

les notes de l'observatoire déplacements

Le stationnement sur la ville de Saint-Etienne : les enseignements de l'enquête nationale CERTU (2010)

Epures observe le territoire depuis sa création. Elle suit son évolution à travers des données, mises à disposition par les organismes partenaires dans différents domaines : démographie, habitat, économie, équipements urbains, déplacements, environnement, PLU, quartiers, foncier. Elle les intègre à un système d'information géographique, les traite et les analyse. "Les notes de l'observatoire" ont pour vocation de faire très brièvement un zoom sur un résultat récent ou une méthodologie appliquée à cette observation et donner envie au lecteur d'en savoir davantage.



1- Préambule

L'enquête nationale 2010 est la cinquième enquête menée par le CERTU auprès des villes françaises pour mieux connaître le stationnement public. Adressée aux villes de plus de 20 000 habitants et administrée à l'aide d'un questionnaire en ligne, elle **porte sur les données communiquées au 31 décembre 2010**.

Afin de disposer d'éléments de comparaison, **un panel de 10 villes présentant des similitudes de profil a été constitué**. Il se compose des villes suivantes : Angers, Caen, Clermont-Ferrand, Dijon, Le Havre, Metz, Mulhouse, Reims, Toulon et Tours.

Parmi ces villes, seules deux appartiennent à la même catégorie statistique que Saint-Etienne (agglomération supérieure à 300 000 habitants : Tours et Toulon, les autres étant dans la catégorie inférieure des villes centre appartenant à une agglomération dont la population est comprise entre 100 000 et 300 000 habitants), mais il a été choisi de **privilégier des villes centres aux caractéristiques proches de celles de Saint-Etienne**, plutôt que des agglomérations de taille comparable.

Selon les données considérées, les chiffres disponibles pour la ville de Saint-Etienne pourront être mis en parallèle avec les données issues du panel constitué, ou avec les données agrégées disponibles dans le panorama du stationnement public édité par le CERTU. Dans certains cas, des données plus récentes ont été mobilisées (parcs notamment).

2- La gestion du stationnement

2-1- Une compétence très largement communale

Bien que légalement il soit possible d'effectuer une délégation de compétence du stationnement sur voirie au niveau intercommunal¹, seule une communauté d'agglomération déclarait l'exercer en 2010, illustrant bien la **prédominance de la gestion communale sur cette thématique**.

Cette tendance est la même pour le stationnement en parcs publics où la commune exerce son autorité sur la totalité des parcs payants de son territoire dans la grande majorité des cas. Seules 20% des communes répondantes déclarent associer l'intercommunalité (dont 8% où l'intercommunalité est seule responsable), alors que le stationnement en parc constitue une compétence obligatoire pour les communautés urbaines et une compétence optionnelle pour les autres EPCI.

2-2- Une exploitation de la voirie équilibrée entre régie et délégation

95 % des villes centres ayant répondu à l'enquête nationale ont mis en place un stationnement sur voirie payant, avec une répartition équitable entre exploitation directe et délégation à un exploitant. De manière générale, à mesure que la taille de la ville augmente, le recours à la délégation apparaît légèrement plus marqué sans pour autant qu'il n'y ait une prédominance nette.

Dans le panel constitué, la tendance est plus marquée au maintien d'une gestion en régie, avec 7 villes sur 10 ne déléguant pas le stationnement sur voirie, sans que la population de la ville ne semble influencer particulièrement ce choix. Les modalités de délégation sont par contre très différentes, aucune des villes ayant fait le choix de la délégation n'ayant opté pour le même type de contrat, et avec une durée des contrats assez variables entre stratégies à court (5 et 6 ans pour Angers et Metz) et long terme (20 ans pour Saint-Etienne, 15 ans pour Caen). **Depuis l'enquête, la ville de Saint-Etienne a mis fin de manière anticipée à la concession signée en 1998 et a repris la compétence en régie depuis le 1^{er} janvier 2013.**

2-3- Une exploitation des parcs publics plus largement déléguée

Le stationnement en parc est majoritairement délégué : à l'échelle nationale, seulement un tiers des parcs se révèle exploité en régie par la collectivité. La taille de l'agglomération influe assez nettement sur les choix effectués : la délégation s'impose pour 75% des parcs des villes centres d'agglomérations de plus de 100 000 habitants, alors que cette proportion n'est que de 40% pour celles de moins de 100 000 habitants.

Alors que **Saint-Etienne compte 4 exploitants pour ses parcs publics payants** (autant que Clermont-Ferrand, Metz et Mulhouse), 3 villes centres n'ont recours qu'à un seul exploitant (Angers, Caen et le Havre). Parmi celles-ci, seul le Havre les exploite intégralement en régie.

¹ Prévue à l'article L5211-9-2 du Code Général des Collectivités Territoriales.

2-4 Une connaissance du stationnement encore perfectible

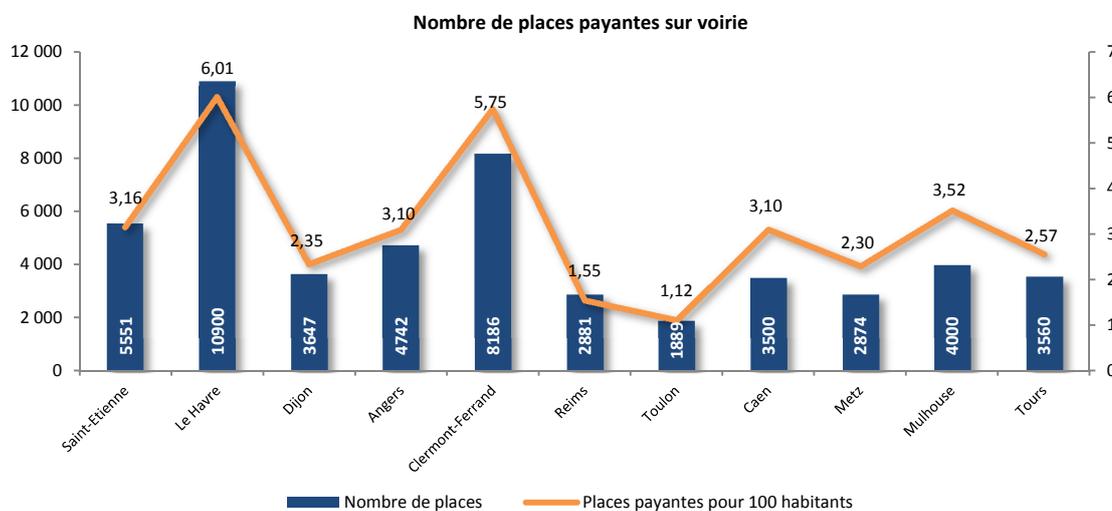
D'après l'enquête nationale, **seul un tiers des villes connaît le nombre de places non réglementées, et 10% le nombre de places privées**. Saint-Etienne fait ainsi figure de quasi-exception puisque la ville dispose d'une connaissance approfondie en la matière. (tendance confirmée par le panel étudié, où ne ressortent que Dijon et Tours, et seulement pour le nombre de places non réglementées). Pourtant, **plus de la moitié des villes déclarent avoir réalisé une enquête de stationnement**, portant le plus souvent sur un inventaire de l'offre publique ou sur la rotation des véhicules.

Les observatoires du stationnement restent un outil faiblement mobilisé, 20% des villes déclarant disposer d'un outil de ce type (sans qu'il ne soit pour autant possible de connaître l'étendue des données traitées par ce biais). Les observatoires sont cependant plus nombreux en fonction de la taille de l'agglomération, où leur utilité est plus prégnante. Saint-Etienne en possède un, de même qu'Angers, Dijon et Metz. Les modalités de réalisation tout comme les temporalités sont très variables.

L'enquête nationale 2010 fait ressortir un usage renforcé (par rapport à la précédente enquête) des **démarches de concertation** engagées avec les commerçants, riverains et autres acteurs du territoire, ainsi que de **la mise en place de politiques de communication dédiées au stationnement**. Ainsi, 60% des villes interrogées ont développé l'une de ces démarches, ou les deux, lors des cinq dernières années. Néanmoins, l'enquête nationale ne permet pas de répondre à la question des moyens concrètement mis en œuvre dans ce cadre, ni sur l'impact des actions engagées. **En 2010, Saint-Etienne n'avait pas déclaré avoir recours à des actions de ce type.**

3- Analyse du stationnement sur voirie

3-1- Une offre importante mais adaptée à la taille de la ville



Source : Enquête nationale stationnement (CERTU, 2010)

Le volume global de l'offre de stationnement payant sur voirie varie fortement d'une ville à l'autre, y compris entre des villes de taille similaires. D'après l'enquête nationale, la moyenne pour les villes centres dont la taille varie entre 100 000 et 300 000 habitants dépasse les 3 000 places, mais passe à plus de 6 500 pour les villes de la catégorie supérieure.

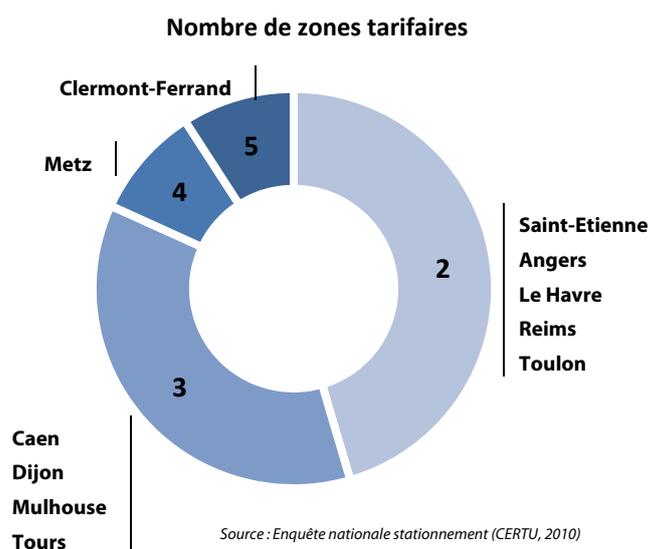
Comparativement aux villes du panel, la ville de Saint-Etienne ressort comme une ville bien dotée, avec 5 500 places déclarées, contre une moyenne de 4 700 places. Néanmoins, lorsque l'on rapporte le nombre de places à la population, Saint-Etienne se situe dans la moyenne (3,16 places pour 100 habitants, contre 3,14 en moyenne sur le panel).

3-2- La tarification du stationnement, un levier fort mais à mettre en perspective

3-2-1- Plusieurs zones tarifaires pour mieux réguler le stationnement

Afin de réglementer le stationnement payant sur voirie et d'établir une hiérarchisation dans les centres-villes, la grande majorité des villes a instauré plusieurs zones tarifaires. D'après l'enquête nationale, plus des deux-tiers des villes proposent 2 ou 3 zones tarifaires, ce qui est conforté par le panel étudié.

Aucune des zones des villes du panel n'a par contre mis en place de période initiale gratuite pour gérer le stationnement de très courte durée (seulement 10% des zones d'après l'enquête nationale).



3-2-2- Des logiques de fonctionnement similaires à l'échelle nationale

La réglementation du stationnement mise en place tend à favoriser le stationnement de courte durée, particulièrement au niveau des hypercentres. Cependant, cette réglementation s'assouplit au fur et à mesure de l'éloignement aux zones centrales, soit par un allongement de la durée de stationnement autorisé soit par une diminution des prix, voire une combinaison des deux. Certaines villes ont également mis en place des zones de stationnement payant de très courte durée (20-30 minutes) afin de maximiser la rotation des véhicules dans certains secteurs.

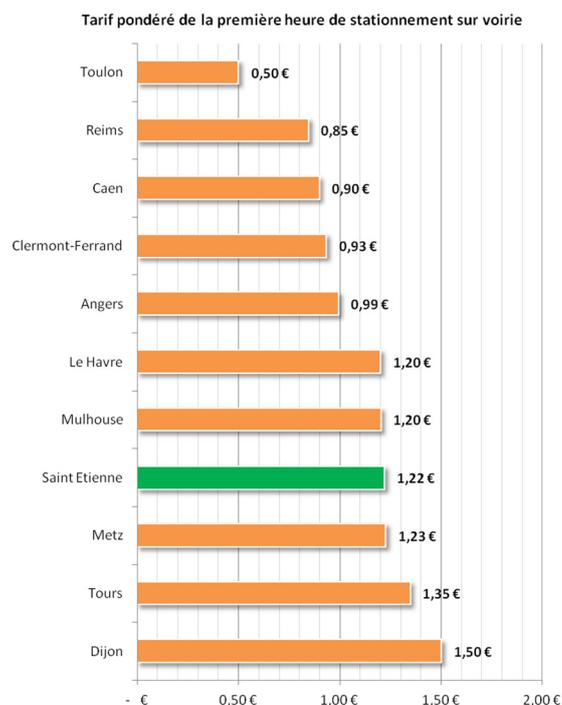
Les périodes de fonctionnement sont également assez similaires d'une ville à l'autre. Globalement, la réglementation de la voirie est effective de 9h à 19h, avec une interruption en milieu de journée (12h-14h). Saint-Etienne, pour sa part, fait débiter la période dès 8h30, tandis que les villes de Clermont-Ferrand et Toulon n'effectuent pas de coupure. Par ailleurs, le stationnement dans les zones les plus centrales est le plus souvent limité à 2 heures.

3-2-3- Mais des principes de tarification difficiles à évaluer

Le tarif horaire de la première heure de stationnement sur voirie (calculé en établissant la moyenne de l'ensemble des zones de stationnement payant de la ville pondéré par le nombre de places) place Saint-Etienne dans la moyenne haute du panel constitué.

Ce chiffre est à nuancer, puisqu'il reflète les tarifs de la première heure de stationnement, dont le tarif est généralement le plus élevé quelle que soit la zone concernée. Or, dans sa zone « verte », Saint-Etienne autorise une durée importante de stationnement à des tarifs comparativement nettement moins forts que les autres villes étudiées.

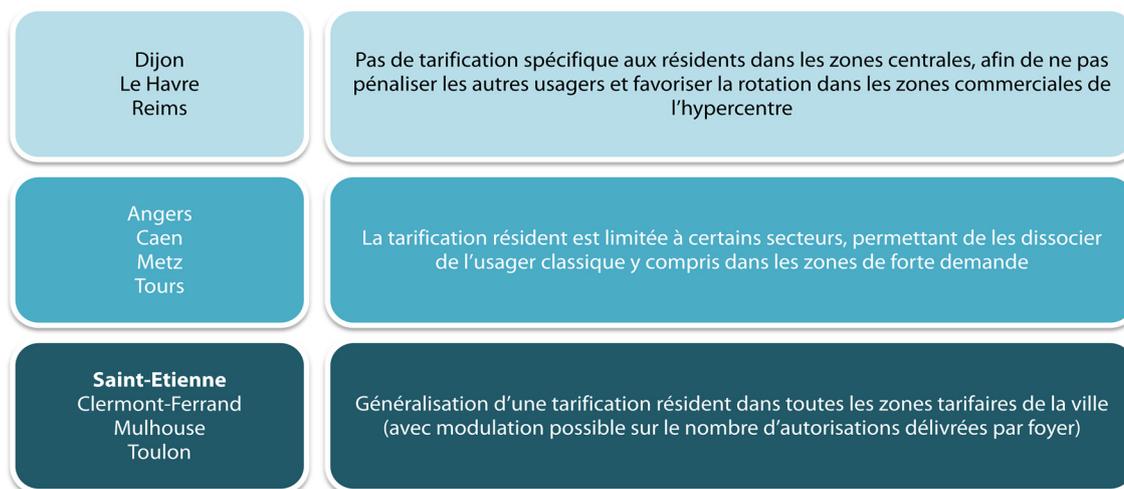
Saint-Etienne se place par ailleurs en-dessous de la moyenne de sa catégorie d'après l'enquête nationale (1,22 € contre 1,30 €).



Source : Enquête nationale stationnement (CERTU, 2010)

3-2-4- Une bonne prise en compte des résidents

La mise en place de tarifications préférentielles à destination des résidents est maintenant quasi-généralisée, avec plus de 90% des villes centres des agglomérations de plus de 100 000 habitants ayant décidé d'en proposer. Néanmoins, leurs modalités d'application se révèlent assez hétérogènes. Si les abonnements résidents sont très variables, tant en termes de durée que pour leur tarification, il n'existe pas de relation particulière entre taille de l'agglomération et pratiques en la matière.



3-2-5- Une prise en compte accentuée des Personnes à Mobilité Réduite (PMR)

La prise en compte des PMR s'est notablement accrue depuis la dernière enquête nationale, notamment grâce aux réalisations liées à la loi Handicap de 2005. Saint-Etienne ressort comme une ville bien équipée, avec 3,3% de l'offre réglementée sur voirie réservée aux PMR (contre 2,5% parmi les villes ayant répondu dans le panel, et 3% à l'échelle nationale), et a également fait le choix de la gratuité totale du stationnement pour celles-ci.

4- Analyse du stationnement en parc

4-1- Une offre ancienne et très largement en ouvrage

Alors que l'enquête nationale souligne une forte production de parcs de stationnement à partir de 2001 (toutes villes enquêtées confondues, 165 parcs ont été mis en service depuis cette date), Saint-Etienne fait état d'un parc plus ancien. Ainsi, au moment de l'enquête, seul le parc Chavanelle avait été mis en service après 2001 (réouverture du parking Palais de Justice en 2013). En 2010, seul le parking du Clapier était en enclos, mais il fait aujourd'hui l'objet de travaux visant à le transformer en parking en ouvrage.

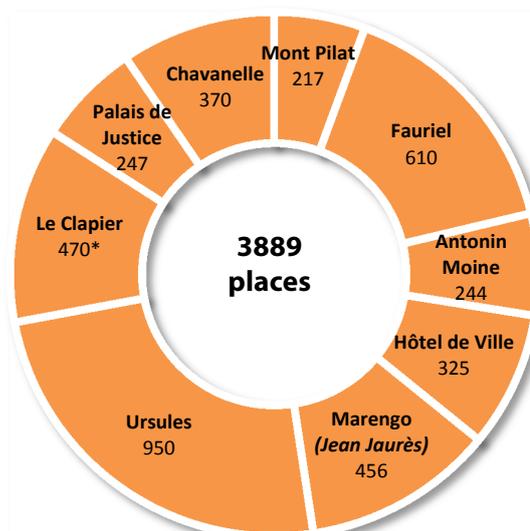
4-2- Une offre en croissance...

L'offre stéphanoise en parcs représentait 3 500 places d'après l'enquête nationale de 2010 (ne prenant pas en compte les parcs-relais ou le parking Châteaucreux). En 2014, l'offre s'élevait à 3 889 places (fermeture de Gachet-Jacquard, réouverture du Palais de Justice) soit un ratio de 0,7 place en parc pour 1 place payante sur voirie. L'offre de la ville est essentiellement portée par les parcs des Ursules (950 places dont 600 places accessibles au public) et Fauriel (610 places).

4-3- ...mais encore peu accessible pour les PMR

Un déficit important était constaté concernant les places PMR, avec seulement 1% de l'offre en parcs sur Saint-Etienne accessible d'après l'enquête nationale.

Nombre de places en parcs sur Saint-Etienne
(hors P+R et parkings spéciaux)



Source : Observatoire des déplacements du Sud Loire, données 2014

* après travaux d'agrandissement

4-4 Des modalités tarifaires et de fonctionnement variées

Alors que 60% des parcs (renseignés par les villes centre des agglomérations de 100 000 à 300 000 habitants) proposent une période initiale de gratuité, ce principe n'est pas appliqué sur Saint-Etienne à l'exception du parking Chavanelle (20 minutes, d'après les données 2010)².

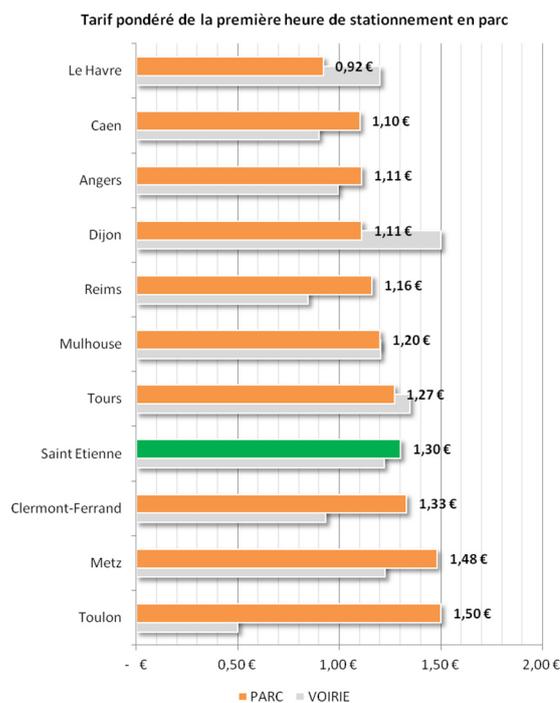
La comparaison des tarifs moyens de la première heure de stationnement entre voirie et parcs sur Saint-Etienne fait ressortir un tarif légèrement plus élevé dans les parcs. Ce phénomène étant accentué puisque les parcs de l'hypercentre (Hôtel de Ville et Ursule) proposent un prix de première heure supérieur à la moyenne (1,5 à 1,8€) alors que des parcs plus excentrés ont des tarifs inférieurs (1€ à Fauriel ou à Mont Pilat).

Si le constat est le même à l'échelle nationale, l'analyse du panel montre que ce n'est pas pour autant systématique.

Les deux-tiers des parcs stéphanois proposent une tarification spéciale pour la nuit.

4-5 Une offre d'abonnements différenciée entre occasionnels et résidents

La politique stéphanoise d'abonnements en parcs est assez diversifiée, avec 2 parcs ayant une formule unique (Clapier et Ursules), 3 parcs proposant deux formules, et 2 parcs avec 3 formules. Les parcs Fauriel et Mont Pilat proposent un abonnement spécifique pour les étudiants, tandis que le parc Hôtel de Ville est le seul à proposer un abonnement nuit (et pas d'abonnement résident), afin de favoriser le foisonnement de l'offre.



Récapitulatif des abonnements proposés en parcs

	Formule d'abonnement			
	Classique	Résident	Nuit	Etudiant
Antonin Moine	■	■		
Chavanelle	■	■		
Hôtel de Ville	■		■	
Ursules	■			
Clapier	■			
Fauriel	■	■		■
Marengo	■	■		
Mont Pilat	■	■		■

Source : Enquête nationale stationnement (CERTU, 2010)

² Depuis février 2015, la ville conduit une démarche de modernisation de ses horodateurs qui s'accompagne de la mise en place d'une période de gratuité de 20 minutes sur voirie. Cela pourrait pousser les parcs stéphanois à appliquer cette même période de gratuité.

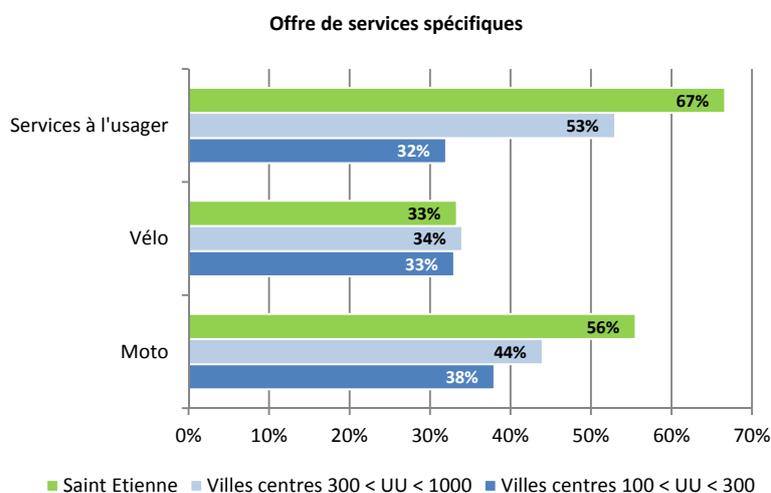
Le tarif moyen de l'abonnement mensuel (calculé en rapportant le coût de l'abonnement trimestriel – formule la plus commune – sur un mois) s'élève à 52 € environ pour les résidents, et 63 € pour les autres usagers (à l'exception des abonnements spécifiques type étudiants ou nuit). Cette tarification est conforme à ce qui peut être constaté à l'échelle nationale (respectivement 52 € et 65 € pour les villes centre des agglomérations de 100 000 à 300 000 habitants).

4-6 Une offre de services satisfaisante, mais avec des marges de manœuvre

La ville de Saint-Etienne faisait état en 2010 d'un système efficace de jalonnement de ses parkings, avec notamment plus de la moitié des parcs disposant d'un système de jalonnement dynamique. Aucun parc n'avait cependant mis en place de système de guidage à la place, mais cette pratique était encore limitée à l'échelle nationale en 2010.

En matière de prise en compte des modes autres que la voiture particulière, le bilan est à nuancer. Ainsi, 5 parcs sur 9 proposaient en 2010 quelques places pour les motos (contre 40% des parcs à l'échelle nationale sur les catégories observées). Seulement un tiers des parcs propose une offre de stationnement à destination des vélos (dans la moyenne), mais il s'agit des parcs les plus centraux (Hôtel de Ville, Marengo, Chavanelle).

En 2010, l'offre était par contre inexistante concernant les véhicules électriques ou les véhicules en autopartage. Enfin, les deux tiers des parcs stéphanois proposent des services à l'utilisateur, même s'il s'agit de services relativement anecdotiques (location de parapluies ou cabas).



Source : Enquête nationale stationnement (CERTU, 2010)

5- A retenir

Gouvernance	Voirie	Parcs
<ul style="list-style-type: none">• Le stationnement, une compétence communale• Des modalités de gestion variées et adaptables aux besoins de la collectivité• Des outils encore à mobiliser pour améliorer la connaissance du stationnement	<ul style="list-style-type: none">• 5 500 places sur Saint-Etienne soit 3,16 places pour 100 habitants• 3,3% de l'offre payante sur voirie est à destination des PMR	<ul style="list-style-type: none">• Près de 4 000 places de stationnement en parcs publics en 2014 (hors P+R)• Une offre adaptée à différents profils d'utilisateur mais des marges d'amélioration sur les services et l'accessibilité

Il ressort de la comparaison effectuée entre Saint-Etienne et les données issues de l'enquête nationale de 2010 menée par le CERTU une offre globalement satisfaisante en volume, aussi bien sur voirie qu'en parcs.

Saint-Etienne se situe ainsi dans la moyenne nationale en matière de stationnement dans la quasi totalité des items enquêtés.

Néanmoins, cette analyse reste incomplète sur le volet qualitatif, et l'approche statistique ne permet pas de rendre compte efficacement de l'adéquation entre l'offre et la demande à l'échelle de la ville centre. De plus, depuis 2010, les évolutions ont été notables à Saint-Etienne (évolutions tarifaires, nouveaux parcs en ouvrages, évolution des concessions...), mais aussi probablement dans de nombreuses autres villes. Une nouvelle enquête nationale serait donc bienvenue afin de repositionner Saint-Etienne dans ce contexte national et local en forte évolution.



les notes de l'observatoire déplacements



46 rue de la télématique
CS 40801 – 42952 Saint-Etienne CEDEX 1
tél : 04 77 92 84 00 fax : 04 77 92 84 09
mail : epures@epures.com – Web : www.epures.com