
- **20 maires d'arrondissement** - Le maire d'arrondissement ne peut pas lever l'impôt et n'a pas de pouvoir de décision budgétaire. Officiellement, il est officier d'état civil, célèbre des mariages et dispose d'un pouvoir consultatif sur les projets de la mairie centrale qui concernent son secteur. Il attribue les places en crèche et un tiers des logements sociaux, par le biais d'une commission mixte. Chaque année, le maire d'arrondissement dispose d'une enveloppe budgétaire pour les équipements locaux.
- **Conseil de Paris** (163 conseillers), il s'agit de l'assemblée délibérante de la ville de Paris.

²¹ Source EGT H2020-Île-de-France Mobilités-OMNIL-DRIEA / Résultats partiels 2018



En termes de fonctionnement, **18 Directions**, **2 délégations générales** et quelques services annexes exercent les compétences de la Ville et exécutent les délibérations du Conseil de Paris et les orientations des élus de l'exécutif.



Au niveau métropolitain

La métropole du Grand Paris (MGP) est une métropole et la seule intercommunalité d'Île-de-France à avoir ce statut. Elle regroupe la ville de Paris et 130 communes, comprenant l'intégralité des communes des départements de la petite couronne (Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis et Val-de-Marne) ainsi que sept communes de la grande couronne. Elle s'étend sur six départements. Elle a le statut d'**établissement public de coopération intercommunale (EPCI) à fiscalité propre**.

Les communes membres de la métropole sont par ailleurs réparties en **onze EPCI** sans fiscalité propre et à statut particulier, les **établissements publics territoriaux (EPT)**. Toutefois, Paris conserve son statut spécifique de commune et de département et n'est pas un établissement public territorial.

La métropole du Grand Paris est administrée par un **conseil de la métropole**, composé de 209 représentants élus par les conseils municipaux de chaque commune membre de la métropole (à partir des élections municipales de mars 2020 les conseillers métropolitains seront élus au scrutin universel direct par fléchage, alors que les conseillers territoriaux resteront élus par les conseils municipaux).



La métropole du Grand Paris est constituée en vue de la définition et de la mise en œuvre d'actions métropolitaines afin d'améliorer le cadre de vie de ses habitants, de réduire les inégalités entre les territoires qui la composent, de développer un modèle urbain, social et économique durable, moyens d'une meilleure attractivité et compétitivité au bénéfice de l'ensemble du territoire national. La métropole du Grand Paris élabore un **projet métropolitain**. Les habitants sont associés à son élaboration selon les formes déterminées par le conseil de la métropole sur proposition du conseil de développement.

Ce projet métropolitain définit les orientations générales de la politique conduite par la métropole du Grand Paris. Il participe à la mise en œuvre du schéma directeur de la région d'Ile-de-France. Il comporte un **diagnostic général, social, économique et environnemental du territoire métropolitain, des orientations stratégiques pour le développement de la métropole ainsi que des domaines d'intervention prioritaires**. Le projet métropolitain peut être élaboré avec l'appui de l'Agence foncière et technique de la région parisienne, de l'Atelier international du Grand Paris, des agences d'urbanisme et de toute autre structure utile.

La MGP rassemble : 58 % de la population d'Ile-de-France et 69 % des emplois sur 7 % du territoire régional.

Figure 88 : Les territoires de la Métropole du Grand Paris





La ville de Paris est composée de vingt arrondissements municipaux, comme vu précédemment, chaque arrondissement dispose d'un maire et de conseillers qui ont à la fois les compétences de conseillers municipaux et de conseillers départementaux.

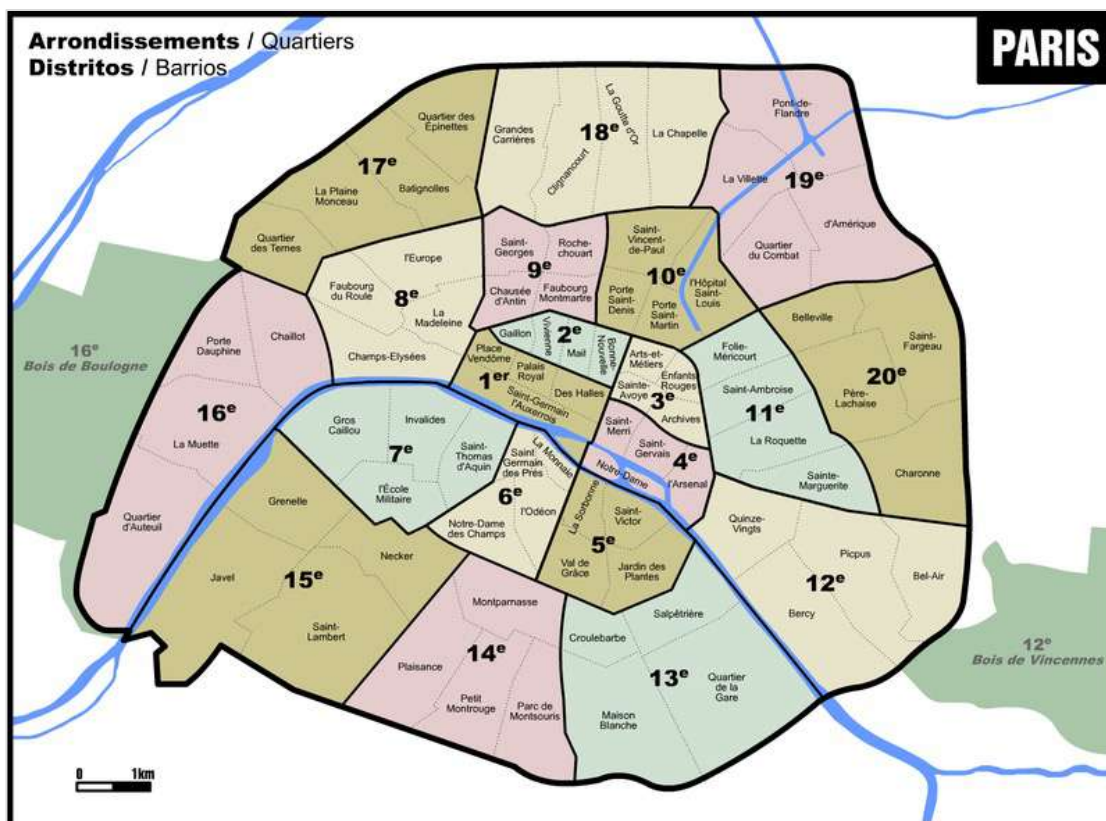
Par ailleurs, Chaque arrondissement parisien compte quatre quartiers administratifs et à ses propres particularités :

- 1er arrondissement (183 hectares) : LOUVRE. Il est considéré comme le plus central des arrondissements, il comprend des monuments historiques comme le Louvre, le Palais Royal, les Tuileries ou encore le Palais de la Cité.
- IIe arrondissement (99 hectares) : BOURSE. Il est organisé autour de l'ancienne Bourse de Paris, c'est le plus petit des arrondissements de la ville.
- IIIe arrondissement (117 hectares) : TEMPLE. Cet arrondissement comprend de nombreuses galeries d'art.
- IVe arrondissement (160 hectares) : HÔTEL DE VILLE. Également appelé « le Marais », cet arrondissement est particulièrement apprécié des touristes puisqu'il est composé de l'Île de la Cité, de l'Hôtel de Ville, du Centre Pompidou.
- Ve arrondissement (254 hectares) : PANTHÉON. C'est le plus ancien quartier de la ville qui est à la fois un quartier universitaire (Sorbonne) et touristique (Panthéon).
- VIe arrondissement (212 hectares) : LUXEMBOURG. On y trouve le Sénat, l'Institut de France, le Théâtre de l'Odéon ou l'École des beaux-arts, le quartier touristique de Saint-Germain-des-Prés et le jardin du Luxembourg.
- VIIe arrondissement (409 hectares) : PALAIS-BOURBON. C'est le quartier des musées : musée d'Orsay, musée du quai Branly, musée Rodin, musée Maillol. On retrouve aussi des monuments historiques comme la Tour Eiffel.
- VIIIe arrondissement (388 hectares) : ELYSÉE. C'est un arrondissement cher et chic dans lequel on retrouve : l'Élysée, l'avenue des Champs Élysées, le Grand Palais et le Petit Palais et la place de la Concorde.
- IXe arrondissement (218 hectares) : OPÉRA. C'est l'arrondissement des grands magasins comme Le Printemps et les Nouvelles Galeries mais aussi de l'Opéra Garnier.
- Xe arrondissement (289 hectares) : ENTREPÔT. Il a pour particularité le faubourg Saint-Denis et Le Canal Saint-Martin. Deux gares importantes s'y trouvent : la gare de l'Est et la gare du Nord.
- XIe arrondissement (367 hectares) : POPINCOURT. C'est un arrondissement festif avec de nombreux bars et restaurants notamment vers la place de la Bastille, la rue Oberkampf et la rue de Lappe.
- XIIe arrondissement (637 hectares) : REUILLY. Peu fréquenté par les touristes, il est majoritairement résidentiel. Il inclut le bois de Vincennes.
- XIIIe arrondissement (715 hectares) : GOBELINS. Peu touristique, cet arrondissement est connu pour être un ancien quartier ouvrier mais également le quartier asiatique.
- XIVe arrondissement (564 hectares) : OBSERVATOIRE. L'arrondissement est composé de lieux touristiques tels que la Tour Montparnasse, les Catacombes de Paris et le Parc Montsouris.
- XVe arrondissement (848 hectares) : VAUGIRARD. Plus familial que touristique, c'est le plus grand et le plus peuplé des arrondissements de Paris.
- XVIe arrondissement (791 hectares) : PASSY. Bourgeois et très vert il est plus résidentiel que touristique. Il inclut le bois de Boulogne.
- XVIIe arrondissement (567 hectares) : BATIGNOLLES-MONCEAU. Il comporte 4 quartiers au style complètement différent : Ternes, Plaine-de-Monceaux (chics et chers), Batignolles et Épinettes (populaires).



- XVIII^e arrondissement (601 hectares) : BUTTES-MONTMARTRE. C'est un arrondissement très touristique (Montmartre) et en partie populaire (Barbès).
- XIX^e arrondissement (679 hectares) : BUTTES-CHAUMONT. Longtemps délaissé par les parisiens, le quartier est de plus en plus populaire grâce notamment à des loyers moins chers.
- XX^e arrondissement (598 hectares) : MÉNILMONTANT. Le dernier arrondissement de Paris est connu pour son cimetière du Père-Lachaise et pour son quartier de Belleville très animé.

Figure 89 : Arrondissements et quartiers de Paris



2.2. Gestion du stationnement

La politique de stationnement se définit généralement au **niveau communal**. Cependant, au sein de la MGP, lorsque l'EPT (établissements publics territoriaux) est compétent en matière de voirie, le président reçoit des maires leurs pouvoirs de police de la circulation et du stationnement, et leurs prérogatives en matière d'autorisation de stationnement de taxis. Toutefois, les maires peuvent s'opposer à ce transfert dans les six mois suivant le transfert de compétences et après chaque élection du président de l'EPT.

À Paris, c'est bien la mairie centrale de Paris (maire et conseil de Paris) qui prennent les décisions en matière de politique de stationnement.

Il n'y a pas de document particulier définissant la stratégie de stationnement. Le zonage du stationnement payant, la tarification ainsi que les autres modalités de gestion sont actées par un arrêté municipal, publié au bulletin municipal officiel.



3. POLITIQUE DE MOBILITE ET DE STATIONNEMENT

3.1. Politique de mobilité

Les grandes orientations en matière de mobilité, au niveau de la métropole et plus largement de la région Ile-De-France, sont inscrites dans le PDUIF 2010 – 2020 (plan de déplacements urbains d’Ile-de-France). Celui-ci fixe comme objectifs principaux :

- Une diminution de 20% des émissions de gaz à effet de serre liées aux déplacements
- Grâce notamment à une réduction de 2% les déplacements en voiture et deux-roues motorisés. Réduction compenser par les déplacements (à parts égales en volume) entre les transports collectifs (+20%) et les modes actifs (+10%).

Par ailleurs, si les règles d’urbanisme sont fixées par les villes, le PDUIF plafonne les normes de stationnement applicables. Chaque PLU (plan local d’urbanisme) doit ainsi être compatible avec le PDUIF.

Au niveau municipal, les grandes orientations en matière de mobilité sont inscrites dans le plan climat de la ville, avec notamment deux grands objectifs ; la sortie définitive des véhicules diesel pour 2024 et des véhicules essence d’ici 2030.

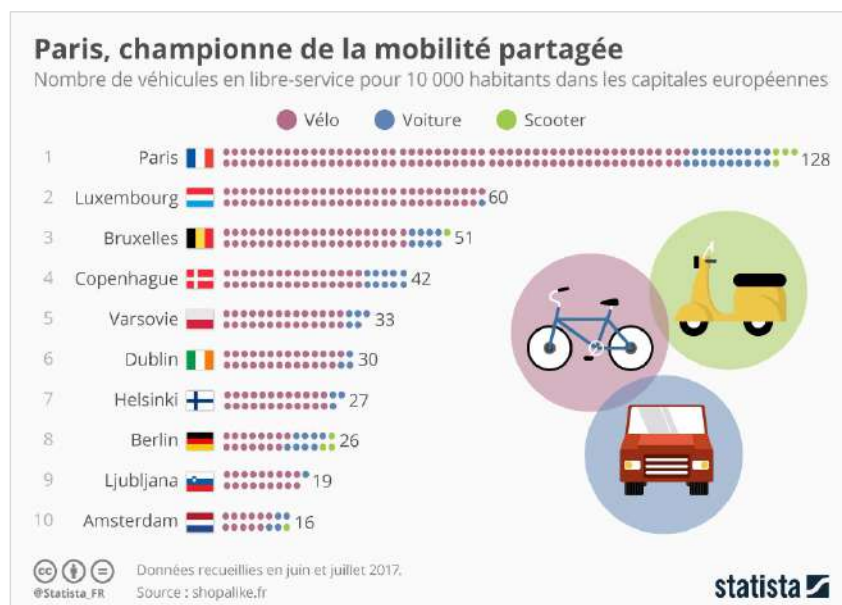
Par ailleurs, le volet mobilité se décline dans quelques plans spécifiques : « Stratégie Paris Piéton », le « Plan Vélo », le « plan anti-pollution ».

3.2. Politique de stationnement

3.2.1. Autopartage

La ville de Paris compte une offre importante de mobilité partagée ; vélos, scooters, trottinette. En 2017, elle était la première capitale d’Europe en nombre de véhicules en libre-service, avec 128 véhicules pour 1 000 habitants.

Figure 90 : Nombre de véhicules en libre-service





Cependant, en 2018, le service de voitures électriques en libre-service (autolib') a été stoppé faute de rentabilité du système. Les bornes de recharges ont été en partie remise en service pour les particuliers (avec plusieurs formules d'abonnements).

Des bornes Bélib' sont ainsi accessibles aux électromobilistes depuis 2014. Les bornes de recharge Belib' situées à Paris sont universelles : pourvues de plusieurs prises (type 2, type 3, domestiques E /F, câble Combo 2, câble CHAdeMo), elles permettent de brancher tout type de véhicule y compris les deux roues. Différentes puissances sont disponibles et donc les temps de recharge peuvent varier. Si votre véhicule électrique le permet, la puissance maximale fournie par la borne sera de 22 kW.

On observe néanmoins encore actuellement une diversité de l'offre ; Vélib', vélos en libre-service (Mobike, Oribiky, OFO, Obike, Donkey Republic), scooters (Cityscoop), voitures en autopartage (Ubeeqo, Communauto, Zipcar, Renault, Totem Mobi...) et des trottinettes électriques (Lime et Txfy)

En 2017, on observait ainsi :

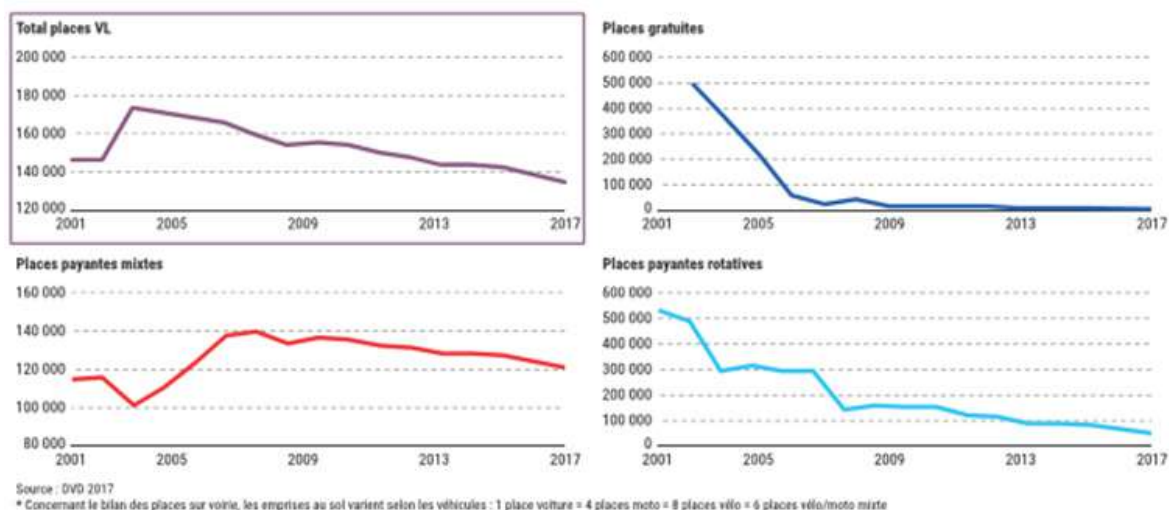
- 31 640 places Vélib'
- 2 819 places Autolib' (transformées en partie en places Bélib')
- 113 places Bélib'

3.2.1. Compensation

La ville de Paris est dans une logique de suppression de places sur voirie, avec notamment la possibilité pour d'autres usages de stationner sur des places de stationnement anciennement réservées aux voitures ou la création d'itinéraires cyclables. Ainsi le nombre de places VL a diminué de 13% entre 2010 et 2017.

Figure 91 : évolution du nombre de places sur voirie à Paris entre 2001 et 2017

LES PLACES DE STATIONNEMENT VOITURES SUR VOIRIE*



Pour autant, la ville de Paris, n'est pas dans une logique de création de places en ouvrage. L'objectif serait davantage de limiter au maximum le nombre de voitures dans la ville.

Cette politique sera davantage détaillée en phase 2 de l'étude.



3.2.2. MaaS

Il existe un open data (opendata.paris.fr) regroupant de nombreuses informations en matière de mobilité ; places de stationnement sur voirie, emplacement de stationnement interdit, vélos et bornes Vélib', prises de recharge pour Taxis électriques (Belib'), itinéraires cyclables...

La mairie de Paris a mis en place une application mobile pour payer le stationnement : PMobile.

3.2.3. Population défavorisée

Pour les ménages aux revenus modestes, non-imposables, la carte virtuelle de stationnement résident est gratuite (le tarif journalier / hebdomadaire reste néanmoins à payer).

3.2.4. Observatoire du stationnement

La ville de Paris dispose d'un observatoire des déplacements qui publie chaque année un bilan des déplacements. Celui-ci est piloté par l'agence des déplacements de la direction de la voirie et des déplacements. Cet observatoire comprend des données relatives aux transports en commun, aux déplacements effectués à vélo, à pied, en deux-roues motorisé, en voitures, en taxis, aux déplacements touristiques, au stationnement, au transport de marchandises, à la pollution atmosphérique et au bruit routier²².

4. MODALITES OPERATIONNELLES DE GESTION DU STATIONNEMENT

4.1. Stationnement sur voirie

La politique de stationnement est définie au niveau communal mais la surveillance de la réglementation est confiée à des sociétés privées (depuis le 1er janvier 2018). Il s'agit d'un marché public du stationnement payant portant sur le contrôle du stationnement payant et le traitement des recours de premier niveau. Ce marché est divisé en trois lots géographiques représentant chacun environ 50 000 places payantes. La définition des tarifs et du zonage de stationnement payant reste du recours de la collectivité.

4.1.1. Zones tarifaires

Il existe deux zones tarifaires :

- **Les voies rotatives** (zone 1 – jaune) : Sur les voies rotatives, qui sont des axes très commerçants, le stationnement est payant de 9h à 20h, du lundi au samedi et gratuit les dimanches et jours fériés. Seul le **stationnement visiteur**, limité à six heures consécutives, y est autorisé. Cette zone représentait en 2017 9% de l'offre payante.
- **Les voies mixtes** (zone 2 - rouge) : Sur les voies dites "mixtes", le stationnement est payant de 9 h à 20 h, du lundi au samedi et gratuit les dimanches et jours fériés. Le stationnement **visiteur** est limité à six heures consécutives. Le stationnement **résidentiel** est autorisé pour les titulaires d'une carte de stationnement résidentiel en cours de validité uniquement dans les zones à proximité du domicile.

Cette zone tarifaire représentait en 2017 90% de l'offre payante.

Les horodateurs situés sur ces voies portent une pastille jaune, ainsi que le numéro de la zone résidentielle. Ils indiquent que le stationnement résidentiel y est autorisé.

²² Possibilité de consulter l'observatoire des déplacements à l'adresse suivante : http://temis.documentation.developpement-durable.gouv.fr/docs/Temis/0033/Temis-0033289/8724_2018.pdf



TARIFS DU STATIONNEMENT VISITEURS			
DURÉE	VOIES ROTATIVES		VOIES MIXTES
1 h	4,00 €		2,40 €
2 h	8,00 €		4,80 €
3 h	16,00 €		9,60 €
4 h	26,00 €		16,80 €
5 h	38,00 €		25,40 €
6 h	50,00 €		35,00 €

Figure 92 : Zones de stationnement payant



Extrait du zonage, le plan de zonage complet est disponible à l'adresse suivante : <https://capgeo.sig.paris.fr/Apps/ZonesStationnementResidentiel/>

4.1.2. Permis

Il existe 7 types de dérogations différentes :

- **Carte résident** : cette carte s'adresse aux habitants ayant leur résidence principale à Paris (les résidences secondaires sont refusées). Il s'agit d'une carte virtuelle ; dématérialisée. La carte virtuelle est attachée à un véhicule 4 roues, inférieur à 3,5 tonnes de catégorie M1, N1 et L à 3 ou 4 roues. Le titulaire de la carte peut stationner dans les voies mixtes (pastille jaune sur l'horodateur) des 4 zones situées autour de son domicile. La carte virtuelle résident donne droit à un tarif plus avantageux que celui des visiteurs. Elle n'exonère pas du paiement du stationnement à l'horodateur ou via P Mobile.



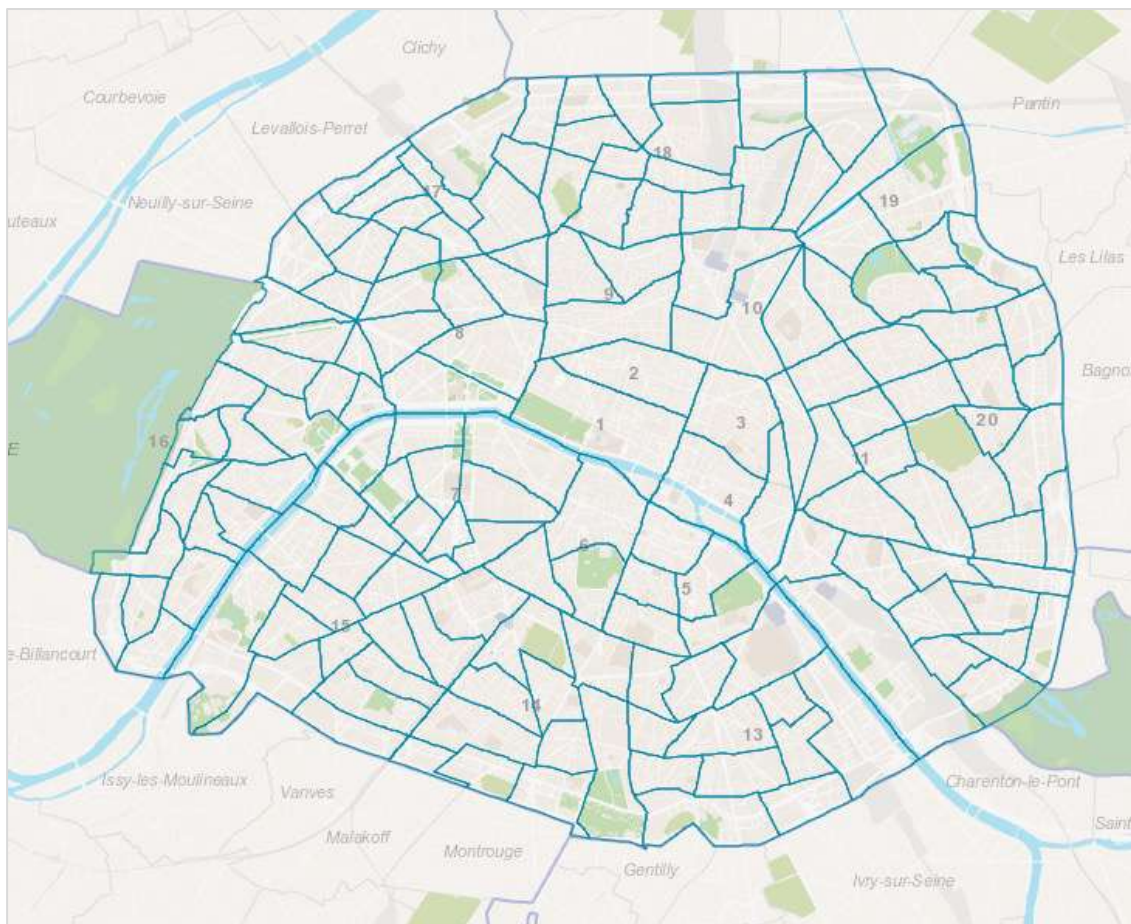
Le prix de la carte s'élève à :

- Pour les propriétaires de véhicules : Carte 3 ans (36 mois) à 90€ ou carte 1 an (12 mois) à 45€
- Pour les locataires de véhicules : Carte au mois (contrat de location de 1 à 12 mois) à 10€, carte au semestre (contrat de 1 à 24 mois) à 22,50€ ou carte à la durée du contrat (contrat de 24 à 36 mois) à 90€
- Elle est gratuite en cas d'imposition nulle sur les revenus avant réduction ou crédit d'impôts ou pour les véhicules "basse émission"

Les tarifs journaliers du stationnement résident sont de 1,50 € pour une journée, 9 € pour 7 jours consécutifs hors jours fériés (selon l'article R417-12 du code de la route, considérant le stationnement sur un même emplacement supérieur à 7 jours consécutifs comme abusif, et donc passible de sanctions), gratuit les dimanches et jours fériés.

Cette carte virtuelle résident peut-être rattachée à un véhicule de fonction.

Figure 93 : zonage carte résident





- **Carte basse émission** : La carte virtuelle basse émission permet de stationner gratuitement un véhicule propre, Les véhicules hybrides non rechargeables et les véhicules sans permis, même totalement électriques, sont exclus. Cette carte est gratuite et valable 3 ans. Aucune prise de ticket à l'horodateur ou enregistrement sur P Mobile n'est nécessaire. Les catégories de véhicules éligibles à l'obtention de la carte virtuelle basse émission sont reportées dans le tableau ci-dessous.

Figure 94 : liste des véhicules éligibles à la carte "basse émission"

DÉNOMINATION CRIT'AIR	CATÉGORIE DE CARBURANT	CATÉGORIES DE CARBURANT SUR LE CERTIFICAT D'IMMATRICULATION	LIMITE D'ÉMISSION DE CO2
Véhicules électriques et hydrogène	- Air comprimé - Electricité - Hydrogène - Hydrogène-Electricité (hybride rechargeable) - Hydrogène-Electricité (hybride non rechargeable)	- AC - EL - H2 - HE - HH	X
Véhicules gaz naturel	- Gaz Naturel - Bicarburant essence-gaz naturel - Bicarburant superéthanol-gaz naturel - Gaz naturel-électricité (hybride non rechargeable) - Bicarburant essence-gaz naturel et électricité (hybride rechargeable) - Gaz naturel-électricité (hybride rechargeable) - Bicarburant essence-gaz naturel et électricité (hybride non rechargeable)	- GN - EN - FN - NH - EM - NE - EP	X
Véhicules hybrides rechargeables	- Essence électricité (hybride rechargeable) - Bicarburant essence-GPL et électricité (hybride rechargeable) - Superéthanol-électricité (hybride rechargeable) - Monocarburant GPL-électricité (hybride rechargeable)	- EE - ER - FL - PE	CO2 < 60 g/km
Autres véhicules gaz	- Bicarburant essence-GPL - Bicarburant essence-GPL et électricité (hybride non rechargeable) - Bicarburant superéthanol-GPL - Gaz de pétrole liquéfié GPL (mélange spécial de butane et propane, à l'exception des butane et propane commerciaux) utilisé en tant que carburant exclusif - Autres hydrocarbures gazeux comprimés - Monocarburant GPL-électricité (hybride non rechargeable)	- EG - EQ - FG - GP - GZ - PH	CO2 < 120 g/km

- **Carte de stationnement PMR** : La possession de la Carte Européenne de Stationnement (CES) ou de la carte mobilité inclusion (CMI) portant la mention stationnement donne droit d'occuper gratuitement des places payantes sur voies mixtes (visiteurs et résidents) durant 7 jours consécutifs ainsi que sur des places payantes rotatives (visiteurs) durant 24 heures. **La carte CMI-S ou CES** doit être apposée de manière visible sur le tableau de bord afin de faciliter sa prise en compte lors des contrôles. Elle doit être en cours de validité et présenter les mentions obligatoires : nom, prénom et signature du bénéficiaire et nom et signature de l'organisme l'ayant délivrée. Il est possible, afin de faciliter les contrôles, d'enregistrer les droits à la gratuité du stationnement via un téléservice de stationnement résidentiel.



- **Carte PRO sédentaire** : cette carte s'adresse aux entreprises domiciliées à Paris dont l'activité est principalement sédentaire : commerçants, artisans, certaines professions de santé²³... La carte est attachée à un véhicule 4-roues, inférieur à 3,5 tonnes. Le titulaire de la carte peut stationner 24 heures consécutives dans les voies mixtes des 4 zones de stationnement résidentiel à proximité de son établissement. Il n'est délivré qu'une seule carte par établissement. La carte coûte 45 € par an (gratuite pour les véhicules basse émission) puis le tarif journalier est d'1,50 € par jour.
- **Carte PRO mobile** : cette carte s'adresse à certaines entreprises domiciliées et exerçant à Paris et en Petite Couronne (92, 93, 94), dont l'activité est principalement mobile. Par exemple : métiers d'entretien, de réparation et maintenance ou professions médicales intervenant à domicile²⁴. Le titulaire de la carte peut stationner 7 heures consécutives sur tous les emplacements payants de surface à Paris. Le tarif de la carte est de 240 € par an et par véhicule (gratuite pour les véhicules basse émission) puis le tarif horaire est de 0,50€/heure. Le nombre de cartes de stationnement PRO Mobile délivrées est au maximum, pour les établissements de moins de 10 salariés de 3 cartes et pour les établissements de plus de 10 salariés d'1 carte additionnelle par tranche de 10 salariés supplémentaires (sauf pour les véhicules utilitaires pour lesquels cette limite ne s'applique pas).
- **Carte PRO soins à domicile** : cette carte s'adresse aux médecins, MaaSeurs-kinésithérapeutes, infirmiers, sages-femmes et orthophonistes (indépendants ou salariés d'une association ou d'un établissement public de santé) exerçant à Paris, dont le véhicule est immatriculé à Paris ou en Petite Couronne (92, 93, 94) et effectuant plus de 100 visites à domicile par an à Paris. Le titulaire de la carte peut stationner gratuitement pendant toute la durée restante de la période quotidienne de stationnement à compter de l'heure d'arrivée, sur tous les emplacements payants de Paris, sous réserve de la prise d'un ticket virtuel par P Mobile. La carte est gratuite et valable 1 an. Le titulaire doit prendre chaque jour son ticket virtuel gratuit à la journée par P Mobile et non sur les horodateurs et au préalable, il est indispensable de s'inscrire sur le portail Pmobile.paris.fr
- **Carte autopartage** : cette carte s'adresse aux opérateurs mettant à disposition de leurs abonnés un système dématérialisé de réservation, facturation et paiement de véhicules respectant les conditions suivantes :
 - Entrer dans la classe Crit'air « véhicules électrique et hydrogène (vignette verte) »
 - Être utilisé dans le cadre d'un contrat d'abonnement dont la souscription est subordonnée à la présentation du permis de conduire
 - Appartenir à la catégorie M1 ou véhicules électriques des catégories L6e et L7e définies à l'article R. 311-1 du Code de la route

Le véhicule concerné peut stationner gratuitement pendant 24 heures sur tous les emplacements payants de surface à Paris. Le prix de la carte est de 300€ par véhicule, valable 1 an. Le stationnement journalier est gratuit et aucune démarche à l'horodateur ou via les services de paiement en ligne n'est nécessaire.

Il existe également **des bornes de recharges accessibles à tous les chauffeurs de taxis** utilisant des taxis hybrides rechargeables et des taxis électriques : Les bornes septembre 2018 regroupant 270 bornes, dans Paris. Une station est composée de 3 bornes, 2 bornes délivrant au plus 22 kW en courant continu (câble Combo ou Chademo) ou courant alternatif (prise domestique ou T2 ou T3) et une borne délivrant une puissance de 3 kW au plus (prise domestique).

²³ Consultation de la liste exhaustive des professions éligibles à l'adresse suivante : <https://cdn.paris.fr/paris/2020/01/14/e1b6e-0f73471e01508d86d5899ba1345.pdf>

²⁴ Consultation de la liste exhaustive des professions éligibles à l'adresse suivante : <https://cdn.paris.fr/paris/2020/01/14/8b58d9b-c975a601b04f6eb82363b5053.pdf>



L'inscription au service coûte 15€, le prix de la recharge est de 1€ la première heure puis 16€ pour chaque heure supplémentaire. La recharge nocturne sur la borne 3kW, et uniquement sur cette borne, est gratuite de 20h à 8h.

L'emplacement des stations et la disponibilité des bornes en temps réel sont visibles depuis une l'application.

4.1.3. Occupation des places de stationnement

Depuis que le contrôle du stationnement payant a été confié à des sociétés privées (au 1er janvier 2018) le taux respect de la réglementation a beaucoup augmenté. Dans un même temps, la pression du stationnement sur voirie a diminuée. Ainsi, la FNMS (fédération nationale des métiers du stationnement) estime que le taux de vide est passé le 3% (avant délégation de la surveillance) à 12% (après délégation de la surveillance).

4.2. Stationnement hors voirie

4.2.1. Parkings publics

La ville de Paris compte 148 parkings concédés pour 70 540 places voitures, 1 274 places PMR et 3 807 places motos. 51 parkings proposent des espaces dédiés à l'autopartage.

Ces parkings sont en délégation de service public (DSP), La ville a donc un regard sur les tarifs pratiqués et la politique menée. Il y a 8 sociétés gestionnaires de ces parcs : Indigo, Interparking, Q Park, Realpark S.A., SAEMES, SAGS et la société seih_accor_allseasons

Il existe plusieurs types d'abonnements :

- Abonnement classique 24h/24, tarifs compris entre 90 € et 400 € par mois
- Abonnement résidents (24h/24 avec justificatif de domicile), tarifs compris entre 77 € et 228 € par mois
- Abonnement petit rouleur (soumis à un nombre maximum de sortie par mois), tarifs sont compris entre 35,75 € et 207 € par mois
- Abonnement PMR 24h/24, tarifs compris entre 29 € et 199 € par mois
- Abonnement véhicule électrique 24h/24, tarifs compris entre 45 € et 345 € par mois
- Abonnement moto 24h/24, tarifs compris entre 31 € et 195 € par mois
- Abonnement vélo 24h/24, tarifs compris entre 5 € et 20 € par mois

Le tarif pour les deux premières heures de stationnement est d'environ 8,50 €

Il n'y a pas de données exhaustives concernant les services proposés dans ces parkings. Dans certains parkings prêts de vélo, de caddies, de parapluie, petite réparations mécaniques, gonflage des pneus, lavage de voiture...

Paris compte également 229 parkings privés, non concédés donc sans implication de la collectivité, totalisant 80 660 places de stationnement.

4.2.2. Offre privée

Concernant l'offre résidentielle, on dénombre 460 180 places dans le parc de logement dont 77% dans les copropriétés et 16% dans le parc de logement social. Par ailleurs, les données statistiques font état de 27% des ménages disposant d'un garage privé.

Les informations relatives à l'offre tertiaire n'est pas disponible.



4.2.3. Norme d'urbanisme en matière de stationnement

Les normes d'urbanismes sont inscrites dans le PLU (plan local d'urbanisme) de la ville de Paris mais celle-ci sont encadrées dans un document supérieur le PDUIF.

Le PLU distingue 4 zones : la zone urbaine générale, la zone urbaine de grands services urbains, la zone urbaine verte et la zone naturelle et forestière.

A. Voitures

En zone urbaine générale, il existe une norme voiture uniquement pour les bureaux, il s'agit d'une norme maximale (plafond) de :

- Sur le territoire des 1er au 11e arrondissements, un nombre de places égal au résultat, arrondi au chiffre entier supérieur, de la division de la surface de plancher destinée aux bureaux par la surface de 500 m².
- Sur le territoire des 12 e au 20e arrondissements, un nombre de places égal au résultat, arrondi au chiffre entier supérieur, de la division de la surface de plancher destinée aux bureaux par la surface de 250 m²

B. Vélos

Les normes déterminant ci-après la surface des aires de stationnement des vélos et des poussettes ou le nombre d'emplacements s'appliquent à la création de surfaces de plancher de plus de 250 m². Des locaux fermés ou des aires couvertes doivent être aménagés pour assurer le stationnement des vélos et des poussettes avec :

- Un minimum de 3% de la surface de plancher des locaux dans l'habitation,
- Une surface au minimum égale à 3 % de la surface de plancher des locaux ou des locaux et/ou aires couvertes comportant des aménagements spécifiques permettant le stationnement du nombre de vélos correspondant à une unité pour chaque tranche de 50 m² de surface de plancher du projet, suivant des dispositions assurant un accès immédiat à chacun des vélos remisés.

Les surfaces ou capacités réglementaires doivent être réalisées pour $\frac{1}{2}$ au moins dans des locaux clos et couverts. Le stationnement complémentaire peut être assuré sur des aires couvertes dans les espaces libres.

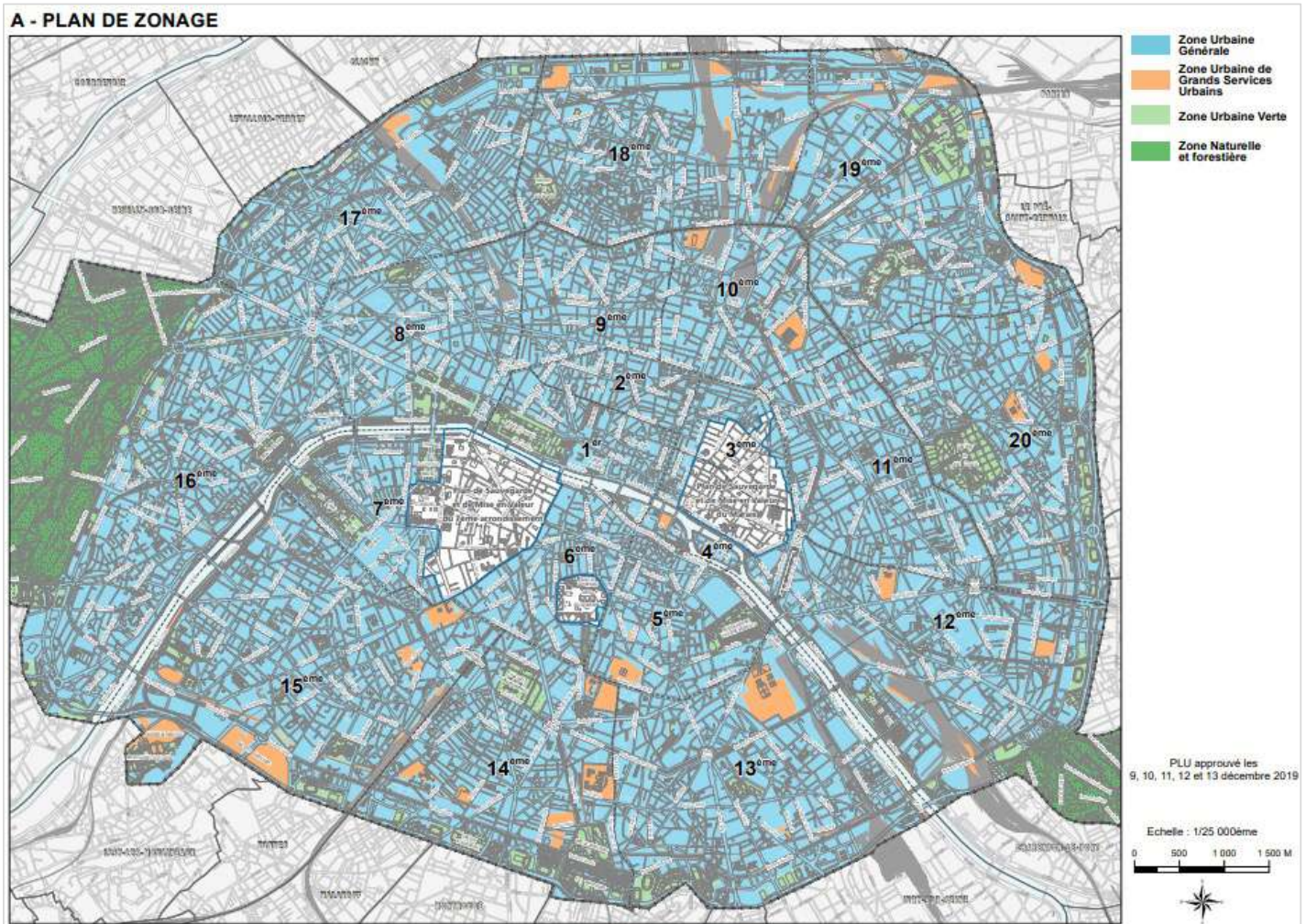
En zone urbaine de grands services urbains le stationnement des véhicules à moteur lié aux constructions n'est soumis à aucune norme quantitative. La superficie à réserver au stationnement des vélos doit répondre aux besoins des utilisateurs des différents établissements, en fonction de leur nature, de leur fonctionnement et de leur situation géographique. Elle ne doit pas être inférieure à 10 m².

En zone urbaine verte, le stationnement est interdit. Toutefois, des aires de stationnement et de livraison peuvent être aménagées dans les bâtiments ou monuments existants ou projetés ou dans leur sous-sol, à condition qu'elles soient strictement nécessaires à leur fonctionnement et ne soient pas ouvertes au public. Les emplacements de stationnement des vélos et poussettes doivent recevoir un traitement propre à permettre leur bonne intégration dans le site. La superficie à réserver au stationnement des vélos et poussettes doit répondre aux besoins des utilisateurs des différents établissements, en fonction de leur nature, de leur fonctionnement et de leur situation géographique. Elle ne doit pas être inférieure à 10 m².

En zone naturelle et forestière la réalisation d'aires de stationnement en sous-sol est interdite. Les aires de stationnement de surface ne sont autorisées que si elles sont strictement nécessaires au fonctionnement de constructions, installations ou ouvrages admis dans la zone. Ces aires, ainsi que leurs accès, doivent recevoir un traitement de surface paysager et végétalisé assurant leur insertion dans le milieu naturel et le site, et limitant au maximum l'imperméabilisation du sol. Des aires de stationnement des vélos et poussettes doivent être réalisées en nombre suffisant pour répondre aux besoins des constructions et installations situées dans la zone. Elles doivent recevoir un traitement propre à permettre leur bonne intégration dans le milieu naturel et le site.



Figure 95 : plan de zonage du PLU de Paris



4.2.4. Mutualisation du stationnement

De nombreux nouveaux opérateurs digitaux du stationnement sont présents à Paris et proposent l'ouverture des parkings privés à une clientèle extérieure grâce notamment à l'utilisation des nouvelles technologies : application mobile, lecture automatique de plaque d'immatriculation, flashcode... ces opérateurs proposent des tarifs horaires et abonnements.

Les opérateurs les plus présents à Paris sont ZenPark, OnePark, YesPark, OPnGO.

4.2.5. Parc de rabattement :

Le système de P+R parisien comprends 15 230 places réparties au sein de 57 parcs :

Aux portes de Paris : 11 parcs relais, totalisant 1 170 places de stationnement. Ces parcs sont dédiés aux Franciliens qui ont besoin d'utiliser leur voiture pour venir travailler à Paris, ceux-ci déposent leurs véhicules à l'entrée de Paris, pour ensuite achever leurs trajets en transports en commun, l'usage du métro intra-muros étant souvent plus rapide que l'usage de la voiture.



L'abonnement mensuel est de 75 €, pour ensuite poursuivre le trajet en transport en commun (avec un abonnement mensuel ou annuel). Pour bénéficier de ce tarif, le domicile du demandeur et le site de l'employeur de ce dernier ne doivent pas se situer à proximité du parc de stationnement. Et la carte grise du véhicule ne doit pas correspondre à un véhicule de société ou à un véhicule de fonction. Le nombre de places est limité par parc (notamment en fonction de la capacité disponible) et le dispositif est réservé aux mouvements pendulaires. Les parcs sont accessibles 7 jours sur 7 à raison d'une entrée et d'une sortie par jour dans un parc déterminé et dans la plage horaire suivante : 5h30 à 23h59 (pas de stationnement de nuit). En cas de dépassement de la plage horaire, l'usager pourra basculer en tarif horaire (cf. conditions générales de vente propre à chaque parc et chaque opérateur).

Ces parkings sont gérés par la mairie de Paris.

Répartis sur l'ensemble du réseau de transports en commun : 46 parcs relais, totalisant 14 060 places de stationnement. Il s'agit ici des parcs relais labélisés comme tel par le Syndicat des transports d'Île-de-France « Ile-De-France mobilité ». De nombreux autres parkings existent à proximité des gares du réseau de transport en commun mais ne sont pas labélisés (et donc non comptabilisés ici)

Depuis le 1er mars 2019, Île-de-France Mobilités offre l'abonnement des places de stationnement labellisées « Parcs Relais » aux détenteurs du passe Navigo annuel (abonnement au réseau de transport).

La plupart des parkings sont situés en deuxième voire troisième couronne, au-delà des limites de la métropole du grand Paris. Le choix est davantage de privilégier les gares les plus éloignées de Paris et ayant des bassins d'attraction étendus.

Ces parcs sont gérés par Ile-de-France Mobilité.

4.3. Stationnement des deux-roues

4.3.1. Stationnement des vélos

Actuellement il y a à Paris 39 051 places vélos (dont 1 400 places sécurisées) et 11 267 places mixtes (vélos et deux-roues motorisés). Sans compter les places de stationnement Vélib' Métropole, système de vélopartage de Paris et de la Métropole. Ce système comprend 1 400 stations réparties sur 55 communes de la Métropole et 30 % de vélo électrique.

Paris a élaboré un plan vélo 2015 – 2020 avec pour objectif de devenir une capitale mondiale du vélo. Ainsi ce sont plus de 150 millions d'euros qui ont été investis, ou seront, en 5 ans. Le détail des investissements de la ville est présenté ci-après :

- 63 millions d'euros pour l'aménagement de pistes cyclables ;
- 30 millions d'euros pour financer le programme « Paris à 30 km /h », et notamment la mise à double sens cyclable de l'ensemble des rues, en dehors des grands axes qui sont maintenus à 50 km/h ;
- 7 millions d'euros pour la création de plus de 10.000 places de stationnement vélos ;
- 10 millions d'euros pour l'aide à l'achat de vélos et cyclomoteurs électriques, de triporteurs et vélos cargos ;
- Environ 40 millions d'euros dédiés aux aménagements cyclables dans le cadre des projets de transport en commun et de réaménagement des grands axes, des places... et création d'un réseau express vélo.

Le REVe - Réseau express vélo - sera constitué d'aménagements protégés à double sens, continus et homogènes. Leur largeur garantira le confort, la sécurité et la cohabitation de l'ensemble des cyclistes. Il sera mis en place sur les axes Nord-Sud et Est-Ouest, sur les berges de Seine, et permettra de relier les bois de Vincennes et de Boulogne.



Trois autres axes seront : la rocade des Maréchaux, celle des Fermiers-Généraux et celle constituée par les Grands Boulevards et le boulevard Saint-Germain. Au total, 61 km d'aménagements sont prévus d'ici 2020, principalement sous forme de pistes qui permettent de circuler dans les deux sens.

Complétant le réseau structurant, le réseau secondaire maillera le territoire parisien pour assurer une couverture fine du réseau cyclable. Une attention particulière sera apportée aux coupures que peuvent être les ponts, les places et les portes de Paris afin de faciliter les déplacements entre communes.

Outre le développement des stationnements vélos sur voirie, la ville de Paris accompagne également les bailleurs sociaux et les copropriétés qui souhaitent installer du stationnement vélo sécurisé.

Figure 96 : plan vélo 2015 – 2020

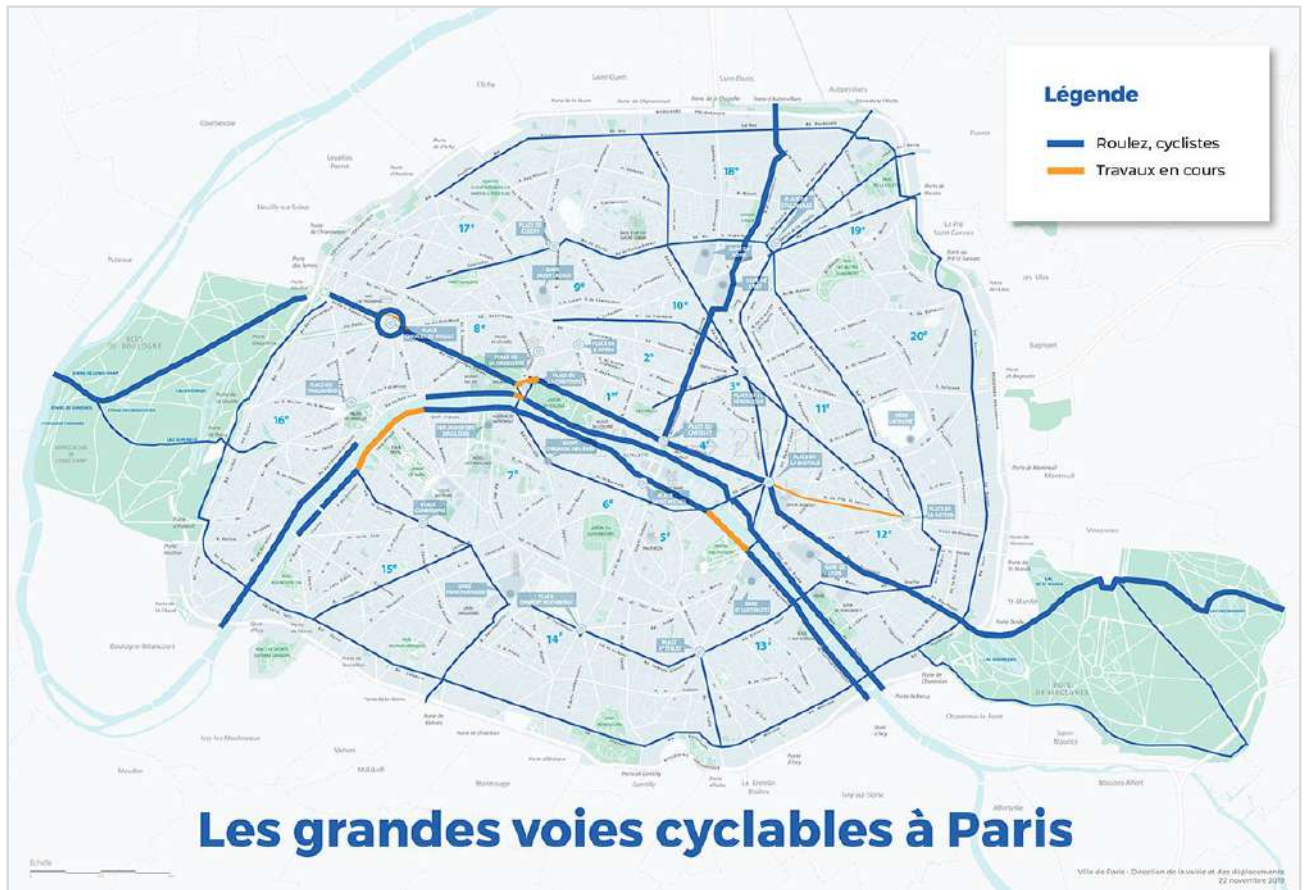


Au-delà de la subvention pour les vélos à assistance électrique, le plan de lutte contre la pollution atmosphérique entré en vigueur le 1er juillet 2015 a permis de créer de nouvelles aides concernant le vélo, notamment, la subvention pour l'achat d'un vélo traditionnel ou encore les aides aux copropriétés parisiennes souhaitant installer un abri vélo sécurisé.

Les efforts de Paris en termes de politique cyclable ont été récompensés lors du dernier palmarès des villes cyclables (février 2020) où Paris a obtenue, dans sa catégorie, la troisième place du classement et enregistré la plus grande progression par rapport au palmarès précédent (2017).



Figure 97 : avancement du plan vélo - novembre 2019



4.3.2. Stationnement des deux-roues motorisés

En plus des stationnements mixtes (vélos, deux-roues motorisés), il y a actuellement 37 869 places de stationnement dédiées au stationnement des deux-roues motorisés sur voirie. **Le stationnement des deux-roues motorisés est gratuit à Paris.** En plus, depuis 2017, la Ville de Paris permet aux 2 roues motorisés de se garer gratuitement sur les 133 000 places de stationnement voiture situées en voirie.

La Ville de Paris étudie la mise en place de « zones bleues » où le stationnement serait limité à 6 heures continues : cela contribuerait à lutter contre les véhicules « ventouse ». Il ne s'agit que d'une piste de travail des services de la voirie. Elle n'a pas été retenue à ce jour par les élus de la municipalité : il n'est donc pas prévu de la mettre en place dans les prochains mois, même à titre expérimental.



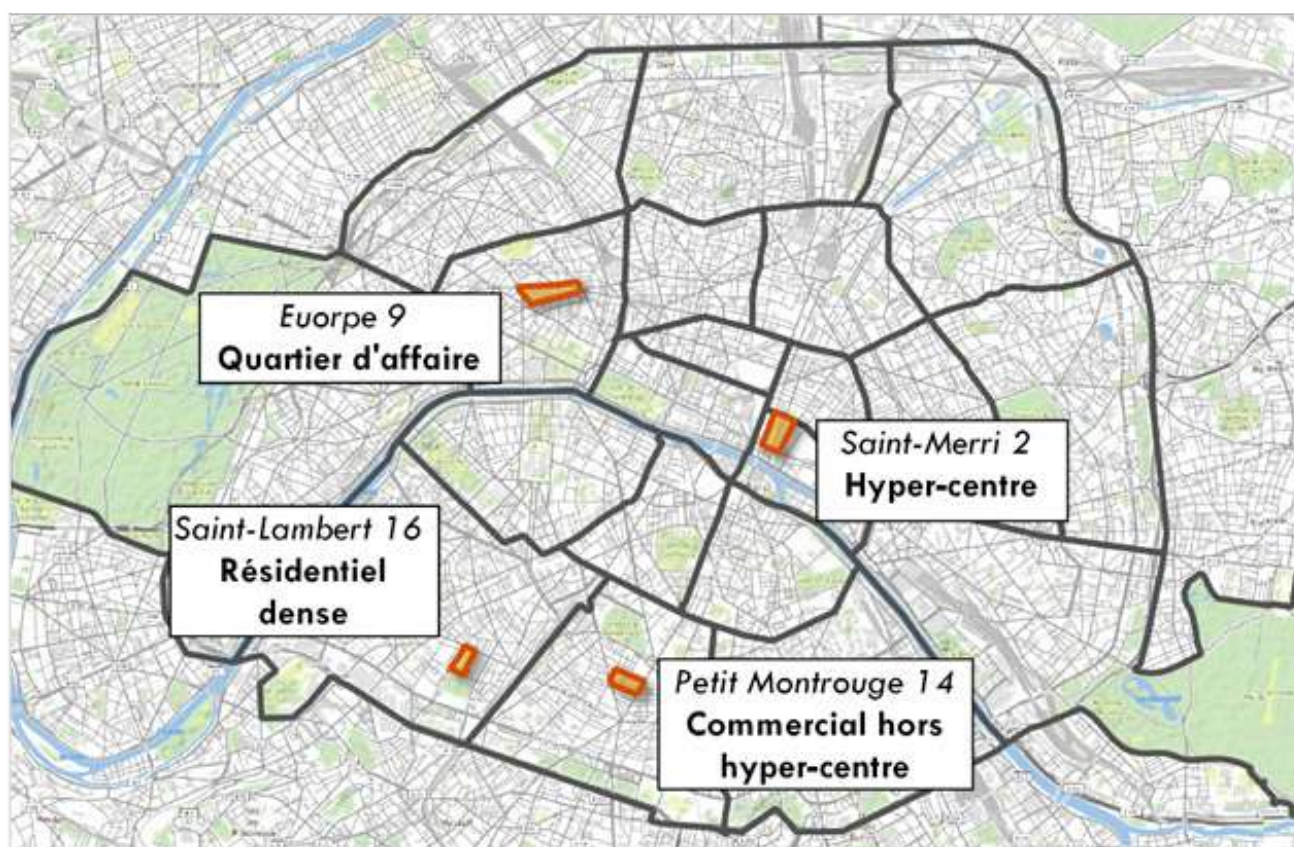
5. POLITIQUE PAR QUARTIER

Le choix des secteurs s'est fait à partir des IRIS, découpage géographique du territoire français utilisé pour la diffusion des données du recensement de la population au niveau infra-communal. Au vu de la densité de population particulièrement élevée à Paris, les IRIS retenus présentent des superficies très réduites. Elles ont été sélectionnées de sorte à être représentative des situations observées dans ce type de quartier. A noter également qu'au vu de la forte densité de Paris intra-muros, il n'a pas semblé pertinent de retenir un quartier d'urbanisation lâche pour cette ville.

La politique de stationnement à Paris étant plutôt simple, et le tissu urbain relativement homogène (forte densité sur l'ensemble de la commune), il n'y a pas de différence marquée entre les quartiers : les tarifs des permis sont les mêmes sur toute la ville et les tarifs des parkings publics sont similaires selon les quartiers, sans corrélation avec le coût du stationnement sur voirie.

L'**hypercentre** et le **quartier d'affaires** ont la même réglementation, avec une zone très restrictive et rotative : 4 € pour 1h et 32 € pour 4h30. Les quartiers **résidentiel dense** et **commerçant hors hypercentre** ont une réglementation moins restrictives mais propose malgré des tarifs élevés : 2,3 € pour 1h et 21,1 € pour 4h30 de stationnement.

Figure 98 : Les secteurs urbains de Paris





TYPLOGIE DE QUARTIERS	QUARTIERS DE PARIS	TYPE DE ZONE	COÛT D'1H DE STATIONNEMENT EN JOURNÉE	VIGNETTES RÉSIDENTS	VIGNETTES COMMERÇANTS	TARIF HORAIRE PARKINGS PUBLICS
Hypercentre	Saint-Merri 2	Zone 1 Orange (Très rotative)	4 €	39 € - 42,8 €/mois	Pas de permis de ce type	4,3 €
Résidentiel dense	Saint-Lambert 16	Zone 2 Rouge (Rotative)	2,4 €	39 € - 42,8 €/mois	Pas de permis de ce type	3,9 €
Résidentiel d'urbanisation lâche	NA	NA	NA	NA	NA	NA
Quartier d'affaires	Europe 9	Zone 1 Orange (Très rotative)	4 €	39 € - 42,8 €/mois	Pas de permis de ce type	4,4 €
Commerçant hors hypercentre	Petit Montrouge 14	Zone 2 Rouge (Rotative)	2,4 €	39 € - 42,8 €/mois	Pas de permis de ce type	4,2 €

6. QUE RETENIR ?

- La définition de la politique de stationnement est définie au niveau municipal, chaque ville de la métropole peut ainsi fixer ses propres règles en matière de stationnement payant sur voirie. A Paris, c'est la mairie centrale qui prend les décisions et non les mairies d'arrondissement.
- Les grandes orientations en matière de mobilité, au niveau de la métropole et plus largement de la région Ile-De-France, sont inscrites dans le PDUIF (Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France) 2010 – 2020. Par ailleurs, si les règles d'urbanisme sont fixées par les villes dans leurs PLU (plan local d'urbanisme), le PDUIF plafonne les normes de stationnement applicables. Chaque PLU doit ainsi être compatible avec le PDUIF.
- Il existe deux zones tarifaires sur voirie : les voies rotatives et les voies mixtes. Les tarifs sur voirie sont plutôt élevés avec 4€ / heure dans les voies rotatives et 2,40€ / heure dans les voies mixtes. Les amendes pour non-respect de la réglementation sont respectivement de 50€ et 35€.
- La quasi-intégralité des places de stationnement sur voirie sont réglementées et la densité de places sur voirie est relativement faible. La ville de Paris est à la fois dans une logique de suppression de places et de réservation de places aux usagers jugés vertueux (autopartage, vélos...).
- Différentes dérogations existent pour stationner sur voirie, elles sont toutes dématérialisées et les véhicules « basse émission » peuvent stationner gratuitement.
- A Paris, la surveillance du stationnement payant est déléguée à des sociétés privées depuis le 1er janvier 2018. Cette nouvelle organisation de la surveillance a permis d'augmenter le taux de respect de la réglementation et ainsi la pression du stationnement sur voirie a diminué. Le taux de vide est passé de 3% (avant délégalation de la surveillance) à 12% (après délégalation de la surveillance).
- La majorité des parkings en ouvrage sont gérés par le biais de délégation de service public, la municipalité garde ainsi un certain contrôle sur la politique et les tarifs pratiqués (grille tarifaire validée par la ville).
- Si certains P+R sont gérés et planifiés par la mairie de Paris, la majorité des parcs relais sont gérés par le syndicat des transports d'Ile-De-France, échelle de gestion jugée plus pertinente. Cette échelle de gestion dépasse ainsi le périmètre de la Métropole du Grand Paris.



7. SOURCES

Site internet de la ville de Paris <https://www.paris.fr/stationnement>

Open data de la ville de Paris <https://opendata.paris.fr>

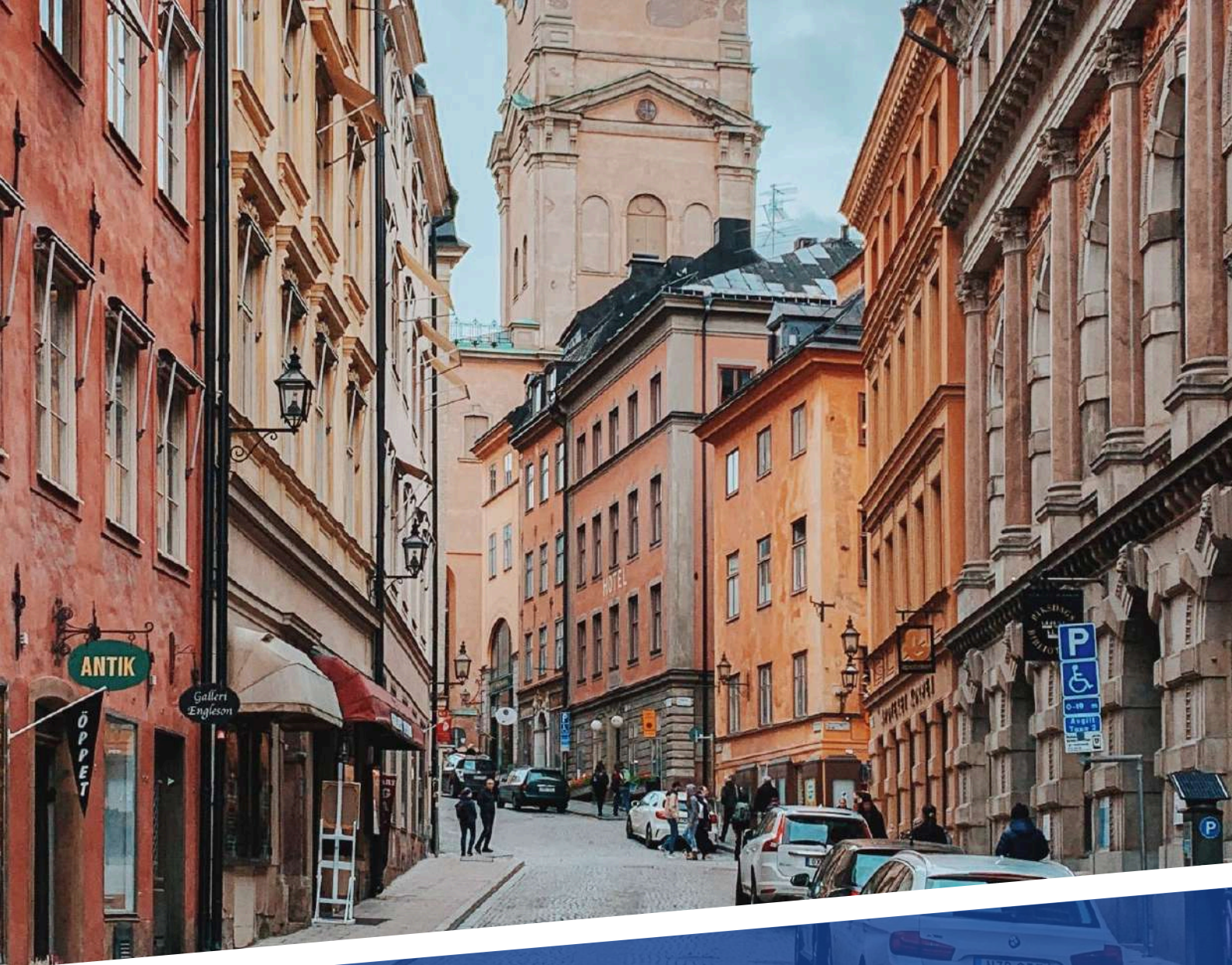
Site internet de la métropole du Grand Paris www.metropolegrandparis.fr

Observatoire des déplacements http://temis.documentation.developpement-durable.gouv.fr/docs/Temis/0033/Temis-0033289/8724_2018.pdf

PLU de Paris <http://pluenligne.paris.fr/plu/jsp/site/Portal.jsp>

PDUIF <http://www.pduif.fr/>

IAU, Apur (2018), SCOT métropolitain synthèse du diagnostic



CHAPITRE 10 : STOCKHOLM





STOCKHOLM

Spécificités de la ville et de sa politique de mobilité

Capitale de taille équivalente à celle de la Région Bruxelles-Capitale, la Ville présente une forte croissance démographique et une bonne conjoncture socio-économique.

Elle dispose d'un péage urbain depuis 2006 et investit fortement dans ses systèmes de transport public et la promotion des modes alternatifs (vélo et covoiturage notamment).

Politique de stationnement

Caractérisée par une forte réduction du nombre de places en voirie au profit des aménagements cyclables et d'un report du stationnement résidentiel hors voirie.

La gestion et le contrôle du stationnement en et hors voirie ont été externalisés à des sociétés (semi-)privées.

Stationnement sur voirie

Il est réglementé par des zones tarifaires pour lesquelles des dérogations pour les résidents (permis payants) et les véhicules électriques existent. Le stationnement des vélos est en plein développement.

Stationnement hors voirie

Les parkings publics sont gérés par une entreprise parapublique détenue par la ville. L'offre est complétée par des opérateurs privés.

Seule une norme d'urbanisme nationale s'applique au stationnement au sein des nouveaux logements.

Particularités des quartiers

L'hyper-centre et les quartiers commerciaux sont les zones les plus rotatives. La réglementation s'assouplit en s'éloignant du centre et avec la diminution de la densité de logements.





1. INDICATEURS CLES

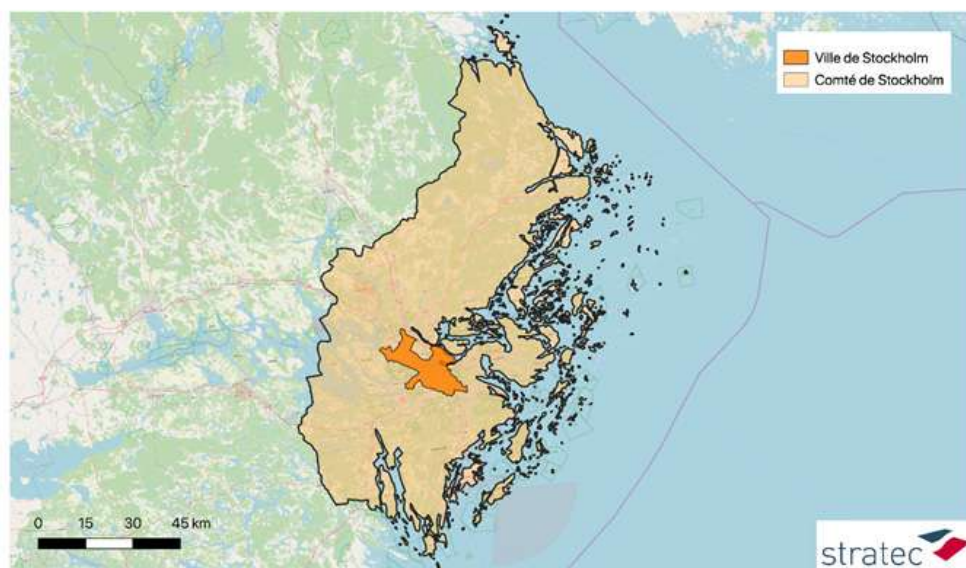
	VILLE-CENTRE	RÉGION MÉTROPOLITAINE
Population	962.154 hab	2.308.143 hab
Surface	187 km ²	7.153 km ²
Densité de population	5.140 hab./km ²	323 hab./km ²
Part modale de la voiture	23 %	/
Nombre de places en voirie/hab.	0,12	/

2. CONTEXTE

2.1. Organisation urbaine et institutionnelle

Capitale de taille plus ou moins équivalente à celle de la Région Bruxelles-Capitale, la Ville de Stockholm présente une **forte croissance démographique**, ce qui représente un challenge en termes de gestion de la mobilité et d'évolution des réseaux de transport. La ville possède une aire urbaine s'étendant sur toute la Région de Stockholm, appelée aussi Stockholm County. Le PIB/habitant de la région est de 64.700 € (2017), avec un revenu net/habitant est de plus de 340.000 € (2018). Avec un taux de chômage plutôt faible (5,6% dans la ville centre et seulement 4% dans la région) et un IDH développé (0,9 à l'échelle du pays), Stockholm bénéficie d'une **bonne conjoncture socio-économique**.

Stockholm et son aire métropolitaine



Sources : OpenStreetMap, Eurostat, <https://international.stockholm.se/governance/smart-and-connected-city/open-data/>

Produite par Strattec - Avril 2020



La ville de Stockholm est divisée en 14 districts, avec pour chacun une administration responsable de la vie locale (écoles, culture et loisirs, parcs, assistance sociale...). Les sujets plus globaux sont décidés au niveau du conseil communal et gérés par divers départements techniques. La Ville est responsable de toutes les rues, routes et places municipales ; elle en a le **monopole**.

D'un point de vue géographique, la ville présente la particularité d'être située sur un **archipel de 14 îles**.

2.2. Gestion du stationnement

La politique de stationnement est définie au niveau de la ville, via le département technique du stationnement (Tillståndsavdelningen), inclus dans le département de la mobilité (Trafikkontoret). Celui-ci est responsable du **stationnement sur l'espace public**, mais également de tous les enjeux relatifs à la sécurité et l'accessibilité des routes de la capitale.

En 2019, le stationnement a demandé un **budget public de 28 millions €**. Cet argent provient principalement des frais de stationnement, qui ont ramené la même année 132,5 millions € de recettes. Les recettes non utilisées pour financer le stationnement (salaires des employés, contrats de surveillance et contrôle, maintenance, signalisation, projets de développement...) sont injectées dans le budget municipal pour la mobilité.

La Ville est de plus actionnaire de l'entreprise semi-publique **Stockholm Parkering**, à qui elle délègue la gestion de la majorité des parkings hors-voiries (y compris 2RM et vélos) sur le territoire (soit environ 65.000 places). Chaque année, elle reverse 10% de ses revenus à la ville, revenus qui s'élevaient à 57 millions € en 2019 (599 millions SEK). La part reversée à la ville comptait donc pour plus de 5 millions €. Ce chiffre est en augmentation par rapport à 2010 (4,5 millions €). Elle est en contact fréquent avec les entreprises et les écoles, afin d'essayer de répondre à leurs besoins en stationnement. Les sociétés privées (Q-Park, EuroPark...) sont en charge du reste de l'offre de stationnement hors-voiries.

La Ville a également des contrats avec deux **sociétés privées**, Securitas (pour le sud de la ville) et Svensk Bevakningstanst (pour le nord), pour l'aider dans le contrôle du stationnement en voirie. Un dialogue est effectué avec les citoyens et les entreprises, afin que ceux-ci puissent faire remonter leurs demandes concernant l'offre en stationnement. Enfin, dans certains quartiers où des problèmes de vandalisme ou d'insécurité sont présents, la Ville travaille en collaboration avec la **police municipale** pour faire respecter les règles de stationnement.

3. POLITIQUE DE MOBILITE ET DE STATIONNEMENT

3.1. Politique de mobilité

En 2018, au sein de l'aire urbaine de Stockholm, les **TC étaient le mode le plus utilisé** (47% des parts modales) devant la voiture (23%), la marche (21%) et le vélo (8%).

Ils sont devenus prédominants après la mise en place d'un **péage urbain** en 2006, qui a entraîné une hausse de fréquentation des TC de 4,5% et une baisse du trafic de 20% dans le centre-ville. La congestion a également diminué. Ce péage forme un cordon autour du centre-ville (où habitent 280.000 personnes) et entraîne un paiement par le propriétaire du véhicule à chaque fois que celui-ci franchit la limite de la zone. Celui-ci contribue à un **fort investissement public dans ses systèmes de transport public**.

De manière générale, les TC ont une bonne image parmi les habitants de la capitale suédoise, et le taux de satisfaction a augmenté de 3,2% en 2018, alors que la ville introduisait un changement de tarification pour les tickets journaliers (simplification des zones et réductions si achat sur un smartphone).



Stockholm est une capitale où le **développement durable est un objectif prééminent**. Cela se répercute sur les politiques de mobilité qui veillent à faire diminuer l'usage de la voiture au profit des modes actifs et des transports en commun. Ainsi, les décisions prises au niveau de l'espace public cherchent toujours à **rendre l'utilisation du vélo plus facile que celle de la voiture**. Le stationnement des voitures passe donc au second plan derrière le besoin en pistes cyclables ou en stationnement vélo.

D'autres pistes sont également explorées dont celle du covoiturage régulier avec l'installation de nouveaux parkings de covoiturage. Une communication fréquente pour sensibiliser au report modal, un investissement important dans le réseau ferré ou encore l'augmentation du prix du stationnement sont autant d'actions menées pour atteindre l'objectif de réduction de la pollution.

La lutte contre les émissions de polluants des véhicules se poursuit par ailleurs par une politique volontariste en matière de **mobilité électrique** et de carburant alternatif comme le biogaz ou le biodiesel pour les bus de la ville. Certains bus sont aussi électriques et se rechargent via des bornes installées à leur terminus.

Enfin, la particularité géographique des quatorze îles permet à la ville de se doter d'un mode de transport public supplémentaire : le bateau-bus, un transport apprécié des habitants et qui leur permet souvent d'éviter des embouteillages.

3.2. Politique de stationnement

3.2.1. Autopartage

Les emplacements sur les voies publiques sont accessibles à tout le monde : la municipalité ne peut pas réserver des espaces pour des compagnies d'autopartage. Ainsi, celles-ci doivent s'installer sur des emplacements privés (par exemple des parkings hors-voirie) ou développer une offre en « free floating ».

3.2.2. Compensation

Stockholm ne présente pas de politique particulière en cas de suppression de places en voirie. Il n'y a **aucune obligation de compensation**. Lorsque des places sont supprimées, la Ville essaye d'optimiser l'organisation des places environnantes (en changeant les places de créneau en épi, par exemple, si l'espace public le permet). Si cela n'est pas possible, les places sont supprimées sans être compensées.

3.2.3. MaaS

La Ville met à disposition ses données sur le stationnement, afin que des entreprises privées puissent les exploiter si elles le souhaitent pour développer des applications. Cependant, elle n'utilise aujourd'hui pas ces données et n'a pas prévu dans son budget de développer elle-même une application ou un système MAAS.

Elle bénéficie par ailleurs d'un **service de paiement dématérialisé** pour le stationnement. L'application « Betala P » (c'est-à-dire Paiement P en suédois) permet de payer sa place de parking en sélectionnant le temps pour lequel l'utilisateur veut stationner. Une fois ce temps presque écoulé, une notification prévient l'utilisateur, qui peut alors étendre celui-ci autant de fois qu'il le veut (jusqu'au temps maximal permis par la zone). Si l'utilisateur déplace sa voiture avant le temps imparti, il ne paye que le temps qu'il a consommé. L'application ne demande aucun frais supplémentaire au conducteur. La Ville travaille sur l'intégration de la recherche d'une place libre dans Betala P. Pour cela elle collabore avec Stockholm Parkering.

Des hubs « Mobilité » existent également dans les parkings du centre-ville, où les passants peuvent recevoir des informations pratiques sur le stationnement.

Enfin, la Ville effectue deux fois par an des **enquêtes de stationnement**, dans le but de connaître l'occupation des places en voirie.



3.2.4. Accessibilité

Une politique importante de Stockholm est de ne pas différencier ses ressources suivant le public cible : **tout le monde a droit aux mêmes avantages**. Cela explique l'absence d'avantages à destination de la mobilité partagée par rapport aux autres voitures sur l'espace public et cela explique aussi qu'aucune politique spécifique n'est mise en place pour les ménages précaires.

Seuls les deux-roues motorisés, les voitures électriques et les voitures transportant des personnes à mobilité réduite sont considérés comme des véhicules prioritaires et peuvent ainsi stationner gratuitement.

4. MODALITES OPERATIONNELLES DE GESTION DU STATIONNEMENT

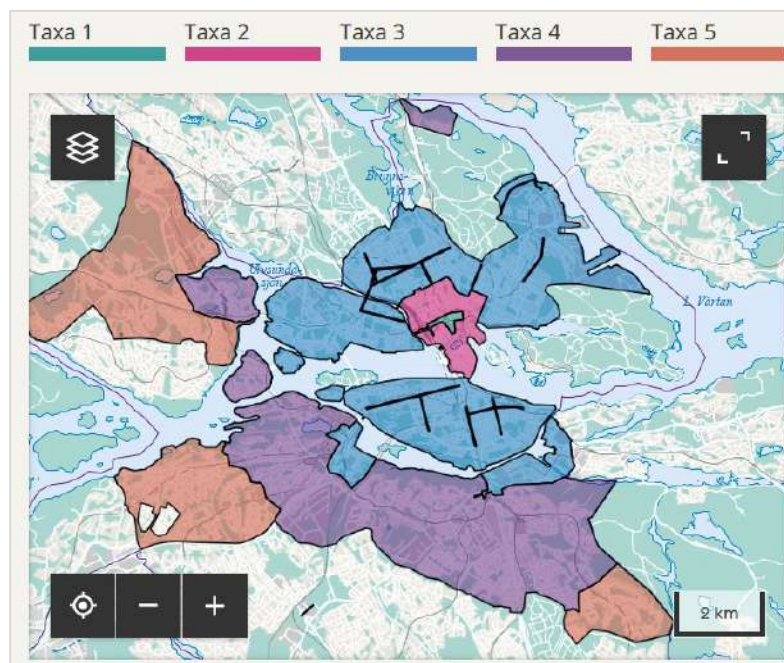
4.1. Stationnement sur voirie

Environ 67.000 places réglementées sont présentes sur le territoire de la ville de Stockholm. Elles sont payantes pour la grande majorité et représentent 58% des places en voirie.

Une loi nationale permet à chaque commune de définir elle-même les amendes liées à un stationnement abusif, dans la limite de 130 € (et au minimum 7 €).

4.1.1. Les zones tarifaires

Figure 99 : Zones de stationnement à Stockholm



Source : parking.stockholm, site officiel de la ville



Figure 100 : Résumé des règlements des zones tarifaires à Stockholm

ZONE	PLAGE HORAIRE	DURÉE MAXIMALE	TARIF HORAIRE
1	0-24 h	1 h	4,5 €
2	0-24 h (plus cher entre 7 et 21 h)	/	2,5 € entre 7 et 21 h 1,5 € sinon
3	7-19 h	/	1,5 €
4			1 €
5			0,5 €
sans nom	8-18 h	entre 0,5 et 2 h	0 €

La durée du stationnement gratuit en zone gratuite à durée limitée dépend des communes sur lesquelles elles sont implantées. Après ce temps, suivant les endroits, le stationnement devient interdit ou payant au prix d'1 €/h. Ces zones sont peu nombreuses et concernent peu de places.

À l'automne 2019, les taux d'occupation journaliers étaient de près de 100% à l'hypercentre et de 82% dans les zones les plus éloignées. Le taux moyen était de 88,5%. La nuit, le taux est un peu plus élevé mais pas radicalement différent. Peu de données supplémentaires ont pu être obtenues sur l'occupation et la rotation des places.

4.1.2. Les permis de stationnement

Les permis résidents sont valables sur les 5 zones tarifaires mais **seulement dans la zone dans laquelle le demandeur habite** et pour une voiture enregistrée à son nom. Toute personne âgée de plus de 18 ans, avec un permis et une voiture peut demander un permis résidents, il n'y a pas de limite par foyer. De plus, une personne peut posséder deux permis : un pour une voiture et l'autre pour un deux roues.

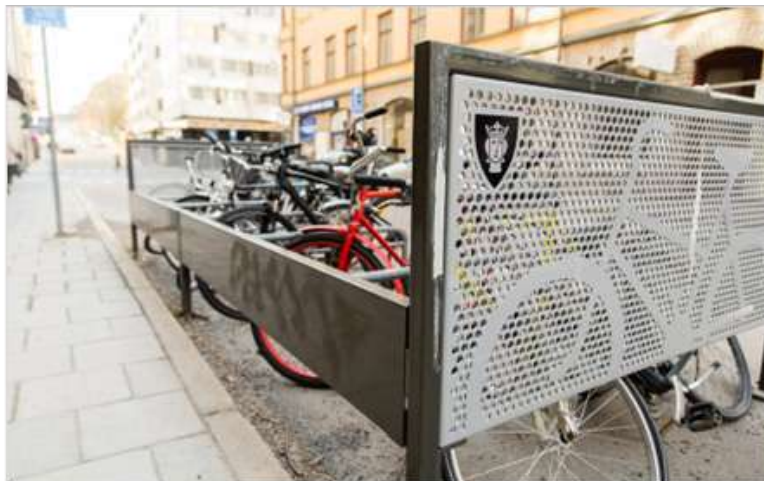
Le prix d'une carte résidents dépend de la zone tarifaire. Pour les trois premières zones, il est de 110 €/mois, pour la zone 4 de 50 €/mois et pour la zone 5 de 30 €/mois. En 2011, il y avait **44.000 permis résidents** en cours de validité. Les prix du permis de stationnement résidentiel ont été revus à la hausse dans le but de rééquilibrer le prix en/hors voirie et de promouvoir le stationnement résidentiel hors voirie.

Il existe également des **dérogations possibles** pour les magasins dont la clientèle a besoin de venir en voiture (ex. : vente de meubles ou objets encombrants). Leur clientèle peut bénéficier d'une à deux heures de stationnement gratuit.

Une autre dérogation concerne les **voitures électriques**, qui peuvent stationner gratuitement aux stations de recharge (dans les prochaines années, il est prévu d'en installer 2.000 en plus sur l'espace public) pendant 30 min, pour les stations de recharge rapide. Pour les stations plus « lentes », le parking est payant.



Figure 101 : Exemple de stationnement en voirie des vélos



Source : parking.stockholm, site officiel de la ville

4.2. Stationnement hors voirie

4.2.1. Parkings publics

Stationnement des voitures

Stockholm compte environ 1.750 parkings publics. L'opérateur principal gérant ces parkings est Stockholm Parkering, l'entreprise para-publique détenue par la ville (détails dans le chapitre sur la gestion du stationnement) qui possède 1.620 parkings représentant plus de 65.000 places et 60% de l'offre. D'autres entreprises privées complètent l'offre, principalement Aimo Park (nouveau nom de Q-Park dans les pays scandinaves), qui gère plus de 300 parkings en Suède, dont 127 à Stockholm. Les recettes de tous ces opérateurs sont estimées à 95 millions d'euros²⁵.

Les règles de stationnement hors-voirie sont définies par chacun des propriétaires de parking privé, qui les indiquent à l'entrée des parkings. Ainsi, le coût de stationnement ou de la location d'un espace dépend du parking. **La Ville n'intervient pas dans le choix du prix des parkings hors-voirie.** La loi nationale régulant le prix des amendes liées au stationnement, empêche que le tarif d'un parking hors-voirie soit supérieur à une amende sur voirie. Ainsi, lorsqu'une voiture ressort d'un parking, elle ne peut payer plus de 130 €.

Le tarif horaire est plus élevé que le prix du stationnement en voirie et varie fortement suivant les quartiers (le différentiel entre en et hors voirie augmente en s'éloignant du centre). Il est élevé dans l'hypercentre (entre 8 et 10€/h) et dans les quartiers commerçants et denses (entre 4 et 8€/h) mais assez bas dans les quartiers d'urbanisation plus lâche et d'affaires (entre 0,5 et 2€/h) où l'offre est d'ailleurs plus faible. Le quartier d'affaires présente la particularité d'avoir de nombreux parkings accessibles seulement aux employés des entreprises présentes.

²⁵ Estimation réalisée à partir des recettes de Stockholm Parkering qui gère 60% de l'offre et a des revenus de 57 millions € en 2019



Figure 102 : Zoom sur les parkings du centre-ville de Stockholm



Source : Car Parking Europe

Au niveau des abonnements, les prix sont assez variables suivant qu'il s'agisse de Stockholm Parkering ou d'un opérateur privé. Le premier permet des prix différents pour une place fixe ou une place libre dans un parking (moins chère). Des **tarifs avantageux existent pour les véhicules électriques** : 20% de réduction pour la location d'une place, avec la recharge comprise dans le prix de l'abonnement. Enfin, des prix spéciaux existent pour les parkings événementiels (130 SEK (12 €) pour une soirée de semaine entre 18h et minuit ou pour un jour de week-end entier).

De son côté Aimo-Park offre diverses formules : illimité toute la semaine, illimité les jours ouvrés, seulement pendant les heures de travail ou seulement la nuit et les week-ends.

Stationnement des vélos

Voir 4.3.1.

4.2.2. Offre privée

L'offre privée associée à des logements n'est pas une information qui a pu être trouvée pour cette monographie.

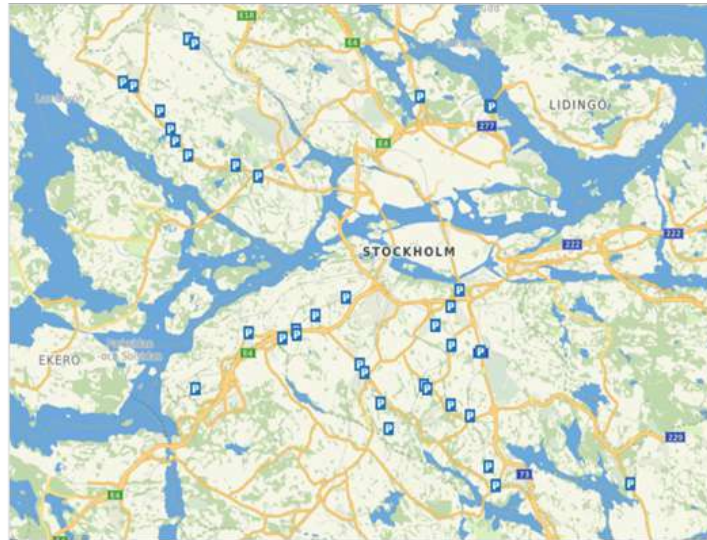
4.2.3. Normes d'urbanisme

La loi nationale sur les normes d'urbanisme s'applique aux nouveaux bâtiments construits. Elle ne contient de prescriptions spécifiques au stationnement que pour les bâtiments d'habitation. Pour chaque immeuble construit, **une place de parking doit être prévue au sein du bâtiment pour chaque appartement** (en 2020). Il y a plus de libertés pour les bureaux.



4.2.4. Parkings relais

Figure 103 : Parkings de rabattement à Stockholm



Source : Stockholm Parkering

La ville de Stockholm compte au total **36 parkings de type P+R**, ce qui représente 4.290 places, avec un nombre moyen de 119 places/parking. Les parkings se trouvent à proximité des gares de banlieue : Spanga, Flystra, Liding, Bromma, Hagersten, V'stertorp et Alvsjo. Ils sont tous gérés par Stockholm Parkering. Seul un P+R est gratuit pour tous, les autres sont payants.

Le tarif dépend de **l'heure d'entrée dans le parking** : de 1,8 € pour une journée si le véhicule se gare entre 5 et 9h, il passe à 1,8 €/h si le véhicule entre après 9h. Cela montre que le public cible des P+R sont les travailleurs pendulaires. Les places restantes peuvent tout de même être utilisées par les utilisateurs occasionnels et de courte durée.

Figure 104 : Symbole de P+R permettant la recharge des véhicules électriques



10 parkings P+R possèdent des bornes de recharge électrique gratuites. Ils sont identifiables via le symbole suivant :

Source : Stockholm Parkering

Figure 105 : Symbole de P+R gratuit en présence d'un abonnement TC



6 parkings P+R sont gratuits si l'utilisateur est en possession d'un abonnement mensuel ou annuel de l'opérateur de **transport en commun**. Les cartes avec un tarif réduit ne permettent pas d'accéder à ce service. Le stationnement est gratuit jusqu'à minuit du jour auquel le véhicule est rentré dans le parking. Ces parkings sont identifiables via le symbole suivant :

Source : Stockholm Parkering



4.2.5. Mutualisation du stationnement

La politique de mutualisation du stationnement n'est pas une information qui a pu être trouvée pour cette monographie.

4.3. Le stationnement des deux-roues

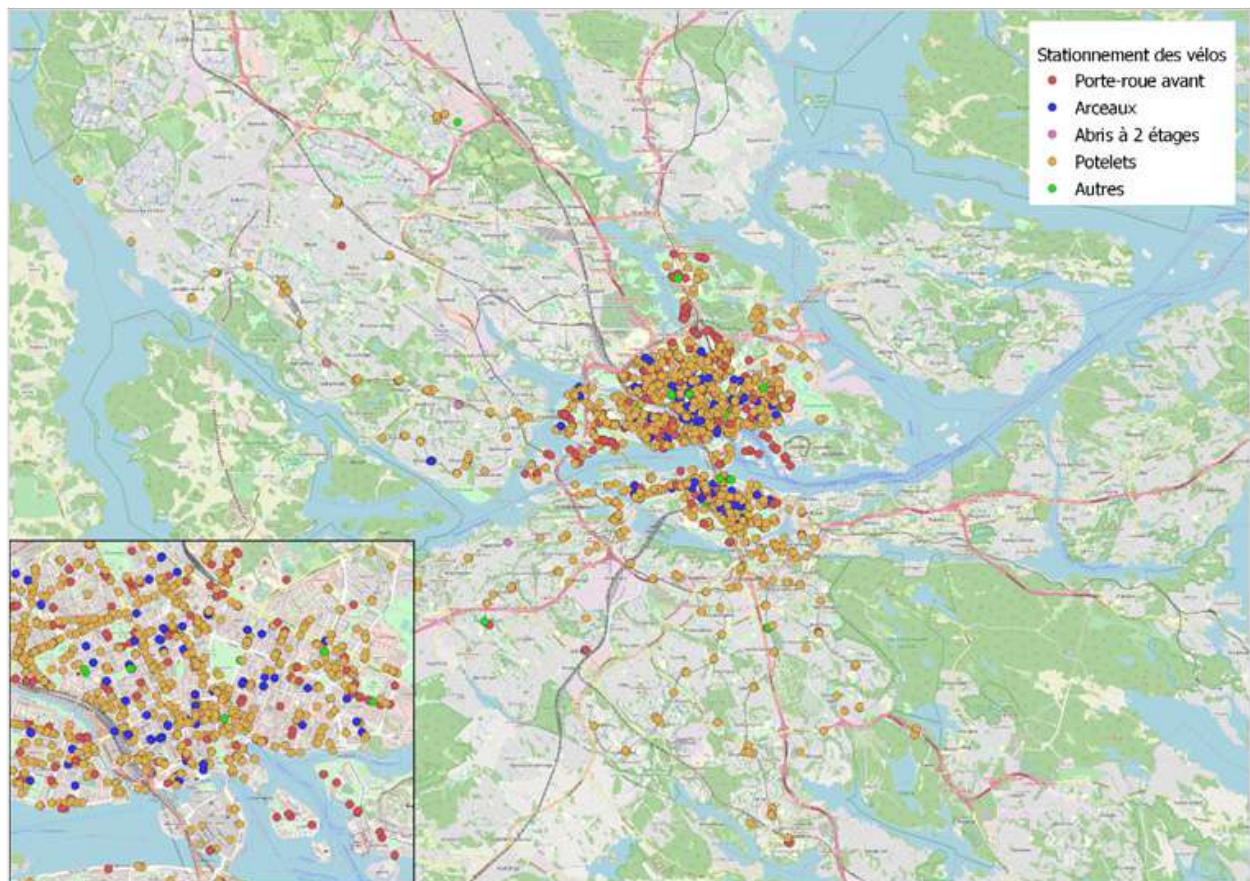
4.3.1. Le stationnement des vélos

En voirie

Il y a aujourd'hui environ 30.000 places de stationnement de vélos à Stockholm. Ces dernières années la ville a beaucoup investi pour construire plus d'aires de stationnement pour cyclistes : le nombre de places **augmente de 2.000 à 3.000 par an**, avec une priorité pour les hubs de transport public.

Différentes offres existent : arceaux, portes-vélos avec support de la roue avant, abris vélos sur deux étages. Une carte avec tous les emplacements est disponible sur le site de la ville de Stockholm :

Figure 106 : Carte des différents emplacements de stationnement



OpenData Stockholm



Les vélos mal stationnés ou stationnés pendant plus de 24h consécutives (hors week-end, jours fériés et jours les précédant) peuvent être enlevés par les services de la ville et stockés jusqu'à ce que leurs propriétaires viennent les chercher (maximum 3 mois). Une amende de 500 SEK (46 €) doit alors être payée.

Hors voirie

Stockholm Parkering gère également une offre de stationnement hors voirie pour les vélos. Celle-ci se décompose en quatre possibilités :

- La mise à disposition de garages à vélos payants, où des emplacements sont à louer. Il en existe pour l'instant deux. Le premier de 300 places (+ 30 places pour vélos électriques avec possibilité de les recharger) contient aussi des casiers pour stocker des affaires (casque par exemple) et des espaces plus larges pour les vélos-cargos. Le coût de la location varie entre 9 et 18 €/mois. Le deuxième est beaucoup plus petit et ne permet le stationnement que de 24 vélos. Il est situé à l'entrée d'une station de métro.
- Des casiers à vélos au sein de plusieurs parkings pour voitures, disponibles à la location.
- Des emplacements gratuits dans deux de leurs parkings.
- Des possibilités de stationner un vélo pour les clients des parkings publics louant déjà un emplacement pour leur voiture : tout client peut garer son vélo gratuitement dans un emplacement réservé aux vélos de 25 parkings appartenant à Stockholm Parkering.

Figure 107 : Exemple du garage à vélo contenant 24 emplacements à louer



Source : Stockholm Parkering



Figure 108 : Exemple de casier à vélo dans les parkings publics



Source : Stockholm Parkering

4.3.2. Stationnement des deux-roues motorisés

Le stationnement des deux-roues motorisés est gratuit en voirie sur les places réservées aux motocycles (avec le logo ci-contre) et sur les places voitures, s'ils possèdent un permis résident (1/4 du prix d'un permis résident voiture). Les vélos électriques et les cyclomoteurs légers bénéficient des mêmes règles de stationnement que les vélos classiques.



Hors voirie, les deux-roues motorisés doivent se garer sur les emplacements qui leur sont réservés.

5. POLITIQUE PAR QUARTIER

Les secteurs urbains analysés se basent sur le découpage en secteurs statistiques effectué par la ville de Stockholm.

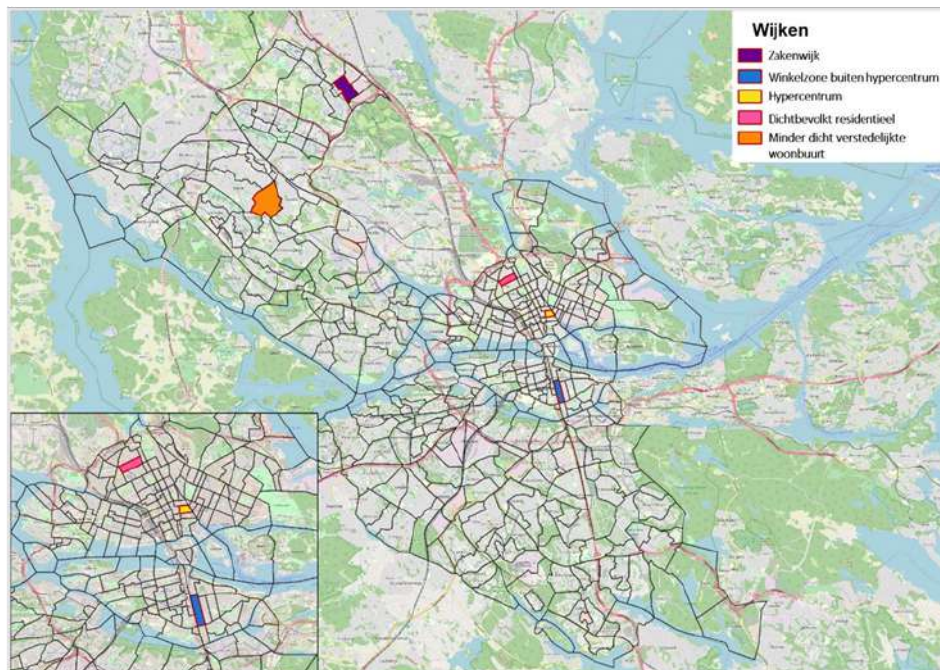
Au niveau de la politique de stationnement, les zones les plus rotatives sont les quartiers commerçants, qu'ils soient dans l'hyper-centre ou en dehors. Une différence de prix s'observe cependant entre ces deux quartiers.

Les zones résidentielles sont peu rotatives, voire non réglementées lorsqu'elles sont éloignées du centre-ville et présentent une densité d'habitations peu élevée.

Enfin le quartier d'affaires, en périphérie de la ville ne présente pas de réglementation particulière, exceptées pour les rues les plus proches des quartiers résidentiels d'urbanisation lâche alentours. Les entreprises possèdent cependant de grands parkings pour leurs employés.



Figure 109 : Carte de Stockholm avec la division en secteurs statistiques et la localisation des quartiers analysés dans l'étude



Source : Stratec, fond OpenStreetMap et données OpenData de la ville de Stockholm

Figure 110 : Résumé des indicateurs de stationnement pour les différents secteurs urbains à Stockholm

TYPOLOGIE DE QUARTIERS	QUARTIERS DE STOCKHOLM	TYPE DE ZONE	COÛT D'1H DE STATIONNEMENT	COÛT DES PARKINGS PUBLICS	NORME MINIMALE VOITURES (LOGEMENTS)	NORME MINIMALE VOITURES (COMMERCES)	NORME MINIMALE VOITURES (BUREAUX)
Hypercentre	Norrlandsgatan	Très rotative, rotative	4,5 €	8-11 €/h	1 pl/appart	Pas de norme	Pas de norme
Résidentiel dense	Matteus Kyrka	Peu rotative	1,5 €	4-8 €/h	1 pl/appart	Pas de norme	Pas de norme
Résidentiel d'urbanisation lâche	Flysta	Non réglementée	0 €	0,5-1,5 €/h	1 pl/appart	Pas de norme	Pas de norme
Quartier d'affaires	Isafjordsgatan	Peu rotative, non réglementée	1,5 €	0,5-2 €/h	1 pl/appart	Pas de norme	Pas de norme
Commerçant hors hypercentre	Götgattan	Rotative, peu rotative	1,5-2,5 €	4-6 €/h	1 pl/appart	Pas de norme	Pas de norme



6. QUE RETENIR ?

- Si les choix stratégiques en matière de politique de stationnement sont conservés aux mains de la ville, celle-ci a externalisé la gestion et le contrôle du stationnement en (Securitas, Svensk Bevakningstanst) et hors voirie (principalement Stockholm Parkering) à des sociétés (semi-)privées,
- La politique de gestion de l'espace public n'hésite pas à supprimer des places de stationnement en voirie afin de faciliter la circulation des vélos et leur stationnement ;
- Le stationnement des vélos s'effectue de plusieurs manières possibles, en et hors voirie et la ville est proactive pour créer toujours plus d'espaces à disposition des cyclistes ;
- La ville assume ne pas compenser les places supprimées lors d'opérations de réaménagement de l'espace public ;
- Les zones de stationnement en voirie réglementées concernent principalement le centre-ville et ses quartiers les plus proches, laissant une part importante de la ville moins dense sans réglementation ;
- Un service de paiement dématérialisé pour le stationnement : l'application « Betala P » ;
- Les permis pour résidents sont payants, limités à une voiture par personne et obligent à se garer dans la zone dans laquelle l'habitation se situe ;
- Des P+R sont répartis dans toutes les banlieues entourant la ville-centre afin de favoriser le rabattement vers les transports en commun ;
- Seule une norme d'urbanisme nationale définit les règles de construction de places de stationnement pour les immeubles neufs. Celle-ci ne concerne de plus que les logements ;
- Les véhicules électriques sont mis en avant via des réductions sur les abonnements de parkings publics et des possibilités de recharge gratuite.

7. SOURCES

Entretien téléphonique avec le Traffic Office de la Ville de Stockholm

<https://parkering.stockholm/>

<https://www.eltis.org/discover/case-studies/reduced-parking-fees-promote-clean-vehicles-stockholm-sweden>

https://www.stockholmbusinessregion.com/globalassets/documents/the_stockholm_economy_2018_q4.pdf

<https://www.scb.se/en/>

https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/49148/Ineko.Product.RelatedFiles/2018_086_TRV_Annual%20Report_2017.pdf

<https://www.aimopark.se/en-gb/>

<https://www.stockholmparkering.se/>

http://slb.nu/slb/rapporter/pdf8/slb2019_017.pdf

https://www.sll.se/globalassets/2.-kollektivtrafik/fakta-om-sl-och-lanet/sl_och_lanet_2018.pdf

<https://www.keolis.com/fr/notre-groupe/keolis-acteur-international/reseaux-emblematisques/stockholm>

http://projects.centralbaltic.eu/images/files/result_pdf/COMBAT_result2_Stockholm.pdf

https://en.parkopedia.se/parking/locations/stockholm_comt%C3%A9_de_stockholm_su%C3%A8de_u6sce0t5j1h/?arriving=202006031200&leaving=202006031400 (tarifs des parkings hors voirie des opérateurs privés)



CHAPITRE 11 : BRUXELLES





BRUXELLES (RBC)

Spécificités de la ville et de sa politique de mobilité

La voiture est principalement utilisée pour les déplacements entrants et sortants de la Région. Forte ambition de réduction de son utilisation d'ici 2030, avec l'augmentation de celle du vélo.

Politique de stationnement

Les objectifs régionaux sont à l'harmonisation des politiques communales, à la réglementation des espaces de stationnement et à leur limitation en nombre.

Stationnement sur voirie

9 zones tarifaires différentes existent en RBC. Les résidents mais aussi d'autres usagers aux profils particuliers peuvent bénéficier de dérogations. Aujourd'hui, mêmes tarifs ne sont pas appliqués partout dans la Région et dépendent encore beaucoup des communes.

Stationnement hors voirie

Le stationnement hors voirie se développe, notamment via les P+R. Les parkings sont principalement gérés par des opérateurs privés. Les normes d'urbanisme sont récemment devenues plus restrictives, surtout pour donner plus de place au stationnement des vélos dans les logements, les bureaux et les commerces.

Particularités des quartiers

L'hypercentre n'est pas le quartier le plus rotatif. Les rues commerçantes sont par contre en zone rouge (très rotative) même en dehors de l'hypercentre.

Les zones résidentielles sont généralement peu rotatives. Les périphéries sont moins réglementées ou alors en zone bleue, non payante.





1. INDICATEURS CLES

	VILLE-CENTRE	RÉGION MÉTROPOLITAINE
Population	1.205.492	2.528.996
Surface	159 km ²	2.681 km ²
Densité de population	7.560 hab./km ²	943 hab./km ²
Part modale de la voiture	42 %	/
Nombre de places en voirie/hab.	0,256	/

2. CONTEXTE

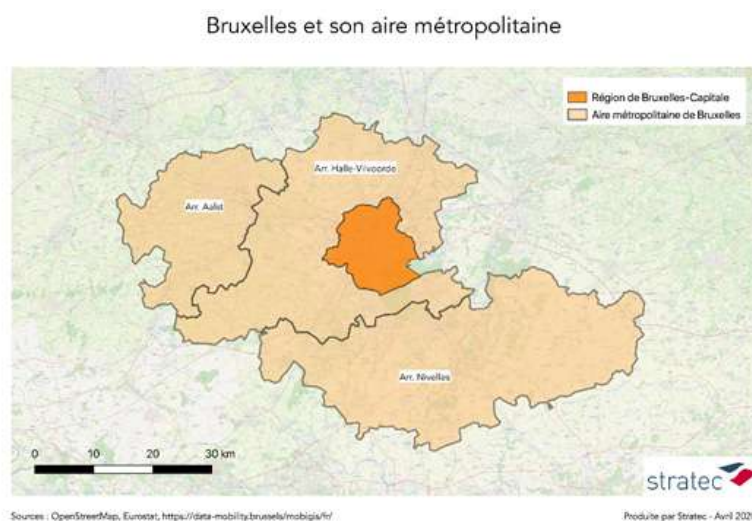
2.1. Organisation urbaine et institutionnelle

La Belgique étant un état fédéral, la Région de Bruxelles-Capitale (ou RBC) est une région autonome, avec son propre gouvernement élu par les habitants. Bien qu'étant une région, elle est ici considérée comme la ville-centre, par sa taille et le continuum urbain qui ne permet pas d'isoler l'une ou l'autre commune.

La RBC est située au centre du pays et compte 19 communes réparties sur une superficie de 159 km². Parmi elle, la Ville de Bruxelles couvre le pentagone, centre historique bruxellois. Malgré un territoire plutôt étroit, comparé aux autres grandes capitales européennes, la RBC accueille plus d'1,2 million d'habitants, ce qui représente 7.560 habitants au km². La ville est donc plutôt densément peuplée.

La région métropolitaine de Bruxelles dépasse quant à elle sur les deux autres régions belges, la Flandre et la Wallonie. Elle correspond au bassin d'attraction de Bruxelles et est urbanisée de manière continue, avec toutefois un type d'habitat différent de la ville-centre, plus gourmand en espace et expliquant la densité plus faible (943 habitants au km²).

Figure 111 : Carte de la Région de Bruxelles-Capitale et son aire métropolitaine





La Région de Bruxelles-Capitale présente une croissance démographique élevée et, ce, de façon ininterrompue depuis 1996. Cela représente un challenge en termes de gestion de la mobilité et d'évolution des réseaux de transport. Cette pression démographique est essentiellement due à d'importants mouvements migratoires internationaux, qui compense un solde migratoire interne négatif. En 2019, plus du tiers de la population bruxelloise était de nationalité étrangère.

L'âge moyen de la population bruxelloise est de 38 ans, plus jeune que les régions flamandes et wallonnes. Les ménages bruxellois comptent en moyenne 2,17 personnes. Le taux de chômage de la RBC est de 13% et le revenu par habitant de 14.372 €. Ce dernier est élevé, notamment du fait de la présence de nombreuses institutions ou entreprises européennes. Par contre, le taux de chômage est également élevé car une bonne partie des ménages aisés habitent en périphérie.

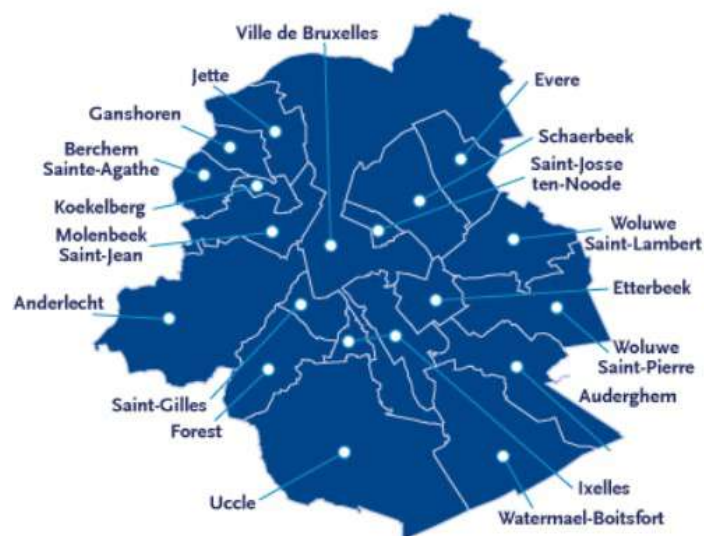
La RBC est une région autonome et possède ses compétences propres, entre autres pour tout ce qui est lié à l'aménagement du territoire, l'environnement et le transport.

L'organe législatif régional est le parlement bruxellois, composé de membres élus au suffrage universel tous les cinq ans. Il vote les textes relevant des compétences de la RBC et contribue au financement de la politique régionale, notamment en approuvant les budgets régionaux. Il supervise de plus le Gouvernement régional, qui est l'organe exécutif. La politique du gouvernement bruxellois est ensuite mise en œuvre par le Service public régional de Bruxelles, structuré en six administrations, dont Bruxelles Mobilité en charge de la définition de la stratégie de la mobilité et de l'entretien des équipements des voiries et des infrastructures de transport public.

Les 19 communes de Bruxelles ont également leurs propres compétences, relatives à la vie quotidienne et au territoire communal. Elles sont à la fois un relais des décisions prises aux niveaux de pouvoir supérieurs et des pouvoirs locaux autonomes. Les membres des conseils communaux sont élus tous les six ans. Certaines missions dévolues aux communes sont obligatoires, comme la gestion des voiries ou encore la délivrance des permis d'urbanisme et d'environnement. Parallèlement, certaines missions sont facultatives et peuvent donc être gérées par la commune ou déléguées aux organismes régionaux : la circulation ou encore le logement.

La Région de Bruxelles-Capitale est subdivisée en 19 communes, présentées sur la carte ci-dessous.

Figure 112 : Les 19 communes de la RBC



Source : be.brussels, portail de la RBC



2.2. Gestion du stationnement

L'ordonnance du 22 janvier 2009, portant sur l'organisation de la politique de stationnement et création de l'agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale, a permis d'instaurer un cadre régional pour la stratégie de stationnement en voirie dont l'organisation était jusqu'alors organisée à l'échelle communale de manière disparate.

L'outil qui en découle, le **Plan Régional de Politique de Stationnement** (« PRPS ») adopté en 2014, complète le cadre stratégique et définit le cadre réglementaire pour organiser et réguler le stationnement : objectifs de réduction du nombre de places en voirie, zonage, fourchettes de tarification, objectifs de création d'emplacements réservés vélo, carsharing, etc.

Les lignes directrices de ce plan sont l'**harmonisation et la simplification du stationnement dans les 19 communes** qui composent la Région bruxelloise. Le PRPS laisse aux Communes le soin d'appliquer les principes et les normes convenus en concertation à l'échelle régionale, en choisissant ce qui convient au niveau de chaque voie de leur territoire. Le PRPS est ainsi décliné et affiné localement dans des Plans d'Action Communaux de Stationnement (« PACS ») approuvés sur l'essentiel des Communes bruxelloises (quelques-unes ne s'étant toutefois pas conformées à la réglementation et ne disposant pas encore de PACS).

Le PRPS précise également les 11 missions de l'**Agence du stationnement, parking.brussels**. Il s'agit d'une société anonyme de droit public, dont les statuts ont été approuvés par le Gouvernement de la RBC. Ses recettes en 2019 étaient de 27.472.958,88 €. Ses missions concernent aussi bien la gestion et le contrôle de l'exécution de la politique du stationnement en voirie ou le développement d'offre de parkings alternatifs (vélos, motos, ...), mais aussi la mise à disposition de banque de données sur le stationnement et le développement de parkings de transit. Si le stationnement reste une compétence communale, certaines communes ont choisi de déléguer le contrôle ou la gestion entière du stationnement à l'Agence.

Révisé tous les 5 ans, la nouvelle version du PRPS devrait être établie très prochainement. Sa révision sera effectuée au regard des objectifs et des actions du nouveau Plan Régional de Mobilité (PRM).

3. POLITIQUE DE MOBILITE ET DE STATIONNEMENT

3.1. Politique de mobilité

La **part modale de la voiture (en autosolisme) reste élevée à en RBC** : elle concerne un tiers des déplacements dans et en lien avec la Région. Malgré une tendance constante de démotorisation des ménages bruxellois et un recul de l'âge de l'obtention du permis de conduire ces dernières années, l'usage de la voiture reste élevé. Cela s'explique entre autres par l'aménagement de l'espace public, qui reste fort dédié à la voiture (incitant à son usage pour des courtes distances), par le phénomène de véhicule de société encore très présent en Belgique et par d'importants flux de navetteurs motorisés entrant/sortant de la Région bruxelloise aux heures de pointe.

La part modale du vélo en Région bruxelloise est faible comparativement aux autres agglomérations considérées (4% des déplacements bruxellois). Il existe toutefois une **marge de progression importante** car l'utilisation du vélo est en forte hausse ces dernières années (croissance annuelle moyenne de 13% du nombre de trajets faits en vélo depuis 2010 Provélo) et que celui-ci est particulièrement adapté pour les distances de 2-5km (voire jusqu'à 10km avec assistance électrique), celles-ci concernant plus de 60% des déplacements dans Bruxelles.



Dans le nouveau plan régional de mobilité GoodMove (2020), les objectifs de mobilité pour la Région sont développés dans la Mobility Vision et reposent sur trois piliers :

- L'amélioration du cadre de vie et de la sécurité des habitants via un apaisement des quartiers du trafic automobile, le renforcement des lignes structurantes de transport public et du réseau cyclable et piéton et la régulation des flux de trafic sur les rocade et voies de pénétration ;
- Le déploiement d'une offre de mobilité et de stationnement dans le but de faciliter et encourager les déplacements faits sans voiture individuelle, valoriser les modes actifs pour les courtes et moyennes distances, moduler la demande de déplacements pour diminuer le nombre et la longueur des déplacements individuels motorisés ;
- Le renforcement de la transparence de la gouvernance publique et l'affirmation des rôles de la Région dans la coopération avec les autres niveaux de pouvoir et les opérateurs publics et privés.

Pour mettre en place cette Mobility Vision, la Région a pour ambition d'influer sur la demande en déplacements en limitant l'usage de la voiture individuelle. L'ambition pour le vélo est d'atteindre en 2030 plus de 10% de part modale pour l'ensemble des déplacements, en triplant le recours au vélo pour les déplacements interrégionaux et de le multiplier par quatre pour les déplacements internes.

3.2. Politique de stationnement

Depuis la publication du PRPS, le nombre existant de places en voirie non réservées (c'est-à-dire hors places PMR, autopartage, livraisons...) ne peut augmenter. Le PRPS définit de plus le nombre d'emplacements réglementés par zone pour les communes et le nombre minimal d'emplacements réservés.

Ainsi, **aucune action de requalification ou de réaménagement de l'espace public ne peut amener à l'augmentation du nombre de places de stationnement** en voirie déjà présentes. Des actions de rééquilibrage entre deux quartiers peuvent cependant être effectuées, si ces deux quartiers ne sont pas trop éloignés l'un de l'autre et sur le territoire de la même commune ou sur une commune limitrophe.

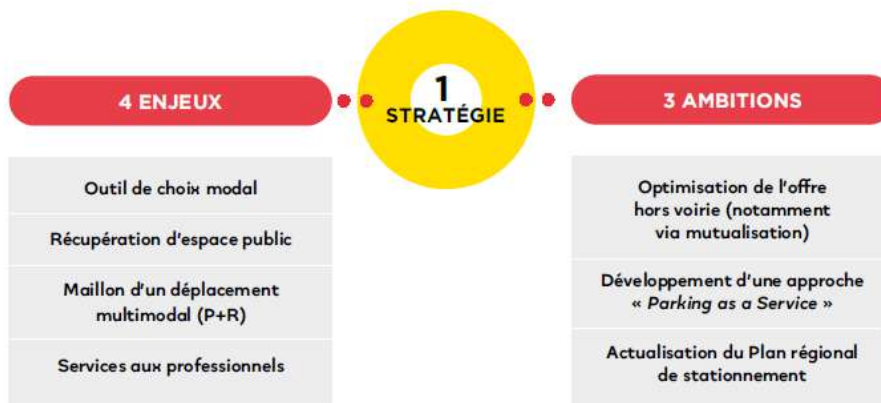
De plus, l'implantation de nouveaux équipements sur voirie, tels que des stationnements pour deux-roues, des taxis ou de l'autopartage doit se faire en remplacement de places de stationnement existantes et non sur d'autres parties de l'espace public, tels que les trottoirs.

Les PACS doivent préciser comment les communes entendent participer à cet objectif global de réduction du nombre de places de stationnement (notamment en détaillant les mesures de compensation, plus d'informations plus bas).

Le plan régional de mobilité GoodMove insiste également sur l'importance du stationnement comme facteur de concrétisation de la politique de mobilité et **levier d'action pour se réappropriier l'espace public**. 4 actions du plan sont consacrées au stationnement des voitures, une au stationnement des vélos.



Figure 113 : Stratégie de stationnement résumée dans GoodMove



Source : Plan GoodMove

Le PRDD, repris dans le plan GoodMove, a plusieurs objectifs relatifs au stationnement à l'horizon 2030 :

- Atteindre moins de 200.000 places motorisées en voirie d'ici à 2030 (contre 265.000 en 2014) ;
- Passer en-dessous du seuil de 35.000 places de stationnement non réglementées en voirie en 2030 ;
- Augmenter l'offre hors voirie à destination des riverains de 20.000 places.

3.2.1. L'autopartage

Pour opérer, les sociétés qui proposent des véhicules partagés doivent obtenir l'autorisation de la Région. Les opérateurs actuellement agréés sur ce marché sont les entreprises Cambio et Zen Car (systèmes en boucle) et Poppy (système en free floating).

Les systèmes en boucles fermées disposent d'emplacements de stationnement réservés. En 2013, la Région avait l'objectif d'atteindre 800 voitures sur son territoire en 2020 pour 25.000 utilisateurs. La répartition de ces voitures partagées (et donc de leurs emplacements de stationnement) était prévue au prorata de la part de chaque commune dans la population régionale en 2011. Ce sont les communes qui réservent les emplacements de voirie pour l'implantation des stations. Les stations de petite taille (avec peu de véhicules) sont installées plutôt en voirie. Le PRPS conseille en revanche d'installer les stations plus importantes hors voirie.



Figure 114 : Voitures partagées en 2011 et en 2020 par commune

COMMUNES	% POPULATION (2011)	VÉHICULES VOITURES PARTAGÉES FIN 2011	OBJECTIF 800 SELON POPULATION	CROISSANCE 2012-2020
Anderlecht	10%	6	77	71
Auderghem	3%	6	23	17
Berchem-Sainte-Agathe	2%	2	16	14
Bruxelles	14%	65	116	51
Etterbeek	4%	24	33	9
Evere	3%	3	26	23
Forest	5%	7	37	30
Ganshoren	2%	2	17	15
Ixelles	7%	19	59	40
Jette	4%	4	34	30
Koekelberg	2%	5	15	10
Molenbeek-Saint-Jean	8%	4	65	61
Saint-Gilles	4%	23	34	11
Saint-Josse-ten-Noode	2%	16	19	3
Schaerbeek	11%	32	89	57
Uccle	7%	14	57	43
Watermael-Boitsfort	2%	5	18	13
Woluwe-Saint-Lambert	5%	5	37	32
Woluwe-Saint-Pierre	4%	6	29	23
Région	100%	248	800	552



COMMUNES	VÉHICULES VOITURES PARTAGÉES FIN 2020
Anderlecht	15
Auderghem	12
Berchem-Sainte-Agathe	10
Bruxelles	100
Etterbeek	40
Evere	11
Forest	18
Ganshoren	6
Ixelles	75
Jette	23
Koekelberg	13
Molenbeek-Saint-Jean	15
Saint-Gilles	47
Saint-Josse-ten-Noode	6
Schaerbeek	107
Uccle	47
Watermael-Boitsfort	28
Woluwe-Saint-Lambert	20
Woluwe-Saint-Pierre	42
Région	635

Source : PRPS, p.56 et données parking.brussels

Au 1er janvier 2020, il y avait 635 places d'autopartage en RBC réparties sur 219 stations, réservées pour deux opérateurs. L'objectif de 2020 n'est donc pour l'instant pas encore totalement atteint.

Les sociétés de véhicules partagés bénéficient également de cartes de dérogation permettant au client de se stationner durant son utilisation. Les détails d'utilisation de ces cartes de dérogation sont repris dans le chapitre lié au permis de stationnement, plus bas.

3.2.2. Compensation

L'arrêté du Gouvernement bruxellois du 18 juillet 2013 confère mandat légal à parking.brussels sur la question des compensations.

Préalablement à tous travaux impliquant des suppressions d'emplacement de stationnement en voirie, les gestionnaires de voirie ou intervenants doivent en notifier l'Agence. Sur base de ces notifications, Parking.brussels calcule un besoin réel de compensation hors voirie, sur base d'une méthode de calcul dont les modalités ont été approuvées par le Gouvernement régional. A partir de cette estimation, l'Agence contrôle ensuite le respect des mesures prises par l'entité au regard des prescriptions communales en matière de compensation.



Il revient en effet aux communes d'identifier dans leur PACS les **options de compensations susceptibles d'accueillir le report hors voirie**. Par ailleurs, le nombre de places créées hors voirie ne peut dépasser celui supprimé en voirie. Enfin, les communes ne peuvent théoriquement pas supprimer de places de stationnement si cela n'a pas été prévu dans leur PACS ou dans la révision de celui-ci.

Lorsqu'elle est nécessaire, une dérogation peut être accordée par l'Agence de stationnement, et ce dans un cadre de dérogations fixé par le gouvernement. A défaut de s'exécuter et après mise en demeure, l'Agence du stationnement ou la Région peuvent se substituer à la commune pour effectuer la compensation.

Dans les faits, cette politique de compensation s'est heurtée ces dernières années à de multiples **difficultés de terrain** et la suppression de stationnement en voirie ne s'est pas toujours accompagnée de compensation hors voirie.

C'est une des raisons pour laquelle le nouveau Plan Régional de Mobilité souhaite "réévaluer les règles de compensation du stationnement en voirie" dans les années à venir.

3.2.3. MaaS

La plateforme informatique liée à l'**Observatoire du stationnement** a été développée en 2018. Cette plateforme réunit toutes les données régionales relatives au stationnement et est accessible à toute personne allant sur le site web. Les données sont visualisables et téléchargeables gratuitement. Les données regroupées par parking.brussels sont également consultables sur le site Open Data Store, où plusieurs administrations bruxelloises regroupent leurs données en open data.

Parking.brussels est responsable de la création de la plateforme régionale BIPaSS, regroupant toutes les applications pour smartphone existantes permettant de payer son stationnement en voirie. Cela est pour l'instant possible pour quelques communes. Les applications fonctionnant avec BIPaSS sont : Easypark, OPnGO, Flowbird, paybyphone, 4411 (par sms), Yellowbrick et Autlo, soit 7 applications différentes. Elles sont toutes gratuites.

L'utilisateur choisit l'application qu'il préfère et commence une session lorsqu'il se gare. Il met fin à cette session en récupérant son véhicule et paye ensuite soit par carte de crédit sur l'application, soit via l'envoi d'une facture. Ce mode de paiement prend automatiquement en compte les différences de tarifs existant entre les communes, sans que l'utilisateur n'ait à les connaître. La plateforme relie les données issues des applications avec les cartes de riverain et les ordinateurs des contrôleurs.

Une application est enfin développée directement par parking.brussels, permettant de trouver les parkings publics. Celle-ci est gratuite et fournit un ensemble d'informations pour chaque parking : les heures d'ouverture, les tarifs, la disponibilité des places, les services proposés et équipements disponibles (par exemple, la présence de bornes électriques ou de services pour les personnes handicapées) et l'itinéraire pour y accéder. Un projet pilote est également testé sur 3 communes pour aider les personnes à mobilité réduite à trouver les places réservées en voirie et dans les parkings publics, en temps réel.

Le Parking as a Service est repris dans une action spécifique du plan d'actions de GoodMove. L'objectif est **d'intégrer le stationnement dans les plateformes MaaS** à l'horizon 2025 et de développer des services en lien avec le stationnement, autour des parkings publics mais pas seulement.



4. MODALITE OPERATIONNELLE DE GESTION DU STATIONNEMENT

4.1. Stationnement sur voirie

309.100 places en voirie existent sur le territoire de la RBC en 2020. Cela tient compte à la fois des places réglementées, qui représentent 64% du total (198.800 places), des places non réglementées (51.400), des places réservées (13.400) et des places situées devant des accès carrossables (45.500). Il y a en tout 256 places/1000 habitants bruxellois. Parmi les places réglementées, 57% sont payantes.

En comparaison, en 2014, il y avait **265.000 places de stationnement** en voirie dont 161.500 étaient réglementées et 90.200 non réglementées. Cela ne tient pas compte des accès carrossables. On peut donc observer une baisse du nombre total de places en voirie d'environ 9.500 places. Par ailleurs, la proportion de places réglementées a augmenté au détriment des places non réglementées.

Les remontées d'information des communes sur le nombre total de places (notamment lors de suppression de places liée à un projet d'aménagement) vers parking.brussels étant encore perfectible, ces chiffres peuvent varier légèrement de la réalité.

4.1.1. Les zones tarifaires

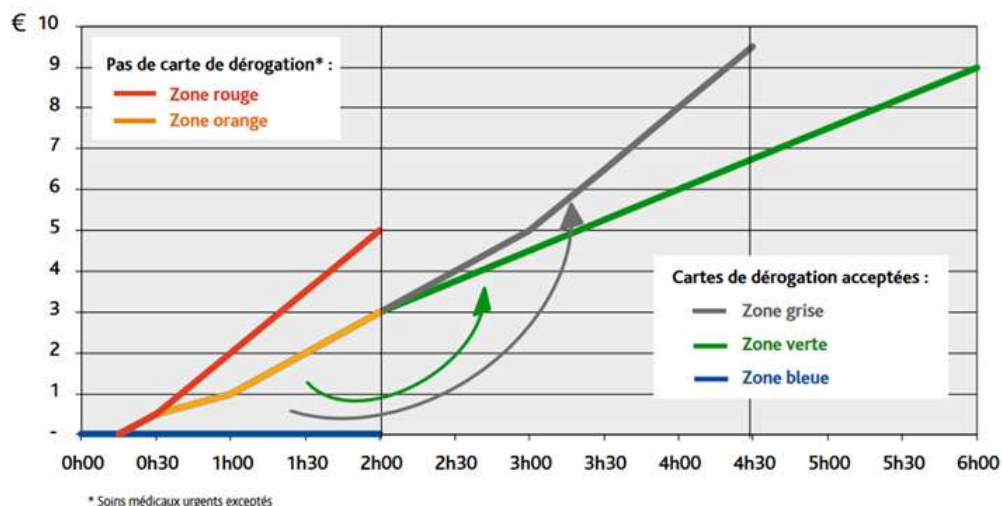
Neuf zones tarifaires existent en RBC. Elles sont définies par des couleurs. Bien que des tarifs soient conseillés au niveau régional, ils ne sont pas forcément appliqués dans toutes les communes. Les zones ont toutefois des dénominateurs communs, notamment les quartiers dans lesquels elles peuvent être rencontrées :

- Zone rouge : Quartiers denses avec commerces et services entraînant une très forte demande pour du stationnement courte durée. Le stationnement y est généralement limité à 2h et le tarif est élevé. Les cartes de dérogation n'y sont pas autorisées sauf celles des prestataires de soins urgents.
- Zone orange : De même nature que les quartiers précédents, ils sont généralement situés sur des centres secondaires de plus petite taille, avec une attractivité plus locale. Le fonctionnement est similaire à la zone rouge, avec des tarifs moins élevés.
- Zone grise : Correspond à une zone de transition entre les zones avec une rotation élevée et celles avec une rotation faible. La zone grise est en minorité sur la région.
- Zone verte : Quartiers où la demande en stationnement doit être régulée, hors ceux en zones rouge, orange ou grise, avec une pression moindre. Le stationnement de longue durée y est possible. Cette zone se retrouve généralement dans les quartiers résidentiels ou en périphérie de zones de rotation élevée.
- Zone bleue : Quartiers dans lesquels la pression est faible, où il n'est pas nécessaire d'utiliser l'effet dissuasif du stationnement payant. La rotation est toutefois encouragée, avec une durée maximale de 2h, vérifiée à l'aide d'un disque de stationnement.
- Zone évènement : Quartiers dans lesquels des pôles attracteurs d'évènements (salles de concert, stades, ...) sont présents. La zone est créée lors des évènements afin d'éviter la surcharge de stationnement à ces moments précis.
- Zone d'emplacement réservé : Zone réservée aux usagers détenteurs d'une carte particulière, leur donnant l'autorisation de stationner dessus.
- Zone « Kiss & Ride », appelée aussi « Arrêts minute » : Environs des gares et stations de métro à haut niveau de service mais aussi des crèches, écoles et autres équipements accueillant des enfants ou des personnes dépendantes. L'arrêt y est limité à 15 minutes, le temps de déposer ou de récupérer un passager.
- Zone de livraison : Réservée aux véhicules de livraisons effectuant des chargements ou déchargements.



Les directives tarifaires proposées par le PRPS sont récapitulées dans le graphique ci-dessous :

Figure 115 : Prix dans les zones réglementées



Source : PRPS p.37

Pour la zone verte, il n'y a pas de limitation horaire. Le tarif augmente de 1,5 € par heure supplémentaire. Pour chaque zone, toute période entamée est due dans son intégralité. La redevance forfaitaire (en cas de non-paiement ou de dépassement de la limite horaire) est de 25 € par demi-journée (4h30).

Les autres zones (événement, emplacement réservé, kiss & ride et livraison) ont des réglementations différentes :

ZONE	EVÈNEMENT	EMPLACEMENT RÉSERVÉ	KISS & RIDE	LIVRAISON
Tarif	1er ¼ h : 0 € 2,5 € / ½ h	/	0 € pour le temps indiqué sur la signalisation	/
Redevance forfaitaire	50 € / ½ journée	25 € / période de stationnement	100 € / ½ journée	100 € / période de stationnement
Cartes de dérogation	Acceptées	Dépend de l'em- placement réservé	Non sauf soins urgents	Non sauf soins urgents

La RBC a la particularité d'autoriser le stationnement le long du trottoir devant les accès carrossables des propriétés. Le PRPS précise que cela n'annule cependant pas l'obligation de payer si l'accès carrossable est sur une zone payante. Cela n'est cependant pas appliqué sur toutes les communes.



4.1.2. Les permis de stationnement

Les permis de stationnement (appelés aussi cartes de dérogation) sont délivrés par les communes, qui vérifient que les demandeurs satisfont aux critères d'attribution et prévoient des sanctions en cas d'utilisation abusive.

Il y a aujourd'hui plus de 302.200 permis (tous types compris) délivrés par les communes bruxelloises, ce qui représente 0,98 permis/place ou 1,4 permis/place réglementée.

Ces dérogations sont valables sur des secteurs de stationnement, définis à l'échelle des quartiers et pouvant s'affranchir des limites communales. La sectorisation a été effectuée par parking.brussels en concertation avec les communes. Un permis riverain est valable sur le secteur où est domicilié le demandeur, ainsi que sur les secteurs limitrophes pour éviter les effets de bord, sauf en cas de coupure physique (rails ferroviaires, canal, ...). Un secteur de stationnement ne peut pas dépasser 150 hectares de superficie.

Pour bénéficier d'un permis de riverain, le demandeur doit être enregistré dans la commune auprès de laquelle il effectue sa demande, sur une zone réglementée. Ce permis ne concerne qu'une seule voiture, de moins de 3,5 T, immatriculée au nom du demandeur (ou prouvée comme utilisée uniquement par celui-ci). Vice-versa, une voiture ne peut bénéficier que d'un seul permis.

Le nombre maximal de permis par ménage est **décidé par le conseil communal**. Le PRPS conseille un maximum de 2 permis. Le PRPS fixe également des prix minima pour ces permis : 5 €/an pour le premier, 50 €/an pour le deuxième et si des cartes supplémentaires sont autorisées par les communes, 200 €/an. Un permis de riverain temporaire existe également au prix de 5 € pour 63 jours et s'applique aux résidences secondaires.

En pratique, les prix des cartes riverains sont différents suivant les communes et s'échelonnent entre 0 et 30 €/an pour le premier véhicule et entre 50 et 100 €/an pour le second véhicule.

Un ensemble d'autres dérogations existe au niveau régional et ne dépend pas des secteurs de stationnement. Ces permis sont délivrés par la Région et non par les communes. Le principe d'une carte par voiture et d'une voiture par carte est toujours présent. Ces permis sont pour les :

- **Prestataires de soins médicaux urgents** : carte au prix de 200 €/an, valable sur toutes les zones et devant être affichée à l'intérieur du pare-brise. Le conducteur doit de plus afficher un disque de stationnement indiquant son heure d'arrivée. Cette dérogation ne peut être utilisée qu'en cas d'urgence.
- **Prestataires de soins non urgents** : carte au prix de 75 €/an, valable sur les zones bleue, verte, grise et événement. La même règle s'applique pour l'affichage sur le pare-brise et l'utilisation d'un disque.
- **Voitures partagées** : carte au prix de 5 €/an, réservée aux véhicules d'un système de voitures partagées agréé, valable lorsque la voiture est en cours d'utilisation par un client.
- **Personnes handicapées** : carte européenne, valable pour les zones vertes, grises, bleues et événement (stationnement gratuit, sans limitation de durée) et sur les places réservées aux personnes handicapées sur les zones orange et rouge (l'utilisateur doit quand même payer le tarif pour ces deux dernières).

Le PRPS offre enfin la possibilité aux communes de proposer d'autres dérogations, comme la carte multi-secteurs temporaires, permettant le stationnement d'une voiture de riverain dans plusieurs secteurs, et des cartes de dérogation à destination d'autres usagers : entreprises et indépendants (entre 150 et 600 € par an²⁶), commerces ambulants (entre 75 et 350 € par an²⁷), chantiers temporaires (50 € pour 15 jours), établissements d'enseignement (75 €/an), automobilistes visiteurs (3 €/jour), propriétaires d'un véhicule > 3,5 T (500 €/an) et interventions professionnelles (90 €/mois pour max. 3h de stationnement).

²⁶ Suivant le nombre de cartes distribuées pour une entreprise (150 € pour chacune des 5 premières cartes, 600 € pour chacune des cartes après 30 cartes distribuées)

²⁷ Suivant le nombre de jours de stationnement dans une semaine



On observe aujourd'hui que certaines communes permettent les permis pour commerçants aux tarifs compris entre 150 et 250 €/an. Les autres permis facultatifs sont très dépendants des communes.

4.2. Stationnement hors voirie

4.2.1. Parkings publics

La Région possède 8 parkings publics. Les autres parkings, représentant la grande majorité de l'offre hors voirie (50 parkings), appartiennent à des sociétés privées. Le nombre total de places offert est 29.260. En 2014, ce chiffre était de 24.610, plus bas que celui actuel. Le tarif moyen d'une heure de stationnement dans le centre est de 2,60 €. Un abonnement classique 24h/24 coûte entre 150 et 200 €/mois.

Pour les parkings gérés par la Région ou les communes, **les tarifs hors voirie sont préférentiels par rapport au stationnement en voirie**. Ils augmentent progressivement avec la proximité au centre.

Le PRPS incite de plus tous les gestionnaires de parkings publics à baisser graduellement leurs tarifs après 48h de stationnement, afin d'encourager les automobilistes à stationner pour une longue durée.

Les riverains (dans le même secteur ou sur les 150 ha entourant l'entrée du parking) bénéficient d'un tarif préférentiel (réduction d'au moins 30% sur les abonnements 24h/24) dans les parkings publics gérés par la Région et les communes et tous ceux qui acceptent les abonnements. Ces abonnements riverains ne sont pas limités à un nombre maximal de voitures par ménage. Les gestionnaires de parkings ne peuvent pas les refuser tant que leur nombre est inférieur à 1/3 de l'ensemble des abonnements délivrés.

Le PRPS permet la création de parkings réservés aux riverains, dans le cadre par exemple d'une compensation de places en voirie.

4.2.2. Offre privée

En 2018, parking.brussels comptabilisait environ 250.000 places en garages privés et 223.000 places hors voirie à l'usage des bureaux, commerces, écoles et industries.

En comparaison, en 2014 cette offre était de 295.000 emplacements de stationnement dans les immeubles de logement, 209.000 dans les bureaux, 43.000 pour les commerces, 43.000 pour l'industrie et 11.000 pour l'enseignement. L'offre semble donc avoir diminué.

4.2.3. Normes d'urbanisme

Le COBRACE (Code Bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie) porte une section dédiée au stationnement et particulièrement au stationnement aux alentours des immeubles de bureaux existants. L'objectif est de **dissuader les travailleurs d'utiliser leur voiture pour les déplacements domicile-travail**. Ainsi, il oblige la définition, lors du renouvellement du permis d'environnement des bureaux, de définir un nombre maximal de places de stationnement. Ce nombre dépend de la surface plancher des bureaux et de la zone d'accessibilité en transports en commun.

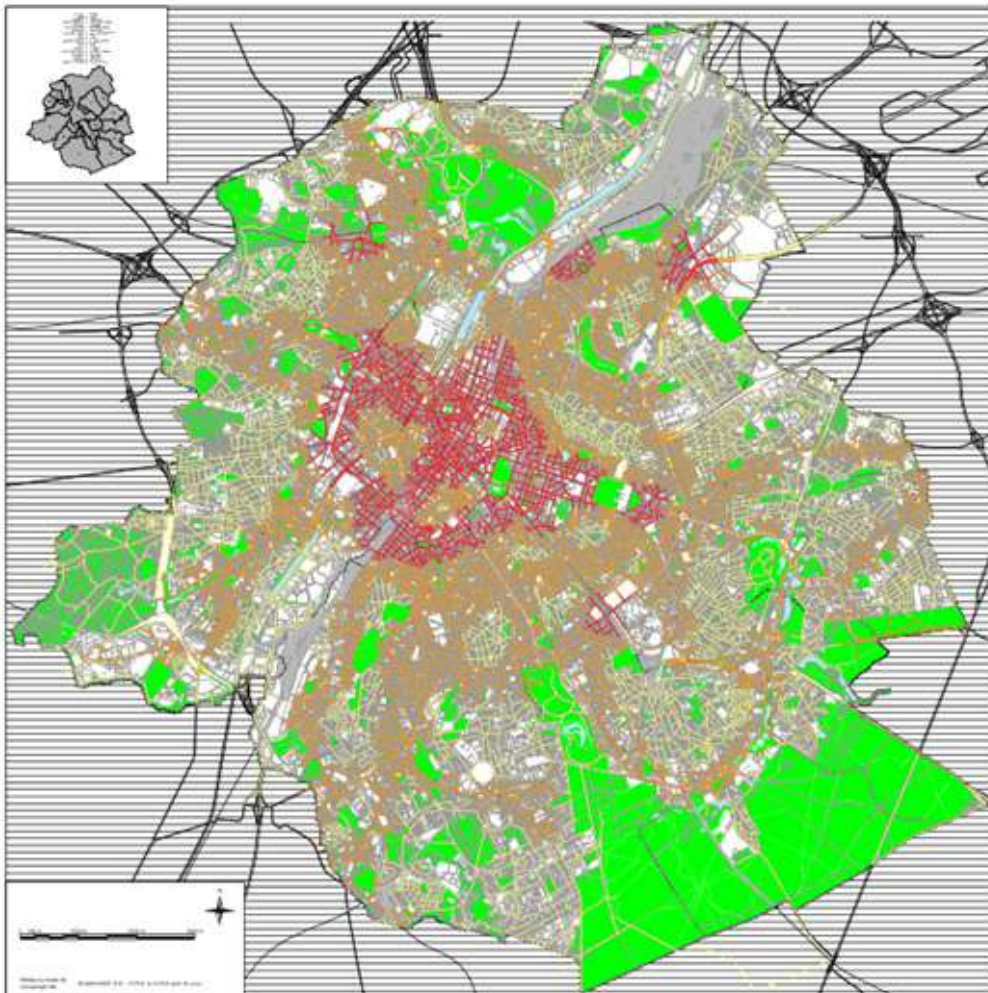


Pour cela, la région est divisée en 3 zones d'accessibilité, dont les critères sont définis dans le RRU (Règlement Régional d'Urbanisme). Les critères sont :

- Zone très bien desservie : < 800 m des 3 gares principales et/ou < 500 m des gares secondaires et des stations de métro et prémétro à haut niveau de service (35 rames/h).
- Zone bien desservie : < 500 m des plus petites gares, des autres stations de métro et prémétro et des stations de tram/bus avec plus de 2 lignes et au moins 25 passages/h et/ou < 800 m des stations de métro et prémétro à haut niveau de service.
- Zone moyennement desservie : reste de la Région.

Seuls les immeubles de bureaux sont concernés et non les commerces, les activités du secteur secondaire, les parkings publics, les équipements d'intérêt collectif et les établissements hôteliers. L'obligation est en vigueur depuis 2014.

Figure 116 : Zones d'accessibilité en transport public de la RBC



Source : Bruxelles Environnement



Les normes pour les constructions et bâtiments neufs sont reprises dans le RRU. Une nouvelle version du RRU (appelée ici RRU 2) est encore en projet et soumise à enquête publique. Elle propose des normes différentes. Les deux sont récapitulés ci-dessous :

NORME VOITURE	RRU	RRU 2
Habitation (immeubles à logements multiples) pour le RRU 2 : entre MIN et MAX	Min : 1 pl./logement Max : 2 pl./logement	Zone A : entre 0,5 et 1,5 pl./log. suivant le nombre de chambres Zones B et C : entre 0,75 et 2 pl./log. suivant le nombre de chambres ²⁸
Bureaux, norme maximale	Zone A : 2 pl./250 m ² + 1 pl./200 m ² supp. Zone B : 1 pl./100 m ² Zone C : 1/60 m ²	Zone A : 2pl./250 m ² + 1 pl./200 m ² supp. Zone B : 1 pl./100 m ² Zone C : 1/60 m ²
Commerces	pas de norme	suivant la proposition du demandeur

NORME VÉLO MINIMALE	RRU	RRU 2
Habitation	1 local/immeuble	1 pl./chambre ²⁹
Bureaux	0,5 pl./100 m ²	1 pl./100 m ² avec min. 2 pl./immeuble ³⁰
Commerces	2 pl./bâtiment	2 pl./bâtiment (y compris industries, artisanat, hôtels, équipements)

La nouvelle version du RRU est plus restrictive pour les normes voiture : celles-ci dépendent dorénavant des zones d'accessibilité, comme pour les bureaux. Les normes vélo sont précisées pour les immeubles de logements et augmentées pour les bureaux.

28 Les immeubles avec plus de 10 emplacements doivent de plus prévoir pour chaque emplacement l'infrastructure nécessaire au placement de bornes de recharge pour les véhicules électriques. Idem pour les bureaux.

29 Les immeubles avec plus de 10 emplacements doivent prévoir au moins une place pour vélos cargos et/ou vélos poussettes.

30 Si la superficie de plancher brute est supérieure à 1.000 m², un local avec des douches et des casiers doit être prévu.



4.2.4. Parkings relais

Les parkings relais sont aménagés auprès des gares et grandes stations de transport en commun. Leurs abords sont protégés par des aménagements ou une réglementation évitant la diffusion du stationnement aux alentours. Ils sont payants.

Sur la RBC, il y a 7 P+R officiels mais **seulement 3 sont gérés en tant que tels** : Ceria, Crainhem et Lennik-Erasme. Ils offrent 1.668 places voitures réservées aux abonnés P+R et comptent également des stationnements vélos. Ces parkings sont destinés aux navetteurs mais également à tout public effectuant un transfert modal de la voiture (ou du vélo) vers les transports en commun.

Les autres P+R sont en accès libre et donc utilisés par de nombreux usagers autres que les navetteurs (riverains, étudiants, actifs). Des projets de nouveaux P+R existent au niveau régional. En 2014, l'ensemble des P+R de la Région (gérés comme tels ou non) comptait seulement 1.560 places.

Des parkings relais existent dans la région métropolitaine, autour des gares. Ceux-ci sont gérés par l'opérateur ferroviaire, la SNCB. Ils sont au nombre de 21 et comptent 11.237 places, soit 535 places/parking en moyenne.

L'action dédiée aux P+R du plan GoodMove évoque à la fois les parkings de la RBC mais également ceux de la région métropolitaine, avec une volonté de concertation. Elle fait par ailleurs le lien entre les P+R et le MaaS, ce dernier permettant d'améliorer l'attractivité de ce type d'offre. Enfin, la gestion proactive de ces parkings est pointée comme un moyen de dynamiser l'offre et de permettre d'arriver à l'objectif d'un taux d'occupation des P+R (vélo et auto) de 80% en 2030.

4.2.5. Mutualisation du stationnement

Le COBRACE offre la possibilité aux entreprises de mutualiser les emplacements de parking excédentaires lors du renouvellement de leur permis d'environnement. Cela leur permet de ne pas payer la taxe environnementale.

Les **demandes de mutualisation sont gérées par parking.brussels**, qui se charge également d'équiper, sécuriser et exploiter les parkings si nécessaire.

Des sociétés comme BePark, Myflexipark et Sharemypark sont également des acteurs de la mutualisation et servent d'intermédiaires entre des propriétaires d'emplacements et des particuliers ou entreprises.

Le plan GoodMove reprend la mutualisation du stationnement hors voirie dans son programme Good Neighbourhood en insistant sur le besoin en outils opérationnels et réglementaires.

4.3. Stationnement des deux-roues

4.3.1. Stationnement des vélos

Plusieurs types de stationnement en voirie existent pour les vélos, **suivant la durée de stationnement** :

- **Courte durée** : Dispositifs en U inversés et abris couverts en libre-accès. Ces dispositifs ont des normes de dimensions à respecter détaillées dans des plans ministériels et reprises dans le PRPS.
- **Longue durée** : Dispositifs de type box fermé, payant. Ils sont à destination des riverains, lorsque l'espace pour un aménagement hors voirie n'est pas disponible (de dernier doit être privilégié). Les riverains y ont accès via un système d'abonnement avec contrôle d'accès, au tarif (par vélo) du prix de la première carte de stationnement riverain, soit 5 €/an. Au 31 décembre 2018, il y avait 322 boxes à vélo sur le territoire régional, représentant quelques 1.562 places.



Ce sont les conseils communaux qui programment l'installation de ces équipements, de préférence à la place de stationnements automobiles et au contact d'une voie de circulation accessible aux vélos. A l'échéance des PACS, des normes minimales fixées dans le PRPS doivent être respectées comme la présence d'au moins 2 places de vélos pour 20 places de voiture, un maximum de 150m de trottoir sans arceau en zone urbaine continue et la présence d'arceaux à proximité immédiate des équipements générateurs de déplacements (écoles, équipements sportifs, musées...).

Les communes sont également en charge de l'entretien et du nettoyage réguliers des équipements de stationnement. Parking.brussels peut accompagner l'installation des boxes de stationnement longue durée.

Le taux d'occupation moyen des parkings pour vélos installés à proximité des stations de métro a été relevé en 2018 et s'élève à 48%. 5 de ces parkings ont un taux d'occupation supérieur à 80% et sont considérés comme saturés.

Le plan GoodMove prévoit 25.000 emplacements sécurisés aux gares et stations de métro/prémétro en 2025 et 50.000 en 2030.

Hors voirie, sur les parkings publics gérés par la Région et les communes, le PRPS prévoit la création d'au moins 1 place de vélo pour 10 places de voitures, tant que les places vélo ne se fassent pas au détriment des places pour voitures. Les vélos et les deux-roues motorisés doivent parallèlement bénéficier d'un tarif privilégié.

Sur les parkings privés, le RRU 2 prévoit des caractéristiques minimales pour les emplacements de vélos, afin de faciliter l'accessibilité et le confort des cyclistes y garant leurs vélos (voir plus haut).

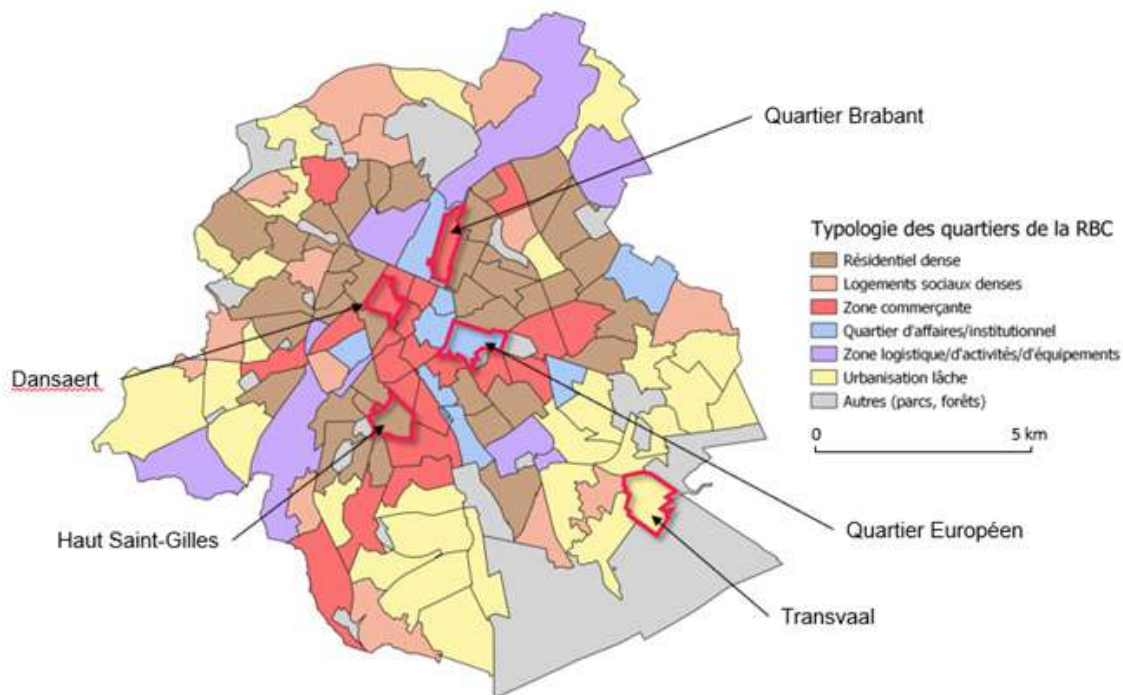
4.3.2. Stationnement des deux-roues motorisés

Le PRPS insiste sur le fait que des emplacements spécifiques aux deux-roues motorisés sont nécessaires afin que les équipements pour vélos ne soient pas utilisés abusivement. Ainsi, au sein de chaque secteur de stationnement, il est voulu que le nombre de places réservées aux 2 roues motorisés soit proportionnel au nombre de places pour voitures, sur base d'une à trois places pour 200 places voitures. Les équipements doivent de préférence être implantés sur d'anciennes places de stationnement pour voitures et, dans tous les cas, hors des trottoirs.



5. POLITIQUE PAR QUARTIER

Figure 117 : Situation géographique des quartiers choisis



Source : Stratec sur base du Monitoring des Quartiers

Pour les normes minimales d'emplacements de stationnement pour les voitures, le texte réglementaire utilisé ici est le RRU 2. Un tableau plus haut dans le document permet de visualiser les différences avec le RRU actuel. Les zones d'accessibilité (A, B ou C) sont cependant définies grâce à la carte présente sur le site de Bruxelles Environnement et datant de 2016.



Figure 118 : Récapitulatif des conditions de stationnement par secteur urbain à Bruxelles

TYPOLOGIE DE QUARTIERS	QUARTIERS DE BRUXELLES	TYPE DE ZONE	COÛT D'1H DE STATIONNEMENT	COÛT DES PARKINGS PUBLICS	NORME MINIMALE VOITURES (LOGEMENTS)	NORME MINIMALE VOITURES (COM-MERCES)	NORME MINIMALE VOITURES (BUREAUX)
Hypercentre	Quartier Dansaert	Zone verte	1 €/h (les 21ères heures) puis 1,5 €/h	4 €/h	0,5 ou 0,75 pl./log. suivant les rues	/	/
Quartier résidentiel dense	Haut Saint-Gilles	Zones rouge, verte, grise	1 ou 1,5 €/h	2,6 €/h	0,75 pl./log.	/	/
Quartier résidentiel d'urbanisation lâche	Transvaal	Zone bleue	0 €/h	Pas de parking	0,75 pl./log.	/	/
Quartier d'affaires	Quartier Européen	Zones grise et verte	1 €/h	2,7 €/h	0,5 pl./log.	/	/
Quartier commerçant hors hyper-centre	Quartier Brabant	Zone rouge	2 €/h	2,8 €/h	0,5 pl./log.	/	/

5.1. Que retenir ?

- Une gouvernance régionale compliquée, due à un manque d'unité entre les 19 communes face au stationnement ;
- Une volonté d'harmonisation via le gain en compétences de l'Agence régionale de stationnement, parking.brussels ;
- Des plans régionaux de mobilité et de stationnement reconnaissant le rôle primordial du stationnement pour améliorer la mobilité et le cadre de vie sur le territoire régional ;
- Des objectifs de réduction du nombre de places de stationnement en voirie au profit des parkings hors voirie accentués par une politique de compensation ;
- Le MaaS au cœur des ambitions régionales, avec plusieurs initiatives déjà mises en place, via des applications smartphone et l'observatoire du stationnement ;
- Une augmentation de la part de places réglementées en voirie ces dernières années, prévue de continuer avec l'augmentation du nombre de communes déléguant leurs compétences à parking.brussels ;
- Des permis de stationnement nombreux et à l'accessibilité très variable suivant les communes ;
- Des normes d'urbanisme en cours de transformation pour être plus strictes pour le stationnement voiture des logements et vélos de tous les types de fonction. Ces normes sont basées sur l'accessibilité en transport en commun ;
- Des volontés de développer les P+R mais une gestion encore peu efficace pour nombre d'entre eux, diminuant leur intérêt pour le transfert modal ;
- Des initiatives permettant de mutualiser les parkings hors voirie développées ces dernières années.



5.2. Sources

Sites internet :

- <https://data.parking.brussels/mapviewer/#!/en/fr>
- <https://parking.brussels/fr>
- http://ibsa.brussels/fichiers/publications/focus-de-libsas/focus_34_janvier_2020
- <https://be.brussels/a-propos-de-la-region/>
- https://environnement.brussels/thematiques/mobilite/stationnement-cobrace/que-dit-le-cobrace-en-matiere-de-stationnement?view_pro=1&view_school=1
- <https://www.q-park.be/fr-be/>
- <https://www.interparking.be/fr-BE/>
- <https://ec.europa.eu/eurostat>
- Monitoring des Quartiers de la Région de Bruxelles-Capitale : <https://monitoringdesquartiers.brussels>

Documents:

- Plan Régional de Politique de Stationnement (PRPS, établi en 2013) : <https://parking.brussels/sites/default/files/agence/prps.pdf>
- Diagnostic du plan GoodMove sur le stationnement : <https://goodmove.brussels/fr/diagnostic/pourquoi-le-stationnement-est-t-il-difficile-a-bruxelles-malgre-une-offre-importante-demplacements-de-parking/>
- Plan régional de mobilité GoodMove, 2020 : <https://goodmove.brussels/fr/plan-regional-de-mobilite/>
- Révision du RRU, 2019 : <http://urbanisme.irisnet.be/actualites-accueil/enquete-publique-rru-2>
- Règlement Régional d'Urbanisme (2007), Titre VIII. <https://urbanisme.irisnet.be/lesreglesdujeu/les-reglements-durbanisme/le-reglement-regional-durbanisme-rru>
- Beldam, 2010. Cahiers de l'Observatoire de la mobilité, Cahier 2 : les pratiques de déplacement à Bruxelles, Tableau 30, page 48, 2013 (https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/cahiers_mobilite-2_.pdf)
- Données internes communiquées par Parking.brussels, avril 2020.
- Enquête sur le Budget des Ménages 2016, http://ibsa.brussels/fichiers/publications/focus-de-libsas/focus_32_juin_2019
- Réglementations communales ou régionales en matière de réglementation du stationnement en voirie (avril 2020)
- STIB, rapports d'activité annuelle http://www.stib-mivb.be/article.html?l=fr&_guid=e0eb4f41-3b83-3410-dc9f-d8c9a90b4849



TABLE DES FIGURES

Figure 1 : Organisation territoriale d'Amsterdam	11
Figure 2 : La densité de population au km ² d'Amsterdam	12
Figure 3 : Parts modales des déplacements à Amsterdam entre 2005 et 2017	13
Figure 4 : Carte des zones de stationnement	16
Figure 5 : Taux d'occupation des places de stationnement en soirée de semaine Source : Amsterdamse Thermometer van de Bereikbaarheid 2019 (données de 2016, 2017, 2018)	19
Figure 6 : Situation des parkings ouverts au public	20
Figure 7 : zones de stationnement à Amsterdam – Source : Ville d'Amsterdam	21
Figure 8 : Zones des normes d'urbanisme vélo	23
Figure 9 : Localisation des P+R d'Amsterdam (source : Amsterdam.nl)	24
Figure 10 : Implantation des parkings municipaux et des parkings de gare pour vélo	26
Figure 11 : Les quartiers d'Amsterdam	27
Figure 12 : Densité de population en hab/km ² (2020) sur les différents quartiers d'Anvers, Source : Stad in Cijfers Databank Antwerpen	32
Figure 13 : Ambitions d'augmentation du réseau de tram et liens avec les P+R, présents sur presque tous les terminus de ligne, Source : Plan de Mobilité d'Anvers	34
Figure 14 : Zonage pour la politique tarifaire de stationnement à Anvers, Source : Stratec avec fond de plan de Stad en Cijfers	35
Figure 15 : Zones de stationnement à Anvers, Source : Parkeren en Mobiliteit Antwerpen	37
Figure 16 : Récapitulatif des règlements des différentes zones de stationnement	38
Figure 17 : Zones résidents, où ces derniers peuvent demander un permis pour stationner gratuitement, Source : Parkeren en Mobiliteit Antwerpen	39
Figure 18 : Nombre de places dans les « Buurfietsenstalling » dans les quartiers d'Anvers en 2020, Source : Stad in Cijfers Databank Antwerpen	42
Figure 19 : Nombre de places publiques de stationnement de vélos dans les quartiers d'Anvers en 2020, Source : Stad in Cijfers Databank Antwerpen	43
Figure 20 : Quartiers sur lesquels l'analyse s'est portée, Source : Stad in Cijfers Databank Antwerpen	44
Figure 21 : Récapitulatif des conditions de stationnement par secteur urbain à Anvers	45
Figure 22: Kaart van Barcelona	49
Figure 23 : Carte des quartiers de Barcelone et vue aérienne de sa structure urbaine (source : Barcelonas.com et GoogleMaps)	50



Figure 24 : Parts modales des déplacements des Barcelonais (source : EMQ, 2006)	51
Figure 25 : Évolution 1980-2010 du nombre de places en voirie et hors voirie à Barcelone (source : GART, 2016)	53
Figure 26 : Évolution de la politique et de l'offre de stationnement à Barcelone (source : Ville de Barcelone, 2020)	54
Figure 27 : Tarifs et limites de temps dans la zone bleue (source : Ville de Barcelone, 2020)	56
Figure 28 : Cartographie des espaces de stationnement de la zone bleue à Barcelone (source : Ville de Barcelone, 2020)	56
Figure 29 : Cartographie des espaces de stationnement de la zone verte à Barcelone (source : Ville de Barcelone, 2020)	57
Figure 30 : Cartographie des espaces de stationnement exclusivement réservés aux résidents à Barcelone (source : Ville de Barcelone, 2020)	58
Figure 31 : Cartographie des zones de stationnement réservées aux livraisons à Barcelone (source : Ville de Barcelone, 2020)	58
Figure 32 : Cartographie de l'offre de stationnement hors voirie B:SM à Barcelone (source : B:SM, 2020)	59
Figure 33 : Carte des quartiers, Barcelone	61
Figure 34 : Récapitulatif des conditions de stationnement par secteur urbain à Barcelone	62
Figure 35 : Limites administratives et statistiques de Berlin	66
Figure 36 : Géographie administrative de Berlin	67
Figure 37 : Localisation des zones de stationnement – Source : SARECO 2020	70
Figure 38 : Localisation des P+R - Source : Sénat de Berlin, 2017	72
Figure 39 : Carte de Copenhague	78
Figure 40 : Limites des 10 quartiers administratifs de Copenhague (source : Ville de Copenhague, 2020)	79
Figure 41 : Structure urbaine de la ville de Copenhague et de sa banlieue (source : 6t-bureau de recherche, 2018)	80
Figure 42 : Parts modales à Copenhague en 2014 (source : Ville de Copenhague, 2014)	81
Figure 43 : Évolution de la politique de stationnement à Copenhague (source : Ville de Copenhague, 2009)	82
Figure 44 : Carte des différentes zones de stationnement réglementé à Copenhague (source : Ville de Copenhague, 2020)	84
Figure 45 : Tarifs horaires de stationnement sur voirie à Copenhague (source : Ville de Copenhague, 2020)	85



Figure 46 : Extension de la zone de stationnement tarifé sur voirie (source : Ville de Copenhague, 2009)	85
Figure 47 : Tarifs des vignettes de stationnement résidents selon la motorisation et la consommation du véhicule (source : Ville de Copenhague, 2020)	86
Figure 48 : Évolution du taux d'occupation du stationnement sur voirie à Copenhague (source : Ville de Copenhague, 2020)	87
Figure 49 : Cartographie de l'offre de bornes de recharge publiques à Copenhague (source : Ville de Copenhague, 2020)	87
Figure 50 : Localisation des parkings publics de Copenhague (source : Ville de Copenhague, 2020)	88
Figure 51 : Règlementation en matière de construction d'emplacements de stationnement automobile privés (source : Ville de Copenhague, 2020)	89
Figure 52 : Localisation des P+R de Copenhague	90
Figure 53 : Cartographie des arceaux à vélos à Copenhague (source : Ville de Copenhague)	91
Figure 54 : Carte des quartiers, Copenhague	92
Figure 55 : Récapitulatif des conditions de stationnement par secteur urbain à Copenhague	93
Figure 56 : Carte de localisation de Genève et de son Canton, aire métropolitaine d'après Eurostat	97
Figure 57 : Géographie administrative de Genève – Source : SARECO 2020	98
Figure 58 : Organisation de la fondation des parkings	99
Figure 59 : Localisation des secteurs identifiés dans le RPSFP – L 5 05.10 – Source : SARECO 2020	100
Figure 60 : Localisation des P+R de Genève – Source : Unireso	110
Figure 61 Découpage administratif et statistique de la région lyonnaise. Source : Sareco	118
Figure 62 Cartographie des arrondissements lyonnais	119
Figure 63 Positionnement des parkings en ouvrage de la Ville de Lyon. Source : Lyon Parc Auto	120
Figure 64 Périmètre de la zone à faible émissions. Source : Grand Lyon	123
Figure 65 Évolution du stationnement payant sur voirie à Lyon	123
Figure 66 zonage du stationnement payant sur voirie à Lyon	126
Figure 67 Positionnement des P+R du Grand Lyon sur le réseau de transports en commun	133
Figure 68 Quartiers retenus. Source : Sareco	135
Figure 69 : Carte de Montréal	140



Figure 70 : Découpage administratif de la région montréalaise (source : Ville de Montréal, 2017)	142
Figure 71 : Carte des arrondissements de Montréal et des villes liées (source : fiatlux.tk)	143
Figure 72 : Graphique de l'évolution des parts modales domicile-travail de la région métropolitaine de Montréal	145
Figure 73 : Part des actifs se rendant au travail en voiture (conducteur) au sein de la RMR de Montréal (source : Ville de Montréal, Statistique Canada, recensement 2016)	145
Figure 74 : Part des actifs se rendant au travail en transports en commun au sein de la RMR de Montréal (source : Ville de Montréal, Statistique Canada, recensement 2016)	146
Figure 75 : Exemple de la multiplication des panneaux de signalisation relatifs au stationnement à Montréal (source : Ville de Montréal, Denis Labine)	148
Figure 76 : Bornes ou application : deux modes de paiement du stationnement (source : Stationnement de Montréal, 2020)	149
Figure 77 : Offre en stationnement sur rue par habitant et par arrondissement (source : AECOM, 2015)	150
Figure 78 : Répartition de l'offre en stationnement sur rue à Montréal (source : Chaire de recherche Mobilité, 2014 in AECOM, 2015)	150
Figure 79 : Répartition spatiale des places de stationnement sur rue tarifées à Montréal (source : AECOM, 2015)	150
Figure 80 : Répartition des véhicules à la disposition des ménages selon la région et la typologie du stationnement utilisé à domicile (source : Enquête O-D 2013, traitement Conseil Régional Environnement Montréal)	151
Figure 81 : Schéma des différents types de stationnement sur rue (source : Conseil Régional Environnement Montréal, 2017)	152
Figure 82 : Carte de l'offre de stationnement hors rue gérée par Stationnement de Montréal (source : Stationnement de Montréal, 2020)	153
Figure 83 : Typologie des arrondissements et villes liées selon le niveau d'exigences minimales en places de stationnement pour les usages résidentiels (source : AECOM, Montréal, 2015)	154
Figure 84 : Carte de l'offre de stationnement incitatif dans la région métropolitaine de Montréal (source : Exo, 2020)	155
Figure 85 : Potelet de Stationnement de Montréal comportant une accroche à vélo (source : Olivier Razemon, 2016)	156
Figure 86 : Carte des quartiers, Montréal	157
Figure 87 : Récapitulatif des conditions de stationnement par secteur urbain à Montréal	158
Figure 88 : Les territoires de la Métropole du Grand Paris	167
Figure 89 : Arrondissements et quartiers de Paris	167



Figure 90 : Nombre de véhicules en libre-service	168
Figure 91 : évolution du nombre de places sur voirie à Paris entre 2001 et 2017	169
Figure 92 : Zones de stationnement payant	172
Figure 93 : zonage carte résident	172
Figure 94 : liste des véhicules éligibles à la carte "basse émission"	173
Figure 95 : plan de zonage du PLU de Paris	177
Figure 96 : plan vélo 2015 – 2020	179
Figure 97 : avancement du plan vélo - novembre 2019	180
Figure 98 : Les secteurs urbains de Paris	181
Figure 99 : Zones de stationnement à Stockholm, Source : parkering.stockholm, site officiel de la ville	189
Figure 100 : Résumé des règlements des zones tarifaires à Stockholm	190
Figure 101 : Exemple de stationnement en voirie des vélos, source : parkering.stockholm, site officiel de la ville	191
Figure 102 : Zoom sur les parkings du centre-ville de Stockholm, Source : Car Parking Europe	192
Figure 103 : Parkings de rabattement à Stockholm, Source : Stockholm Parkering	193
Figure 104 : Symbole de P+R permettant la recharge des véhicules électriques, Source : Stockholm Parkering	193
Figure 105 : Symbole de P+R gratuit en présence d'un abonnement TC, Source : Stockholm Parkering	193
Figure 106 : Carte des différents emplacements de stationnement, OpenData Stockholm	194
Figure 107 : Exemple du garage à vélo contenant 24 emplacements à louer, Source : Stockholm Parkering	195
Figure 108 : Exemple de casier à vélo dans les parkings publics, Source : Stockholm Parkering	196
Figure 109 : Carte de Stockholm avec la division en secteurs statistiques et la localisation des quartiers analysés dans l'étude, Source : Stratec, fond OpenStreetMap et données OpenData de la ville de Stockholm	197
Figure 110 : Résumé des indicateurs de stationnement pour les différents secteurs urbains à Stockholm	197
Figure 111 : Carte de la Région de Bruxelles-Capitale et son aire métropolitaine	201
Figure 112 : Les 19 communes de la RBC, Source : be.brussels, portail de la RBC	202
Figure 113 : Stratégie de stationnement résumée dans GoodMove, Source : Plan GoodMove	205



Figure 114 : Voitures partagées en 2011 et en 2020 par commune, Source : PRPS, p.56 et données parking.brussels	206
Figure 115 : Prix dans les zones réglementées, Source : PRPS p.37	210
Figure 116 : Zones d'accessibilité en transport public de la RBC, Source : Bruxelles Environnement	213
Figure 117 : Situation géographique des quartiers choisis, Source : Stratec sur base du Monitoring des Quartiers	217
Figure 118 : Récapitulatif des conditions de stationnement par secteur urbain à Bruxelles	218