

## **Le subventionnement du stationnement - Exposé de Patrick CARLES au Congrès ATEC 2001**

Il importe au départ de constater que la fonction stationnement constitue bien un maillon à part entière de la chaîne des déplacements intelligents et donc que le thème de la répartition des charges du stationnement entre contribuables et usagers, a bien sa place dans un congrès sur les systèmes de transports intelligents.

- Dans ce sens on peut tout d'abord noter que la simple connaissance a priori et en temps réel des conditions de stationnement sur le lieu de destination pourra avoir plusieurs types de répercussions allant dans le sens d'une amélioration des conditions de transports, par exemple :
  - Le fait de savoir pour un visiteur, que le stationnement est saturé dans un quartier peut lui faire changer d'avis et le décider à prendre les transports en commun ou à faire sa course à un autre moment plus propice.
  - Cela peut aussi le décider à renoncer ou à faire sa course dans un autre lieu s'il y a une solution de rechange, ce qui peut constituer une perversion au niveau de la perte d'animation des quartiers commerçants.
  - Le fait d'avoir connaissance sur demande de l'adresse d'un parking ayant des places disponibles, situé en amont du point de destination, compte tenu du point d'origine, évitera une partie du trajet terminal en voiture. Il en résultera un gain de temps et de confort pour l'utilisateur et une diminution de la circulation en centre-ville. Ces gains seront d'autant plus importants que l'espace terminal est une zone à circulation très difficile (par exemple, les abords de Saint Lazare et le quartier du Sentier actuellement à Paris).
  - En outre, la possibilité de réserver une place de parking par Internet, augmentera le confort de l'utilisateur et pourra l'inciter à faire une consultation préalable.
  - La connaissance en temps réel de l'affichage complet d'un parc de rabattement et de la liste des parcs de rabattement de substitution ayant des places libres et de leurs caractéristiques (localisation, tarif...), permettra aux usagers d'optimiser leur confort et évitera à certains d'entre eux de continuer jusqu'à Paris.
- Par ailleurs, la centralisation en temps réel des données en provenance d'horodateurs a un lien direct sur l'efficacité du service rendu : délais de dépannage raccourcis, surveillance plus efficace, meilleure lutte contre les vols de recettes...

### **Le stationnement est un service marchand**

Ceci étant, concernant la répartition des charges de stationnement entre contribuables et usagers, il apparaît tout d'abord que le stationnement dans les centres villes est considéré, dans notre société, comme un service marchand :

- La vente de places de stationnement ou de boxes se pratique aussi bien dans des garages privés (copropriété) que dans des parcs de stationnement publics concédés (amodiation).
- Il existe en France plusieurs centaines de garages commerciaux qui louent des places ou vendent des droits de stationnement. Ces garages peuvent être concédés par la collectivité publique ou possédés en pleine propriété par une personne privée.
- La voie publique soumise à une réglementation de stationnement payant, est occupée par les usagers en contre partie du paiement d'une taxe qui est peut-être considérée comme la contre partie d'un service rendu. En outre, les villes peuvent si elles le désirent, créer un budget annexe qui permet d'isoler les recettes du stationnement du reste des recettes du budget municipal.

### **Le stationnement nécessite des subventions**

Cependant, dans un certain nombre de cas, il est apparu que les lois du marché ne sont pas suffisantes pour obtenir un fonctionnement optimal des fonctions de stationnement. Plus particulièrement, la fonction stationnement peut mériter une subvention de la part de la collectivité, pour les raisons suivantes :

#### **La construction des parcs de stationnement est trop onéreuse**

- Dans les conditions économiques régnant actuellement en France, la plupart des garages commerciaux coûtent trop cher pour pouvoir être construits et puis exploités de façon non déficitaire grâce aux seules recettes de ventes de places puis d'exploitation. En conséquence, pour permettre la réalisation d'opérations de parkings qu'elles jugent utiles, les collectivités sont régulièrement conduites à les subventionner :
  - prise en charge directe du coût de construction, en totalité ou en partie,
  - délégation simultanée d'un autre service bénéficiaire : parking déjà amorti, stationnement sur voie publique.
  - Subvention d'équilibre.

Ce subventionnement a eu des effets très positifs car il a permis au cours des dernières décades la construction de nombreux parcs souterrains très utiles, et une réaffectation des espaces de surfaces au profit d'autres fonctions : piétons, couloirs bus, deux roues, circulation automobile... Cependant, la disparition de la sanction financière qu'apporte le marché peut engendrer des gaspillages importants :

- On connaît de nombreux exemples de parkings construits pour des raisons autres que le besoin réel des usagers : réponse à la pression de commerçants ou d'employés d'administrations..., volonté d'avoir une image dynamique... Ces parkings sont aujourd'hui soit très sous-utilisés, soit utilisés à très faible tarif ou gratuitement par des migrants pendulaires et jouent le rôle « d'aspirateurs à voitures ».
- Certains garages privés d'immeubles construits sans liens avec le marché mais pour répondre à des normes du POS excessives, sont aujourd'hui très sous-utilisés.



Remarque : on peut noter que cette difficulté structurelle de rentabilité des parkings est beaucoup moins forte aux USA où on rencontre :

- des tarifs beaucoup plus élevés : 10 \$/heure et 550 \$ par mois à Manhattan,
- des prêts à très long terme pour financer des parkings : 30 ans.

### **Les tarifs pour les visiteurs sont incohérents entre surface et sous-sol**

En général, les tarifs horaires des parcs de stationnement sont supérieurs ou, au mieux équivalents aux tarifs du stationnement sur voie publique, alors que ce dernier est perçu par les visiteurs comme beaucoup plus confortable :

- on a toujours réticence à descendre sous terre,
- les manœuvres en parkings construits sont perçues comme difficiles du fait des poteaux et des rampes,
- on espère toujours trouver un place sur voie publique juste en face de sa destination.

Du fait de cette incohérence :

- actuellement les voies publiques sont généralement sursaturées et les parkings ne sont pas utilisés à plein alors que la situation optimale est à l'inverse : une voie publique occupée à 85% est beaucoup plus confortable qu'une voie publique occupée à 97%, tandis qu'un parking occupé à 97% n'est pas gênant : on peut orienter les usagers assez rapidement vers les places vides (affichages « étage complet »),
- les usagers des parkings sont frustrés : ils constatent qu'ils paient le même prix ou plus cher pour un service perçu comme moins bien.

En conséquence le subventionnement des parcs publics en vue de permettre un faible tarif, réellement attractif par rapport à la voirie permet une meilleure cohérence de l'occupation de l'espace urbain : places sur voirie aérées et parking occupé à plein. Par ailleurs l'annonce du subventionnement par la collectivité pour diminuer les tarifs de parcs de stationnement qui coûtent très cher à construire est susceptible de diminuer l'image de « vache à lait » que donne le stationnement en centre-ville.

Remarque : une partie du subventionnement des parkings hors voirie pourrait être compensée par une augmentation des tarifs sur voie publique.

### **Les résidents méritent un tarif préférentiel dans les parkings**

Dans les centres-villes, un but à rechercher est d'obtenir que le plus possible de résidents possédant une voiture soient titulaires d'un abonnement ou d'une place dans un parc de stationnement hors voirie. En effet :

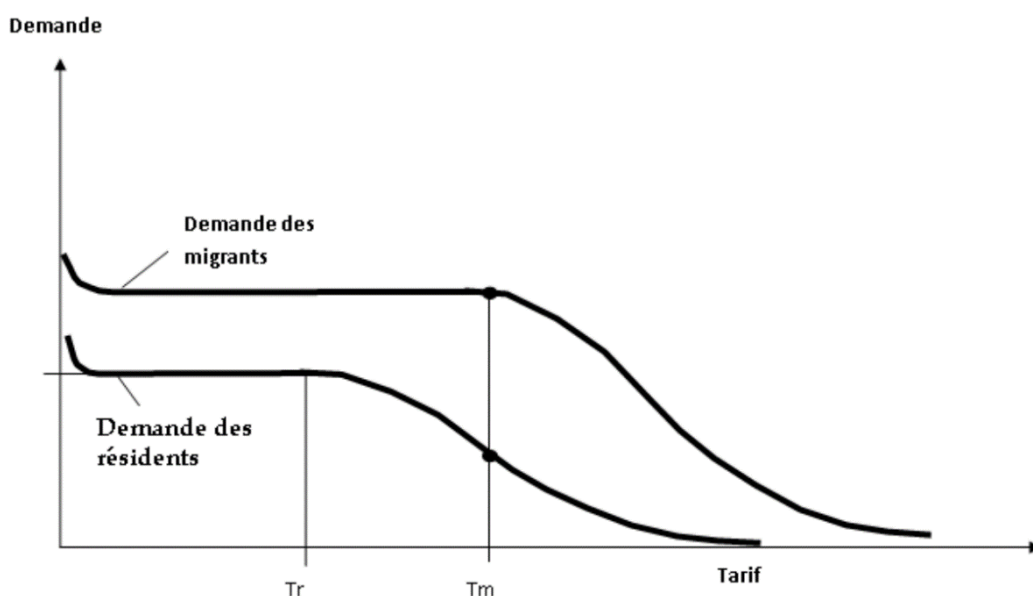
- Tout d'abord les places de stationnement en surface méritent d'être offertes en priorité aux visiteurs qui ont une réticence à aller dans les parkings construits et risquent d'être moins attirés par le centre-ville si le stationnement sur voie publique est sursaturé.



- Par ailleurs, dans le centre-ville, l'espace urbain en surface est particulièrement recherché et, du point de vue de l'environnement, il peut être préférable de le consacrer à des espaces piétons plutôt qu'au stationnement des résidents.
- Enfin, la jouissance par un résident d'une solution de stationnement hors voirie constitue une incitation à laisser sa voiture au garage plutôt que d'aller travailler en voiture : il n'est pas chassé de la voie publique le matin, pour éviter une amende pour stationnement interdit ou pour stationnement de longue durée abusif en zone rotative.

Malheureusement les lois d'élasticité demande - tarif favorisent le stationnement des pendulaires au détriment des résidents. En effet :

- D'une part les abonnements sont proposés aux résidents et aux pendulaires soit au même tarif, soit à un tarif inférieur pour les pendulaires dans la mesure où leur sont proposés des abonnements de jour, hors week-end, à des tarifs réduits.
- D'autre part les pendulaires acceptent des tarifs sensiblement plus élevés que les résidents (voir figure). Ceci s'explique notamment par le fait que les employeurs paient souvent le stationnement de leurs employés et passent ces dépenses en frais généraux alors que les résidents paient avec leur salaire qui est déjà soumis à des charges sociales et à l'impôt.



On constate bien sur la figure que le tarif  $T_m$ , qui est plus intéressant pour l'exploitant que le tarif  $T_r$ , engendre une proportion de résidents clients beaucoup plus faible que le tarif  $T_r$  [1].

La solution pour inciter les résidents à l'usage des parkings hors voirie est de leur proposer un tarif préférentiel par rapport aux pendulaires. Dans un certain nombre de cas, cette mesure provoquera une baisse des recettes et donc une augmentation des subventions nécessaires à l'équilibre financier du stationnement.

## **L'allègement des tarifs voirie de très courte durée peut constituer une mesure positive**

Aujourd'hui on constate que le péage pour stationner en parc de stationnement construit est en général bien accepté car tout le monde a conscience du coût élevé de construction et d'entretien d'une place de parking, alors que les places sur voirie sont considérées devant être gratuites car elles n'ont rien coûté. Il en résulte un climat d'hostilité au stationnement payant :

- Les commerçants sont souvent mécontents du stationnement payant tout d'abord parce qu'ils considèrent qu'ils chassent leurs clients, mais aussi parce qu'ils sont fortement gênés par leur stationnement personnel.
- Les usagers regardent le stationnement comme une « vache à lait » qui enrichit les municipalités à leurs dépens.

Dans un tel contexte la mise en gratuité d'une première période de 1/2 heure ou 3/4 heure a l'avantage d'être très populaire et donc positive dans la mesure où certaines mesures d'accompagnement peuvent en supprimer les effets pervers. Par contre une telle mesure engendrera une forte perte de recettes qu'il faudra bien compenser d'une manière ou d'une autre.

On constate donc, en conclusion, que comme pour beaucoup de biens d'intérêt public, une intervention bien dosée de la collectivité pour corriger le fonctionnement naturel des lois du marché du stationnement peut avoir des effets bénéfiques du point de vue de l'intérêt général.

[1] Cette problématique du rôle dissuasif pour les pendulaires des tarifs d'abonnement en centre-ville a été développée dans un article de la revue TEC – n°158 – mars/avril 2000.