



## La taxation du stationnement, un levier efficace de relocalisation urbaine

Manon Ruet<sup>1</sup>, Simon Guiot<sup>1</sup> et Jean Delcroix<sup>1</sup>

Avec le concours du Laboratoire Ville Mobilité Transport (LVMT)<sup>2</sup>

<sup>1</sup> SARECO, 221 rue Lafayette, 75010 Paris, France.

<sup>2</sup> LVMT, 14-20 Bd Newton, Cité Descartes, 77400 Champs-sur-Marne, France.

**Résumé.** Et si la maîtrise de l'étalement urbain passait en réalité par la gestion étendue du stationnement ? Dans une aire urbaine, la proximité des lieux d'emplois, d'achats et de loisirs constitue un critère de choix essentiel d'un lieu de résidence. Leur accessibilité par les différents modes de transport conditionne l'attractivité résidentielle des différents espaces et détermine ainsi le type de croissance des villes. Les lieux d'emplois sont en majorité d'accès facile et gratuit en voiture. Modifier ces conditions déciderait massivement les actifs à abandonner la voiture pour se rendre au travail. Le transfert vers tout autre mode des flux automobiles de l'heure de pointe possède un fort effet de levier bénéfique sur les dépenses d'infrastructures. De même, taxer les trajets en voiture hors ceux de proximité recentrerait les achats et loisirs sur des lieux plus proches. La taxation du stationnement ainsi ciblée, mais étendue, proposée par SARECO, entraînerait, par ricochet, la démotorisation partielle des ménages et à terme, cette nouvelle donne d'accessibilité des lieux de destination orienterait la localisation de leur logement. Tout en conservant la qualité de vie de quartier, on constaterait un développement plus compact de zones de centralité (pôles) dans les villes. Le cœur urbain des agglomérations, ainsi densifié autour de pôles et d'axes d'attractivité, ne constitueraient plus systématiquement un hypercentre monolithique, et serait alors beaucoup mieux valorisé.

### 1. Introduction : objets de recherche et méthodologie

Les métropoles régionales françaises sont, pour la plupart, composées d'un cœur urbain correspondant souvent à la ville centre, de banlieues proches et de périphéries plus ou moins étalées. Le système de transports disponible en banlieue et en périphérie, est dominé par la voiture particulière. Les transports en commun sont en effet moins efficaces dans le tissu peu dense qui y prédomine. Les voies rapides permettent une circulation automobile rapide et peu contrainte entre les différents espaces des agglomérations.

Ce système de transport, organisé autour de la voiture particulière, est renforcé par les politiques de stationnement. En effet, les politiques de contrôle ou de taxation de stationnement actuelles concernent essentiellement l'hypercentre et ses abords, soit moins de 2% de l'offre totale d'une aire urbaine. À l'échelle d'une grande aire urbaine française, plus de 90% des ménages habitent et travaillent dans un quartier où le stationnement sur voirie est gratuit, et

le plus souvent « facile ». À l'exception des centres ville, le stationnement est la plupart du temps abondant et gratuit à proximité des principaux lieux d'emplois, de loisirs et d'achats que fréquentent les ménages et leurs actifs.

L'utilisation de la voiture particulière pour les déplacements quotidiens, quel que soit le motif du déplacement, est donc rarement contrainte, que ce soit sur le déplacement en lui-même, sauf embouteillages à l'heure de pointe, ou sur la recherche d'une place de stationnement à destination. Ce contexte urbain favorable à la voiture incite à l'usage systématique de celle-ci pour les déplacements quotidiens ; à budget temps constant comme le propose Zahavi [1], cette utilisation de la voiture allonge la portée du déplacement et l'on pressent qu'elle permet et facilite par là-même le mode de vie périurbain. En revanche, les contraintes de circulation et d'accessibilité ainsi que la taxation du stationnement en centre-ville apparaissent, dans ce contexte, comme pesant sur l'attractivité des espaces centraux.

Ainsi, le phénomène de périurbanisation marque de plus en plus les villes françaises. Si la périurbanisation contribue au développement économique de certains territoires anciennement ruraux - et certains ne s'en plaignent pas - elle modifie morphologiquement, socialement, économiquement et politiquement ces territoires. En termes d'équité sociale, l'organisation de l'aire urbaine autour de la voiture complique l'accessibilité à de nombreux services, équipements et emplois aux personnes non motorisées, qui se retrouvent en situation d'« exclusion ». Les impacts environnementaux sont également majeurs : suppression de surfaces agricoles et boisées, hausse du trafic et du kilométrage automobile et donc du bruit, de la pollution et des émissions de gaz à effet de serre [2]. Le coût de l'étalement urbain pour la Collectivité et les différents acteurs économiques est en fait considérable, bien que peu perçu : extension des réseaux d'eau, d'électricité, de voirie, importance du poste du carburant dans le budget des ménages...

Ces impacts liés à l'étalement urbain sont in fine multiples, multidimensionnels et en grande majorité négatifs [3]. C'est pourquoi depuis plusieurs années, les politiques publiques d'aménagement du territoire cherchent à limiter ce phénomène et à recréer les conditions d'une meilleure attractivité des villes centres et des noyaux urbains denses : ce qu'on nomme la "re-localisation".

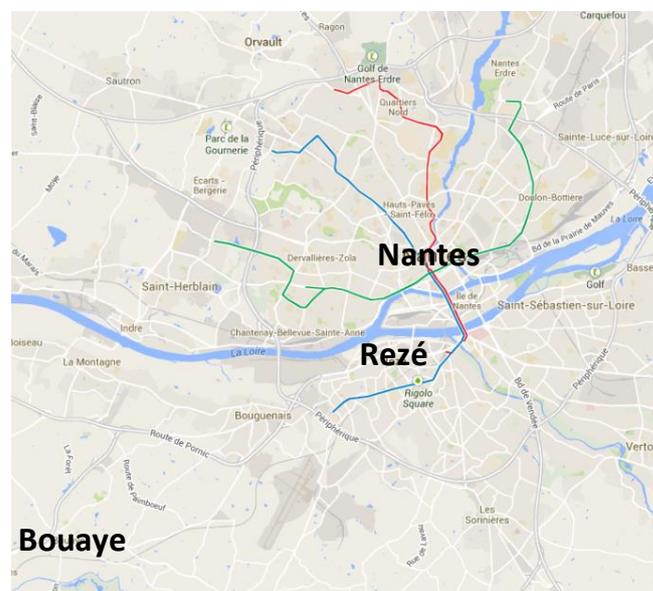
La taxation du stationnement étendue à une aire urbaine s'inscrit dans un ensemble de mesures dont disposent les pouvoirs publics pour endiguer l'étalement urbain. Mieux que des règles d'urbanisme empilées ou juxtaposées, ou des mesures d'interdiction, la taxation laisse à chaque citoyen la faculté d'arbitrer ses choix ; elle peut en outre procurer des ressources financières, que la Collectivité décidera de redistribuer en fonction de critères qui lui conviennent.

En effet, la taxation de la mobilité via le stationnement, notamment de la mobilité pendulaire en voiture, permet à l'utilisateur de mieux internaliser les coûts engendrés par ses choix de mobilité : construction et entretien des infrastructures, externalités environnementales...

La recherche TSAR (Taxation du Stationnement, Auxiliaire de Relocalisation) s'est orientée vers la compréhension détaillée et l'explicitation des motifs d'utilisation de la voiture puis des motifs de choix de résidence dans les grandes aires urbaines françaises (sauf Ile-de-France). L'objectif de la recherche est d'identifier le levier que peut constituer pour la Collectivité la réglementation et la taxation du stationnement sur le développement urbain. À partir d'une enquête détaillée des pratiques de mobilité actuelles des ménages urbains et périurbains, les stratégies d'adaptation des ménages face à la taxation du stationnement sur leurs lieux de destination privilégiés ont été mises en évidence.

Cette étude des priorités des ménages dans leurs choix de mobilité quotidienne et de résidence a ensuite permis de formuler différentes formes de réglementation et de taxation du stationnement susceptibles d'avoir un impact majeur sur les pratiques modales ainsi que sur les choix de localisation résidentielle des ménages, dans l'objectif de favoriser un développement plus compact des villes.

Les analyses effectuées dans cette recherche s'appuient sur des enquêtes réalisées principalement à Nantes par SARECO. Des entretiens téléphoniques ont été réalisés auprès de 700 ménages résidant au sein de l'aire urbaine de Nantes. Trois zones d'enquêtes cibles ont été retenues afin d'interroger des ménages résidant dans des contextes urbains très différents. Ainsi, 300 ménages habitant dans le centre de Nantes ont été interrogés, dans des zones où le stationnement sur voirie est devenu payant au cours des quatre dernières années. L'impact de la mise en place du stationnement payant dans ces quartiers a ainsi pu être appréhendé. 200 ménages ont été interrogés à Rezé, une banlieue proche de Nantes, desservie par une ligne de Tram, et 200 autres à Bouaye, une commune de 5000 habitants située à 15 kilomètres de Nantes, beaucoup moins bien desservie par les transports publics.



**Figure 1** : localisation des zones d'enquêtes cibles au sein de l'aire urbaine nantaise (Source : Google maps, traitements : SARECO).

Une analyse de l'Enquête Nationale Transports et Déplacement (ENTD) de 2008, réalisée par le LVMT, vient compléter les enquêtes nantaises réalisées spécifiquement pour la recherche TSAR. L'ENTD permet, entre autre, une analyse de la motorisation des ménages, des pratiques de stationnement et de la mobilité pendulaire. Cette enquête a été particulièrement détaillée dans le cas de Nantes, ce qui autorise une précision meilleure que si l'on avait choisi d'autres villes.

En outre, Nantes est placée au cœur d'une région peu marquée par le relief, et ne possède qu'une coupure majeure, celle de la Loire ; la topographie de l'agglomération n'est donc pas contraignante et n'est pas un facteur dominant les autres.

Des enquêtes complémentaires ont été réalisées à Grenoble auprès de ménages ayant acheté un logement neuf au cours de la dernière année et de professionnels de l'immobilier (agences immobilières, promoteurs, bailleurs sociaux). Au contraire de Nantes, Grenoble est fortement marquée par le relief : bloqué par les 3 massifs contigus, l'étalement se fait en corridors de fond de vallée.

## 2. Un système de mobilité actuel dominé par la voiture particulière

L'analyse des enquêtes réalisées dans l'aire urbaine de Nantes amène des éclairages sur les pratiques de mobilité actuelles. Nous constatons ainsi que, dans le contexte actuel de l'aire urbaine nantaise, le stationnement au domicile est majoritairement gratuit et facile. Il n'apparaît donc pas comme un critère déterminant dans les choix de localisation des ménages.

La gratuité et la facilité du stationnement à proximité des principaux lieux de destination des ménages (emplois, loisirs, achats) – à l'exception notable de l'hypercentre – incite à l'utilisation de la voiture pour tous les motifs de déplacement. Sauf d'éventuels problèmes de circulation, il existe actuellement peu de contraintes à l'utilisation de la voiture particulière.

### Notion de facilité, le sens du mot « facile » :

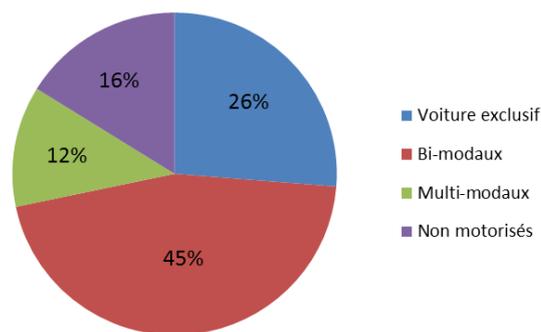
Dans le dictionnaire, le mot "facile" est défini comme ce « qui se fait sans effort ». Or les efforts peuvent être de différentes natures : physiques, mentaux, financiers... Les enquêtes menées dans le cadre de TSAR montrent que la notion de facilité, en termes de stationnement, est perçue de deux façons différentes et très souvent complémentaires. Un stationnement est ainsi considéré, par les individus, comme facile lorsque :

Il y a de nombreuses places libres à l'endroit et au moment où l'on souhaite stationner, rejoignant ainsi la notion de "proche".

ET

Le stationnement est gratuit. En effet, nous constatons que la notion de gratuité interfère directement dans la perception de la facilité.

Les résultats du questionnaire conduisent à déterminer des profils de mobilité : les individus « voiture exclusif » qui utilisent la voiture pour la totalité de leurs déplacements, les individus « bi-modaux » qui utilisent la voiture et un autre mode de déplacement au moins une fois par semaine et les individus « multi-modaux » qui utilisent plus d'une fois par semaine au moins trois modes de déplacement différents dont la voiture. A ces trois catégories d'individus, nous devons ajouter les individus non-motorisés ; ceux qui ne possèdent pas de voiture. Ils représentent environ 15% des personnes interviewées.



**Figure 2** : Part de chaque profil de mobilité dans la totalité de la population interviewée (source : enquêtes TSAR, analyse SARECO)

L'analyse des profils de mobilité détaillés ci-dessus a mis en évidence le peu de différence de perception de la voiture en fonction du profil de mobilité ou du lieu d'habitation. La voiture particulière est majoritairement perçue comme indispensable soit aux déplacements du répondant, soit à ceux de la famille. Seul un tiers des automobilistes sont effectivement attachés à la possession d'une voiture, et deux tiers considèrent comme "indispensable" d'en avoir l'usage.

### Distinction entre usage et possession de la voiture :

La distinction entre usage et possession de la voiture est également nécessaire. Les efforts faits en termes d'incitations, de facilité d'accès et d'utilisation des modes alternatifs à la voiture (facilités à l'usage des transports en communs couplée avec une amélioration continue du réseau, facilités à l'usage et au stationnement du vélo grâce à des espaces privés et publics bien adaptés, création de liaisons piétonnes attractives...) vont avoir un impact sur l'**usage** de la voiture. Certains individus préféreront utiliser d'autres modes de transports que la voiture pour leurs déplacements (et/ou certains types de déplacements, domicile-travail par exemple) ce qui modifie donc l'usage qu'ils font de la voiture.

Par ailleurs, pour un résident, la **possession** d'une voiture est perçue comme un facteur de liberté : pour un déplacement, il peut chaque fois qu'il le désire, envisager l'usage de la voiture particulière. Une diminution de l'usage de la voiture n'implique pas forcément une baisse du taux d'équipement (possession) en voiture des ménages. En effet, certains ménages ayant renoncé à utiliser la voiture pour certains de leurs trajets souhaiteront néanmoins conserver un véhicule pour la liberté qu'il procure notamment pour les voyages, les déplacements de loisirs en soirée ou week-end, les situations imprévues d'urgence...

Les motifs d'usage de la voiture sont variés. Cependant nous observons des concordances entre la fréquence d'utilisation et le motif ; les voitures utilisées quotidiennement le sont majoritairement pour des déplacements pendulaires alors que les autres le sont principalement pour les courses et/ou les loisirs.

La campagne d'interviews met en évidence que la multi-motorisation va de pair avec un usage quotidien et quasi-systématique de la voiture. Cette multi-motorisation est majoritaire parmi les ménages de deux personnes et plus à l'échelle de l'aire urbaine, notamment chez les ménages composé de plusieurs actifs. Par ailleurs, la possession, par un ménage composé de deux actifs, d'une seule voiture encourage à l'utilisation des modes alternatifs. Effectivement, dans ce cas, l'un des deux actifs du ménage utilise principalement les transports en commun pour aller travailler quand l'autre utilise la voiture. Cependant, même si l'utilisation quotidienne des transports en commun est principalement liée aux déplacements domicile-travail, notamment pour les personnes non-motorisés et les ménages centraux, la voiture constitue le mode principal pour les déplacements quotidiens.

### **3. La taxation étendue du stationnement, un outil pour maîtriser l'étalement urbain**

La taxation du stationnement envisagée s'inscrit dans le contexte de prédominance de la voiture pour les déplacements quotidiens précédemment détaillé.

Pour avoir un impact majeur sur les pratiques de mobilité et les choix de localisation des ménages, cette taxation doit être généralisée. La première réaction des ménages à l'éventualité d'une taxation du stationnement est en effet la recherche de stratégies d'évitement, de type : si le stationnement devient payant près de mon lieu de travail, j'irai stationner mon véhicule gratuitement un peu plus loin. Ce n'est que s'il est impossible de trouver une place gratuite, à proximité immédiate ou même plus loin, que les ménages envisagent des stratégies d'adaptation d'un niveau supérieur : report modal, prise en compte du stationnement dans le choix d'un lieu de résidence. Ce constat conduit donc à envisager des mesures de taxation du stationnement s'appliquant à l'ensemble de l'offre de stationnement – aussi bien les parkings privés que la voirie publique-, sur un territoire géographiquement beaucoup plus étendu que les zones de taxation existantes.

La mobilité pendulaire en voiture particulière constitue une des cibles prioritaires des politiques urbaines de déplacements, en raison notamment des investissements routiers très élevés (leur coût est plusieurs fois supérieur à celui à consentir pour assurer le même service en transports en commun) qu'elle nécessite pour accueillir les flux correspondants se produisant généralement à la pointe de circulation dans l'aire urbaine. La taxation du stationnement sur les lieux d'emplois apparaît donc comme une piste de réflexion privilégiée en raison de son efficacité. Elle peut prendre une forme restrictive, par la mise en place de normes de stationnement restrictives appliquées à la construction des immeubles, ou la mise en place d'une tarification directe du stationnement, imposée à l'usager. Des mesures moins radicales sont envisageables, comme le « Cash-Out », qui a déjà été mis en place dans un certain nombre d'entreprises californiennes [4]. Le principe du « Cash-Out » consiste à verser une indemnité forfaitaire mensuelle aux employés qui renoncent à disposer d'une place de stationnement sur leur lieu d'emploi. Pour

l'entreprise, la mise en place d'un programme de « Cash-Out » permet de substituer à des frais de fonctionnement – le parking-, un versement aux employés [5]. On note que ce versement met l'employé en situation d'arbitrer son choix modal de façon plus rationnelle.

La taxation du stationnement résidentiel est moins efficace pour modifier les pratiques de mobilité des ménages. Le temps global de trajet (de porte à porte) constitue en effet le principal critère de choix d'un mode de transport. Ce temps global de trajet inclut le temps de trajet proprement dit, le temps d'attente, le cas échéant une marge nécessaire si le temps de trajet est aléatoire, et pour les automobilistes le temps de recherche d'une place, le temps de marche à pied entre l'emplacement de stationnement et le lieu de destination. Le stationnement au domicile intervient très peu dans ce mécanisme : si la voiture apparaît comme le mode de transport le plus efficace pour un certain nombre de trajets courants, le ménage s'équipe d'une voiture, et l'utilise ensuite pour les déplacements en question. La possession d'une place de stationnement au domicile apparaît alors le plus souvent comme un équipement indispensable.

L'évolution du niveau de motorisation et donc de la demande de stationnement résidentiel est donc conditionnée par une évolution des usages de la voiture, que la taxation du stationnement sur les lieux d'emplois, de loisirs et d'achats semble plus en mesure d'impulser. Des évolutions du stationnement résidentiel sont toutefois envisageables pour accompagner et amplifier des évolutions de pratiques de mobilité : généralisation du stationnement déporté dans des parkings silos pour offrir davantage d'espace aux piétons dans les programmes immobiliers, mise en place de services d'autopartage dans ces parkings, financés par un abaissement des normes de stationnement, etc.

La taxation du stationnement sur l'espace public étendu est indispensable par souci de cohérence avec les mesures de restriction et de taxation envisagées sur les parkings d'entreprise et les parkings résidentiels. Par exemple, mettre en place un dispositif de « Cash-Out » dans une entreprise située dans un quartier où le stationnement sur voirie est facile et gratuit reviendrait à déplacer les voitures des employés du parking de l'entreprise vers l'espace public, ce qui ne serait pas d'un grand intérêt. De même, le stationnement déporté des résidents est difficilement concevable si des places de stationnement gratuites sont disponibles entre le logement et le parking. La taxation du stationnement sur voirie constitue un outil pour favoriser certains usages de la voiture au détriment d'autres : la gratuité peut être envisagée pour les déplacements de proximité (< 2 km par exemple) par rapport aux déplacements plus longs, de manière à favoriser le développement d'une vie de quartier et de commerces de proximité, essentiels dans le processus de densification urbaine : ainsi, le résident se "sentira bien" dans son quartier, sa qualité de vie sera garantie.

La faisabilité technique d'une telle taxation semble à la portée des très récents développements de l'électronique mobile : GPS, NFC sont les 2 composantes d'une technologie qui reste à produire pour assurer le contrôle du respect de cette taxation par des moyens humains dans de bonnes conditions.

Les enquêtes téléphoniques réalisées auprès des ménages de l'aire urbaine nantaise ont permis d'appréhender l'adaptation des ménages à cette taxation généralisée du stationnement dans la zone dense continue de l'aire urbaine de Nantes. Cette adaptation apparaît comme progressive : à court terme, la mobilité quotidienne constitue la principale variable d'ajustement des ménages ; à plus long terme, des logiques de re-localisation résidentielle apparaissent.

#### 4. À court terme, un impact majeur sur la mobilité quotidienne des ménages

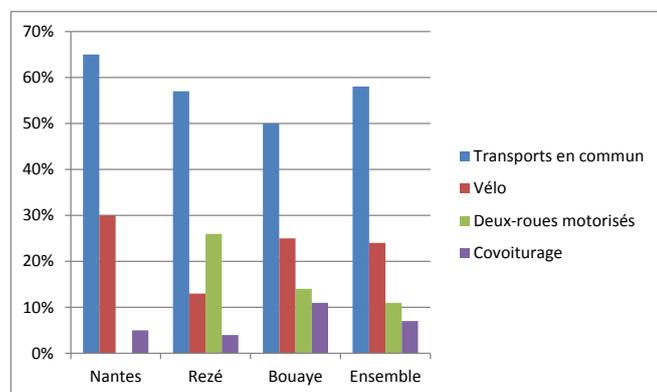
La tarification du stationnement fait évoluer la perception des ménages vis-à-vis du stationnement. La mise en place d'une réglementation peut donc constituer un levier pour sensibiliser les ménages et faire du stationnement un de leurs critères de choix lors d'un déménagement. Elle permet notamment une prise de conscience du coût du stationnement, aujourd'hui en grande partie sous-estimé ou occulté.

La propension des actifs à payer pour le stationnement sur leur lieu d'emploi est très faible. En effet, lors des interviews réalisées, près de la moitié des répondants utilisant actuellement la voiture pour se rendre au travail ont déclaré leur intention de changer de mode de transport pour aller travailler si le stationnement sur leur lieu d'emploi devenait payant. La figure 3 présente ces résultats par lieu de résidence ainsi que pour l'ensemble des actifs interviewés lors de l'enquête.

	Nantes	Rezé	Bouaye	Ensemble
<b>oui</b> , je renoncerais à la voiture	49%	42%	49%	47%
<b>non</b> , je ne renoncerais pas à la voiture	51%	58%	51%	53%

**Figure 3** : pourcentage de personnes prêtes à renoncer à la voiture pour aller travailler si le stationnement devenait payant (source : enquêtes TSAR, analyse SARECO)

L'adaptation des actifs à la tarification du stationnement sur les lieux d'emplois passe principalement par un changement modal. Les transports en commun constituent l'alternative à la voiture privilégiée, devant le vélo et les deux roues motorisés. La figure 4 montre les modes de remplacements à la voiture pour aller travailler cités par les actifs.



**Figure 4** : réponse à la question : « si je dois abandonner la voiture pour aller travailler, je prendrais... » (Source : enquêtes TSAR, analyse SARECO)

La chaîne quotidienne de mobilité est alors modifiée. L'usage d'un mode de transport pour le trajet domicile-travail influence très fortement l'ensemble de la chaîne de déplacements quotidienne. À titre d'exemple, il est courant pour un automobiliste de s'arrêter dans un centre commercial, proposant des aires de stationnement abondantes et gratuites, en revenant du travail. L'utilisation plus massive des transports en commun incite à utiliser également ce mode pour d'autres motifs. Cela aura nécessairement des répercussions sur les pratiques commerciales. Les principales stations de correspondances du réseau de transports collectifs et les parkings relais deviendront des lieux d'implantation commerciale privilégiés.

Ces changements modaux pour les trajets pendulaires modifient donc profondément l'usage de la voiture. D'une utilisation de la voiture « tous motifs », on se limite à deux usages principaux ; un usage de proximité pour les courses, l'accompagnement des enfants, etc... et un usage pour les déplacements très occasionnels tels que week-ends et vacances.

La seconde voiture est actuellement principalement justifiée par son usage quotidien ; la spécification des usages de la voiture rend donc la possession de cette seconde voiture superflue. Les changements modaux encouragés par la taxation du stationnement contribuent ainsi à limiter la multi-motorisation des ménages, qui auront tendance à se séparer de leur seconde voiture.

Cette diminution de l'usage de la voiture, et la spécification de ses usages, ouvre par ailleurs de larges perspectives de développement à la voiture électrique (pour l'usage de proximité) et à la voiture partagée (autopartage, location de voiture) aussi bien pour les déplacements de proximité que pour les départs en week-end et vacances.

#### 5. À long terme, une recherche de proximité dans les choix résidentiels

Les effets sur les logiques résidentielles apparaissent à plus long terme. La proximité du domicile au lieu d'emploi, en termes de temps de trajet, est aujourd'hui assurée par la desserte routière. En modifiant le mode de déplacement utilisé pour aller au travail, dans le but d'échapper au stationnement payant sur les lieux d'emploi, on agit sur le temps de trajet domicile-travail : la taxation du stationnement redistribue les espaces perçus comme "proches du lieu de travail".

##### *Notion de proximité, le sens du mot « proche » :*

La notion de proximité est ambivalente. En effet, cette notion est définie dans le dictionnaire comme la « situation de ce qui est proche dans le temps ou dans l'espace ». Cette double approche, d'une proximité temporelle et/ou d'une proximité géographique, peut poser des problèmes d'interprétation. Lors de nos enquêtes nous avons précisé aux répondants de quelle proximité nous parlions. Nous avons ainsi pu observer une plus grande sensibilité à la proximité temporelle de la part des individus.

En termes de temps, les espaces périphériques apparaissent alors moins proches des lieux d'emplois qu'actuellement sans taxation. Dans le but de limiter la périurbanisation, ces changements de perception permettent de ne pas encourager de nouveaux ménages à venir s'installer dans le périurbain. La taxation du stationnement sur le lieu d'emploi rend en effet le périurbain moins attractif pour de nouveaux ménages, actifs notamment, car :

- La proximité du lieu de travail est un critère de choix important dans la décision du lieu d'habitation. En effet, lors des enquêtes réalisées nous avons constaté que ce critère était cité en premier par les ménages (nous avons exclu de ces critères les caractéristiques propres au logement ainsi que le prix de celui-ci).

	Ensemble	Actifs	Actifs VP
Proximité du travail	35%	37%	43%
Proximité des TC	21%	22%	20%
Présence de commerces	10%	8%	6%
Tranquillité du quartier	9%	10%	8%
Proximité d'un autre membre de la famille	6%	5%	3%
Proximité de la nature	4%	5%	8%
Facilité du stationnement	3%	3%	5%
Présence d'une bonne école	3%	3%	2%
Animation du quartier	1%	1%	1%

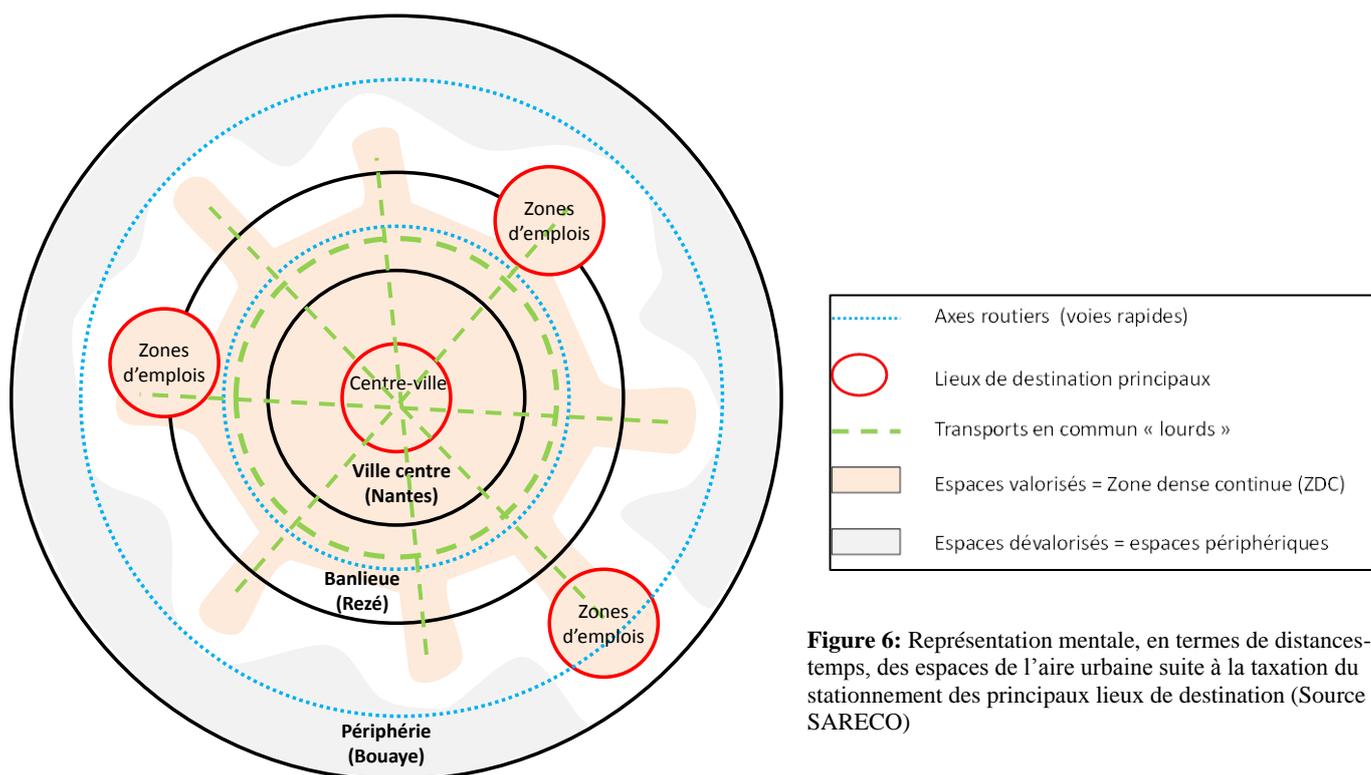
**Figure 5 :** premier critère cité par les individus lors de la recherche d'un logement (source : enquêtes TSAR, analyse SARECO)

- Cette proximité est davantage perçue en termes de temps qu'en termes de distance. En effet, lorsque nous interrogeons les ménages sur l'impact de leur déménagement en termes de distance et de temps de trajet, nombreux sont ceux qui se sont éloignés de

leur lieu d'emploi sans pour autant allonger leur temps de trajet, notamment dans les espaces périphériques. Dans ces espaces la proximité est assurée par la voiture. Dès lors que la voiture n'est plus utilisée pour les trajets domicile-travail, cette proximité est remise en cause.

- En cas de taxation du stationnement sur les lieux d'emplois :
  - \* La proximité routière du lieu de travail est moins recherchée, au contraire la proximité en transports en commun du lieu de travail est valorisée,
  - \* Les espaces les plus éloignés des transports en commun, souvent moins denses, et majoritairement situés en périurbain, sont perçus comme moins attractifs pour les nouveaux ménages,
  - \* De nouveaux espaces peuvent devenir attractifs, notamment si une politique de densification et de constructions neuves est menée en parallèle autour des axes de transports en commun.

La figure 6 présentée ci-dessous propose une « carte mentale » des représentations des espaces de l'aire urbaine suite à la taxation des principaux lieux de destination. Sont représentés les espaces valorisés ainsi que les espaces dévalorisés dans la représentation des ménages lors de leur choix de localisation. Ainsi nous constatons que la taxation du stationnement, en requalifiant les espaces proches des transports en commun et des lieux de destinations, favorise une ville plus compacte, densifiée autour de pôles et d'axes d'attractivité.



**Figure 6 :** Représentation mentale, en termes de distances-temps, des espaces de l'aire urbaine suite à la taxation du stationnement des principaux lieux de destination (Source : SARECO)

## 6. Synthèse

La proximité des lieux d'emplois, d'achats et de loisirs constitue le critère de choix essentiel d'un lieu de résidence. Leur accessibilité par les différents modes de transport conditionne donc l'attractivité résidentielle des différents espaces d'une aire urbaine, et impacte ainsi le développement des villes.

À l'inverse, une accessibilité limitée en voiture des lieux d'emploi, en introduisant des contraintes de temps et/ou monétaires sur la circulation ou le stationnement des voitures, encouragerait les modes de transports alternatifs pour les déplacements quotidiens. L'évolution des pratiques de mobilité engendrée par cette politique limiterait la motorisation des ménages au seul désir, bien légitime, de possession de la voiture. Il en résulterait notamment :

- Une diminution de la demande de stationnement résidentiel,
- Des choix de localisation résidentielle qui prennent davantage en considération l'accessibilité des lieux de destination en transports en commun, à pied, en vélo... De tels choix résidentiels favoriseraient nécessairement un développement plus compact des villes,
- Des investissements limités d'infrastructure de liaison et de stationnement aux points de destination. Les économies induites seront spectaculaires car :
  - à flux de pointe égal, une infrastructure de transports en commun coûte environ 10 fois moins cher à construire qu'une « voie rapide » urbaine.
  - moins de places de stationnement seront à prévoir sur les lieux de destination

Tout en conservant la qualité de vie de quartier, à laquelle les résidents s'avèrent très attachés.

Au vu des conclusions des enquêtes effectuées, l'enjeu principal d'une politique de taxation du stationnement réside donc dans la limitation de l'accessibilité automobile des lieux d'emplois, d'achats et de loisirs, de manière à enclencher :

- Une évolution dans la hiérarchie des qualités attribuées aux différents lieux de résidence et par ricochet aux lieux de travail et d'achats/loisirs ; la zone dense continue devient un secteur résidentiel privilégié,
- La démotorisation (partielle) des ménages, notamment de ceux qui font le choix de résider dans la zone dense continue
- Le développement de la voiture électrique et de l'autopartage.

Cette taxation doit cependant être encadrée par des politiques urbaines concordantes :

- Desserte en transports en commun des principales zones d'emplois (politique d'extension des réseaux de transports en commun),
- Développement de transports en commun de rocade
- Densification autour des axes de transports en commun,
- Développement des itinéraires cyclables et piétons,
- Incitation au covoiturage et à l'autopartage (informations, sensibilisation, mise en place d'espaces dédiés...)

L'instauration de cette taxation généralisée du stationnement constitue évidemment une rupture des habitudes qui se sont installées progressivement depuis les années 1950, et que nos contemporains peuvent considérer comme intangibles.

Son efficacité en termes d'impact sur les volumes de trafic dans nos villes, d'émission de gaz nocifs, est au moins aussi intéressante que le péage urbain de cordon, auquel les Collectivités pensent souvent. De plus, la taxation du stationnement a le double avantage de pouvoir s'appliquer à des villes de taille moindre que le péage urbain classique et de resserrer l'aire urbaine plutôt que de la partitionner.

La figure 7 synthétise les mesures de taxation proposées et les effets attendus en termes de changements modaux et de relocalisation des ménages.

### Références :

1. Y. Zahavi, *Urban travel patterns*, the world bank, Washington DC (1980)
2. I. Roussel, S. Frere, P. Menerault. *Géocarrefour. L'ozone des villes et l'ozone des champs. Ou les relations ambiguës entre pollution atmosphérique et périurbanisation*. **Vol. 76 n°4**. pp. 327-338 (2001)
3. A. Bossé, M. Dumont. *EspacesTemps.net. L'au-delà des villes contre l'entre-deux des villes*. (2006)
4. D. Shoup. *Cashing Out Employer-Paid parking*. US Department of Transportation, Washington DC (1992)
5. D. Shoup. *Transport Policy. Evaluating the effects of Cashing Out Employer-Paid parking : eight case studies*. **Vol. 4 n°4**. pp.201-216 ( 1997)

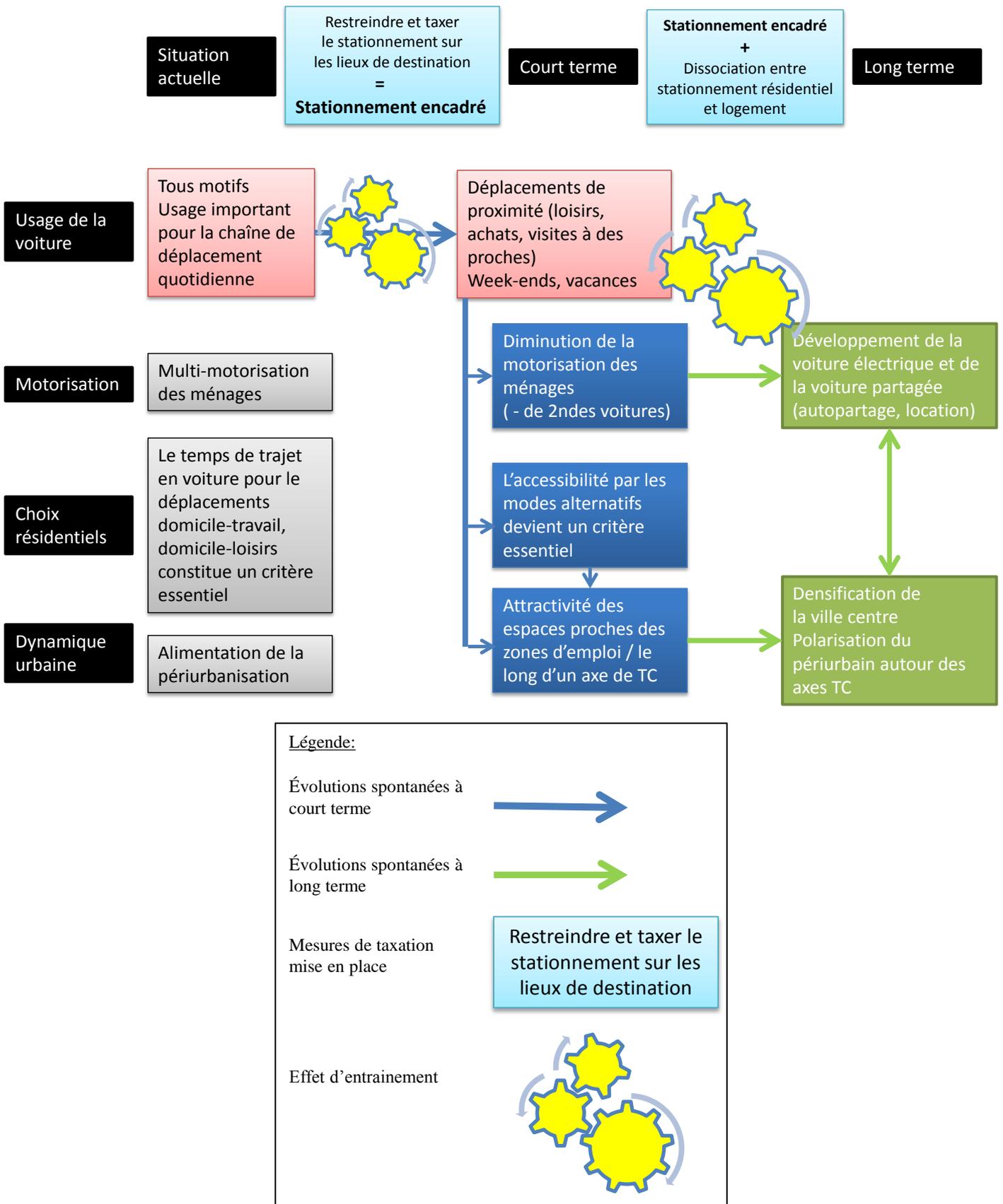


Figure 7 : Schématisation des mesures de taxation mis en place et des effets attendus (Source : SARECO).