



L'Enquête Ménage Déplacements (EMD) de Caen la mer nous apprend que les ménages de l'agglomération caennaise possèdent plus de 116 000 voitures et qu'en moyenne, celles-ci passent moins de 5 % de leur temps quotidien sur la route, soit plus de 23h/24h en stationnement. Mises côte à côte, ces voitures couvriraient deux fois et demi la surface de la Prairie ! Ces quelques chiffres nous éclairent sur l'importance actuelle des politiques de stationnement à mener. En complément de la publication portant sur le stationnement au travers de l'exploitation de l'EMD, ce Qu'en savons-nous a vocation à préciser les notions clés du stationnement et ses principaux enjeux.

QUELS STATIONNEMENTS POUR QUELS USAGES ?

Les principaux types d'usagers

On distingue généralement plusieurs types de stationnement, et plusieurs types d'usage du stationnement. Un bref rappel de ces usages permet de mieux cibler les objectifs d'une politique de stationnement.

Les trois principaux usages de stationnement généralement pris en compte sont les stationnements résidentiel, pendulaire et de chalandise. Bien entendu, chaque automobiliste peut être tour à tour résident, pendulaire ou chaland. De même, les secteurs urbains centraux doivent accueillir l'ensemble de ces usages. Face à cette complexité et cet enchevêtrement des usages, et en gardant à l'esprit que les besoins des différents usagers peuvent parfois être opposés, il faut bien se garder, dans le domaine du stationnement plus que dans tout autre, de tout manichéisme et idées préconçues.



Stationnement payant sur voirie, Fossés Saint-Julien, Caen

	Usage	Durée
Résident	Stationnement des véhicules des habitants du quartier	Stationnement de longue durée, toute la nuit, parfois la journée
Pendulaire	Stationnement des véhicules des personnes travaillant (ou étudiant) dans le secteur	Stationnement à la journée ou à la demi-journée
Chaland	Stationnement des véhicules des personnes venant pour achats ou affaires dans le quartier	Stationnement de courte à moyenne durée (½ heure à ½ journée)
Usages spécifiques	Stationnement liés à de grands équipements, publics ou privés (CHRU, gare...)	Stationnement de l'heure à la journée, voire plusieurs jours

Les différents types de stationnement

Outre le stationnement privé des particuliers ou des entreprises (sur leur parcelle ou dans leur garage), il existe plusieurs types de stationnement accessibles au public. Ceux-ci peuvent être publics ou privés, couverts ou aériens et correspondre à des usages différents.



Parking en enclos, près du port de plaisance de Caen

Sur voirie gratuit	Faible coût de mise en œuvre et de surveillance. Rotation très faible, fortement consommateur d'espace public. Favorise plutôt les usages résidentiels et pendulaires.
Sur voirie payant	Faible coût de mise en œuvre mais nécessite une surveillance importante. Permet d'augmenter la rotation (plus de possibilités de stationnement pour un nombre de place constant). Possibilité de différencier les zones et les tarifs selon les usages souhaités.
« enclos » ou « parcs fermés »	Stationnement de surface, payant et fermé par une barrière. Coûts de mise en œuvre et de maintenance élevés mais pas de frais de surveillance. Permet d'augmenter la rotation et de payer le temps réellement consommé, sans risque de verbalisation. Adapté aux usages de chalandise de courte et de moyenne durée.
En ouvrage	Parkings construits (souterrains ou en immeuble). Coût à la place très élevé et frais de gestion (entretien, gardiennage...) importants. Peu consommateur d'espace public. Permet d'augmenter la rotation et de payer le temps réellement consommé, sans risque de verbalisation. Peu adapté à du stationnement de très courte durée. Possibilité de cibler les différents usages souhaités en fonction des politiques tarifaires mises en œuvre et de leur localisation.
P+R (ou Parc Relais, ou Parc d'échanges)	Parc de stationnement à proximité d'un arrêt de transport en commun (TC), permettant le stationnement de longue durée (à la journée) à moindre coût associé à un aller retour en TC pour les occupants du véhicule. Cible prioritairement les pendulaires, mais peut aussi capter un public commercial.

LES ENJEUX DES POLITIQUES DE STATIONNEMENT

Si le stationnement se trouve aujourd'hui au cœur des politiques publiques urbaines, c'est qu'il répond à trois enjeux majeurs auxquels sont confrontées les villes modernes : l'accessibilité, le partage de l'espace et la diminution des déplacements automobiles. Pour mener à bien une politique de stationnement, les pouvoirs publics peuvent s'appuyer sur des leviers différents que sont l'offre globale de stationnement (le nombre de places disponibles), la répartition de ces places et la politique tarifaire.

Enjeu d'attractivité et d'accessibilité

Le maintien de l'attractivité commerciale, résidentielle ou économique est très important pour les centres-villes des grandes agglomérations. Face au développement des grandes surfaces commerciales et à la périurbanisation, processus permis par la mobilité individuelle en voiture et organisée autour de celle-ci, les quartiers centraux cherchent à conserver une certaine accessibilité. Une offre de stationnement payant, favorisant la rotation des

voitures sur une même place, a souvent pour but de maintenir l'attractivité commerciale du centre-ville, en garantissant la possibilité de trouver une place de stationnement payante, à proximité des commerces. *A contrario*, elle peut avoir comme effet induit, en l'absence de mesures alternatives, de favoriser le trafic automobile en ville, d'inciter les résidents à utiliser leur voiture et de générer des contraintes pour les pendulaires et les entreprises du quartier.

Enjeu de partage de l'espace

Les espaces dévolus à la voiture peuvent atteindre près de 30 % de l'ensemble de certains secteurs urbanisés. C'est le cas par exemple du Plateau Nord de Caen. Dans une rue de largeur moyenne, le stationnement latéral des deux cotés représente aussi environ 30 % de l'espace public disponible.

La réduction du nombre de places de stationnement de surface, qu'elle soit compensée par la création de parcs en ouvrage, par une meilleure rotation sur le reste de l'offre de stationnement, ou qu'elle participe à la diminution de l'offre, constitue un moyen de retrouver des espaces en ville.

Ces espaces peuvent servir à partager différemment la voirie, pour rééquilibrer les différents modes de transports (couloirs de bus, aménagements cyclables, élargissement des trottoirs), ou bien encore dans le cadre d'une politique d'amélioration du cadre de vie (aménagement d'une place, piétonisation...).

Enjeu de report modal

Les plans de déplacements urbains (PDU), obligatoires pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants, ont pour objectif, notamment, la réduction de l'usage de la voiture et l'essor des modes alternatifs (transports collectifs, modes doux). Le développement des transports

collectifs en site propre comme élément structurant du transport d'agglomération, mais aussi comme projet d'aménagement urbain, représente un coût important pour les collectivités. Or, les résultats de l'EMD nous montrent que, même dans les quartiers les mieux desservis par les transports en commun, la part des trajets pendulaires effectués en voiture est près de deux fois plus importante en l'absence de contrainte sur le stationnement que lorsque cette contrainte existe.

L'accessibilité aux grands équipements

Certains grands équipements, de par leur rayonnement ou leur localisation, proposent une offre de stationnement répondant à des logiques différentes de celle de l'organisation du stationnement public.

Les cas du CHRU et de la gare de Caen illustrent bien ces logiques différentes et les problèmes spécifiques qu'elles induisent.

Premier employeur de Basse-Normandie, le CHRU accueille chaque jour plus de 5 000 salariés, de très nombreux patients et visiteurs. Or, les problématiques de stationnement sont très différentes selon les usages, dans un contexte foncier contraint.



Certains établissements hospitaliers privés ont choisi de jouer à la fois sur l'encouragement des salariés à venir autrement qu'en véhicule individuel, notamment à travers l'adoption d'un plan de déplacements d'entreprise et la mise en place d'un stationnement payant pour favoriser la rotation et garantir la disponibilité de places pour les visiteurs et les patients.

Dans le cas de la gare de Caen, les études réalisées par la région Basse-Normandie sur son accès montrent d'ores et déjà un usage fort des modes de transports alternatifs (marche, réseau Twisto, Bus Verts). Le Parcotrain répond à la demande de stationnement longue durée. Il s'agit d'un parc de stationnement privé, dont la tarification est différente de celle des parcs de stationnement du centre-ville.

Dans les deux cas, CHRU et gare, l'importance de la demande en stationnement par rapport à l'offre, dans des secteurs hors ou en limite du stationnement réglementé, a des impacts importants pour les quartiers environnants, comme le stationnement longue durée dans les rues résidentielles non payantes autour de la gare ou l'usage de parcs de stationnement privés extérieurs au CHRU.

LE STATIONNEMENT DANS LE CENTRE-VILLE DE CAEN

Fin 2011, la ville de Caen a revu son plan de stationnement public. Cette révision répondait à trois objectifs :

- dynamiser l'activité commerciale du centre-ville en favorisant la rotation des véhicules dans l'hyper-centre,
- faciliter le stationnement des résidents du centre-ville à proximité de leur domicile,
- favoriser une mobilité plus durable et les alternatives à l'automobile pour les déplacements de type pendulaire à la journée.

Environ 7 000 places de stationnement sont aujourd'hui disponibles en centre-ville, dont :

- 1 285 places en zone rouge
- 3 085 places en zone jaune
- 2 850 places gratuites
- 1 920 places en souterrain
- 450 places en surface avec barrière

« De la place pour tous, une place pour chacun »,
carte issue de la plaquette de présentation du nouveau plan de stationnement de la Ville de Caen.



©conception : Aprim, charte graphique : Le Kwalé, Ville de Caen, 2011.

POUR EN SAVOIR PLUS :

- *Le stationnement dans l'agglomération caennaise*, exploitation de l'Enquête Ménages Déplacements 2010-2011, Aucame (à paraître en 2012)
- *Le stationnement public en France, les données de l'enquête stationnement dans 166 villes*, CERTU, 6 juillet 2009.

Sources :

EMD Caen la mer 2011

www.caen.fr (rubrique « Economie/redynamisation du centre-ville »)

Crédits :

Photos : Aucame

Carte : Ville de Caen

Directeur de la publication : Patrice DUNY
Réalisation et mise en page : ©AUCAME 2012



Agence d'Urbanisme de Caen-Métropole
10 Rue du Chanoine Xavier de Saint-Pol - 14000 CAEN
Tel : 02 31 86 94 00 - Fax : 02 31 39 88 83
contact@aucame.fr
www.aucame.fr

Dépôt Légal : 1er trimestre 2012
ISSN : 1964-5155